THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

382
Au79v
1901

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

VIERZEHNTER JAHRGANG

1901.

WIEN.

Druck von OTTO MAASS' SÖHNE, I. Wallfischgasse Nr. 10.

Digitized by the Internet Archive
in 2016

https://archive.org/details/verordnungsblatt1901aust

9-382-
Au73V
1901

Inhalts-Verzeichniss

des

Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt.

1901. Nr. 1—151.

RUBRIKEN:

A. Inland.

I. Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

II. Parlamentarisches.

a) Oesterreich.
b) Ungarn.

III. Eisenbahnrecht.

IV. Literatur.

V. Projectirte, noch nicht im Baue befindliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Oesterreich.
b) Ungarn.

VI. Oeffentliche, im Baue, bezw. im Betriebe befindliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Allgemeines.
b) Oesterreichische und ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.
1. Oesterreichische Staats- und Privatbahnen im Staatsbetriebe.
2. Ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.
c) Privatbahnen im eigenen Betriebe und auswärtige Staatsbahnen auf österr. Gebiete.
1. Oesterreichische und gemeinsame österr.-ungar. Eisenbahnen.
2. Ungarische Eisenbahnen.

VII. Schleppbahnen.

VIII. Diverses.

Allgemeines.
Lagerhaus-Angelegenheiten.
Personalien.
Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

B. Ausland.

C. Schiffahrt.

D. Viehtransporte u. Seuchenangelegenheiten.

Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer des Blattes, die kleiner gedruckten die Seitenzahl.

Ueber die Tarifangelegenheiten ist vierteljährlich ein abgesondertes Inhalts-Verzeichniss erschienen.

A. Inland.

I. Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Calcium-Carbid, Herstellung, Verwendung und Verkehr. **138**, 3105.
Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere. **4**, 122. **12**, 397. **29**, 709. **39**, 941. **66**, 1589. **70**, 1681. **98**, 2185. **110**, 2417. **132**, 2885.

Concessionen:

— Kleinbahnen in Graz und Umgebung. **1**, 2.
— Localbahn Kaaden Willomitz-Radonitz-Duppau **5**, 157.
— Localbahn Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings. **13**, 401.
— Localbahn Laun-Libochowitz. **36**, 861.
— Kolomea-Słoboda rungurska (Ropa). **58**, 1389.
— Localbahn Linz-Urfahr (Mühlkreisbahn). **72**, 1727.
— Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach. **74**, 1761.
— Localbahn Nixdorf-Rumburg. **92**, 2066.
— Localbahn Lundenburg-Eisgrub. **95**, 2113.
— Localbahn Karlsbad (Dallwitz)-Merkelsgrün. **101**, 2233.
— Localbahn Nixdorf-Rumburg nebst Abzweigung nach Schönlinde. **115**, 2493.
— Eisenbahn Rakonitz-Laun. **116**, 2513.

Concessionen:

— Localbahn Hartberg-Friedberg. **117**, 2537.
— Localbahn Krakau-Kocmyczów. **123**, 2661.
— Localbahn Lužan-Zalesczyki, Hliboka-Sereth, Radautz-Frassin, Nepolskoutz-Wižnitz und Itzkany-Suczawa. **123**, 2662.
— Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs. **128**, 2777.
— Elektrische Bahn Triest-Opcina. **135**, 2994.
— Localbahn Stammersdorf-Auersthal. **142**, 3241.
— Localbahn Jičin-Turnau. **150**, 3717.

Dampfkesselüberprüfung. **40**, 961.
Eisenbahnbau-Direction, Organisation. **119**, 2582. **121**, 2629. **126**, 2734.
Eisenbahn-Betriebsreglement. **84**, 1929. **113**, 2457. **114**, 2477. **115**, 2500.
Eisenbahnwagen. Einheitliche Ausführung. **86**, 1972.
Fahren in Raumdistanz. **143**, 3281.
Fahrkartenverkauf. **109**, 2389.
Finanzwachmannschaft. Bestätigung über das Gewicht der als Reisegepäck aufgegebenen Uebersiedlungseffecten. **51**, 1221.

Gesetze:

— Beiträge aus Staatsmitteln an die k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. **3**, 65.
— Steuerbefreiung der Seehandelsschiffe. **3**, 65.
— Forterhebung der Steuern und Abgaben und Bestreitung des Staatsaufwandes 1901. **3**, 66. **76**, 1793. **151**, 3797.

Gesetze:
— Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905. **68**, 1625.
— Bau von Wasserstrassen und die Durchführung von Flussregulirungen. **69**, 1649.
— Rentensteuer. **77**, 1806.
— Sicherzustellende Bahnen niederer Ordnung im Jahre 1901. **81**, 1861.
Getreideeinfuhr aus Serbien. **40**, 962.
Intercommunications- und Speisewagen. Freihaltung der Ausgänge. **24**, 621.
Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (siehe auch VI a). **107**, 2341.
Internationales Sanitäts-Uebereinkommen vom 19. März 1897, R.-G.-Bl. Nr. 13. **23**, 589.
Locomotivprüfungen. Bestimmungen über den Vorgang bei Vornahme der technisch-polizeilichen Prüfung. **91**, 2053.
Militärtransporte. Rechtzeitige Veröffentlichung der temporären Beschränkungen des Civilgüterverkehres. **6**, 205.
Mineralöle. Verkehr mit denselben. Verordnung vom 23. Jänner 1901. R.-G.-Bl. Nr. 12. **22**, 565.
Oelgastransporte. Beförderungsbedingungen. **74**, 1762.
Personalsteuern. Vollzugsvorschrift zum Gesetze vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220. **131**, 2857.
Pupillarsichere Anlagepapiere. Obligationen A, Emission 1901, des österreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. **31**, 749. **33**, 789.
— Theilschuldverschreibungen des von der Actiengesellschaft Niederösterreichische Waldviertelbahn aufgenommenen Prioritäts-Anlehens. **37**, 889.
Reblaus-Convention. Verzeichniss amtlich untersuchter Gartenanlagen in Oesterreich. **8**, 305.
Schiffahrt. (Siehe auch C.)
Schifferpatente. **151**, 3799.
Seehandelsschiffe und Yachten. Verhalten gegenüber Kriegsschiffen und Befestigungswerken. Verordnung vom 1. März 1901, R.-G.-Bl. Nr. 18. **28**, 693.
Schleppbahnen. Competenz für Bauconsens. Ertheiluug **14**, 429.
Signalordnung, Aufnahme der färbigen Textfiguren in die Instructionen. **31**, 749.
Sonntagsgüterzugsverkehr. **85**, 1956.
Sprengmittelvorschriften. Competenz des Polizeicommissariates in Mähr.-Ostrau. **51**, 1221.

Staatseisenbahnrath. Geschäftsordnung. **7**, 249.
— Protokoll (Herbstsession) 1900. **9**, 329. **10**, 353. **11**, 381.
— Frühjahrsession. **55**, 1332.
— Protokoll (Frühjahrsession) **85**, 1945. **86**, 1969.
— Herbstsession 1901. **132**, 2893. **141**, 3221.
— Statutenänderung. **133**, 2918.
Stationserweiterungen ans Anlass der Einmündung von Localbahnen. **134**, 2941.

Statistik:
— Waarenverzeichniss für den auswärtigen Handel. **1**, 1.
— Zwischenverkehrsstatistische Waarenerklärungen und Erstattung von Fehlausweisen. **4**, 122.
— Oesterreichische Eisenbahnstatistik. **9**, 338.
— Permanenzcommission für die Handelswerthe der Zwischenverkehrsstatistik. **39**, 943.
Stempelbehandlung von Saldirungen durch den Cessionär des Ausstellers einer kaufmännischen Rechnung. **107**, 2347.
Streckenwärter. Ausrüstung mit Signallaternen. **62**, 1485.
Steuernachlass von Grund- und Gebändesteuer. **85**, 1955.
Tarifmassnahmen zu Gunsten des österreichischen Exportes. **22**, 569.

Transportvorschriften:
— Zulassung der Glühzünder der Firma Hans Tirmann in Pielach bei Melk zum Eisenbahntransport. **14**, 429.
— Beförderung von Kupfervitriol in Säcken. **26**, 657. **34**, 841.
— Transport fertiger Metallpatronen für Handfeuerwaffen. **118**, 2561.
— Beförderung von Gasreinigungsmesser. **119**, 2581.
— Calcium-Carbid. **138**, 3105.
— Mineralöle. **22**, 565.
— Oelgas. **71**, 1762. **74**, 1762.

Verkehrsbeschränkungen:
— Ein- und Durchfuhrverbot gegenüber Glasgow in Schottland. **4**, 121.
— Ein- und Durchfuhrverbot gegenüber Constantinopel. **92**, 2069.

Verkehrsbeschränkungen:
— Einfuhrverbot von Dr. Williams Pinckpillen. **92**, 2070.
— Einfuhrverbot der elektromotorischen Zahnhalsbandes. **106**, 2321.
— Einfuhrverbot des Oxydonor Victory, Panaxora und Animator. **106**, 2321.
— Ein- und Durchfuhrverbot von Waaren aus Constantinopel und Neapel. **118**, 2562. **130**, 2827.
Verzollung von Steinkohlentheerölen. **53**, 1262.
Wasserstrassen-Baudirection und Wasserstrassenbeirath. **123**, 2663.
Weichenverrieglungsanlagen. Drahtzugslänge. **10**, 358.
Zollbehandlung von Ersatzstücken für schadhaft gewordene Eisenbahnwagen. **3**, 68.
— Die Durchfuhrswaaren an der österreichisch-russischen Grenze. **37**, 889.

Zollämter:
— in Oesterreich-Ungarn **28**, 700.
— Zollexpositur zu Faresina **4**, 121.
— Nebenzollamt in Jablanac. **4**, 121.
— Zollexpositur in Feldkirch **8**, 306.
— Hauptzollamt in Kolin **8**, 306.
— Zollämter in Novi, Cirkvenica und Selce. **52**, 1241.
— Hauptzollamt in Aussig. **82**, 1897.
— Hauptzollamt in Buchs. **85**, 1956.
— Zollexpositur im Post- und Telegraphenamte Meran. **88**, 2013,
— Nebenzollamt in Vöröstorony. **96**, 2134.
— Nebenzollamt in Pontafel. **100**, 2221.
— Hauptzollamt in Trautenau. **113**, 2465.
— Nebenzollamt in Niedereinsiedel. **129**, 2797.
— Hauptzollamt in Klenak. **146**, 3477.
— Nebenzollamt in Kocmyrzów. **149**, 3645.
— Nebenzollamt in Niedergrund **149**, 3645
Zugsverkehr in den Stationen. **143**, 3282.
Zugsverschiebungen über Wegübersetzungen. Periodische Unterbrechung. **39**, 944.

II. Parlamentarisches.

a) Oesterreich.

Abgeordnetenhaus.

Anträge, Anfragen und Dringlichkeitsanträge:
— Kaftan, betreffend die Förderung des Ausbaues der künstlichen Wasserstrassen und Schiffbarmachung der natürlichen Wasserläufe. **22**, 572.
— Holanský, betreffend die Regelung des Dienstverhältnisses der Eisenbahnbediensteten. **22**, 572.
— Procbazka, betreffend Regelnng der Dienst- nnd Entlohnungsverbältnisse der österreichischen Eisenbahnbediensteten **22**, 572.
— Dr. Lneger, betreffend Herstellung von Schiffahrtscanälen zwischen Donau, Oder und Elbe. **22**, 572. **27**, 677.
— Baumgartner, betreffend die Erhaltuug der Traunschiffahrt. **22**, 572.
— Franz Hofmann, betreffend den Bau einer Eisenbahu von Troppau nach Grätz-Wigstadtl. **22**, 572.
— Dr. Straucher, betreffend Errichtung einer Staatseisenbahn-Betriebsdirection für die Bukowina mit dem Sitze in Czernowitz. **22**, 572.
— Hofmann, betreffend den Ausbau des Donau—Oder- nnd Donau—Elbecanales nnd die Vervollständigung der schlesischen Bahnnetze. **22**, 572.
— Ellenbogen, betreffend Regelung des Vertragsverhältnisses zwischen den Eisenbahnen nnd ihren Angestellten. **22**, 572. **27**, 677.
— Rapoport, betreffend den Ausbau der Wasserstrassen. **22**, 572.
— Schücker, betreffend Erbauung einer Eisenbahn von Nensattel an die Landesgrenze. **24**, 625.
— Ofner, betreffend Anwendung des Enteignungsgesetzes anf mit Dampfkraft oder Elektricität betriebenen Eisenbahnen. **24**, 625.
— Schoiswohl, betreffend die Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Kernhof nach Mariazell auf Staatskosten. **24**, 625.
— Beurle, betreffend Missstände bei der Mühlkreisbahn. **24**, 625.
— Nowak, betreffend die Erniedrignng des Rohstofftarifes für Kohlen, und Brennstoffbeförderung. **26**, 659.
— Berger, betreffend die Ueberwälzung der Steuer auf die Beamten. **26**, 659.

Anträge, Anfragen und Dringlichkeitsanträge:
— Eisenkolb, betreffend Schiffahrtscanäle von der Elbe zur Donau. **26**, 659.
— Kaftan, betreffend Ausbau der Wasserstrassen. **26**, 659.
— Beurle, betreffend den Ausbau von Wasserstrassen. **26**, 659.
— Nowak, betreffend den Ausbau der Eisenbahnstrecke Zwickau—Gabel. **28**, 697.
— Nowak, betreffend den Bau der Localbahn Bömisch-Leipa—Steinschönau. **28**, 697.
— Dr. Hortis, betreffend die Kranken- und Unfallversichernng der Seeleute. **28**, 697.
— Schweiger, betreffend die Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn über den Radl auf Staatskosten. **28**, 697.
— Kleewein, betreffend die Errichtnng eines Zollamtsmagazines auf der Staatsbahnstation in Krems. **28**, 697.
— Weiser, betreffend die Regelung der Urlaubsverhältnisse der Eisenbahnbetriebsbeamten und die Erhöhung der Bezüge der Weichenwärter. **28**, 697.
— Nowak, betreffend den Ausbau der Strecke Zwickau—Gabel. **30**, 731.
— Nowak, betreffend den Ausbau der Linie Böhm.-Leipa—Steinschönau. **30**, 731.
— Dr. Hortis, betreffend Kranken- und Unfallversicherung der Seeleute. **30**, 731.
— Schweiger, betreffend den Bau einer Linie Wies—Saldenhofen, beziehungsweise Wies—Unterdrauburg. **30**, 731.
— Kleewein, betreffend Verlegung des Zollamtes in Krems. **30**, 731.
— Kienmann, betreffend den Umbau der Südbahnhofanlage in Wr. Neustadt. **30**, 732.
— Biankini, betreffend die Bahnverbindung Dalmatiens mit Bosnien. **30**, 732.
— Plass, betreffend die Frachtentarife. **31**, 753.
— Menger, betreffend den Bau von Schiffahrtscanälen und Schiffbarmachung von Flussstrecken. **31**, 753.
— Chiari, betreffend den Bau der Bahnen Altstadt—Hannsdorf und Zöptau—Römerstadt. **31**, 755.
— Weiser, betreffend den Bau der Eisenbahn Lemberg—Przemyślany—Brzežany. **31**, 755.
— Voelkl, betreffend die Verwirklichung der Wienerwaldbahn. **32**, 774.
— Beurle, betreffend das Localbahnprogramm für das nördliche Mühlviertel. **32**, 774.
— Nowak, betreffend den Ausbau der Eisenbahnstrecke Sebnitz—Nixdorf. **32**, 774.
— Holter, betreffend den Bau der Localbahn Mondsee-Steindorf. **33**, 804.
— Hagenhofer, betreffend die Eisenbahn Friedberg-Aspang. **34**, 818.
— Barwinski, betreffend die Eisenbahn Lemberg-Stojanow. **34**, 818.
— Schücker, betreffend die Errichtung einer dritten Staatsbahndirection in Böhmen. **34**, 819.
— Dötz, betreffend die Eisenbahnverbindung Waidhofen a. d. Thaya—Teltsch. **34**, 820.
— Vuković, betreffend Ausbildung der Lieutenants der Handelsmarine. **36**, 874.
— Tambosi, betreffend die Trambahn von Trient nach Malè. **36**, 875.
— Lindner, betreffend die Eisenbahn Zuckmantel-Olbersdorf. **36**, 875.
— Tscharre, betreffend die Eisenbahn Lavamünde-Klagenfurt. **36**, 875.
— Szajer, betreffend die Eisenbahn Rzeszów-Rozwadon. **36**, 875.
— Peritz, betreffend die Eisenbahn Madunic-Imotski. **36**, 875.
— Chiari, betreffend den Bau der Eisenbahn Petersdorf-Winkelsdorf. **38**, 918.
— Kleewein, betreffend den Bau der linksseitigen Donauthalbahn Krems-Grein. **38**, 919.
— Scheicher, in derselben Angelegenheit. **38**, 919.
— Tschan, betreffend die Errichtung einer dritten Staatsbahndirection in Böhmen. **38**, 919.
— Schraffl, betreffend die Eisenbahnlienie Meran—Mals—Landeck. **38**, 920.
— Sehnal, betreffend die Arbeiterverhältnisse bei Staatsbauten. **38**, 920.
— Gabrščik, betreffend die Linie St. Lucia — Unterbreth. **38**, 920.
— Kleewein, betreffend die Eisenbahn Zwettel—Ybbs—Amstetten. **39**, 945.
— Hofmann, betreffend Regulirung des Opaflusses. **39**, 945.
— Lindner, betreffend die Eisenbahnverstaatlichung. **39**, 945.
— Pacher, betreffend den Centralbahnhof in Carlsbad. **39**, 945.
— Erler, betreffend die Bahnlinie Innsbruck—Seefeld. **47**, 1107.

Anträge, Anfragen und Dringlichkeitsanträge:
— Malik, betreffend die Bahnlinie Fehring—Radkersburg. **47**, 1107.
— Demel, betreffend den Localbahnbau in Schlesien. **47**, 1107.
— Demel, betreffend die Regulirung des Olsaflusses **47**, 1107.
— Zimmer, betreffend die Bahnlinie Sternberg—Römerstadt. **47**, 1107.
— Pacher, betreffend die Errichtung einer dritten Staatsbahndirection in Böhmen. **47**, 1107.
— Zehetmayer, betreffend die Bahnlinie Linz — Peuerbach. **47**, 1107.
— Opydo, betreffend die Bahnlinie Podgorze—Lubien **47**, 1107.
— Pacher, betreffend Zugvermehrung auf der Strecke Bodenbach—Komotau. **47**, 1107.
— Kittinger, betreffend Transportbegünstigung für Stroh. **49**, 1170.
— Kliemann, betreffend Flussregulirung der Eger. **49**, 1170.
— Bomba, betreffend die Dienstzeit der Eisenbahnbediensteten. **49**, 1170.
— Vuković, betreffend Unterstützung der Segelschiffahrt. **49**, 1170.
— Vuković, betreffend Unfallversicherung bei der Seeschiffahrt. **49**, 1170.
— Hauck, betreffend den Ausbau der Linie Weseritz—Tepl. **49**, 1171.
— Nitsche, betreffend den Bau der Localbahn Litschau—Neubistritz. **49**, 1171.
— Lindner, betreffend den Bau der Eisenbahn Bennisch—Kriegsdorf. **51**, 1223.
— Hauck, betreffend den Bau der Eisenbahn Pilsen—Theusing. **51**, 1223.
— Wilk, betreffend den Bau der Eisenbahn Jaroslau—Majdan. **51**, 1223.
— Byk, betreffend Wasserstrassenausbau in Ostgalizien. **51**, 1223.
— Baumgartner, betreffend die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen dem Südwesten von Böhmen, der Mühlkreisbahn und Welser—Aschacherlinie. **52**, 1249.
— Thurnher, betreffend die Sicherstellung des Baues der Montafoner Bahn. **58**, 1390.
— Bomba, betreffend die Erbauung einer Eisenbahnlinie von Rzeszów bis zur ungarischen Grenze. **58**, 1390.
— Dr. Beurle, wegen Ergänzung der Regierungsvorlage, betreffend die im Jahre 1901 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, durch den Bau einer schmalspurigen Localbahn von Freistadt nach Leonfelden. **58**, 1390.
— Dr. v. Hofmann, betreffend die Herstellung einer transversalen Eisenbahnverbindung zwischen Graz nnd Hartberg. **58**, 1390.
— Malik, betreffend den Ausbau einer Bahnlinie Leibnitz—Wies. **58**, 1390.
— Vuković, betreffend die Auslegung des Artikels VII des Gesetzes vom 27. December 1893, bezüglich der Gewährung von Reisezuschüssen an Schiffe langer Fahrt. **59**, 1421.
— Ritter v. Kink, wegen Vorlage eines Gesetzentwurfes, betreffend die Aufhebung der ärarischen Haftstock- und Fahnenausssteckgebühren auf dem Donaustrome und dem Wiener Donaucanale. **59**, 1421.
— Wagner, betreffend die Vorarbeiten zum Zwecke des Ausbaues der Wien-Novibahn und Feststellung der Trasse bis Radkersburg. **59**, 1421.
— Hauck, betreffend die Ermächtigung der Regierung zum Baue der Bahn Taus—Tachau mit der Abzweigung Meissensulz—Eisendorf, ausser der Tilgung und Verzinsung der Prioritätsobligationen den seitens der Interessenten nicht aufbringbaren Betrag in Stammactien zu übernehmen. **62**, 1503.
— Stwiertnia, betreffend die Erhöhung der Normirung der systemisirten Stellen sämmtlicher Dienstzweige bei den Staatsbahnen. **62**, 1503.
— Dr. Ferjančič, betreffend die Führung einer Bahnlinie von der Station Krainburg nach Neumarktl. **62**, 1503.
— Breiter, betreffend die Lage der Wagenwärter bei der Staatseisenbahn-Direction in Lemberg. **62**, 1503
— Kleewein, betreffend die Sicherstellung der linksseitigen Donauthalbahn Krems-Grein. **62**, 1503.
— Povše, betreffend die Sicherstellung der Localbahnen Neumarktl-Krainburg und Treffen-Tržišče. **62**, 1503.
— Dr. Scheicher, betreffend die Sicherstellung der linksseitigen Donauthalbahn Krems-Grein. **62**, 1503.
— Merunowicz, betreffend die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. **130**, 2831.
— Kaftan, betreffend Verstaatlichung der Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn. **124**, 2688. **126**, 2729. **127**, 2756. **145**, 3389. **149**, 3651.
— Choc, betreffend Forderungen des Eisenbahnpersonales. **137**, 3076.
— Dötz, betreffend den Ausbau des Donau-Moldaucanales und die Regulirung der Donau. **140**, 3186.

277691

Anträge, Anfragen nnd Dringlichkeitsanträge:

— Dr. Schücker, betreffend die Herableitung des Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehres der Buschtêhrader Eisenbahn auf den Centralbahnhof Carlsbad durch Ausbau der Verbindnngslinie Dallwitz—Centralbahnhof—Pntschirn. **140**, 3186.

— Niesig, betreffend die Ausgestaltung der Haltestelle in der Gemeinde Ketten bei Grottau in Böhmen. **149**, 3186.

— Heider, betreffend die Zahlung der ans Anlass des Baues der Pinzgauerbahn mehreren Grundbesitzern der Gemeinde Uttendorf gebührenden Entschädigung seitens der Staatsbahn-Bauleitung. **140**, 3186.

— Wilhelm, betreffend Jahresfreikarten. **140**, 3186.

— Berger, betreffend die Zusammensetzung der Direction für den Bau von Wasserstrassen. **140**, 3186.

— Löcker, betreffend Gewährnng von Fahrpreisbegünstigungen an Finanzwachorgane. **150**, 3727.

Ausschüsse:

Budgetausschuss. **134**, 2956. **135**, 3010.

Eisenbahnausschuss. **26**, 659. **30**, 732. **50**, 1204. **66**, 1593. **67**, 1614.

Socialpolitischer Ausschuss. **134**, 2958. **141**, 3219.

Steueransschuss. **134**, 2956. **137**, 3076.

Wasserstrassenausschnss. **26**, 659. **30**, 732. **31**, 755. **36**, 877. **51**, 1224. **54**, 1302. **55**, 1332. **59**, 1413. **60**, 1437. **61**, 1460. **61**, 1464.

Gesetzentwürfe:

— Kaiserliche Verordnung vom 15. Juli 1897, R.-G.-Bl. Nr. 169, betreffend die Eröffnung von Nachtragscrediten znm Staatsvoranschlage und zum Investitionspräliminare für das Jahr 1897. (Siehe Nr. 85 ex 1897.) **22**, 571.

— Kaiserliche Verordnung vom 28. December 1897, R.-G.-Bl. Nr. 304, betreffend das Budgetprovisorium per I. Semester 1898. (Siehe Nr. 2 ex 1898.) **22**, 571.

— Kaiserliche Verordnung vom 30. December 1897, R.-G.-Bl. Nr. 308, betreffend die provisorische Aufrechterhaltung der Wirksamkeit der Bestimmungen des bisherigen Zoll- und Handelsbündnisses mit den Ländern der ungarischen Krone, die Verwendung der Zolleinnahmen und das Verhältniss zur Oesterreichisch-ungarischen Bank. (Siehe Nr. 3 ex 1898.) **22**, 571.

— Kaiserliche Verordnung vom 25. Juni 1898, R.-G.-Bl. Nr. 104, betreffend das Budgetprovisorium per II. Semester 1898. (Siehe Nr. 74 ex 1898.) **22**, 571.

— Kaiserliche Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 238, betreffend das Budgetprovisorium per I. Quartal 1899. (Siehe Nr. 3 ex 1899.) **22**, 571.

— Kaiserliche Verordnung vom 30. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 239, betreffend die Verlängerung der Wirksamkeit der Bestimmungen des bisherigen Zoll- und Handelsbündnisses mit den Ländern der ungarischen Krone und das Verhältniss znr Oesterreichisch-ungarischen Bank. (Siehe Nr. 3 ex 1899.) **22**, 572.

— Kaiserliche Verordnung vom 23. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 59, betreffend das Budgetprovisorium per II. Quartal 1899. (Siehe Nr. 39 ex 1899.) **22**, 572.

— Kaiserliche Verordnung vom 24. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 110, betreffend das Budgetprovisorium per II. Semester 1899. (Siehe Nr. 75 ex 1899.) **22**, 572.

— Kaiserliche Verordnung vom 21. September 1899, R.-G.-Bl. Nr. 176, betreffend das wirthschaftliche Verhältniss zu den Ländern der ungarischen Krone, die gänzliche Einlösung der Staatsnoten, die Einführung der Kronenwährung als Landeswährung, die Verlängerung des Privilegiums der Oesterreichisch-ungarischen Bank und die Ordnung der Schuld von ursprünglich 80 Millionen Gulden. (Siehe Nr. 112 ex 1899.) **22**, 572.

— Kaiserliche Verordnung vom 27. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 264, betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, dann die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende Juni 1900. (Siehe Nr. 2 ex 1900.) **22**, 572.

— Kaiserliche Verordnung vom 29. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 268, betreffend die Regelung des gegenseitigen Verhältnisses der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder einerseits und der Länder der ungarischen Krone andererseits, betreffend die Stempel- nnd unmittelbaren Gebühren, den Verbrauchsstempel und die Taxen. (Siehe Nr. 4 ex 1900.) **22**, 572.

— Kaiserliche Verordnung vom 24. Juni 1900, R.-G.-Bl. Nr. 99, betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Juli bis Ende December 1900. (Siehe Nr. 75 ex 1900.) **22**, 572.

— Kaiserliche Verordnung vom 27. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 226, betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende Juni 1901. (Siehe Nr. 3 ex 1901.) **22**, 572.

— Kaiserliche Verordnung vom 27. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 229, betreffend die Steuerbefreiung der Seehandelsschiffe. (Siehe Nr. 3 ex 1901.) **22**, 572.

— Kaiserliche Verordnung vom 21. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 231, betreffend die Erstreckung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 4. April 1892, R.-G.-Bl. Nr. 66, über die Leistung von Beiträgen aus Staatsmitteln an die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Siehe Nr. 3 ex 1901.) **22**, 572.

— Staatsvoranschlag im Finanzgesetz pro 1901. **23**, 610.

— Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung bis Ende 1905. **24**, 624. **27**, 676. **34**, 820. **35**, 843. **36**, 872. **36**, 876. **48**, 1147. **50**, 1202. **50**, 1204. **52**, 1248. **54**, 1302. **55**, 1331. **56**, 1351. **60**, 1440. **61**, 1462. **62**, 1499. **63**, 1519. **64**, 1553.

— Gebührenerleichterung anlässlich der Convertirung von Eisenbahn-Prioritätenobligationen. **27**, 675.

— Stempel- und Gebührenbefreiungen aus Anlass der Erweiterung der Hafenanlagen und des Freigebietes in Triest. **30**, 731.

— Arbeiterstatistik. **32**, 725.

— Zuständigkeit der Gewerbegerichte für Rechtsstreitigkeiten der bei Eisenbahnen nnd Dampfschiffahrtsunternehmungen beschäftigten Personen. **33**, 804.

— Arbeitsverhältnisse der bei Regiebauten von Eisenbahnen nnd in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter. **48**, 1130. **52**, 1248. **129**, 2800. **134**, 2958. **141**, 3219.

— Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27. **48**, 1140.

— Ergänzung der Gewerbeordnung bezüglich der bei Bauunternehmungen beschäftigten Arbeiter. **48**, 1142. **52**, 1248.

— Bau von Wasserstrassen. **50**, 1206. **52**, 1243. **64**, 1549. **65**, 1567.

— Die im Jahre 1901 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung. **54**, 1298. **55**, 1320.

— Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Juli bis Ende December 1901. **56**, 1349.

— Fahrkartensteuer von Personentransporten anf den Eisenbahnen. **60**, 1439. **61**, 1462. **61**, 1465. **134**, 2956. **137**, 3076. **146**, 3484. **149**, 3651.

— Bau der Eisenbahnen von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Limthale nächst Uvac, mit einer Abzweignng über Višegrad bis zur serbischen Grenze im Rzavathale nächst Vardište, Bugojno—Aržano und Doboj—Šamac. **62**, 1488. **139**, 3148. **147**, 3527. **148**, 3583.

— Sicherzustellende Localbahnen im Jahre 1901. **69**, 1665.

— Vornahme einer Zählung der gewerblichen und landwirthschaftlichen Betriebe. **69**, 1668.

— Staatsvoranschlag und Finanzgesetz per 1902. **124**, 2687. **134**, 2956. **135**, 3010. **145**, 3388.

— Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie Bestreitung des Staatshaushaltes in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. März 1902 **142**, 3253. **145**, 3388.

Interpellationen:

— Kaftan, betreffend eine zweckentsprechende Bahnverbindung Dalmatiens mit dem Bahnnetze in Bosnien. **22**, 572.

— Kittel, betreffend Legung eines Anschlussgeleises von der Station Bilin zum landwirthschaftlichen Lagerhause der Lagerhausgenossenschaft der Bezirke Dux—Bilin. **22**, 572.

— Iro, betreffend Verkehrsverhältnisse auf der Localbahn Rakonitz-Petschau. **22**, 572.

— Dr. Sylvester, betreffend Erweiterung des Generalabonnements zum Besuche des Salzkammergutes. **22**, 572.

— Dr. Sylvester, betreffend Gleichstellung der Civilpensionisten mit den Militärpensionisten, rücksichtlich der Fahrpreisermässigung für die Staatsbahnen. **22**, 572.

— Dr. Sylvester, betreffend die Missstände auf dem Salzburger Staatsbahnhofe. **22**, 572.

— Dr. Tschan, betreffend den Abschluss eines Darlehensgeschäftes zwischen den ärarischen Kohlenwerken im Brüxer Bezirke und dem Kohlengrosshändler Eduard Weinmann in Anssig. **22**, 572.

Interpellationen:
— Herzog, betreffend die Zustände bei der Buschtěhrader Eisenbahn. **22**, 572.
— Dr. v. Hofmann, betreffend die Umgestaltung und Erweiterung des Südbahnhofes in Graz. **22**, 572.
— Dr. Beurle, betreffend die Erstellung billiger Frachttarife für den oberösterreichischen Kohlenbezug. **22**, 572.
— Hofer, betreffend die Aufhebung der Strassenübersetzung am nördlichen Ende der Station Ternitz der Südbahn und Erbauung einer entsprechenden Ueberbrückung. **22**, 572.
— Schönerer, betreffend Herstellungen auf dem Grenzbahnhofe in Voitersreuth. **22**, 572.
— Winter, betreffend Verbesserung des Eisenbahnverkehres im Innviertel. **22**, 572.
— Iro, betreffend die Verstaatlichung der Localbahnlinie Rakonitz—Petschau, beziehungsweise sofortige Ermöglichung eines Transitoverkehres, Herabsetzung der Tarife und Einführung reiner Personenzüge auf dieser Strecke. **22**, 572.
— Kienmann, betreffend den Ausbau der Aspang-Bahn. **22**, 572.
— Dr. Menger, betreffend die Anlage von Schiffahrtscanälen, insbesondere den Bau des Donau-Oder-Canales. **22**. 572.
— Iro, betreffend die Gehalts- und Pensionsverhältnisse der Locomotivführer der Buschtěhrader Eisenbahn. **22**, 572.
— Löcker, betreffend das Salzgeschäft der k. k. Staatsbahnen. **26**, 659.
— Licht, betreffend die Desinfectionsgebühr für Viehtransporte. **26**, 659.
— Berger, betreffend die Ueberwälzung der Steuern auf die Beamten. **26**, 659.
— Axmann, betreffend den Pensionsfonds der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. **26**, 659.
— Hauck, betreffend Kohlenverkaufsmagazin nächst der Station Buchau. **26**, 659.
— Hauck, betreffend den Bahnbau Taus-Tachau. **27**, 676.
— Heinrich, betreffend den Bahnbau Teltsch-Datschitz, Zlabings-Vöttau. **27**, 676.
— Tschan, betreffend die sprachlichen Verhältnisse auf der Strecke Dux—Pilsen. **27**, 676.
— Biankini, betreffend die Subvention der Handelsmarine. **27**, 676.
— Březnovský, betreffend das Vorgehen des Vorstandes der Aussig-Teplitzer Bahn in Leitmeritz. **28**, 697.
— Hofer, betreffend eine raschere Anszahlung der Grundablösungsbeträge anlässlich des Baues der Bahn Tirschnitz-Schönbach. **28**, 697.
— Dr. Ellenhogen, betreffend die Delegirtenwahlen in die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen. **28**, 697.
— Dr. Ellenbogen, betreffend die Verkürzung der Arbeitszeit der Eisenbahnbediensteten und die Ausserachtlassung der darüber bestehenden Vorschriften durch das Bahnbetriebsamt in Salzburg. **28**, 697.
— Blöchl, betreffend die Errichtung von Schutzhütten auf der Bahnstrecke Linz—Budweis. **30**, 732.
— Hannich, betreffend die Regelung der Dienstverhältnisse der Angestellten der Aussig-Teplitzer Eisenbahn. **31**, 755.
— Iro, betreffend Errichtung einer Haltestelle in Teschediz. **31**, 755.
— Prade, betreffend das Reclamationsverfahren bei Eisenbahn-Gebührenrestitutionen. **32**, 776.
— Schücker, betreffend Gehaltsregulirung der Staatsbeamten. **34**, 818.
— Schücker, betreffend die Competenz von Beamten ohne technische Studien im Staatshahnbetriebe. **34**, 819.
— Kubr, betreffend Unzukömmlichkeiten beim Baue der Bahn Beraun-Duschnitz. **36**, 875.
— Prochazka, betreffend Uebelstände bei der österreichischen Nordwestbahn und Süd-Nordeutschen Verbindungsbahn. **36**, 875.
— Prochazka, betreffend die Dienstverhältnisse der Angestellten der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft. **36**, 876.
— Prochazka, betreffend die Wünsche der Locomotivführer und Heizer der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft. **37**, 892.
— Prochazka, betreffend der Dienst- und Arbeitsordnung und die Pensionsstatuten für Bedienstete der Bau- und Betriebs-Gesellschaft. **37**, 892.
— Biankini, betreffend die Dampfschiffahrtsverbindung von Ragusa-Cattaro mit der Insel Lagosta. **37**, 892

Interpellationen:
— Ellenhogen, betreffend Beschwerden der Angestellten der Oesterreichischen Staatsbahnen. **37**, 892.
— Ellenbogen, betreffend die Regelung der dienstlichen und Existenzverhältnisse der Locomotivführer und Heizer. **37**, 892.
— Sláma, betreffend den Bahnhof in Königinhof. **37**, 893.
— Schönerer, betreffend Anhalten der Schnellzüge in Dassnitz. **37**, 893.
— Ivčević, betreffend Ausbaggerung der Fossa und des Hafens in Trau. **37**, 893.
— Hruby, betreffend das Vorgehen eines Eisenbahnbeamten in Böhmisch-Kamnitz gegen den Advocaten Dr. Baca. **38**, 920.
— Fresl, betreffend die sprachliche Gleichberechtigung hei den Eisenbahnen in Böhmen. **38**, 920.
— Gregorčić, betreffend die Eisenbahn St. Lucia-Idvia beziehungsweise Breth. **38**, 921.
— Vuković, betreffend Baggerarbeiten in den dalmatinischen Häfen. **38**, 921.
— Ferri, betreffend das Anlegeu der Dampfschiffe im Hafen von Zaravecchia. **39**, 946.
— Ellenbogen, betreffend die strafrechtliche Verfolgung der Eisenbahnorgane aus Anlass von Eisenbahnunfällen. **39**, 946.
— Unterladstätter, betreffend den Zustand der Localbahn Salzburg-Lamprechthausen. **39**, 946.
— Cingr, betreffend die Lieferungen der Witkowitzer Eisenwerke. **39**, 947.
— Prochazka, betreffend die Lage der Aushilfsbediensteten der österreichischen Staatsbahnen. **39**, 947.
— Kittel, betreffend die Realisirung des Bahnprojectes Komotau-Postelberg. **40**, 980.
— Hofer, betreffend Grnndablösungen der Buschtěhrader Eisenbahn. **40**, 980.
— Hofer, betreffend die Drahtseilbahn im Liebanthal bei Königgrätz. **40**, 980.
— Schoiswohl, betreffend den Localverkehr zwischen Aussee und Steinach-Irdning. **40**, 980.
— Ellenbogen, betreffend Sonntagsruhe im Eisenbahnverkehre. **48**, 1143.
— Ofner, betreffend Nichtprovisionirung der Witwe des Bahnmeisters Josef Watrke. **49**, 1171.
— Bareuther, betreffend Uebelstände am Bahnhofe Eger. **49**, 1171.
— Fresl, betreffend Personalverhältnisse der Maschinenführer. **49**, 1171.
— Iro, betreffend eine Abhandlung über die geplante neue Bahnverbindung mit Triest. **49**, 1172.
— Daschl, betreffend die Errichtung der Frachtenstation Hadersdorf. **49**, 1174.
— Dr. Lueger, betreffend die Errichtung der Haltestelle Matzleinsdorf. **50**, 1203.
— Kittel, betreffend die Tarifunzukömmlichkeiten der Localbahn Sedlitz-Tschischkowitz. **50**, 1204.
— Kubik, betreffend Störung des Strassenverkehres durch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. **51**, 1224.
— Hofmann, betreffend den Frachttarif der Graz-Köflacher Eisenbahn. **51**, 1224.
— Iro, betreffend Slavisirung des Bahnbeamtenkörpers im Egerlande und westlichen Böhmens. **52**, 1249.
— Mazorana, betreffend Verhütung von Eisenbahnunfällen. **52**, 1249.
— Fresl, betreffend die Lage der Unterbeamten, Diener nnd Aushilfskräfte bei den k. k. Staatsbahnen. **53**, 1266.
— Plantan, betreffend den Umbau des Südbahnhofes in Laibach. **53**, 1266.
— Hauck, betreffend die Fahrordnung auf der Bahnstrecke Neuhof—Weseritz. **53**, 1266.
— Borčić, betreffend Deckung des Baumateriales für Eisenbahnbauten aus dem Inlande. **53**, 1266.
— Vuković, betreffend die Australisch-amerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft. **53**, 1266.
— Borčić, betreffend den Landungsplatz in Vranjic. **54**, 1301.
— Krempa, betreffend die Erbauung entsprechender Durchlässe behufs Ableitung des sich längs des Eisenbahndammes auf der Strecke Przybyły—Padew narodowa ansammelnden Wassers. **55**, 1332.
— Herzog, betreffend einen am 23. April 1901 auf der Strecke Weipert—Komotau der Buschtěhrader Bahn vorgekommenen Unfall und betreffend die Beseitigung der „gemischten“ Züge, sowie deren Trennung in reine Personen- und Lastenzüge auf dieser Strecke. **55**, 1332.

Interpellationen:
— Pernerstorfer, betreffend die Ausschliessung der einheimischen arbeitsuchenden Steinmetze beim Bau der Wiener Verkehrsanlagen und die Verwendung von Steinmetzen aus Italien. **56**, 1355.
— Dr. Ellenbogen, betreffend die Dienstzeit der Locomotivführer in Marburg. **56**, 1355.
— Dr. Ellenbogen, betreffend das Vorgehen des Chefarztes der Buschtěhrader Eisenbahn bei der Untersuchung der sich um eine Anstellung Bewerbenden. **56**, 1355.
— Berks, betreffend die Verhältnisse auf der Bahn Cilli-Wöllan und deren Fortsetzung bis Zeltweg. **56**, 1355.
— Dr. Ellenbogen, betreffend die Dienstzeit der Wächter des Heizhauses Hütteldorf und der Expositurleitung Heiligenstadt der k. k. Staatsbahnen. **58**, 1394.
— Pacher, betreffend die Anstellung von czechischen Beamten und Bediensteten bei den k. k. Staatsbahnen, namentlich bei der Betriebs-Direction Pilsen, sowie bei den Privatbahnen, insbesondere bei der Buschtěhrader Bahn. **58**, 1394.
— Kienmann, wegen Beseitigung der durch die Verwahrung und Verladung explosiver Militärgüter auf der Südbahnstation Felixdorf entstehenden Gefahren. **58**, 1394.
— Pacher, betreffend das Verhalten eines Beamten der k. k. Staatsbahnen in Neu-Sandec in Galizien, anlässlich des auf dem Bahnhofe in Lemberg erfolgten Verlustes einer Reisetasche. **58**, 1394.
— Biankini, betreffend die Behebung der in der Gemeinde Cavtat (Ragusa vecchia) in Dalmatien infolge der Eisenbahnbauten entstandenen Schäden. **58**, 1394.
— Wolf, betreffend die Herabsetzung der Eisenbahntarife für Rohöl. **58**, 1394.
— Vuković, betreffend die von der Lloydverwaltung geplante Auflassung einer der Linien Triest—Metkovic. **58**, 1394.
— Vuković, betreffend die Hebung des österreichischen Handels in Albanien durch neue Seeverbindungen und Schaffung von Musterlagern in Skutari und Janina. **58**, 1394.
— Fresl, betreffend die Ausstellung böhmischer ganzjähriger Fahrtlegitimationen an die national-socialen Abgeordneten und böhmischen Agrarier und Wahrung des gleichen Rechtes der böhmischen Sprache in der Verwaltung der k. k. Staatsbahnen. **59**, 1421.
— Dr. Hortis, betreffend die Herstellung einer Verladerampe oder zweckmässiger Grubengeleise im Steinbruchgebiete bei Nabresina. **59**, 1421.
— Dr. Ferri, betreffend die Regulirung der Hafenanlagen auf der Insel Vigarda. **59**, 1421.
— Dr. Ferri, betreffend die Reinigung und Verlängerung des Hafens im Dorfe Pažman, die Errichtung eines Post- und Telegraphenamtes daselbst und Subventionirung der Dampfschiffahrts-Gesellschaften, damit die Dampfschiffe in Pažman landen und den Handels- und Personenverkehr vermitteln. **59**, 1421.
— Březnovský, betreffend die Absperrung der Moldau bei Libschitz am 4., 5. und 6. Mai 1901 für die Schiff- und Flossfahrt, und die am 29. April 1901 seitens der Abtheilung für die Moldau- und Elbecanalisirung erfolgte Einstellung der Flossfahrt bei Libschitz. **59**, 1421.
— Seitz, betreffend die Verkürzung von Unfallsrenten der Bahnbediensteten gelegentlich ihres Avancements seitens der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt. **60**, 1436.
— Sokal, betreffend die Aenderung eines Schrankens bei der Bahnüberschreitung nächst Přelouč auf der Strecke Brünn—Prag und wegen Aenderung der Wagenverschiebungen beim Bahnhofe in Přelouč. **61**, 1462.
— Wassilko, betreffend Aenderung des Fahrplanes auf der Streke Czernowitz—Nowosielitza behufs Anschlusses nach Russland. **61**, 1462.
— Seitz, betreffend die Zustände auf dem Nordbahnhofe in Floridsdorf und die Erbauung eines neuen Bahnhofes daselbst. **61**, 1462.
— Dr. Ferri, betreffend die Gewährung einer Subvention an die Ungarisch-croatische Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Ungaro-Croata“. **61**, 1462.
— Spinčić, betreffend die Inangriffnahme der Arbeiten behufs Ermöglichung einer Dampfschiffahrtsverbindung mit Punath auf der Insel Krk in Dalmatien. **61**, 1462.
— Šilený, betreffend das Vorgehen eines Beamten auf der Station Eggenburg. **63**, 1524.
— Beurle, betreffend Herstellung eines Verbindungsgeleises zum Linzer Winterhafen. **63**, 1524.
— Ellenbogen, betreffend die Entlassung eines Magazinsarbeiters in Salzburg, **63**, 1524.

Interpellationen:
— Weiskirchner, betreffend die Verbesserung der materiellen Lage der Südbahnbeamten. **63**, 1525.
— Hofmann, betreffend die Gehaltsverhältnisse bei der Südbahn-Gesellschaft. **63**, 1525.
— Dr. Schalk, betreffend die Gehaltsverhältnisse bei der Südbahn-Gesellschaft. **63**, 1525.
— Dr. Ellenbogen, betreffend die Erhöhung des Quartiergeldes oder des Gehaltes für das Personale der k. k. Staatsbahnen in Klein-Reifling. **63**, 1525.
— Zazworka, betreffend das Vorgehen des Adjuncten der Nordwestbahn Samuel Löffler gegenüber dem definitiven Beamten dieser Bahn Franz Pásek in Kolin und die Entlassung des letzteren wegen der Anstrengung einer Ehrenbeleidigungsklage gegen Löffler. **63**, 1526.
— Biankini, betreffend die Erweiterung des Hafens und die Verlängerung des Hafendammes (Molo) in Krilo bei Jesenice in Dalmatien. **65**, 1567.
— Ellenbogen, betreffend die Vorrückungsverhältnisse der Locomotivführer der fünften, vierten und dritten Kategorie. **65**, 1567.
— Nowak, betreffend Transactionen in Rücksicht auf den Ankauf von Grundstücken längs der Tauernbahnstrecke. **65**, 1567.
— Choc, betreffend die Lage der provisorischen Arbeiter in den k. k. Staatsbahnwerkstätten. **66**, 1592.
— Ellenbogen, betreffend die Vermehrung der Magazinsarbeiter im Directionsbezirke Pilsen der k. k. Staatsbahnen. **66**, 1592.
— Breiter, betreffend die Verbesserung der Lage der Wagenwärter bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg. **66**, 1592.
— Eisenkolb, betreffend Frachtermässigungen für ausländische Industrieerzeugnisse. **66**, 1592.
— Wilhelm, betreffend Bestellung von der deutschen Sprache mächtigen Beamten bei den Agentschaften des Oesterreichischen Lloyd. **66**, 1592.
— Perić, betreffend die Erbauung eines Hafen-Sanitätsamtes in Metković, Errichtung eines Telephons an der Mündung der Narenta, Aufstellung eines Baggers für die Reinigung der Narenta und betreffend Massnahmen zur Verbesserung der Moräste im Narentathale. **67**, 1613.
— Hrubý, betreffend die Einhaltung der sprachlichen Gleichberechtigung auf den k. k. Staatsbahnen und den Privatbahnen. **67**, 1613.
— Biankini, betreffend die Errichtung eines Hafendammes in Kozarica, die Herstellung einer Dampfschiffverbindung um die Insel Korzula, die Gewährung einer Subvention an die Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Ragusa und die Widerherstellung der telegraphischen Verbindung mit der Insel Meleta. **68**, 1629.
— Biankini, betreffend die Vollendung der Hafenbauten in Milna auf der Insel Brazzo in Dalmatien. **68**, 1629.
— Herzog, betreffend die Abstellung von Uebelständen auf der Buschtěhrader Bahn. **68**, 1629.
— Prochazka, betreffend die Einbringung eines Gesetzentwurfes wegen Regelung des Dienst- und Entlohnungsverhältnisses der österreichischen Eisenbahnbediensteten und Berücksichtigung der Wünsche und Forderungen der Zugsführer. **68**, 1629.
— Hueber, betreffend die Ausgestaltung dor Lungauer Bahn und Ausbau einer neuen Transversalstrasse zwischen Semmering und Brenner. **68**, 1629.
— Dr. Sláma, betreffend das Vorgehen der Eisenbahnbediensteten in Böhmisch-Skalitz. **73**, 1746.
— Dr. Ellenbogen, betreffend die Arbeitszeit des Verschub- und Wächterpersonales bei der Aussig-Teplitzer Bahn. **73**, 1746.
— Dr. Ellenbogen, betreffend die Regelung der Stundengelderverdienste des Zugsbegleitungs-Personales in Vordernberg Markt. **73**, 1746.
— Dr. Ellenbogen, betreffend die definitive Anstellung der Heizer und Heizhausarbeiter in Landeck. **73**, 1746.
— Dr. Ellenbogen, betreffend die Beförderung und Vorrückung der Locomotivführer bei den k. k. Staatsbahnen, sowie betreffend die Nebenbezüge derselben aus den sogenannten Prämien. **73**, 1746.
— Dr. Ellenbogen, betreffend die Einführung von Fahrtaggeldern auf den Localbahnen. **73**, 1746.
— Dr. Tschan, betreffend die Bestellung von deutschen Eisenbahnbeamten und deutschen Eisenbahnbediensteten im deutschen Gebiete Böhmens, insbesondere in Bodenbach und auf der Strecke Bodenbach—Komotau. **73**, 1746.
— Berger, betreffend die Aufhebung der Dienstpragmatik der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie Anwendung des staatlichen Aufsichtsrechtes rücksichtlich der Entlassung eines Oberofficials. **73**, 1746.

Interpellationen:
— Winter, betreffend die Ausgestaltung des Innviertler Bahnnetzes. **73**, 1746.
— Prohazka, betreffend die Verhältnisse auf der Bahnstrecke Wien—Pottendorf—Wiener-Neustadt. **73**, 1746.
— Seitz, betreffend den Bau eines zweiten Geleises auf der Strecke Wien—Stockerau der Nordwestbahn. **73**, 1746.
— Jaworski, betreffend den Zugang zum Bahnhofe der Haltestelle Jamnica bei Stanislau. **73**, 1746.
— Biankini, betreffend die Errichtung eines Wellenbrechers im Hafen Crkvice. **73**, 1746.
— Seitz, betreffend Uebelstände bei der Dampftramway vormals Krauss & Co. **73**, 1747.
— Berger, betreffend die Gewährung von Fahrpreisermässigungen an Lehrpersonen behufs Vornahme von Studienreisen. **73**, 1747.
— Berger, betreffend die Kohlentarifsätze der Nordwestbahn nach der Station Liebenau via Turnau. **73**, 1747.
— Dr. Ploj, betreffend die Wahrung der sprachlichen Gleichberechtigung auf jenen Strecken der Staatsbahnen, die in slovenischen Landestheilen liegen. **73**, 1747.
— Morsey, betreffend die Herabsetzung der Frachttarife auf der Graz-Köflach-Wieser Bahn. **73**, 1747.
— Biankini, betreffend den Durchstich der Landenge zwischen Stagno grande und Stagno piccolo. **129**, 2801.
— Berger, betreffend die Gehaltsregulirung der Staatsbahnbeamten. **129**, 2801.
— Loser, betreffend Verkauf von Reiseliteratur etc. auf den Bahnhöfen. **124**, 2689.
— Sehnal, betreffend den Wagenmangel bei den Eisenbahnen. **126**, 2726.
— Pogačnik, betreffend Berücksichtigung heimischer Arbeiter beim Eisenbahnbau. **126**, 2726.
— Wrabetz, betreffend Fahrordnungsangelegenheiten. **126**, 2726.
— Polesini, betreffend Frachtgebühren für Kunstdünger. **127**, 2755.
— Treuinfels, betreffend den Bau der Vintschgaubahn. **127**, 2756.
— Hofmann, betreffend Gehaltsaufbesserung für Beamte der Südbahn. **127**, 2757.
— Wilhelm, betreffend Ruhezeit für Eisenbahnbedienstete. **127**, 2757.
— Schönerer, betreffend Regulirung des Egerflusses. **127**, 2757.
— Perathoner, betreffend Bahnverbindung Meran—Mals. **127**, 2757.
— Breiter, betreffend Entlassung von Eisenbahnarbeitern in Galizien. **132**, 2887.
— Dötz, betreffend die Versetzung des Stationsvorstandes Fliegenschnee in Gars auf einen anderen Dienstposten. **136**, 3036.
— Schönerer, betreffend die Ablösung der durch die Localbahn Rakonitz-Petschau in Anspruch genommenen Grundstücke. **136**, 3036.
— Dr. Schalk, betreffend die Bevorzugung der czechischen und polnischen und die Zurücksetzung der deutschen Nationalität bei der Staatseisenbahn-Baudirection einschliesslich der Bauleitungen. **136**, 3036.
— Hanich, betreffend die Dienstverhältnisse der bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn angestellten Lampisten, Verschieber und Classenputzer. **136**, 3036.
— Kittel, betreffend das Vorgehen der Concessionäre für den Bau der Strecke Postelberg—Laun—Rakonitz und die Errichtung einer Station in der Nähe der Ortschaft Opotschna. **136**, 3036.
— Sokal, betreffend das Vorgehen der Beamten der Aussig-Teplitzer Bahn gegenüber böhmischen Passagieren. **136**, 3036.
— Dr. Chiari, betreffend die Erfüllung der Forderungen der österreichischen Technikerschaft bezüglich der Besetzung der leitenden Stellen im Beirathe und in der Direction für den Bau von Wasserstrassen. **136**, 3037.
— Biankini, betreffend den Bau eines Schutzdammes in Duba bei Trappano. **137**, 3076.
— Biankini, betreffend die Erweiterung des Schutzdammes in Podgora in Dalmatien und die Errichtung einer Anlandestelle daselbst. **137**, 3076.
— Kubik, betreffend die auf der Staatsbahnlinie Zywiez—Zwardon herrschenden Uebelstände. **137**, 3076.
— Jaroš, betreffend Unzukömmlichkeiten im Frachtenverkehre der Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn. **137**, 3076.
— Derschatta, betreffend die ausschliessliche Anstellung von deutschen Beamten bei den gegenwärtig im Bau befindlichen Eisenbahnen in deutschen Gegenden. **137**, 3076.

Interpellationen:
— Olszewski, betreffend die Verbreitung der im Deutschen Reiche herausgegebenen „Illustrirten Reise- und Bäder-Zeitung“ in den Eisenbahnzügen der Nordbahn und der Staatsbahnen. **137**, 3076.
— Schrott, betreffend die Verlegung der Betriebsleitung der Bozen-Meraner Bahn nach Unter-Mais. **137**, 3076.
— Grössl, betreffend die Haltestelle Monetschlag auf der Strecke Budweis—Salnau. **142**, 3251.
— Kittel, betreffend Verkehrsverhältnisse auf der Linie Komotau – Bodenbach. **142**, 3251.
— Schalk, betreffend die Ernennung des Bahncommissärs Heurteux zum Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium. **142**, 3251.
— Löcker, betreffend den Eisenbahnfachunterricht. **142**, 3251.
— Choc, betreffend die Errichtung eines Fusssteiges vom Olmützer Bahnhofe zur Gemeinde Hodolein. **142**, 3253.
— Tschan, betreffend die Czechisirung auf der Strecke Weberschau—Moldau der k. k. Staatsbahnen. **142**, 3253.
— Dyk, betreffend die Entschädigung der durch den Umbau der Bahnhofanlagen in Pilsen geschädigten Anrainer. **142**, 3253.
— Herold, betreffend eine Zuschrift des Eisenbahnministeriums an den Landesausschusses des Königreiches Böhmen wegen Vorlage einer deutschen Uebersetzung der Statuten der Gesellschaft der Localbahn Brandeis-Neratowitz. **142**, 3253.
— Wrabetz, betreffend Massregeln zur Erleichterung des Dienstes der Stationsdiener der Haltestellen. **142**, 3253.
— Biankini, betreffend dalmatinische Seehäfen. **142**, 3253.
— Ferri, betreffend die Regulirung des Hafens auf der Insel Pago, **142**, 3253.
— Kubik, betreffend die Befreiung der Gemeinden, Rekruten, Reservisten und Urlauber von der Verpflichtung zur Bezahlung des Fahrpreises bei Dienstreisen. **142**, 3253.
— Kienmann, betreffend den Bahnhofumbau in Wiener Neustadt. **143**, 3284.
— Choc, betreffend die Verletzung der sprachlichen Gleichberechtigung bei den Staatsbahnen in Mähren. **145**, 3388.
— Vogler, betreffend die Giltigkeitsdauer der Rundreisebillets. **145**, 3388.
— Stein, betreffend Offertausschreibungen bei Vergebung von Eisenbahnarbeiten und Neuanschaffung von Fahrbetriebsmitteln. **145**, 3388.
— Wilhelm, betreffend Uebelstände am Grazer Staatsbahnhofe. **145**, 3388.
— Stein, betreffend das Vorgehen der Buschtěhrader Eisenbahn gegen den Maschinenschlosser Carl Krauss. **145**, 3388.
— Stein, betreffend die Zurücksetzung der deutschen Arbeiter beim Bahnbaue in Podersam. **145**, 3388.
— Blöchl, betreffend die Benützung der Lastenzüge durch die Thierärzte. **146**, 3482.
— Krempa, betreffend die Unzulänglichkeit der Abflusscanäle im Zuge des durch zwei Ortschaften im politischen Bezirk Mielec führenden Eisenbahndammes. **146**, 3482.
— Choc, betreffend die Verhältnisse im Bahnhof-Heizhause in Bubna. **146**, 3482.
— Albrecht, betreffend die sprachlichen Verhältnisse auf der Station Zwittau der Staatseisenbahn-Gesellschaft. **146**, 3482.
— Stránský, betreffend sprachliche und administrative Unzukömmlichkeiten in der Verwaltung der Staatsbahnen in Mähren. **146**, 3482.
— Ellenbogen, betreffend Montur der Bahnhofthürsteher. **146**, 3482.
— Maštálka, betreffend die Beamtenverhältnisse im Eisenbahnministerium und die Erhaltung des Besitzstandes der böhmischen Beamten bei den Centralstellen. **147**, 3526.
— Daszyński, betreffend die Zustände bei den k. k. Staatsbahn-Directionen in Galizien. **147**, 3526.
— Hauck, betreffend die Einstellung der Zugsbegleitung durch Wagenschlosser. **147**, 3526.
— Schönerer, betreffend die Entfernung der czechischen Aufschriften an den Stationsgebäuden der Localbahn Schönwehr-Elbogen. **147**, 3527.
— Choc, betreffend die Privatgeschäfte der Stationsvorstände verschiedener Bahnen. **148**, 3583.
— Hanich, wegen Regelung der Dienst- und Lohnverhältnisse des Zugspersonales bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn. **148**, 3583.
— Hofer, betreffend die Zustände auf den Bahnhöfen Graslitz der Buschtěhrader Eisenbahn. **150**, 3727.
— Hofer, betreffend die Einführung eines Abendzuges, die Ermässigung des Frachtentarifes und die Einführung des Zonentarifes oder der Retourkarten auf der Linie Tirschnitz—Schönbach der k. k. Staatsbahnen. **150**, 3727.

Interpellationen:
— Choc, betreffend die Prämienbezüge der Locomotivführer der k. k. Staatsbahnen. **151**, 3803.
— Primavesi, betreffend die nationalen Verhältnisse bei den k. k. Staatsbahnen in Mähren. **151**, 3803.
— Hanich, betreffend den Betrieb des Kohlenhandels seitens des Vorstandes der Staatsbahnstation Lischan bei Saaz. **151**, 3803.

Interpellationsbeantwortungen:
— Winter, betreffend Eisenbahnverkehrsverhältnisse im Innviertel. **39**, 947.
— Kittel, betreffend Herstellung eines Zufahrtsgeleises in Bilin. **39**, 947.
— Sylvester, betreffend den Umbau des Salzburger Bahnhofes. **39**, 947.
— Heinrich, betreffend den Ban der Eisenbahn von Teltsch nach Waidhofen a/d. Thaya. **39**, 948.
— Kienmann, betreffend Auflassung der Strassenübersetzung bei Ternitz. **39**, 948.
— Kienmann, betreffend den Umbau des Bahnhofes in Wr. Neustadt. **39**, 948.
— Hofmann von Wellenhof, betreffend den Umbau des Grazer Bahnhofes. **39**, 948.
— Schücker, betreffend den Vorgang bei Ansschreibung von Stellen des bau- und maschinentechnischen Dienstes. **39**, 949.
— Berger, betreffend die Vergütung der für die Besoldung entfallenden Steuer. **39**, 949.
— Ellenbogen, betreffend die Wahlen der Delegirten für die Generalversammlung der berufgenossenschaftlichen Unfall-Versicherungsanstalt. **39**, 949.
— Sylvester, betreffend das General-Abonnement für den Personenverkehr im Salzkammergute. **48**, 1143.
— Sylvester, betreffend den Verkehr zwischen den böhmischen Bädern und dem Salzkammergute, Salzburg und Tirol. **48**, 1143.
— Beurle, betreffend die Mühlkreisbahn. **48**, 1143.
— Schücker, betreffend die Gehaltsregulirung der Staatseisenbahnbeamten. **48**, 1144.
— Prochazka, betreffend die Kanzleigehilfen der k. k. Staatsbahn. **48**, 1144.
— Ellenbogen, betreffend Aenderung des Fahrturnus für das Zugsbegleitungspersonal in Salzburg. **48**, 1145.
— Herzog, betreffend Uebelstände bei der Buschtěhrader Eisenbahn. **48**, 1145.
— Schönerer, betreffend den Strassenverkehr auf der Wildsteiner Bezirksstrasse. **48**, 1145.
— Procbazka, betreffend die Dienst- und Arbeitsordnnng, sowie das Pensionsstatut der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien. **48**, 1145.
— Ellenbogen, betreffend Massregelungen von Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung. **48**, 1145.
— Iro, betreffend die Fahrordnung auf der Localbahn Rakonitz—Petschau. **48**, 1146.
— Iro, betreffend die Betriebsverhältnisse der Localbahn Rakonitz—Petschau. **48**, 1146.
— Hauck, betreffend die Eigenthumsverhältnisse bezüglich des Kohlenverkaufsmagazines am Bahnhofe Buchau. **48**, 1146.
— Löcker, betreffend das Salzgeschäft der k. k. Staatsbahnen. **48**, 1147.
— Blöchl, betreffend den Mangel an Schutzhütten in den Haltestellen der Staatsbahnstrecke Linz—Budweis. **48**, 1147.
— Iro, betreffend die projectirte Haltestelle Teschedit. **48**, 1147.
— Prade, betreffend Verlängerung der für Frachterstattungsansprüche vorgesehenen Verjährungsfrist. **53**, 1264.
— Kittel, betreffend das Bahnproject Komotau—Postelberg. **53**, 1265.
— Schoiswohl, betreffend die Fahrordnung zwischen Aussee und Gröbming. **53**, 1265.
— Sláma, betreffend Unzulänglichkeit der Bahnhofeinrichtungen in Königinhof. **54**, 1301.
— Gregorčič, betreffend den Eisenbahnbau St. Lucia—Breth. **53**, 1301.
— Cingr, betreffend Erprobung des Fahrbetriebsmittel-Materiales aus den Witkowitzer Werken. **53**, 1302.
— Iro, betreffend die Gehalts- nnd Pensionsverhältnisse der Locomotivführer der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. **56**, 1353.
— Kuhr, betreffend Eröffnung der Ladestelle Schlan. **56**, 1354.
— Eisenkolb, betreffend den Consumverein der Staatsbediensteten in Saaz. **56**, 1054.

Interpellationsbeantwortungen:
— Hofer, betreffend die Erweiterung des Station Graslitz-Oberer Bahnhof. **56**, 1355.
— Ofner, betreffend Verweigerung der Zuerkennung einer Pension an die Witwe des Bahnmeisters Josef Watzke. **56**, 1355.
— Kaftan, betreffend den Ausbau der bosnischen Bahnen. **62**, 1497.
— Hanich, betreffend die Forderungen der Revisionsschlosser der Aussig-Teplitzer Eisenbahn. **62**, 1497.
— Prochazka, betreffend die Lage der Bediensteten der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. **62**, 1397.
— Fresl, betreffend die Kohlenersparnissprämie der Locomotivführer der k. k. österreichischen Staatsbahnen. **62**, 1498.
— Kubik, betreffend die Herstellung einer Unter- oder Ueberfahrt am Südende des Bahnhofes Oświęcim. **62**, 1498.
— Borčić, betreffend Materialbezug zu den Eisenbahnbauten in Süddalmatien. **62**, 1499.
— Sylvester, betreffend die Gewährung dauernder Legitimationen
— an Civilpensionisten zur Inanspruchnahme der ihnen zuerkannten Fahrpreisermässigungen. **69**, 1669.
— Dr. Lueger, betreffend Errichtung einer Haltestelle in Matzleinsdorf im Zuge dor Wiener Verbindungsbahn. **69**, 1669.
— Berks, betreffend Ermöglichung eines normalen Personen- und Frachtenverkehres zwischen Zeltweg und Cilli. **69**. 1669.
— Wassilko-Serecki, betreffend den österreichisch-russischen Anschlussverkehr in Nowosielitza. **69**, 1670.
— Plantan, betreffend den Umbau des Südbahnhofes in Laibach. **69**, 1670.
— Licht, betreffend Eisenbahn-Desinfectionsgebühr. **126**, 2727.
— Hofmann, betreffend Tarife der Graz-Köflacher Eisenbahn. **126**, 2727.
— Hortis, betreffend Verladerampe im Steinbruchgebiete bei Nabresina. **126**, 2727.
— Šilený, betreffend Beleidigung eines Reisenden durch einen Eisenbahnbeamten in Eggenburg. **126**. 1728.
— Ellenbogen, betreffend Definitivstellung der Heizer und Heizhausarbeiter. **126**, 2728.
— Berger, betreffend Kohlentarife der Nordwestbahn. **126**, 2728.
— Sláma, betreffend Beförderung von Reisenden in unreinen Viehwagen. **126**, 2728.
— Winter, betreffend Ausgestaltung des Innviertler Bahnnetzes. **126**, 2728.
— Ferri, betreffend Hafen von Zaravecchia. **126**, 2729.
— Biankini, betreffend Wellenbrecher in Crkvice. **126**, 2729.
— Barenther, betreffend Uebelstände am Egerer Bahnhofe. **127**, 2758.
— Sokol, betreffend Schrankenbedienung auf der Linie Brünn—Prag. **127**, 2758.
Schönerer, betreffend Fahrordnung der Buschtěhrader Eisenbahn. **127**, 2758.
— Beurle, betreffend Bahnverbindung Linie Staatsbahnhof—Linz Winterhafen. **127**, 2758.
— Treuinfels und Perathoner, betreffend Bau der Vintschgauer Bahn. **132**, 2887. **132**, 2887.
— Pogačnik, betreffend Verwendung heimischer Arbeiter beim Eisenbahnbau. **132**, 2888.
— Loser, betreffend Verpachtung der Verschleissstellen für Reiseliteratur auf den Bahnhöfen. **132**, 2889.
— Kienmann, betreffend Erweiterung der Station Felixdorf. **132**, 2889.
Prochazka, betreffend Zugsverkehr auf der Wien—Pottendorfer Bahn. **132**, 2869.
— Zázvorka, betreffend Diensteskündigung zweier Telegraphistinnen bei der Nordwestbahn. **132**, 2890.
— Jaworski, betreffend Haltestelle Jamnico. **132**, 2890.
— Berger, betreffend Fahrbegünstigung für Lehrpersonen. **132**, 2890.
— Ellenbogen, betreffend Dienstverhältnisse des Verschubpersonales in Aussig. **132**, 2890.
— Ellenhogen, betreffend Wohnungsverhältnisse der Staatsbahnbediensteten in Kleinreifling. **132**, 2891.
— Ellenhogen, betreffend Erholungsurlaub für Bahnbedienstete. **132**, 2891.
— Ellenbogen, betreffend Fahrtaggeld für das Maschinen- und Zugbegleitungspersonal auf Localbahnen. **132**, 2892.
— Biankini, betreffend Schadenersatz beim Baue der Eisenbahn Dolnja Glavska-Zelenika. **132**, 2892.
— Biankini, betreffend Hafen in Krilo. **132**, 2892.
— Ferri, betreffend Anlegestelle in Karin. **132**, 2892.
— Ferri, betreffend Hafenregulirung auf der Insel Vrgada. **132**, 2893.

Interpellationsbeantwortungen:

— Vuković, betreffend Baggerungen in dalmatinischen Häfen. **132**, 2893.
— Wrabetz, betreffend Verkehrsdurchführung auf der Wiener Stadtbahn. **136**, 3037.
— Sehnal, betreffend Wagenmangel in der Zuckercampagne. **136**, 3038.
— Krempa, betreffend Durchlässe im Eisenbahndamme der Strecke Przybyły—Padew narodowa. **136**, 3038.
— Herzog, betreffend Uebelstände bei der Buschtěhrader Eisenbahn. **130**, 3038.
— Hofmann, betreffend Gehaltsaufbesserung für die Beamten der Südbahn. **146**, 3482.
— Seitz, betreffend Betriebseinrichtungen der Dampftramway vormals Krauss & Comp. **146**, 3482.
— Polesini, betreffend Tarifbegünstigung für Düngemitteltransporte. **146**, 3483.
— Ellenbogen, betreffend Entlassung von Zugsbegleitern der Staatsbahn-Direction in Wien. **146**, 3483.
— Hofmann, betreffend Diensteintheilung des Verkehrsdienstes der Südbahn. **149**, 3648.
— Kittel, betreffend parteiisches Vorgehen der Concessionäre der Eisenbahn Postelberg-Laun-Rakonitz. **149**, 3648.
— Schrott, betreffend Verlegung des Sitzes der Betriebsleitung der Bozen-Meraner Bahn nach Unter-Mais. **149**, 3649.
— Tambosi, betreffend Verkehrsverhältnisse auf der Strecke Bozen—Ala der Südbahn. **149**, 3649.
— Wilhelm, betreffend Jahreskarten zu Reisen auf verschiedenen Bahnen. **149**, 3649.
— Haider, betreffend Entschädigungen für Grundeinlösungen der Pinzgauer Localbahn. **149**, 3650.
— Wrabetz, betreffend den Dienst der Stationsdiener in Haltestellen. **149**, 3650.
— Kienmann, betreffend Umbau des Südbahnhofes in Wiener Neustadt. **149**, 3650.
— Biankini, betreffend Hafenbau in Milna. **149**, 3651.
— Vuković, betreffend Auflassung der Dampferlinie Triest—Metkovich. **149**, 3650.
— Hofmann, betreffend Mangel der Kenntniss der deutschen Sprache bei den Agentien des österreichischen Lloyd. **149**, 3651.

Herrenhaus.

Gesetzentwürfe:

— Seemannsordnung für die österreichische Handelsmarine. **24**, 624. **31**, 753. **37**, 892.
— Berechtigung zur Führung des Ingenieurtitels. **34**, 818.
— Bau von Wasserstrassen und Flussregulirungen. **63**, 1526. **68**, 1630.
— Eisenbahnen auf Staatskosten und Feststellung eines Bau- und Investitionsprogrammes. **66**, 1592. **67**, 1614.
— Sicherstellung von Localbahnen im Jahre 1901. **69**, 1670.
— Zählung der gewerblichen und landwirthschaftlichen Betriebe. **69**, 1671.
— Budgetprovisorium. **149**, 3652.
Eisenbahncommission. **63**, 1526.
Wasserstrassencommission. **63**, 1526. **67**, 1613.

b) Ungarn.

Abgeordnetenhaus.

Gesetzentwürfe:

— Investitionen bei den Staatsbahnen. **33**, 807. **57**, 1380.
— Vertrag mit der Ungarisch-Croatischen Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. **57**, 1380. **61**, 1470.
— Budget. **140**, 3187.
— Vereinigung der Concessionsurkunden der transdanubischen Localbahnen. **141**, 3222.
— Concession der Localeisenbahn Pápa-Bánhida. **141**, 3222.
— Staatliche Subvention an ungarische Handelsschiffe. **144**, 3362.

III. Eisenbahnrecht.

Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Eisenbahn haftet gemäss § 19 der Eisenbahnbetriebsordnung immer für den durch Verschulden ihrer Organe an Sachen hervorgerufenen Schaden. **2**, 41.

Der vom Verletzten bei dessen Lebzeiten nicht geltend gemachte Anspruch auf ein Schmerzensgeld geht auf den Erben nicht über. **16**, 457.

Im Sinne des § 42 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, kann die Beseitigung der den technischen Vorarbeiten entgegenstehenden Hindernissen nur nach vorheriger Verständigung des Grundeigenthümers erfolgen. Eigenmächtige Handlungen auf fremden Grunde können eine Besitzstörung begründen. **18**, 485.

Um bezüglich der Haftung für Versäumung der Lieferfrist den Befreiungsgrund des § 86 Betr.-Regl. in Anspruch nehmen zu können, genügt es nicht, dass die Eisenbahn beweise, durch ein Ereigniss, welches sie weder herbeigeführt habe, noch abzuwenden vermochte, sei die Einhaltung der reglementarischen Lieferfrist in dem betroffenen Verkehrsgebiete im Allgemeinen unmöglich gewesen, sondern es muss für jede Sendung speciell nachgewiesen werden, dass die Verspätung in dem thatsächlich eingetretenen Ausmasse nicht vermieden werden konnte. **25**, 638.

Im Falle der Unfahrbarkeit einer Bahnlinie kann die dadurch herbeigeführte Ueberfüllung der Hilfsrouten nicht als ein Ereigniss im Sinne des § 86 Betr.-Regl. betrachtet werden, wenn die Eisenbahn nicht die Annahme neuer Sendungen zur Beförderung über jene Routen in Gemässheit des § 6, Z. 2 und 3, Betr.-Regl. sistirt hat. **25**, 638.

Bei Cumulirung von Ansprüchen unter und über K 100 in einer Klage ist die Anwendung der §§ 448—453 C.-P.-O. (Bagatellverfahren) auf die Ansprüche unter K 100 zulässig, wenn nur im Uebrigen das Processgericht für alle cumulirten Ansprüche zuständig ist. **25**, 638.

Die freiwillige Fortsetzung der Arbeit am Stationsplatze seitens eines Arbeiters während den von der Bahnverwaltung festgesetzten Arbeitspausen begründet an sich allein, wenn nicht ein ausdrückliches Arbeitsverbot für diese Zeit besteht, noch kein die Haftpflicht der Bahnverwaltung ausschliessendes Verschulden des betreffenden Arbeiters an dem ihm in der Arbeitspause zustossenden Unfalle. **29**, 710.

Zur Beurtheilung der Frage, ob bei einer Verschiebung seitens der Bahnorgane instructionsgemäss vorgegangen wurde, ist die Durchführung eines Sachverständigenbeweises nicht erforderlich. **29**, 710.

Der Umstand, dass die Bahnschranken beim Passiren der Züge über die Strassenübersetzung geschlossen sind, vermag allein die Bahnunternehmung von der ihr nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, obliegenden Haftpflicht nicht gänzlich zu befreien, vielmehr müssen die Bahnschranken auch das Betreten des Bahnkörpers durch Fuhrwerke zu verhindern geeignet sein. **37**, 890.

Der fehlerhafte und nicht ganz zweckentsprechende Zustand eines Bahnschrankens begründet ein Mitverschulden, und zwar bei hinzutretender Unterlassung der Beleuchtung des Bahnschrankens ein überwiegendes Mitverschulden der Bahnunternehmung an dem hiedurch ermöglichten Zusammenstosse eines Strassenfuhrwerkes mit einer Zugslocomotive. **37**, 890.

Wenn die körperliche Verletzung einer Person erweislich durch ein Verschulden der Eisenbahn herbeigeführt wurde, so ist dieselbe auch zum Ersatze des ausser dem körperlich Verletzten einem Dritten verursachten Schadens nach § 1295 a. b. G.-B. verpflichtet. **28**, 695.

Das Gesetz vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123, findet auf Diurnen der im Dienste einer öffentlichen Behörde verwendeten Diurnisten keine Anwendung. Das Diurnum dieser Personen fällt vielmehr unter die Bestimmungen des Gesetzes vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68. **38**, 917.

Die vom Absender der Eisenbahn ertheilte Verfügung, über eine vom Empfänger nicht angenommene Sendung „ohne Weiteres nach Belieben zu disponiren", befreit die Eisenbahn von der im § 70 Betr.-Regl. ausgesprochenen Verpflichtung, den Absender von dem bevorstehenden Verkaufe der Sendung womöglich zu benachrichtigen. **41**, 977.

Den rückständigen Beiträgen sammt Nebengebühren für die Arbeiter-Unfallversicherungsanstalten (Gesetz vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888) und für die im Gesetze vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, angeführten Bezirks-, Betriebs-, Bau- und Genossenschaftskrankencassen, sowie für die Bruderladen steht ein Vorzugspfandrecht vor allen Privatpfandrechten an den dem Versicherungspflichtigen eigenthümlichen Realitäten, jedoch nur unter den Voraussetzungen und unter den Beschränkungen zu, unter welchen im § 76 des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, für die Erwerbssteuer ein Vorpfandrecht an Realitäten des Steuerpflichtigen statuirt ist. **43**, 1030.

Eine weitere Voraussetzung der Geltendmachung dieses Vorpfandrechtes ist, dass der betreffende Rückstandsausweis in Ansehung seiner Richtigkeit und der Rechtskraft der Vorschreibung von der hiezu berufenen politischen Behörde bestätigt erscheint. **43**, 1030.

Auf Realitäten des Versicherungspflichtigen, in Betreff welcher die Voraussetzungen des citirten § 76 nicht zutreffen, sowie auf bewegliches Vermögen gebührt den angeführten Beiträgen ein Vorpfandrecht nicht. **43**, 1030.

Wer eine mit Gefahr für Leben, Gesundheit (oder körperliche Sicherheit) von Menschen verbundene Arbeit, sei es auch über Auftrag, auf sich nimmt, haftet strafrechtlich für den Mangel der erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten (§ 335 St.-G.). **51**, 1222.

Die Conducteure der Internationalen Gesellschaft der Schlafwagen und der grossen europäischen Expresszüge in Brüssel sind als Eisenbahnbedienstete im Sinne des 4. Absatzes des Art. VII des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, anzusehen. **54**, 1281.

Es findet daher auf dieselben das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, abgesehen von den Vorschriften der §§ 46 und 47 des Unfallversicherungsgesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, keine Anwendung. **54**, 1281.

Wenn gegen einen Kostenbestimmungsbeschluss Recurs erhoben wird, so sind Recurskosten selbst in dem Falle nicht zuzusprechen, wenn der Recurs Erfolg hatte. **56**, 1346.

Die Fälschung des Viehpasses in der Stückzahl der Thiere (Durchführungsvorschrift zu § 4 des Gesetzes vom 29. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35) ist nach § 199, lit. d, St.-G. zu beurtheilen, sofern sie erfolgte, um Uebereinstimmung mit der Zahl der durch den Pass zu deckenden Thiere (§ 8 l. c.) zu erzielen. **71**, 1708.

Die Eisenbahn haftet nicht für die Folgen einer unrichtigen Zustellung des Aviso- und Bezugsscheines seitens der Post. **58**, 1390.

Auch nach Ausfolgung der Sendung an den Empfänger ist der Beweis, dass die Declaration im Frachtbriefe dem thatsächlichen Inhalte der Sendung nicht entspreche, zulässig. **59**, 1410.

Für die Tarifirung von Holzsendungen als „Brennholz" ist die Verwendung derselben massgebend. **59**, 1410.

Die in Rubrik 13 des Formulares für die Veröffentlichung von Tarifermässigungen (Refactien) im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt gegebenen Bestimmungen über die zum Nachweise des Anspruches beizubringenden Documente gelten nur als Bedingung für die Liquidirung im administrativen Wege. Im Processwege kann der Refactie-Anspruch auch durch andere Beweismittel dargethan werden. **60**, 1433.

Die körperliche Verletzung eines Reisenden durch das Zufallen einer Waggonthür während der Fahrt auf einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn stellt sich als eine „Ereignung im Verkehre" im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, dar. **64**, 1545.

Die Unterlassung der nöthigen Vorsicht seitens des Reisenden beim Schliessen der Waggonthüre, das der Eisenbahnverwaltung, bezw. deren Organen obliegt, beinhaltet ein Mitverschulden desselben an dem ihm hiebei zustossenden Unfalle. **64**, 1545.

In der Zeichnung von Actien auf Grund einer Aufforderung des Gründungsausschusses einer zu errichtenden Actiengesellschaft liegt nicht eine Willenserklärung auf einen künftigen, sondern eine solche auf sofortigen Abschluss eines Gesellschaftsvertrages vor. Eine derartige Erklärung äussert von der Zeit ihrer Annahme an ihre rechtliche Wirkung und gehen die daraus dem Gründungsausschusse zustehenden Rechte auf die errichtete Actiengesellschaft über. **75**, 1777.

Bei Gütern, welche vom Absender selbst aufgeladen werden, tritt eine Mithaftung der Bahn für eine infolge mangelhafter Verladung eingetretene Beschädigung dann ein, wenn in Bezug auf die Annahme des mangelhaft geladenen Gutes zur Beförderung den Bahnorganen eine Fahrlässigkeit zur Last gelegt werden kann. **90**, 2038.

Die Vornahme der Verlosung von Prioritätsobligationen einer Eisenbahngesellschaft lediglich aus den Nummern der noch ungetilgten Prioritätsobligationen, somit mit Ausschluss der Nummern jener Prioritätsobligationen, die infolge einer freiwillig erfolgten Convertirung derselben oder anderweitig bereits getilgt worden sind, bildet keinen Vertragsbruch auf Seiten der betreffenden Eisenbahngesellschaft. **100**, 2221.

Die Bestimmungen eines zwischen zwei Eisenbahnverwaltungen über die Theilung des Frachtenverkehres abgeschlossenen Uebereinkommens wurden durch den hiemit im Widerspruch stehenden Inhalt einer zur Durchführung dieses Uebereinkommens von den Controlvorständen der betheiligten Bahnen aufgestellten Abrechnungs-Instruction nicht ausser Kraft gesetzt. **105**, 2306.

Ansprüche auf Zahlung der aus einem Frachtencartell-Vertrage zweier Eisenbahnen für eine derselben resultirenden Geldforderungen unterliegen nicht der kürzeren dreijährigen, sondern der allgemeinen dreissigjährigen Verjährungsfrist. **105**, 2306.

Die Auslegung von Eisenbahn-Concessionsurkunden steht nach § 13 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, ausschliesslich den Administrativbehörden zu, und ist in dieser Beziehung der Rechtsweg ausgeschlossen. **117**, 2541.

Ein nicht vom Verkäufer, sondern vom Käufer selbst verschuldeter Irrthum über das Kaufobject begründet keinen Anspruch auf die Aufhebung des Kaufvertrages. Ein Irrthum hinsichtlich des bei einer öffentlichen Versteigerung ordnungsmässig bekannt gemachten Verkaufsobjectes ist als eigenes Verschulden des Käufers zu betrachten. **118**, 2609.

Die Vorschrift des § 89, Abs. 1, G.-O.-G. über die Nichteinrechnung der Tage des Postenlaufes in gesetzliche oder richterliche Fristen, die in bürgerlichen Rechtssachen einer Partei zur Abgabe von Erklärungen, Anbringung von Anträgen, Ueberreichung von Schriftsätzen oder zur Vornahme anderer, ein gerichtliches Verfahren betreffenden Handlungen offen stehen, gilt nicht nur für processuale, sondern auch für materiellrechtliche Fristen. Hienach wird die Verjährung bereits durch die innerhalb der Verjährungszeit erfolgte Aufgabe der Klage zur Post unterbrochen. (§ 1497 a. b. G.-B.) **120**, 2826.

Die Anwendung blos einer der in der Handelsministerialverordnung vom 1. November 1890, Z. 47.510, bezeichneten Publicationsarten genügt nicht zum Begriffe der „gehörigen" Veröffentlichung von Tarifen oder Aenderungen derselben im Sinne des § 7 B.-R. **130**, 2826.

Das Eisenbahn-Betriebsreglement vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, hat auf Grund der §§ 2 und 4 des Gesetzes vom 27. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 187 (betreffend die Durchführung des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtenverkehr), die Wirkung eines Gesetzes. **130**, 2826.

Die Bemessung des Frachtlohnes durch richterliche Bestimmung gemäss § 1152 a. b. G.-B. ist im Frachtverkehre der Eisenbahnen ausgeschlossen. **130**, 2826.

Eine durch eigene gröbliche Unachtsamkeit hervorgerufene Verletzung eines Passagiers (Einklemmung eines Fingers durch das Zufallen einer Waggonthür) schliesst die Entschädigungspflicht der Eisenbahn aus. **122**, 2645.

Unter einer „Ereignung im Verkehre" einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn sind im Sinne des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, nicht blos solche Geschehnisse zu verstehen, welche unmittelbar durch die Bewegung der Fahrbetriebsmittel verursacht werden, sondern darunter sind auch Geschehnisse an den mit dem Eisenbahnverkehre in nothwendigem Zusammenhange stehenden Anlagen und Vorkehrungen, zu welchen auch die Zugschranken bei Wegübergängen gehören, inbegriffen. **123**, 2664. **124**, 2686.

Nach § 1 des bezogenen Gesetzes haftet die Eisenbahnunternehmung für die körperliche Verletzung oder Tödtung eines Menschen, welche durch eine Ereignung im Verkehre herbeigeführt wird, mithin in allen Fällen, in welchen Ereignung und Unfall im Verhältnisse von Ursache und Wirkung zu einander stehen und nicht nur, wenn der Unfall eine unmittelbare Folge der Ereignung ist. **123**, 2664. **124**, 2686.

Die Aufstellung eines Wächters bei einer Wegübersetzung kann als vollkommen zureichender Ersatz für unbrauchbar gewordene Zugschranken nicht angesehen werden. **123**, 2664. **124**, 2686.

Durch die Bestimmung des Art. 284, Abs. 1, H.-G.-B. wird in Fällen, in welchen Handelsrecht zur Anwendung kommt, das dem Richter im § 1336 a. b. G.-B. eingeräumte Recht zur Mässigung einer vereinbarten Conventionalstrafe nicht ausgeschlossen. **125**, 2709.

Bei dem Frachtgeschäfte hat auch der Absender die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zu prästiren. Bei Aufgabe einer Sendung mit dem Frachtbriefvermerke „franco" hat daher auch der Absender selbst für die Erfüllung der hieraus resultirenden Verpflichtung Sorge zu tragen. **140**, 3185.

Die als „unübertragbar" bezeichneten Eisenbahn-Monatskarten sind keine Inhaberpapiere wie etwa die einfachen Eisenbahn-Fahrkarten; die Erwerber der Eisenbahn-Monatskarten sind daher nicht berechtigt, dieselben zu veräussern oder jemand anderem zu übertragen. **128**, 2782.

Die Benützung einer fremden Eisenbahn-Monatskarte zur Erschleichung der Beförderung auf der Eisenbahn fällt demnach unter die Bestimmungen der §§ 197, beziehungsweise 461 St.-G. **128**. 2782.

Entscheidungen des Reichsgerichtes.

Der Pensionsanspruch der Witwe eines Staatsbediensteten kann nur auf einem bereits zur Zeit des Ablebens ihres Gatten begründeten Rechtstitel beruhen. Es kann daher eine solche Witwe, deren Gatte vor dem Inslebentreten des Pensionsgesetzes vom 14. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 74, starb, ihren Pensionsanspruch auch dann nur auf die vor diesem Gesetze bestandenen Vorschriften gründen, wenn der Anspruch erst nach der Wirksamkeit des Gesetzes vom 14. Mai 1896 geltend gemacht wird (§ 16 cit. Ges.). **17**, 469.

Betreffend den nach dem Hofkammerdecrete vom 5. October 1830, Z. 30.841 (J.-G.-S. Nr. 2485), von der von ihrem Gatten zur Zeit seines Todes geschieden gewesenen Witwe herzustellenden Beweis, dass sie an der erfolgten Aufhebung der ehelichen Gemeinschaft keine Schuld habe. **17**, 469.

Nach den Bestimmungen des § 6 des Gesetzes vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47, wie des § 6 des Gesetzes vom 19. September 1898, R.-G.-Bl. Nr. 172, kann die „Vorrückung" eines k. k. Staatsbeamten in eine höhere Gehaltsstufe nur eintreten, wenn der Betreffende den Gehalt der vorgehenden minderen Gehaltsstufe derselben Rangsclasse bezogen hat. **68**, 1628.

Daher kann die von einem Professor, der in eine andere Staatsdienststellung der gleichen Rangsclasse übergetreten ist, in seiner Eigenschaft als Professor, wenngleich in der betreffenden Rangsclasse, doch nicht im Gehalte derselben verbrachte Dienstzeit nicht in die Berechnung des Quinquenniums für die Vorrückung einbezogen werden. **68**, 1628.

Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

Die Beurtheilung der Nothwendigkeit einer Enteignung liegt in dem freien Ermessen der entscheidenden Behörde und entzieht sich daher der Cognition des Verwaltungsgerichtshofes. **16**, 457.

Einwendungen gegen die begehrte Enteignung, welche, nachdem die Erhebungen in der Gemeinde abgeschlossen sind, vorgebracht werden, bleiben unberücksichtigt. **16**, 457.

Erfordernisse der baubehördlichen Bewilligung zur Herstellung einer Bretterwand (Böhmen). **89**, 2025.

Enteignungsverfahren bei concurrirenden Expropriationstiteln. **91**, 2054.

Abweisung einer Beschwerde a limine wegen res judicata. **115**, 2500.

Die Unterlassung der persönlichen Ladung eines Interessenten zur ordnungsmässig kundgemachten Vornahme der politischen Begehung begründet keinen Mangel des Verfahrens. **21**, 541.

In Betreff der Eigenthumsfrage haben für die entscheidende Behörde die öffentlichen Bücher und der Kataster die Grundlage der Erkenntniss zu bilden, wobei blosse Parteienbehauptungen, deren Stichhältigkeit erst im Wege eines richterlichen Spruches festgestellt werden müsste, nicht zu beachten sind. **21**, 541.

Bahneinrichtungen, insbesondere Stationen und Haltestellen, bilden keine unabänderlichen Institutionen; sie müssen vielmehr den jeweiligen Verkehrsbedürfnissen und Betriebseinrichtungen entsprechen und können dann, wenn sie mit den geänderten Betriebsverhältnissen nicht mehr im Einklange stehen, abgeändert werden. **44**, 1049.

Zur Anordnung solcher Aenderungen sind, sobald hiefür thatsächliche Voraussetzungen eintreten, die staatlichen Eisenbahnbehörden befugt. **44**, 1049.

Dieses Entscheidungsrecht der staatlichen Aufsichtsbehörde kann durch Vereinbarungen zwischen der Bahnverwaltung und einem Interessenten, welche seitens der Aufsichtsbehörde genehmigt wurden und daher Bestandtheile einer früheren behördlichen Verfügung bilden, nur insoweit eingeschränkt werden, als die staatliche Aufsichtsbehörde an diese frühere Verfügung selbst gebunden ist. **44**, 1049.

Eine im Privateigenthume stehende, nicht eingefriedete und daher dem allgemeinen Zutritt offenstehende Fläche erlangt nicht schon dadurch die Eigenschaft eines öffentlichen Weges, dass sie von beliebigen Personen factisch betreten, zum Gehen oder Fahren benützt wird und der Eigenthümer dies stillschweigend duldet. **31**, 750.

Ein öffentlicher Weg entsteht nur dann, wenn eine Grundfläche zufolge ausdrücklicher oder aus den Umständen zu erschliessender Widmung zur dauernden Befriedigung eines wirklichen Verkehrsbedürfnisses bestimmt ist. (Böhmen.) **31**, 750.

Ueber die Frage der Zulässigkeit von Massnahmen, welche nach der Behauptung von Privatinteressenten Belästigungen derselben durch Rauchentwicklung, Bodenerschütterung u. s. w. hervorzubringen vermögen, entscheidet, unbeschadet der Haftpflicht der Bahnunternehmungen nach § 10, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes, das Eisenbahnministerium nach freiem Ermessen. **45**, 1069.

Einzelnen Gemeindemitgliedern mangelt die Legitimation zur Erhebung einer Beschwerde vor dem Verwaltungsgerichtshofe wegen Störung der Communication auf einem öffentlichem Wege. **45**, 1069.

Zur Feststellung der Rückwirkung einer projectirten Strassenniveau-Regulirung auf den consensgemässen Bestand anrainender Gebäude, beziehungsweise auf die den Besitzern derselben zustehenden Rechtsansprüche auf einen besonderen, durch die Anlage des Baues bedingten und bestimmten Gebrauch. **55**, 1318.

Die unterlassene Vorladung eines Anrainers zur Baucommission verpflichtet die Baubehörde nur zur Vervollständigung der Verhandlung in dieser Richtung, nicht aber zur Annullirung derselben. **57**, 1377.

Die Frage, ob eine Localbahn in das Netz einer anderen (Haupt-) Bahn einmünde, lässt sich nur an der Hand der einschlägigen Bestimmungen der Concessionsurkunde der betreffenden Localbahn lösen, da diese allein über die rechtliche Existenz einer Eisenbahn hinsichtlich ihrer Streckenentwicklung und Verkehrslinie Aufschluss gibt. **56**, 1345.

Eine Localbahn, welche concessionsmässig ihren Endpunkt in einer Station der anschliessenden Haupthahn findet, ist als in das Netz dieser Haupthahn einmündend auch dann anzusehen und zu behandeln, wenn die betreffende Localbahn im Zuge der Entwicklung ihrer Verkehrslinie eine dritte in dieselbe Anschlussstation einmündende Eisenbahn mitbenützt. **56**, 1345.

Der Parcellant ist nicht verpflichtet, jene Grundflächen, welche zur Errichtung der sein Grundstück begrenzenden neuen Gassen erforderlich sind, dann, wenn dieselben keinen Theil seines parcellirten Grundstückes bilden und ihm nicht gehören, zu Zwecken der Abtretung an die Gemeinde sich zu verschaffen. **58**, 1390.

Eisenbahnbauten sind alle jene Bauausführungen, welche die Herstellung der Eisenbahn selbst, sowie der zum Eisenbahnbetriebe erforderlichen Gebäude (Stationsgebäude, Wächterhäuser, Magazine etc.) innerhalb des dem Betriebe dienenden Rayons betreffen, sowie auch solche Bauten, welche, ohne Betriebszwecken der Eisenbahn zu dienen, „auf einer Bahn", d. i auf Bahngrund errichtet werden; hingegen sind Bauten ausserhalb einer Bahn und nicht auf Grundstücken, welche zum Betriebe einer Eisenbahn zu dienen haben, nicht als Eisenbahnbauten anzusehen. **60**, 1435.

Die Staatssteuerpflicht eines Objectes bildet die nothwendige Vorbedingung für den Bestand einer Umlagepflicht des betreffenden Objectes. **61**, 1458.

Da Staatsgebäude nach § 2 des Gebäudesteuerpatentes vom 20. Februar 1820 von jeder staatlichen Gebäudesteuer grundsätzlich und für immer eximirt sind, so kann auch die Vorschreibung einer Gemeindeumlage auf solche Gebäude nicht platzgreifen. **61**, 1458.

Die von einer Steuerbehörde erster Instanz vorgenommene, den betheiligten Parteien jedoch noch nicht zur Kenntniss gebrachte Bemessung und Auftheilung einer Erwerbsteuer stellt sich als eine interne behördliche Massnahme dar, bei welcher von einer Rechtskraft überhaupt nicht die Rede sein kann. **62**, 1486.

Eine derartige rein interne Massnahme der Unterbehörde kann vom k. k. Finanzministerium schon kraft des demselben nach den allgemeinen Verwaltungsgrundsätzen zukommenden Oberaufsichtsrechtes und auch nach der positiven Bestimmung des § 281 des Personalsteuergesetzes abgeändert, beziehungsweise die Reassumirung der betreffenden Steuerbemessung und Steuertheilung verfügt werden. **62**, 1486.

Die Stadt Krakau ist nicht als „Landeshauptstadt" im Sinne des § 104 des Personalsteuergesetzes anzusehen. **62**, 1486.

Die Gemeinden sind zur Vertretung und Wahrung einer in ihrem Gebiete befindlichen, blos privaten Communication gesetzlich nicht berufen, und haben bei behaupteter Störung einer solchen Communication durch einen Eisenbahnbau nicht die Legitimation zur Beschwerdeführung. **63**, 1517.

Zur Frage nach der widerrechtlichen Entziehung von Wasser aus einem Privatgewässer (Teichanlage) infolge der durch Errichtung eines Grabens auf nachbarlichem Grund und Boden herbeigeführten Durchsickerung desselben. **79**, 1837.

Rechtliche Natur des Grund- und Sickerwassers. **79**, 1837.

Das Eisenbahnministerium ist als oberste Aufsichtsbehörde über den Eisenbahnbetrieb in der Lage, selbst zu beurtheilen, ob mit Rücksicht auf die ihm amtsbekannten bestehenden Betriebsverhältnisse einer Bahnstrecke von der Ausführung projectirter Erweiterungsbauten an den Anlagen derselben eine Steigerung der Betriebsintensität und daher eine Vermehrung der Verkehrsstörung auf einem im Bereiche dieser Erweiterungsbauten gelegenen Niveauübergange zu gewärtigen ist oder nicht; die Unterlassung bezüglicher Erhebungen begründet keinen Mangel des Verfahrens. **80**, 1849.

Incompetenz der autonomen Behörden zur Entscheidung über Verpflichtungen, welche in Eisenbahnbau-Begehungsprotokollen wegen Herstellung von Brücken im Zuge öffentlicher Wege constituirt werden. **93**, 2082.

Die Beurtheilung der Frage, ob eine Entfernung von 160, bezw. 220 Meter im Hinblicke auf sanitäts- und feuerpolizeiliche oder andere öffentliche Rücksichten als eine bedeutende anzusehen sei, unterliegt dem freien Ermessen der entscheidenden Behörde. (Wien.) **114**, 2481.

Zur Geltendmachung der Einwendung, dass durch den Betrieb einer Fettgasanstalt für die Nachbarschaft Geruchsbelästigung eintreten werde, ist die Gemeinde nur insoweit legitimirt, als es sich um sanitätspolizeiliche Rücksichten handelt, weil die blosse Belästigung der Nachbarschaft nur von den Anrainern selbst geltend gemacht werden kann. **114**, 2481.

Die aus dem constatirten Thatbestande gezogene Schlussfolgerung, dass bei einer projectirten Gasanstalt eine gesundheitsschädliche Rauchentwicklung nicht stattfinden werde, entzieht sich der Ueberprüfung durch den Verwaltungsgerichtshof. **114**, 2481.

Eisenbahnbauten sind als ein Ganzes aufzufassen und die Entscheidung über die Zulässigkeit der hiezu gehörigen Anlagen hat mit Ausschluss jedes Instanzenzuges durch das Eisenbahnministerium zu erfolgen, welches auch über alle Einsprüche der Parteien unter Anwendung der materiellrechtlichen Bestimmungen der einschlägigen Gesetze, insbesondere auch der Wasserrechtsgesetze zu entscheiden hat. **127**, 2754.

Eine Bauführung verliert die Eigenschaft als Eisenbahnbau dadurch nicht, dass sie in einem Flussbette vorzunehmen ist und mit Herstellungen innerhalb desselben im Zusammenhange steht. **127**, 2754.

Der Begriff Eisenbahnunternehmung umfasst Alles, was zum Betriebe der Eisenbahn gehört und für die Bedürfnisse derselben bestimmt ist, also auch alle Hilfsanstalten für den Betrieb der Unternehmung. **133**, 2918.

Anstalten, in denen eine Eisenbahnunternehmung das für eigene Zwecke erforderliche Leuchtmateriale erzeugt, sind Hilfsanstalten der Eisenbahn und sind daher auf dieselben nicht die Bestimmungen der Gewerbeordnung, sondern die besonderen Bestimmungen der Eisenbahngesetze anzuwenden. **133**, 2918.

Die Ertheilung des Bauconsenses, sowie die Controle des Betriebes solcher Anstalten obliegt den Eisenbahnbehörden. Eine Genehmigung der Betriebsanlage vom gewerbebehördlichen Standpunkte ist bei solchen Anstalten auch dann nicht erforderlich, wenn deren Betriebsführung vertragsmässig einem Dritten übertragen ist, sofern nur die Anstalt ausschliesslich den Zwecken des Eisenbahnunternehmens dient. **133**, 2918.

Das Enteignungsverfahren für Wasserbenützungsanlagen zu Bergbauzwecken kann bei Vorhandensein der gesetzlichen Voraussetzungen ebensowohl auf Grund des Berggesetzes, als auch auf Grund des Wasserrechtsgesetzes begehrt und eingeleitet werden. **144**, 3361.

Das im II. Abschnitte der Bauordnung für Prag vorgezeichnete Verfahren zur Abtheilung eines Grundes auf Bauplätze hat zur Voraussetzung, dass ein Grund in eine Mehrzahl von Baustellen abgetheilt oder mit einer Mehrzahl von Bauten besetzt werden soll. **146**, 3478.

Die von den der öffentlichen Rechnungslegung unterworfenen Unternehmungen nach den Bestimmungen des zweiten Hauptstückes des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, betreffend die directen Personalsteuern, zu entrichtende Erwerbsteuer ist eine Ertrags- (Objects-) und nicht eine Einkommen- (Subjects-) Steuer. **132**. Beilage.

Die bilanzmässigen Ueberschüsse der genannten Unternehmungen sind demzufolge nur insoweit die Besteuerungsgrundlage für die von diesen Unternehmungen zu entrichtende Erwerbsteuer zu bilden geeignet, als dieselben den Reinertrag der Unternehmung zum Ausdrucke bringen. **132**. Beilage.

Die in den §§ 94 und 95, l. c., enthaltene Aufzählung der den bilanzmässigen Ueberschüssen hinzuzurechnenden, beziehungsweise von denselben in Abzug zu bringenden Posten ist keine erschöpfende, keine taxative. **132**. Beilage.

Die seitens der sub I bezeichneten Unternehmungen von jenen Liegenschaften, deren Reinerträgnis gemäss § 95, lit. b, l. c., aus der Besteuernngsgrundlage ausgeschieden wurde, zu entrichtenden Realsteuern bilden keine anrechenbare Abzugspost. **132**. Beilage.

Von dem für die vorstehend sub IV angeführten Liegenschaften entrichteten Gebührenäquivalente bildet nur jener Theilbetrag des letzteren eine abrechenbare Abzugspost, welcher der den Catastralrein-, beziehungsweise Hauszinsertrag übersteigenden Quote des factischen Reinertrages dieser Liegenschaften entspricht. **132**. Beilage.

Die von der Unternehmung bestrittenen Couponstempel und Côtegebühren sind Betriebsausgaben und daher als anrechenbare Abzugsposten zu behandeln. **132**. Beilage.

Die zur Verzinsung und Tilgung des Anlagecapitales heimfälliger oder mit einem bestimmten Zeitpunkte erlöschender Unternehmungen aus den Erträgnissen derselben verwendeten Beträge sind im Allgemeinen in die Besteuerungsgrundlage einzubeziehen und können bei der Erwerbsteuerbemessung nicht als anrechenbare Abzugsposten behandelt werden. **132**. Beilage.

Das Zinsenerträgniss der im allgemeinen Reservefonds der Unternehmung hinterlegten eigenen Schuldverschreibungenen ist gemäss § 97, Abs. 3, l. c., auch dann dem steuerpflichtigen Jahreserträgniss der Unternehmung zuzurechnen, wenn dieses Zinsenerträgniss für die Zwecke einer neben dem steuerpflichtigen Unternehmen betriebenen steuerfreien Unternehmung verwendet wurde. **132**. Beilage.

Die von einer Unternehmung auf Grund der bisherigen Steuergesetze entrichtete Erwerbsteuer und Einkommensteuer erster und dritter Classe ist auch dann mit dem vollen, thatsächlich zur Vorschreibung gelangten Betrage bei der Erwerbsteuerbemessung in Anschlag zu bringen, wenn die betreffende Unternehmung auf das ihr nach Art. II. der Einführungsbestimmungen zum Personalsteuergesetze gegenüber den Besitzern der von ihr emittirten Prioritätsobligationen zustehende Steuerabzugsrecht Verzicht geleistet hat.. **132**. Beilage.

Ein natürliches Gerinne kann diese seine Eigenschaft dadurch nicht verlieren, dass ein Theil desselben als Hafen eingerichtet wird. **145**, 3385.

Die Besitzer von in öffentliche Flüsse einmündenden Unrathscanälen sind wasserrechtlich so anzusehen, wie die Besitzer anderer Wasserhenützungsanlagen, bei welchen das Wasser als hewegende Kraft henützt wird; sie sind daher auch zur Beseitigung der nachtheiligen Folgen (Verschlammung) verpflichtet, welche durch die Einleitung des Canalinhaltes in dem öffentlichen Flusse entstehen, falls diese Beseitigung im öffentlichen Interesse oder zum Schutze fremder Rechte erforderlich wird. **145**, 3385.

Ein Privatvertrag, von welchem eine Partei hehauptet, dass sie durch denselben zum Nachtheile einer anderen Partei von einer sie nach dem Gesetze treffenden Verpflichtung befreit werde, kann, soferne die andere Partei nicht zustimmt, keine Grundlage für eine Entscheiduug der Administrativbehörde hilden, kann vielmehr der sich verkürzt erachtenden Partei nur den Anlass gehen, ihre Entlastung im Privatrechtswege anzustrehen. **145**, 3385.

Dem Admininistrativverfahren ist eine abgesonderte Recursführung gegen einzelne das Verfahren gelbst hetreffende Verfügungen der die Verhandlung leitenden Behörden mit aufschiebender Wirkung fremd. **145**, 3395.

Bezirksumlagen, welche nach einer formell nicht rechtsheständigen Steuerbasis entrichtet werden, können nach Massgabe des rechtskräftigen Bemessungserkenntnisses der Finanzhehörde in dem indehite gezahlten Betrage zurückgefordert werden. **147**, 3525.

Den Eisenbahnbehörden steht in jedem Zeitpunkte das Recht zu, im Interesse der öffentlichen Sicherheit den Bahnunternehmungen Aufträge zu ertheilen, welche über die in der Concession oder im Bauconsense gestellten Bedingungen hinausgehen; das aus der Concession oder aus dem Bauconsense erwachsende Recht auf Ausführung der Bahn steht diesem Rechte der Eisenhahnhehörden nicht entgegen. **148**, 3579.

Die Eisenbahn-Unternehmungen sind verpflichtet, solche Sicherheitsvorkehrungen vorzunehmen, ohne dass sie hiefür eine Entschädigung in Anspruch nehmen könnten. **148**, 3579.

Entscheidungen des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien.

Das Abspringen von einem bereits in Bewegung hefindlichen Eisenhahnzuge begründet ein Selhstverschulden des Beschädigten an dem ihm hiebei zustossenden Unfalle. **137**, 3075.

Das mangelhafte Functioniren einer Waggonthüre kann der Eisenbahnunternehmung nicht als Verschulden an dem einem Reisenden zustossenden Unfalle zugerechnet werden, der, durch das erschwerte Oeffnen der Waggonthüre an dem rechtzeitigen Aussteigen verhindert, von dem hereits in Bewegung hefindlichen Zuge abspringt. **137**, 1075.

Entscheidungen des k. k. Handelsgerichtes Wien.

Durch die nach § 55 J.-N. für die Bestimmung der Zuständigkeit zugelassene Cumulirung von mehreren Klageansprüchen in einer Klage verlieren dieselben, wenn jeder einzelne Anspruch den Betrag von 100 Kronen nicht übersteigt, nicht den Charakter als Bagatellsache. **143**, 3283.

Entscheidungen des Bezirksgerichtes Ottakring.

Das blosse Einsteigen in eine höhere Wagenclasse als für welche die Fahrkarte gelöst wurde und das Verweilen in derselhen bis zur nachweislich nächsten Gelegenheit des Uehertretens in die gehörige Wagenclasse kann nicht als „Benützung“ der höheren Classe hetrachtet werden und hegründet daher nicht die Einhebung der Strafgebühr. **32**, 773.

Entscheidungen des Bezirksgerichtes Brünn Stadt.

Wenn infolge längeren ruhigen Stehenlassens eines Transportes lehender Fische — ohne dass dadurch eine Ueberschreitung der reglementarischen Lieferfrist verursacht worden wäre — die Sendung Schaden leidet, so ist die Eisenhahn für denselben nicht ersatzpflichtig. **50**, 1201.

Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Bei Liquidirung von im Rückvergütungswege gewährten Tarifnachlässen (Refactien) hat der Berechtigte auch im Falle verzögerter Zahlung keinen Anspruch auf Zinsen. **52**, 1242.

Refactiebedingungen müssen zur Erwerhung des Anspruches auf Liquidirung nicht hlos materiell, sondern auch formell erfüllt sein. Auch bei nachträglicher Aenderung der Refactiebedingungen ist für die Erwerhung des Anspruches die Erfüllung jener Bedingungen massgehend, welche zur Zeit der betreffenden Sendungen in Kraft standen. **56**, 1346.

Auch wenn der Empfänger die Fracht bereits hezahlt hat und ihm der Frachtbrief übergehen ist, so ist vor dem bevorstehenden Verkaufe des Gutes wegen unterlassener Abnahme nach § 70 B.-R. stets der Absender zu verständigen. Ansprüche aus der Ausserachtlassung dieser Verpflichtung unterliegen nicht der Verjährungsfrist des § 91 B.-R. **73**, 1745.

Alte, gehrauchte Eisenhahnschienen tarifiren, auch wenn sie zu dem Zwecke ihrer ursprünglichen Herstellung noch branchbar sind, im Inlandverkehre hei Quantitäten von mindestens 10.000 kg nicht nach Classe B, sondern auf Grnnd der Pos. E—8 der Güterclassification des österr.-ungar. Tarif-Theiles I nach Classe C. **47**, 1106.

Bei nachträglicher Anwendung des Militärtarifes auf ursprünglich nach dem Civiltarife abgefertigte Sendungen kann die Frachtberechnung über die auf den Frachtbriefen vorgeschriehene Route nicht verweigert werden, auch wenn die Sendungen über einen hei Vergleichung der betreffenden Civilgütertarife günstigereu Transportweg ahgefertigt worden sind. **55**, 1319.

Wenn wegen einer Verkehrsstörung eine Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist festgesetzt wurde, so kann die Eisenhahn auch die nachgewiesene Zeit der thatsächlichen Hemmung des hetreffenden Transportes, soweit sie die Dauer dieses Zuschlages übersteigt, hei Berechnung der Gesammtlieferfrist in Anschlag hringen. **57**, 1378.

Bei Beförderung über eine Hilfsroute ist die Eisenhahn berechtigt, der Berechnung der Gesammtlieferfrist nehen dem Zuschlage für die Verkehrsstörung die Länge und die Zuschlagsfristen der Hilfsroute zugrunde zu legen. **57**, 1378.

Wenn wegen einer Verkehrsstörung eine Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist festgesetzt wird, so kann die Eisenhahn nur entweder diese Zuschlagsfrist oder die Dauer der factischen Hemmung des hetreffenden Transportes durch die Verkehrsstörung, nicht aher beide nebeneinander bei Berechnung der Gesammtlieferfrist in Anschlag hringen. **58**, 1392.

Falls für den Transport noch eine andere, wenn auch normal nicht instradirungsberechtigte Route mit günstiger Lieferfrist offen steht, so bildet die Instradirung über den gestörten Bahnweg nach Bekanntwerden der Verkehrsstörung ein grohes Verschulden der Eisenhahn. **58**, 1392.

Der nach § 87 B.-R. ohne Nachweis eines Schadens beanspruchte Ersatz für Versäumung der Lieferfrist kann nur dann abgelehnt werden, wenn bewiesen wird, dass der Partei ein Schaden durch die Verspätung thatsächlich nicht erwachsen sei. Die Erbringung dieses Beweises obliegt der Eisenbahn. **58**, 1392.

Die Eisenbahn ist für die Ertheilung irriger Tarifauskünfte nicht haftbar. **59**, 1410.

Bei Zusammenladung von sperrigen Gütern, welche hei Aufgahe von 5000 und 10.000 kg nach den Wagenladungsclassen A, B oder C tarifiren, mit nicht sperrigen Gütern zu einer Wagenladung von mindestens 5000 kg ist nach Tarif-Theil I, Abth. B, Abschnitt A III g, der österr.-ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenhahnen stets für die ganze Sendung die

Normalclasse I anzuwenden, soferne nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung sich billiger stellt. **61**, 1459.

Wenn sich die Abliefernng des Gutes um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist verzögert hat, so kann der vom Berechtigten erhobene Anspruch auf Ersatz des Werthes auch mit der Berufung auf die mittlerweile erfolgte Wiederauffindung des Gutes nicht abgelehnt werden. **62**, 1487.

Bei Zollzahlung für den Versender ist weder die Eisenbahn, noch der von ihr nach Art. 10, Abs. 3, Int. Ueb. zur Erfüllung der Zollvorschriften bestellte Commissionär verpflichtet, das jeweilig billigere Zahlungsmittel zu wählen. **63**, 1518.

Der Haftungsausschliessungsgrund des § 77, Abs. 1, Z. 3, B.-R. findet im Falle der Beraubung der Sendung keine Anwendung. **64**, 1547.

Ist eine Sendung in der Bestimmungsstation, wenn auch ohne Aus-, beziehungsweise Umladung, mit neuem Frachtbriefe weitergesendet worden, so besteht eine frachtrechtliche Haftung der Bahnen der zweiten Transportstrecke für den auf der ersten Transportstrecke eingetretenen Schaden nicht, und kann höchstens jene Bahn, bei welcher die Neuaufgabe erfolgte, nach den allgemeinen Rechtsnormen über Schadenersatz wegen eventueller Ausserachtlassung der entsprechenden Sorgfalt bei der Uebernahme der Sendung von der Endverwaltung der ersten Transportstrecke in Anspruch genommen werden. **65**, 1566.

Die Eisenbahn ist wohl berechtigt, nicht aber verpflichtet, einen vorschriftswidrig ausgefertigten Frachtbrief zurückzuweisen. Auch bei Annahme eines solchen Frachtbriefes seitens der Eisenbahn haftet der Absender allein für die Folgen unrichtiger, ungenauer oder ungenügender Angaben im Frachtbriefe. **66**, 1590.

Bei Aufgabe von Getreide in loser Schüttung haftet die Eisenbahn nicht für den durch Verstreuung eingetretenen Abgang. **67**, 1605.

Die Zusatzbestimmung XVII, 2 c, des Oesterreichisch-ungarischen Gütertarifes, Theil I, zu § 51 Betr.-Regl. (Ausschliessung des nachträglichen Begehrens nach streckenweise wechselnder Anwendung des Gewichts- und des Bodenflächentarifes bei einer und derselben Thiersendung) gilt ohne Rücksicht darauf, ob die ursprüngliche Abfertigung der Sendung auf Grund eines directen Tarifes von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation oder unter streckenweiser Frachtberechnung bis und ab Zwischenstationen des Transportes erfolgte. **116**, 2523.

Wenn die Eisenbahn eine an sich ungiltige Verfügung des Versendes über das Gut annimmt, so ist sie auch verpflichtet, diese Verfügung auszuführen und haftet für den aus der Nichtausführung oder nicht rechtzeitigen Ausführung entstandenen Schaden. **136**, 3034.

Entscheidungen des k. k. Ministeriums des Innern.

Locomotivführer der k. k. Staatsbahnen sind nicht als „Staatsdiener" im Sinne des Gesetzes vom 5. December 1896, R.-G.-Bl. Nr. 222 (Heimatsgesetznovelle) anzusehen. **40**, 962.

Entscheidungen des k. k. Finanzministeriums.

Die von Bank- und Creditinstituten in Form einer kaufmännischen Correspondenz ausgefertigten Garantieerklärungen geniessen die bedingte Gebührenfreiheit. **55**, 1318.

Entscheidungen der kgl. ungarischen Gerichte.

In der Frage der Giltigkeit einer Doppelversicherung ist jener Zeitpunkt massgebend, zu welchem die spätere Versicherung abgeschlossen wurde. **1**. 3.

Im Falle der Verunglückung einer Person bei eigenmächtiger Ueberschreitung eines durch eine Warnungstafel gedeckten Ueberganges über die Bahnanlagen ist die Bahnverwaltung nicht entschädigungspflichtig. **9**, 340.

In der Frage der Haftung der Bahnanstalt für Schäden an Gütern bei deren Verladung auf offenen Wagen bildet die fachmännische Beurtheilung des Falles das Criterium der richterlichen Entscheidung. **12**, 399.

Die Gesetzmässigkeit der Veräusserung nicht übernommener Waare wird dadurch nicht tangirt, wenn der Verkauf auch nicht sofort, sondern erst später erfolgt. **15**, 447.

Die Entschädigungsprämie gebührt dem gegen Unfall versicherten Arbeiter nicht nur dann, wenn dessen Verletzung bei der mit seinem Berufe verbundenen Arbeit selbst, sondern auch in dem Falle, als solche während einer Verwendung erfolgte, die mit seiner Berufsthätigkeit im Zusammenhange steht. **19**, 501.

Die Giltigkeit der Rechtshandlung einer Actiengesellschaft ist für diese auch in dem Falle bindend, wenn das Gremium des Directionsrathes den Mangel der Bevollmächtigung des leitenden Directors nicht beanständet. **82**, 1897.

Der Kündiger hat die Waare, die er gekündigt hat, auch de facto vorzulegen und zu liefern. **82**, 1897.

Nachdem die Holzkohlenwaggons der kgl. Ungarischen Staatsbahnen als gedeckte Waggons zu betrachten sind, haftet die Direction für durch Feuer oder Nässe enstandene Beschädigungen der in diesen Wagen verladenen Güter. **90**, 2037.

Die Bestimmungen des Betriebsreglements gegenüber der Frage der Entschädigungsverpflichtung für Schäden an verfrachteten Gütern sind absolut und in keiner Weise begrenzt. **92**, 2070.

Im Falle der Erhöhung des Actiencapitales einer Gesellschaft kann eine neue Emission erst dann rechtsbindend erfolgen, wenn die Titres der vorangehenden Emission vollständig begeben sind. **117**, 2543.

Präcisirung der Haftpflicht von Eisenbahnverwaltungen im Falle der Verletzung von Passagieren infolge ungenügender Sicherheitsvorkehrungen. **125**, 2710.

Der Einwand der vertragswidrigen Domicilirung eines Wechsels kann in dem Falle nicht erhoben werden, wenn der Wechsel ohne Ausfüllung des Zahlungsortes begeben und der Escompteur, wenn auch nachträglich, als Domicilant bezeichnet wurde. **133**, 2920.

Die zufolge eines Generalversammlungs-Beschlusses entlassene Direction einer Actiengesellschaft kann selbst im Falle einer durch sie erfolgten Anfechtung dieses Beschlusses eine neuerliche Generalversammlung nicht mehr einberufen. **133**, 2920.

Die Concursmasse ist zur ungeschmälerten Zahlung der Processkosten zu verhalten. **133**, 2920.

Nachträgliche Domicilirung eines Wechsels ist auch in dem Falle unanfechtbar, wenn der Wechselverpflichtete im Vorhinein keine Kenntniss vom Domicilirungsorte des Wechsels hatte. **133**, 2920.

Nur ein auf „Ordre" ausgestellter Bon ist als Inhaberpapier zu betrachten. **110**, 2419.

Verletzung der Mittheilungspflicht bei Versicherungsverträgen. **131**, 2859.

Für die Zurückweisung eines Versicherungsvertrages ist der Zeitpunkt der erfolgten Postenaufgabe massgebend. **131**, 2859.

Die Zuschlagsgebühr im Falle falscher Inhaltsdeclarationen bei Gütersendungen kann nur nach dem Gewichte der falsch declarirten Gegenstände erfolgen. **131**, 2859.

Wenn ein Abgang bei Lieferung von Waaren dem Verkäufer erst nach längerer Zeit notificirt wird, hat der Empfänger den Abgang zu beweisen. **131**, 2859.

IV. Literatur.

Almanach der österreichischen Staatsbahnen. **68**, 1638.
Berner internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. **124**, 2692. **127**, 2760.
Eisenbahn-Betriebsdienst. Taschenkalender für österr. Eisenbahnbeamte. **11**, 390. **150**, 3728.
Erläuterungen zum Verfahren der Bezirksgerichte bei Ermittlung von Eisenbahngrundstücken. **49**, 1176.
Koch. Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr. **97**, 2173.
Oesterreichisches wirtschaftliches Archiv. **53**, 1272.
Oesterreichische Wochenschrift für den allgemeinen Baudienst. **132**, 2895.
Statistik der in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen elektrischen Eisenbahnen, Drahtseilbahnen und Tramways mit Pferdebetrieb für die Jahre 1898 und 1899. **63**, 1518. **151**, 3801.

V. Projectirte, noch nicht im Bau befindliche Eisenbahnen.

a) Oesterreich:

Elektrische Bahnen:

— Purkersdorf—Gablitz. **8**, 306. **47**, 1106.
— Klagenfurt und Umgebung. **8**, 306.
— Budweis. **20**, 518. **96**, 2133.
— Gravosa—Ragusaner Vorort Dille. **21**, 541.
— Gloggnitz—Schottwien. **22**, 570. **43**, 1029.
— Schwadowitz-Eipel—Eipel. **22**, 572.
— Tabor—Bechyn. **22**, 573. **57**, 1380. **112**, 2446.
— Müglitz—Oberlangendorf. **24**, 621.
— Schwechat—Liesing. **25**, 637.
— Prag Palackýbrücke—Holeschowitzer Hafen. **25**, 637.
— Dobrau—Morawka. **33**, 807. **38**, 921.
— Fohnsdorf—Judenburg. **34**, 817.
— Triest. **38**, 917.
— Triest—Opčina. **38**, 922. **55**, 1333. **135**, 2994.
— Abbazia-Mattuglie—Lowrana. **39**, 950. **65**, 1577.
— Arnau—Königinhof. **46**, 1092.
— Zwölfmalgreien—Maria von Loretto **48**, 1129.
— Meran und Ober- und Untermais. **48**, 1129.
— Bozen—Sigmundskron. **48**, 1130.
— Oberhaid—Böhm.-Hörschlag. **49**, 1174. **61**, 1470. **114**, 2483. **128**, 2784.
— Roserldorf—Pulkau. **50**, 1208. **148**, 3584.
— Fischern—Aich. **51**, 1224.
— Unter-Ravelsbach—Roseldorf. **51**, 1225. **148**, 3584.
— Mödling (Gumpoldskirchen)— Anninger. **52**, 1242.
— Königinhof Stadt—Königinhof Bahnhof. **52**, 1242.
— Karlsbad—Elbogen. **59**, 1409.
— Tetschen—Bensen. **59**, 1409. **104**, 2289.
— Tetschen und Umgebung. **59**, 1410.
— San Michele— Mezzolombardo. **68**, 1634.
— Trient—Malè Nonsthalbahn. **68**, 1634. **87**, 1904. **110**, 2420.
— Gross-Reifling—Maria Zell. **71**, 1701.
— Přivoz—Reichsgrenze. **72**, 1726. **143**, 3272.
— Bruck-Fusch—Tauernbahn (Bad Fusch) **72**, 1726.
— Böhm.-Leipa—Zwickau. **72**, 1726.
— Ischl—Kammer. **72**, 1726.
— Freistadt Bahnhof—Freistadt Stadt. **85**, 1957.
— Altstadt—Bensen. **92**, 2070.
— Podgorze. **93**, 2082.
— Reichenberg—Ruppersdorf. **96**, 2133.
— Blatt ndorf—Bürgstein. **98**, 2187.
— Gross-Opatowitz—Skalitz-Boskowitz. **104**, 2291.
— Bregenz—Landesgrenze. **105**, 2305.
— Kernhof—Hallthal. **108**, 2361.
— Marbach—Maria Taferl. **108**, 2361.
— Kemmelbach-Ybbs—Ybbs. **108**. 2361.
— Alt-Tarvis—Raibl. **111**, 2435. **112**, 1446.
— Troppau und Katharein. **114**, 2477.
— Pola. **116**, 2524.
— Prossnitz-Prerau. **118**, 2562.
— Boryslaw-Mraznica. **118**, 2562.
— Marienbad. **121**, 2634. **151**, 3803.
— Prag-Bad Houschka. **124**, 2686.

Elektrische Bahnen:

— Witkowitz-Schönbrunn, Polnisch-Ostrau—Witkowitz. **125**, 2719. **135**, 3010.
— Osseg-Oberleutensdorf. **131**, 2858.
— Turn-Mariaschein-Karbitz. **135**, 2993.
— Reichenberg und Umgebung. **136**, 3033.
— Kaltern-Mendelpass. **145**, 3389.

Kleinbahnen:

— Innsbruck (Südbahnhof)-Wilten. **13**, 416. **24**, 625.
— St. Lucia-Pirano. **13**, 416. **21**, 542.
— Oderberg Bahnhof-Oderberg Stadt. **30**, 725.
— Hinterbrühl-Baden, Vöslau-Wittmannsdorf. **43**, 1029.
— Purkersdorf-Gablitz. **8**, 306, **47**, 1106.
— Opčina-Sesana. **50**, 1201. **143**, 3283.
— Zara. **54**, 1281.
— Zartlesdorf-Lippen. **59**, 1409.
— Klosterneuburg-Weissenbach a. d. Triesting mit Abzweigungen Klausen-Leopoldsdorf—Kaltenleutgeben und Alland-Hinterbrühl. **61**, 1457.
— Friedek-Mistek—Stadt Mistek. **62**, 1485.
— Toblach-Cortina. **81**, 1880.
— Bruneck-Sand in Taufers. **87**, 1993.
— Payerbach-Nasswald. **92**, 2070.
— Wiener-Neustadt—Kirchschlag. **92**, 2070.
— Edlitz-Kirchschlag. **92**, 2070.
— Weiz-Pöllau. **93**, 2082.
— Gmunden (Seebahnhof)—Scharnstein-Mühldorf. **96**, 2133.
— Hainfeld-Moosthal. **97**, 2161.
— Toblach-Ampezzo. **108**, 2375.
— Brody-Leszniow. **124**, 2685.
— Aujezd-Lubatschowitz. **126**, 2725.
— Klagenfurt-Maiering. **135**, 2993.
— Semmering (Südbahnhotel)-Gloggnitz. **144**, 3361.

Localbahnen:

— Černutz-Welwarn. **10**, 358.
— Retz-Drosendorf. **20**, 518.
— Nočowitz-Zbraslawitz. **28**, 694.
— Nikolsburg—Unter-Tannowitz. **30**, 732.
— Tarnow-Szczncin. **35**, 841.
— Gänserndorf-Pyrawarth. **36**, 878.
— Komotau-Postelberg. **43**, 1029.
— Blansko-Wischau. **44**, 1049.
— Wsetin-Bilnitz-Brumow. **44**, 1049.
— Rožnau—Ober-Beczwa. **62**, 1486.
— Innsbruck-Fulpmes (Stubaithalbahn). **70**, 1683.
— Zuczka-Okna. **72**, 1726. **104**, 2289.
— Taus-Neustadtl. **72**, 1726.
— Zloczów-Sassow. **72**, 1726.
— Skotschau-Schwarzwasser. **84**, 1930.
— Nixdorf-Rumburg. **84**, 1931. **127**, 2759. **130**, 2833. **134** 2959.
— Schüttenhofen-Bergreichenstein. **98**, 2187.
— Bochnia-Limanowa. **110**, 2419.
— Myslenice-Odów. **110**, 2419.
— Kaadener Localbahnen. **110**, 2419.
— Neutischein-Stramberg. **118**, 2562.
— Freiheit—Wust-Pohlom. **118**. 2562.
— Wegstädtl-Hirchberg. **130**, 2825. **137**, 3077.
— Zellerndorf-Drosendorf. **134**, 2941.
— Langenlois-Haindorf. **139**, 2145.

Normalspurige Localbahnen:

— Hainfeld-Gayerbach **1**, 2.
— Ung. Brod-Niwnitz-Suchalosa. **14**, 430.
— Gaunersdorf-Mistelbach. **20**, 518.
— Lambach-Vorchdorf. **22**, 573. **110**, 2419. **111**, 2446.
— Pilsen-Theussing. **24**, 625.
— Radnitz-Kozlau. **26**, 657.
— Ober-Laibach—Idria. **28**, 694.
— Wessely a. d. March—mähr.-ungar. Grenze. **31**, 755.
— Kernhof-Mariazell-Weichselboden. **32**, 773.
— Holleschau-Zlin. **34**, 817.
— Hulwalken-Witkowitz. **35**, 841. **134**, 2960.
— Hronow-Königinhof. **35**, 849. **104**, 2290.
— Waidhofen a. d. Taya-Zlabings. **38**, 921. **42**, 1015. **91**, 2056. **96**, 2148. **130**, 2831.
— Gmünd—Gross-Gerungs. **12**, 399. **42**, 1015.
— Aussig-Arbesau. **42**, 1016.
— Domsgrube-Podležže. **45**, 1069.
— Tetschitz-Křizanau. **45**, 1069. **84**, 1931. **114**, 2483.
— Rakonitz-Laun. **45**, 1070. **57**, 1379.
— Ernstbrunn-Asparn a. d. Zaya. **46**, 1092.

Normalspurige Localbahnen:
— Klattau-Planitz. **46**, 1092. **126**, 2732. **134**, 2960.
— Gutenstein-Stille Mürz. **47**, 1105.
— Gänserndorf—Gross-Enzersdorf. **47**, 1106.
— Gutenstein-St. Egydi. **48**, 1129.
— Gutenstein-Nasswald. **48**, 1130.
— Janow-Jaworow. **51**, 1225. **60**, 1443. **151**, 3803.
— Klattau-Planitz. **51**, 1225. **78**, 1821.
— Rann-Heiligenkreuz und Rudolfswerth. **55**, 1317.
— Krzeszowice-Miekinia. **62**, 1485.
— Raudnitz-Libocbowitz. **64**, 1545.
— Gänserndorf-Gannersdorf. **70**, 1683.
— Tischnowitz-Neustadtl. **73**, 1762. **93**, 2083. **112**, 2446.
— Blansko-Wischau. **73**, 1762. **124**, 2689.
— Kozielniki-Podhajce. **79**, 1837.
— Schatzlar-Ponikla. **85**, 1956.
— Weckelsdorf-Parschnitz. **85**, 1957. **110**, 2420. **130**, 2831.
— Saar-Neustadtl. **87**, 1994. **114**, 2483.
— Taus-Tachau. **89**, 2025. **124**, 2689.
— Neumarkt-Karlsbach-Persenbeug. **92**, 2070.
— Nemotitz-Zdounek. **93**, 2081.
— Kunersdorf-Johnsdorf. **93**, 2081.
— Sudomeř-Altpaka. **93**, 2083.
— Lemberg-Sambor-ungar. Grenze. **93**, 2083.
— Zbetschno-Kladno. **98**, 2187
— Hannsdorf—Mähr.-Altstadt. **104**, 2290.
— Ungar.-Hradisch—Brezolup. **104**, 2291.
— Ungar.-Hradisch—Bilowitz. **104**, 2291.
— Freiland—Türnitz. **105**, 2305.
— Svetla—Ledeč - Kaców. **112**, 2446.
— Retz—Drosendorf. **116**, 2525.
— Zwickau—Gabel. **118**, 2561.
— Schluckenau—Sohland. **121**, 2634.
— Petersdorf—Ullersdorf—Winkelsdorf. **121**, 2634. **130**, 2831.
— Pressnitz—Christof Hammer. **130**, 2825.
— Moos—Kirchdorf. **134**, 2959.
— Opočno—Dobruschka. **135**, 2993.
— Landskron—Schildberg. **148**, 3565.
— Schüttenhofen—Bergreichenstein. **148**. 3584.

Schmalspurige Localbahnen:
— Nenbistritz—Litschan. **47**, 1106. **118**, 2562.
— Podgorze—Lubien. **49**, 1174. **61**, 1470.
— Przeworsk—Bacbórz—Dynów, **61**, 1470. **73**, 1747.
— Innsbruck—Matrei (Stubaithalbahn). **62**, 1503.
— Neu-Sandec—Kroscienko. **72**, 1725. **139**, 3145.
— Cisna—Strzyłki. **87**, 1993.
— Zakopane—Schwarzer Teich. **93**, 2081.
— Gross-Gerungs—Ottenschlag. **139**, 3145.
— Kirchberg a. d. Pielach—Maria Zell. **140**, 3185.

Seilbahnen:
— Nusle—Königliche Weinberge. **13**, 414. **85**, 1957.
— Helenenthal bei Baden—Hober Lindkogel (Eisernes Thor). **47**, 1105.
— Piazza della Legna—Castellhügel in Triest. **74**, 1763.

b) Ungarn.

— Drahtseilbahn auf den Blocksberg in Budapest. **1**, 4.
Eisenbahnprojecte und Vorconcessionen. **16**, 460. **21**, 544. **22**, 573. **27**, 677. **28**, 697. **31**, 756. **32**, 777. **37**, 895. **51**, 1226. **53**, 1266. **56**, 1362. **60**, 1444. **71**, 1709. **72**, 1729. **77**, 1808. **78**, 1822. **80**, 1851. **81**, 1880. **83**, 1916. **86**, 1986. **88**, 2015. **91**, 2057. **92**, 2073. **93**, 2083. **99**, 2202. **100**, 2223. **101**, 2243. **101**, 2260. **105**, 2311. **110**, 2420. **112**, 2447. **129**, 2303. **130**, 2833. **131**, 2859. **134**, 2960. **136**, 3040. **139**, 3150.
— Hidas Németi—Szerencs. **131**, 2859.
— Hod-Mező Vasarhely-Mako—Nagy-Szent Miklós. **118**, 2564.
— Kaba—Nadudvar. **47**, 1109.
— Klausenburg—Gyula. **102**, 2260.
— Kun-Szent-Miklos—Dunapataj. **61**, 1470.
— Krapina—Landesgrenze bei Lupinjak-Robitsch. **34**, 824.
— Losoncz—Poltar. **22**, 573. **27**, 678. **78**, 1823.
— Neuhäusel—Komorn. **90**, 2044.
— Nyiregyhaza—Sosto. **22**, 573.
— Nyiregyhaza—Vasáros-Náměny. **61**, 1470.
— Rosenberg—Koritnicza. **58**, 1395.
— Sziszek—Karlstadt. **22**, 574.
— Untergrundbahn Metropolitane in Budapest. **130**, 2833.
— Wien—Pressburg. **77**, 1809.
— Zagrab—Samobor. **22**, 573.

VI. Oeffentliche, im Baue, bezw. im Betriebe befindliche Eisenbahnen.

a) Allgemeines.

Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Haltestellen. **17**, 476. **60**, 1445. **92**, 2074.
Allgemeine österr. Transportgesellschaft in Wien. **34**, 817. **36**, 850. **64**, 1556.
Allgemeine Waggonleibgesellschaft in Budapest. **59**, 1423.
Austro-belgische Eisenbahngesellschaft. **102**, 2264. **111**, 2438.
Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen. **104**, 2294.
Bremseinrichtung für Eisenbahnfahrzeuge. **47**, 1113.
Compagnie Auxiliaire internationale de Chemin de fer. **24**, 628.
Commission für Verkehrsanlagen in Wien. **30**, 730. **48**, 1130. **77**, 1806. **135**, 3003. **151**, 3801.
Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen. **35**, 850.

Couponeinlösungen, Verlosungen, Rückzahlungen etc. **18**, 366. **13**, 418. **18**, 494. **25**, 646. **31**, 758. **38**, 925. **41**, 938. **47**, 1113. **55**, 1334. **63**, 1527. **68**, 1637. **71**, 1712. **82**, 1901. **98**, 2190. **100**, 2226. **112**, 2448. **119**, 2597. **125**, 2712. **136**, 3042.
Dresdner Vereinigte Elektricitätswerke Actiengesellschaft Generalrepräsentanz Wien. **10**, 494.

Eisenbahnbauten. Stand mit Ende
— November 1900. **6**, 209.
— December 1900. **13**, 414. **27**, 674.
— Jänner 1901. **17**, 473. **29**, 714.
— Februar 1901. **40**, 962.
— März 1901. **52**, 1250. **57**, 1379
— April 1901. **68**, 1633.
— Mai 1901. **84**, 1930.
— Juni 1901. **89**, 2026. **97**, 2163. **111**, 2433.
— Juli 1901. **104**, 2290.
— August 1901. **122**. 1650. **129**, 2801.
— September 1901. **130**, 2832.
— October 1901. **144**, 3365.

Eisenbahn-Betriebsreglement. Neuauflage. **84**, 1929. **113**, 2437. **114**, 2477. **115**, 2500.
Eisenbahn-Directoren-Conferenz. Vorsitz. **11**, 390.

Eisenbahn-Eröffnungen. Eröffnungen im Jabre 1900. **30**, 727.
— Zillerthalbahn, Theilstreeke Jenbach—Zillerthal—Fügen. **10**, 358.
— — Theilstrecke Fügen—Kaltenbach—Stumm. **30**, 725.
— — Theilstrecke Kaltenbach—Stumm—Erlach. **68**, 1628.
— — Theilstrecke Erlach—Zell. **90**, 2037.
— Localbahn Kimpolung-Dorna watra, Theilstrecke Kimpolung—Valeputna. **13**, 414.
— Eisenbahnstrecke Gross-Siegharts—Raabs. **27**, 673.
— Localbahn Randnitz-Hospozin, Theilstrecke Raudnitz—Bezděkow—Hospozin. **26**, 673.
— — Verbindungsstrecke Randnitz Bezděkow—Raudnitz. **26**, 673.
— Localbalhahn Linz-Urfahr. **27**, 674.
— Localbahn Kolin-Čerčan, Theilstrecke Kolin—Neuhof an der Sazawa. **27**, 674.
— — Theilstrecke Neuhof a. S.—Čerčan—Pišely. **94**, 2097.
— Linie Kimpolung—Valeputna der Bukowinaer Localbahn. **53**, 1261.
— Welser Localbahn, Strecke Sattledt—Grünau. **61**, 1457.
— Localbahn Freudenthal—Klein-Mobran. **62**, 1504. **65**, 1565.
— Localbahn Neubof-Weseritz. **65**, 1565.
— Localbahn Chlumetz-Königstadtl. **71**, 1701.
— Eisenbah Glavska-Zelenika. **79**, 1839. **85**, 1957.
— Localbahn Lambach-Haag. **90**, 2037.
— Wiener Stadtbahn. Donaucanallinie und Verbindungscurve Brigittabrücke—Nussdorferstrasse. **92**, 2066.
— Localbahn Hinter-Třebaň—Locbowitz. **105**, 2305.
— Localbahn Lundenburg—Eisgrub. **136**, 3033.
— Eisenbahn Schönwehr-Elbogen. **142**, 3282.

Eisenbahnverkehr in Oesterreich im
— November 1900. **8**, 307.
— December 1900. **20**, 518.
— Jänner 1901. **33**, 791.
— Februar 1901. **42**, 1001.
— März 1901. **54**, 1284.

Eisenbahnverkehr in Oesterreich im
— April 1901. **96**, 1652.
— Mai 1901. **81**, 1866.
— Juni 1901. **96**, 2134.
— Juli 1901. **108**, 2361.
— August 1901. **119**, 2582.
— September 1901. **134**, 2942.
— October 1901. **148**, 3565.

Eisenbahnverkehr in Ungarn im
— November 1900. **10**, 360.
— December 1900. **41**, 982.
— Jänner 1901. **37**, 896.
— Februar 1901. **44**, 1052.
— März 1901. **56**, 1356.
— April 1901. **71**, 1702.
— Mai 1901. **86**, 1980.
— Juni 1901. **97**, 2164
— Juli 1901. **109**, 2394.
— August 1901. **120**, 2613.
— September 1901. **135**, 3004.
— October 1901. **149**, 3654.

Eisenbahnverkehr in Bosnien und der Hercegovina im
— November 1900. **10**, 364.
— December 1900.
— Jänner 1901. **37**, 900.
— Februar 1901. **44**, 1056.
— März 1901. **56**, 1360.
— April 1901. **71**, 1706.
— Mai 1901. **86**, 1984.
— Juni 1901. **97**, 2168.
— Juli 1901. **109**, 2398.
— August 1901. **120**, 2616.
— September 1901. **135**, 3008.
— October 1901. **149**, 3658.

Eröffnung von Stationen und Haltestellen. **60**, 1445.
Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. **38**. 925.
Fahrplanconferenz in Budapest. **75**, 1780.
Frauenverwendung im executiven Betriebsdienste. **72**, 1728.
Genenalversammlungen. **31**, 758. **38**, 925. **41**, 988. **47**, 1113. **55**, 1334. **68**, 1637. **71**, 1712. **82**, 1904. **100**, 2226. **112**, 2448.
Grundeinlösung zu Eisenbahnzwecken. Gebührenrechtliche Behandlung. **143**, 3288.

Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn Frachtverkehr.
— Protokolle der Pariser Conferenz 1896. **24**, 622. **107**, 2341.
— Aenderung der Eisenbahnliste. **4**, 124. **15**, 445. **20**, 517. **46**, 1085. **52**, 1241. **53**, 1261. **55**, 1317. **72**, 1725. **77**, 1805. **81**, 1866. **84**, 1929. **92**, 2065. **94**, 2097. **103**, 2277. **107**, 2346. **107**, 2347. **111**, 2433. **113**, 2464. **124**, 2685. **127**, 2753. **133**, 2917. **146**, 3477. **148**, 3565.
— Geschäftsbericht des Centralamtes in Bern. **31**, 751.
Internationale Schlafwagen-Gesellschaft. **87**, 1996.
Internationale Waggonleih-Gesellschaft in Budapest. **59**, 1423.
Leichenpässe. Competente Behörden zu Ausstellungen in Ungarn. **132**, 2894.
Locomotivkesselproben und Revisionen. **150**, 3727.
Mehrfrachten, Auszahlung (§ 61, E.-B.-R). **8**, 319.
Oesterreichisches Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. **1**, 6. **6**, 210.
Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. **54**, 1308.
Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft. **104**, 2294.
Oesterreichische Schuckertwerke. **38**, 925. **119**, 2598. **128**, 2786.
Oesterreichische Union-Elektricitäts-Gesellschaft. **14**, 434. **64**, 1556. **119**, 2598.
Stationseröffnungen. **17**, 475.
Truppentransport von und zu den Manövern. **115**, 2501.
Ungarische Eisenbahn-Waggonbau- und Schienenwalzwerkindustrie. **88**, 2016.

Verkehrsstörung und Behebung derselben. **3**, 69. **4**, 124. **5**, 167. **7**, 252. **8**, 319. **9**, 340. **10**, 359. **11**, 390. **12**, 399. **13**, 416. **14**, 430. **15**, 447. **16**, 460. **17**, 474. **18**, 489. **19**, 504. **20**, 532. **21**, 542. **22**, 573. **23**, 610. **24**, 625. **24**, 643. **27**, 677. **28**, 697. **29**, 714. **30**, 732. **32**, 777. **34**, 824. **35**, 849. **36**, 876. **37**, 894. **38**, 922. **40**, 963. **48**, 1149. **50**, 1208. **55**, 1333. **63**, 1527. **67**, 1615. **69**, 1672. **70**, 1683. **71**, 1709. **72**, 1728. **73**, 1747. **77**, 1807. **78**, 1839. **80**, 1851. **98**, 2187. **101**, 2243. **110**, 2420. **111**, 2435.

Verspätungen der Personenzüge. **9**, 341. **15**, 448 **30**, 733. **43**, 1032. **54**, 1304. **64**, 1554. **77**, 1807. **88**, 2015 **105**, 2311. **116**, 2525. **129**, 2805. **145**, 3391.
Wagendesinfection. **97**, 2173.

Zollgebühren, Aufgeld bei Zahlung in Silber. **12**, 399. **47**, 1105. **61**, 1457. **73**, 1745. **86**, 1978. **99**, 2201. **113**, 2464. **126**, 2725. **137**, 3070. **149**, 3645.

b) Oesterreichische und ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.

I. Oesterreichische Staats- und Privatbahnen im Staatsbetriebe.

Abfertigungsbefugnisse der Stationen und Haltestellen. **6**, 209. **9**, 340. **15**, 448. **51**, 1225. **80**, 1851. **115**, 2500. **116**, 2525. **122**, 1650.
Fahrkarten-Verkaufsstelle und Gepäcksexpedition des W. Bujanski in Krakau. **107**, 2347.
Geschäftsbericht der k. k. Staatsbahnen. **67**, 1612.
Glockensignale. **107**, 2347.
Güternebenstelle Engelsberg. **71**, 1709. **80**, 1849.
Güternebenstelle Veldes. **141**, 3221.

Haltestellen:
Schrattenberg. **20**, 532.
Seiz. **24**, 625.
Birkenfeld. **28**, 697. **34**, 824.
Roncegno. **34**, 824.
Ullitz-Pleschnitz. **36**, 878.
Pečerad-Bukowan. **39**, 951.
Rzemien. **39**, 951. **123**, 2666.
Plawna. **49**, 1174. **118**, 2564.
Wożniki. **53**, 1266.
Tescheditz. **64**, 1554.
Ostrowice. **70**, 1683.
Leumühle. **70**, 1683.
Zelemianka. **80**, 1851. **87**, 1995.
Katy. **80**, 1851.
Eppenstein. **84**, 1931.
Pisek Stadt. **117**, 2544.
Salle. **119**, 2596.
Wiesmühle. **120**, 2610. **122**, 1651.
Raudnitz Stadt. **122**, 1651.
Vigaun. **133**, 2921.
St. Pölten, Localbahnhof. **144**, 3365.

Nachnahmen nach Eingang. Auszahlung durch die Postanstalt **62**, 1504.
Rollfuhrdienst in Lemberg. **34**, 824. **141**, 3221.
— Wien. **60**, 1444.
— Przemyśl. **71**, 1709.
— Ybbsitz. **77**, 1807.
Stadtbureau. **41**, 980.
Stationsnamenänderungen. **16**, 460. **39**, 951. **41**, 980. **53** 1266. **54**, 1303. **113**, 2465. **113**, 2465. **114**, 2484. **119** 2596. **122**, 2651.
Touren-Abonnement für Salzkammergut, Böhmen und Galizien, mit 15- und 30tägige Giltigkeit. **53**, 1266.
Tarifangelegenheiten. **136**, 3039.
Transport feuergefährlicher Güter. **136**, 3039.
Umkartirungsstelle Nussdorf. **130**, 2833.

Beneschau—Wlaschim.

Generalversammlung. **90**, 2046.

Borki wielkie—Grzymałów.

Firmaprotokollirung. **71**, 1712. **97**, 2173.
Generalversammlung. **149**, 3660.

Bregenzer Waldbahn (Bregenz—Bezau).

Bauvollendungstermin. **92**, 2065.
Brücken. **35**, 849. **63**, 1526. **68**, 1633. **138**, 3112.
Firmaprotokollirung. **65**, 1577.
Flusscorrectionen. **44**, 1051.
Hochbauten. **32**, 777.
Varianten. **87**, 1995.
Weissbach-Correction. **14**, 430. **148**, 3585.

Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn.

Generalversammlung. **101**, 2264.

Bukowinaer Localbahnen.

Generalversammlung. **85**, 1959.
Varianten der Linie Kimpolung—Dorna Watra. **70**, 1683.

Cerčan-Modřan.

Haltestelle Pikowitz. **133**, 2920.
Tunnel in km 312/3. **13**, 416.

Chabowka-Zakopane.

Firmaprotokollirung. **135**, 3011.
Generalversammlung. **128**, 2786.

Chlumetz-Königstadtl.

Actiengesellschaft. **53**, 1262.
Betriebsconsens. **61**, 1470.
Firmaprotokollirung. **67**, 1616.
Generalversammlung. **56**, 1363.
Geschäftsführung. **70**, 1688.
Stationserweiterung in Königstadtl. **49**, 1174.

Chrudim-Holitz.

Wasserstationen. **100**, 2223.

Delatyn-Kolomea-Stefanowka.

Firmaprotokollirung. **119**, 2598.
Generalversammlung. **123**, 2668.
Politische Begehung. **81**, 1880.

Dolina-Wygoda.

Generalversammlung. **107**, 2350.

Dux-Bodenbach.

Generalversammlung. **54**, 1307. **78**, 1826.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.

Firmaprotokollirung. **84**, 1933.
Generalversammlung. **126**, 2734.

Fehring-Fürstenfeld.

Generalversammlung. **120**, 2618.

Freudenthal—Klein-Mohrau.

Betriebseröffnung. **62**, 1504.

Friauler Eisenbahn.

Generalversammlung. **85**, 1959.

Friedland-Hermersdorf (Reichsgrenze).

Eisenconstructionen. **104**, 2291. **138**, 3112.
Geleisepläne. **80**, 1851.
Haltestelle Ruckersdorf. **122**, 2651.
Hochbauten. **81**, 1880. **93**, 2083.
Locomotivremise in Friedland. **128**, 2784.
Lomnitzbach-Verlegung. **78**, 1821. **147**, 3527.
Oberbaunormale. **24**, 625.
Varianten. **5**, 167. **18**, 489. **32**, 777.
Weichenpläne. **112**, 2446.

Fürstenfeld-Hartberg (Neudau).

Firmaprotokollirung. **119**, 2598.
Generalversammlung. **120**, 2618. **126**, 2734.

Gailthalbahn (Arnoldstein-Hermagor).

Generalversammlung. **85**, 1959.

Gleisdorf-Weiz.

Generalversammlung. **122**, 2652.

Göpfritz—Gross-Siegharts.

Firmaprotokollirung. **97**, 2173.
Generalversammlung. **104**, 2294.

Gurkthalbahn.

Generalversammlung. **83**, 1918.

Istrianer Localbahn.

Bauvergebung. **26**, 659.

Kaiserin Elisabeth-(West-)Bahn.

Doppelgeleise Steindorf—Salzburg. **127**, 2759.

Karawankenbahn.

Wasserkraftanlage im Rothweinbache. **148**, 3584.

Karlsbad-Johanngeorgenstadt.

Generalversammlung **83**, 1919.
Verrechnungsstelle Karlsbad K.J. **4**, 124.

Karlsbad-Merkelsgrün.

Bauvergebung. **144**, 3365.
Hochbauten. **121**, 2634.
Varianten. **71**, 1708.

Kimpolung-Dornawatra.

Brückenwaage in Valeputna. **19**, 504.
Geleisepläne **80**, 1851.
Haltestelle Sadowa. **129**, 2802.
Hochbauten. **124**, 2689. **138**, 3112.
Varianten. **84**, 1931.

Kolin-Čerčan.

Betriebseröffnung. **91**, 2056.
Brücke in km. 45·4/5. **27**, 677.
Drehscheibe und Weichenverbindung in Bečvar. **47**, 1107.
Haltestelle Piskočil. **33**, 807.
Haltestelle Sazau. **80**, 1851.
Personenhaltestelle. **48**, 1149. **68**, 1634.
Varianten. **12**, 399.

Kolomeaer Localbahnen.

Generalversammlung. **42**, 1018. **85**, 1960.

Krakau-Kocmyrzów.

Durchlass in km 17·5/6. **124**, 2689.
Firmaprotokollirung. **52**, 1252.

Lambach-Haag.

Firmaprotokollirung. **53**, 1271.
Generalversammlung. **54**, 1308.
Societäre Agenden. Besorgung durch das Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. **52**, 1252.
Station Bachmaning. **104**, 2291. **117**, 2544.

Laun-Libochowitz.

Eisenconstructionen. **85**, 1958.
Hochbauprojecte. **145**. 3389.
Keller in Radonitz-Slavetin. **80**, 1851.
Stationserweiterung in Libochowitz. **122**, 2649.

Lemberg-Belzec (Tomaszów).

Generalversammlung. **137**, 3080.

Lemberg-Czernowitz-Jassy.

Firmaprotokollirung. **64**, 1556. **119**, 2598.
Generalversammlung. **66**, 1596.
Statutenänderung. **110**, 2424.

Lemberg-Kleparow-Janow.

Generalversammlung. **90**, 2047.

Lemberg-Sambor.

Bauvergebung. **85**, 1958.
Politische Begehung. **109**, 2393. **138**, 3112.
Stationscommission. **80**, 1851.

Lupkow-Čisna.

Firmaprotokollirung. **14**, 434. **97**, 2173.
Generalversammlung. **111**, 2438.
Uebereinkommen mit Ungarn wegen auf ungarischem Boden ausgeführten Theilstrecken. **95**, 2123.

Mährisch-Budwitz-Jamnitz.

Generalversammlung. **65**, 1578.

Mährische Westbahn (Prossnitz-Trübau).

Generalversammlung. **90**, 2048.

Marienbad-Karlsbad.

Generalversammlung. **71**, 1713.

Mauthausen-Grein.

Generalversammlung. **68**, 1637.

Mürzthalbahn.

Generalversammlung. **97**, 2173.

Netolitzer Localbahn.

Generalversammlung. **105**, 2213.
Generalversammlung. **4**, 126.

Neue Bukowinaer Localbahnen.

Firmaprotokollirung. **84**, 1933. **97**, 2172.
Generalversammlung. **113**, 2468.

Neuhaus-Neubistritz.

Generalversammlung. **70**, 1687.

Neuhof-Weseritz.

Betriebsconsens. **71**, 1709.
Wasserstation. **19**, 504.

Ostgalizische Localbahnen.

Fahrgeschwindigkeit. **78**, 1822.
Generalversammlung. **101**, 2245

Petersdorf-Grünthal.

Politische Begehung. **13**, 416.

Piła-Jaworzno.

Collaudirung. **119**, 2598.
Firmaprotokollirung. **1**, 6. **97**, 2172.
Generalversammlung. **111**, 2438.
Politische Begehung. **106**, 2323.

Pinzgauer Localbahn.

Generalversammlung. **72**, 1733.

Plan-Tachau.

Generalversammlung. **100**, 2226.
Statuten. **1**. 1.

Postelberg-Laun.

Generalversammlung. **105**, 2214.

Potscherad-Wurzmes.

Generalversammlung. **107**, 2350.

Prag-Duxer Eisenbahn.

Statutenänderung. **24**, 622.

Rakonitz-Laun.

Trassenrevision. **87**, 1995.

Raudnitz-Hospozin.

Haltestelle Wodochod. **64**, 1554.

Sattledt-Grünau (Almthalbahn).

Bauvollendung. **20**, 518.
Eisenconstruction. **112**, 2446.
Fahrwegrampe. **24**, 625
Haltestelle Wiesmühle. **64**, 1554.
Holzriesen. **144**, 3365.
Uferversicherung oberhalb der Almbrücke. **15**, 447.

Scheibmühl-Kernhof.

Stationsnamenänderung. **12**, 399.

Schlackenwerth-Joachimsthal.

Actiengesellschaft. **71**, 1701.

Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th.

Firmaprotokollirung. **24**, 628.

Schwarzenau-Zwettl.

Generalversammlung. **70**, 1687.

Starkenbach-Rochlitz.

Generalversammlung. **83**, 1918.

Strakonitz-Winterberg.

Generalversammlung. **136**, 3043.
Stationsnamenänderung Obermoldau. **101**, 2260.

Teltsch-Zlabings.

Baufrist-Erstreckung. **72**, 1725.
Geleisepläne. **93**, 2083.
Hochbanpläne. **87**, 1995.

Triest-Parenzo.

Varianten. **6**, 208.
Stationserweiterung in Triest-St. Andrae. **93**, 2083.
Wasserbeschaffung für die Station Sizziole. **56**, 1355.
— Parenzo. **99**, 2202.

Trzebinia-Skawce.

Generalversammlung. **149**, 3660.
Haltestelle Mucharz. **133**, 2920.
Wasserstationen. **6**, 209.
Wege- und Wasserläufe. Uebergabe. **68**, 1634.

Unterdrauburg-Wolfsberg.

Firmaprotokollirung. **18**, 484.

Valsuganabahn.

Generalversammlung. **90**, 2047.
Station Roncegno. **56**, 1355.

Welser Localbahn.

Generalversammlung. **138**, 3114.

Wiener Stadtbahn.

Donaucanallinie.

— Betriebseröffnung. **91**, 2056.
— Hochbauten. **13**, 416.
— Kabelunterführung der Allgemeinen Oesterreichischen Elektricitäts-Gesellschaft. **73**, 1747.
— Gebäude zur Unterbringnng der Sicherheitswache. **99**, 2202.
— Rossanerlände. Correction. **119**, 2596.

Wippachthalbahn (Görz-Haidenschaft).

Baufrist. **129**, 2797.
Eisenconstrnctionen. **137**, 3077.
Geleiseanlagen. **40**, 980.
Liakbrücke. **138**, 3111.

Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth.

Generalversammlnng. **83**, 1918.

Wlaschim—Unter-Kralowitz.

Baufrist. **142**, 3241.
Bauvergebnng. **72**, 1728.
Hochbauten. **84**, 1931.

Wocheinerbahn (Assling-Görz).

Trassenrevision. **93**, 2083.

Wodňan-Moldauthein.

Generalversammlung. **77**, 1810.

Wodňan-Prachatitz.

Generalversammlung. **137**, 3080.

Wolframs-Teltsch.

Firmaprotokollirnng. **64**, 1556.
Generalversammlung. **75**, 1782.

Wotic-Selčan.

Generalversammlung. **101**, 2264.

Ybbsthalbahn.

Firmaprotokollirung. **71**, 1711.
Generalversammlung. **70**, 1687.
Haltestelle Hohenlehen. **101**, 2260.

Zeltweg-Wolfsberg.

Firmaprotokollirung. **18**, 494.

Zwittau-Polička.

Firmaprotokollirung. **6**, 210. **24**, 628.
Generalversammlung. **67**, 1616.
Statuten. **6**, 205.

II. Ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.

Amtsstunden im Stationsdienst. **129**, 2802.
Anlage von Doppelgeleisen. **31**, 755.
Anschlussverkehr mit Rumänien. **94**, 2098. **96**, 2148.
Ausstellnngsgüter. Beförderungsbegünstigungen. **57**, 1380.
Bahnboferweiterung in Kronstadt und Kis Czell. **51**, 1226.
— Temesvár. **70**, 1583.
— Budapest (Westbahn). **96**, 2148.
Bahnhof, restante-Sendungen. **115**, 2501.
Beförderung leerer Säcke. **47**, 1109.
Betriebsergebnisse. **53**, 1266. **89**, 2027.
Brückenbauten. **68**, 1634.
Brückenwaagen. **103**, 2278.
Eiertransporte. **29**, 715. **58**, 1394. **68**, 1634. **134**, 2961.

Eisenbahnen:
— Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek. **31**, 756.
— Nagy-Tapolcsany—Trencsén. **100**, 2224. **104**, 2291.
— Neuhäusel—Nagy-Surány. **1**, 3. **15**, 449.
— Ruma-Klenak. **31**, 756. **78**, 1823. **113**, 2465. **124**, 2689.
— Taraczthalbahn. **56**, 1362. **90**, 2043.
— Vinkovce-Saveufer. **25**, 640. **125**, 2719.
Eisenbahnlängen. **33**, 807.
Eisenbahnschwellen. Verzollungen. **89**, 2027.
Export. **82**, 1898.
Fahrbetriebsmittel. **14**, 448. **18**, 490. **26**, 660. **32**, 777. **37**, 894. **53**, 1266. **56**, 1362. **70**, 1684. **83**, 1916. **88**, 2016, **90**, 2043. **101**, 2260. **105**, 2311. **115**, 2502. **129**, 2803.
Fahrgeschwindigkeit. **21**, 544. **57**, 1380. **74**, 1763. **129**, 2803. **130**, 2833. **125**, 2719.

Fahrordnungsangelegenheiten. **54**, 1304.
Fahrscheinverzeichnisse. **70**, 1684.
Feuergefährliche Güter. Annahme zur Beförderung. **18**, 490.
Fiumaner Hafenbahnhof. **25**, 643.
Frachtcredite. **110**, 2420.
Frachtübergebühren. **26**, 660.
Geflügeltransporte. **26**, 660. **77**, 1808.
Getreidetransporte. **150**, 3728.
Gütertransport. Massnahmen gegen Verschleppung. **74**, 1763.
— Signirung der Stückgüter. **87**, 1995.
Güterverkehr. **70**, 1683. **71**, 1709. **73**, 1747. **133**, 2921.
Güterverwahrung. **104**, 2291.
Güterzustellung in Budapest. **88**, 2017.
Haltestelle Csertö. **130**, 2834.
— Bashalma. **71**, 1709.
— Csertö. **76**, 1795.
— Erd-Megallohely. **77**, 1803.
— Tornoz. **87**, 1995.
— Elesd-Megallohely. **87**, 1995.
— Szuliman. **87**, 1995.
— Hevisz-Megallohely. **87**, 1995.
— Szent-Lörincz—Nyaralo. **87**, 1995.
Herbstverkehr. **82**, 1898.
Kaffeebeförderung. **72**, 1728.
Kleinviehtransporte. **90**, 2043.
Ladefristen. **104**, 2291.
Lagerhausgebühren. **129**, 2802.
Lebensmitteltransporte. **71**, 1709. **75**, 1779.
Locomotivbeschaffung. **97**, 2171. **113**, 2465.
Milchtransporte. **70**, 1684.
Munitionsbeförderung für Wetterkanonen. **72**, 1728.
Normaltarif. **77**, 1808.
Obstransporte. **99**, 2202.
Pensionstonds der Eisenbahnbeamten und Diener. **88**, 2017.
Personen- und Gepäckstarif. **21**, 543. **71**, 1709.
Presshurger Tunnel. **18**, 489. **131**, 2859.
Prohefahrten mit neuartigen Schnellzugsmaschinen. **129**, 2803.
Reclamationsangelegenheiten. **32**, 777. **151**, 3804.
Reexpeditionen. **21**, 544. **111**, 2435. **115**, 2501. **150**, 3728.
Reisegepäckahfertigung. **29**, 715.
— Zustellung in Budapest. **72**, 1728. **134**. 2961.
— Zollamtliche Visitation. **72**, 1728.
— Signirung. **87**, 1995. **150**, 3728.
Schienenwalzwerke und Maschinenfabriken des Staates. **23**, 610.
Schmuggel consumsteuerpflichtiger Artikel. **68**, 1634.
Stationserweiterung in Fiume. **31**, 755.
— Debreczin. **75**, 1779.
— Arad. **76**, 1795. **78**, 1822.
Stationsnamenänderung. **73**, 1747. **85**, 1958. **87**, 1995. **130**, 2834.
Tarifbegünstigungen. **15**, 448. **20**, 532. **74**, 1763.
Tarifcommission. **19**, 490.
Theisshrücke zwischen Szentes und Csongrad. **25**, 643.
Tractionsanlagen. **26**, 660.
Trajectverkehr Gombos—Erdöd. **24**, 625. **27**, 677. **34**, 824.
Träukung der Thiertransporte. **26**, 660.
Tunnel hei Presshurg. **58**, 1395.
Viehheförderung. **22**, 573.
Viehverladestation Pancsova-Temespárt. **15**, 449.
Wagenmangel. **32**, 777.
Waarenverkehr. **23**, 610.
Weinsendungen. **115**, 2501.
Westbahnhof in Budapest. **16**, 461.
Zugsverkehr, Sicherung. **21**, 544.

c) Privatbahnen im eigenen Betriebe und auswärtige Staatsbahnen auf österreichischem Gebiete.

I. Oesterreichische Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Haltestelle Oher-Rzepsch. **107**, 2347.
Station Liebeschitz. **113**, 2465.

Böhmische Commercialbahnen.

Generalversammlung. **78**, 1826.

Böhmische Nordbahn.

Generalversammlung. **120**, 2618.
Güterahfertigung nach dem Landungsplatz Tetschen-Bodenbach-**8**, 319.

Bozen-Meraner Bahn.

Generalversammlung. **90**, 2046.
Haltestelle Gargazon. **78**, 1821.

Buschtěhrader Eisenbahn.

Generalversammlung. **80**, 1853.
Stationsnamenänderung. **104**, 2291. **148**, 3584.

Deutschbrod-Humpoletz.

Generalversammlung. **86**, 1986.

Deutschbrod-Saar.

Generalversammlung. **101**, 2246.

Feuerwerksanstalt-Sollenau.

Niveauübergänge. **17**, 473.

Friedländer Bezirksbahnen.

(Raspenau-Weisshach.)

Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Mildeneichen. **62**, 1504.

Gmünd—Weitra—Gross-Gerung.

Feuersichere Herstellungen. **121**, 2634. **124**, 2889.
Hochhauten. **104**, 2290. **117**, 2544.
Oberbaunormalien. **99**, 2202.
Politische Begehung. **50**, 1208. **114**, 2483.
Stationspläne. **94**, 2098.
Unterbau-Normalien. **134**, 2959.
Varianten. **116**, 2524, **122**, 2650.
Wirthschaftsrampe. **112**, 2446. **123**, 2666. **149**, 3652.

Graz-Köflach.

Generalversammlung. **71**, 1713.

Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.

Generalversammlung **90**, 2048.

Hinter-Třeban—Lochowitz.

Haltestelle Neumettl. **41**, 980.
— Wossow. **110**, 2420.
Varianten. **32**, 777.
Wasserstation in Hinter-Třeban. **129**, 2801.

Innsbrucker Mittelgebirgsbahn.

Actiengesellschaft. **1**, 1.
Firmaprotokollirung. **19**, 506. **84**, 1933.
Generalversammlung. **14**, 434. **84**, 1933.
Stationsnamensänderung. **23**, 610.
Wasserstationseinrichtungen. **126**, 2731.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Abfertigungsbefugnisse der Stationen. **11**, 390. **110**, 2420. **138**, 3112.
Bahnerhaltungsmagazin in Brünn. **101**, 2243.
Bahnüberhrückung in km 237·5 der Linie Wien—Krakau. **80**, 1851.
Canalisirung der Abwässer der Petroleumraffinerie in Drösing. **60**, 1443.

Durchfahrt in km 82·8/9 der Linie Wien—Krakau. **32**, 777.
Expresszug Petersburg—Wien—Nizza—Cannes. **49**, 1174. **133**, 2921.
Fahrordnungsangelegenheiten. **51**, 1225. **110**, 2420.
Fussweg in Kojetein. **28**, 697.
Geleiseanlagen in der Zuckerfabrik in Wschetul. **26**, 659.
Generalversammlung. **138**, 3114.
Haltestelle Oberweiden. **119**, 2596.
Rollfuhrdienst in Mährisch-Ostrau. **141**, 3221.
Schuppen in Brünn. **51**, 1224.
Schrankenumgestaltungen. **62**, 1504. **85**, 1957.
Stationserweiterung in Wrbatek. **1**, 3.
— Gänserndorf. **147**, 3527.
Verrechnungsstelle für Transitogüter in Oświecim. **46**, 1093.
Wasserbeschiffungsanlage in Leipnik. **73**, 1747.
Wasserleitung in Biala. **51**. 1224.
Wegübersetzung in km 197·9/10 und km 201·7/8 der Linie Prerau—Olmütz. **20**, 532.
Wegübersetzung in km 225·7/8 der Linie Wien — Krakau. **84**, 1930.
Wohngebäude in Grügau. **119**, 2598.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Bahnüberbrückung in Trzynietz. **101**, 2290.
Durchlass in km 349·2/3. **118**, 2564.
Fahrbetriebsmittel. **88**, 2016.
Firmaprotokollirung. **97**, 2173.
Generalversammlung. **78**, 1822.
Heizhausanlage in Oderberg. **62**, 1504.
Investitionen. **88**, 2016.
Parallelweg in km 291·1/7. **45**, 1070.
Stationserweiterung in Mosty. **85**, 1957.
Verstärkung des Oberbaues und Einführung schwerer Locomotiven. **51**, 1380.

Königshof-Beraun-Konĕprus.

Generalversammlung. **101**, 2246.

Kremsthalbahn.

Generalversammlung. **78**, 1826.

Kühnsdorf-Eisenkappel.

Actiengesellschaft. **8**, 306.
Bauvollendungstermin. **92**, 2065.
Firmaprotokollirung. **53**, 1271.
Generalversammlung. **54**, 1308.
Hochbaupläne. **100**, 2223.
Societäre Agenden. Besorgung durch das Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. **52**, 1252.
Stationserweiterung in Völkermarkt-Kühnsdorf. **89**, 2025.

Laibach-Oberlaibach.

Generalversammlung. **67**, 1616.

Leoben-Vordernberg.

Generalversammlung. **76**, 1798.

Lundenburg-Eisgrub.

Arbeiterabort in Eisgrub. **130**, 2831.
Aufnahmsgebäude in Eisgrub. **78**, 1821.
Bahnzeichen und Einfriedungen. **84**, 1931.
Betriebseröffnung. **133**, 2921. **137**, 3077.
Collaudirung. **138**, 3112.
Eisenconstructionen. **84**, 1931.
Geleisepläne für Unter-Themenau. **128**, 2784.
Hochbaupläne. **73**, 1747. **96**, 2148.
Oberbaunormalien. **80**, 1851.
Unterbauobjecte. **85**, 1958.
Wächterhaus. **126**, 2732.
Wegdurchlässe. **80**, 1851.

Mori-Arco-Riva am Gardasee.

Generalversammlung. **74**, 1766.

Mühlkreisbahn.

Firmaprotokollirung. **97**, 2173.
Generalversammlung. **91**, 2057.

Neutitscheiner Localbahn.

Durchlass in km 6·6/7. **20**, 532.
Durchlass bei der Oderbrücke. **28**, 697.
Nutzgeleise in Schönau. **45**, 1070.

Niederösterreichische Waldviertelbahn.

(Gmünd-Litschau-Heidenreichstein.)

Betriebsleiter. **134**, 2960.
Generalversammlung. **84**, 1934.
Werkstätte in Gmünd. **40**, 980.

Oesterreichische Nordwestbahn.

Firmaprotokollirung. **24**, 623.
Generalversammlung. **137**, 3080.
Haltestelle Lukowa-Mlikosrb. **65**, 1577.
— Gabersdorf. **112**, 2446.
— Klein-Borowitz. **134**, 2961.
Stationsnamenänderung. **37**, 894.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Abfertigungsbefugnisse von Verkehrsstellen. **72**, 1728. **75**, 1779. **135**, 3010.
Firmaprotokollirung. **24**, 628. **71**, 1711.
Generalversammlung. **83**, 1919.
Haltestelle Lobkowitz. **110**, 2420.
Rollfuhrdienst in Olmütz. **26**, 660.
Stationsnamenänderungen. **141**, 3222.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Generalversammlung. **71**, 1713.

Otrokowitz-Zlin-Wisowitz.

Fahrgeschwindigkeit. **51**, 1225.
Generalversammlung. **91**, 2058.

Pielachthalbahn (St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank).

Firmaprotokollirung. **1**, 6.
Fahrweggrenze in Rabenstein. **110**, 2419.
Generalversammlung. **80**, 1853.
Parallelweg in km 25·4. **129**, 2802.

Raab-Ebenfurth.

Generalversammlung. **77**, 1810.

Radkersburg-Luttenberg.

Generalversammlung. **104**, 2294.

Reichenberg-Gablonz-Tannwald.

Generalversammlung. **83**, 1918.
Stationsnamenänderungen. **57**, 1380. **91**, 2057.
Statutenänderung. **124**, 2685.

Saitz-Czeisz-Göding.

Generalversammlung. **90**, 2047.

Salzkammergut-Localbahn.

Firmaprotokollirung. **71**, 1712.
Generalversammlung. **144**, 3368.

Schönwehr-Elbogen.

Actiengesellschaft. **101**, 2233.
Generalversammlung. **149**, 3660.
Wasserbeschaffungsanlage in Schlaggenwald. **49**, 1174.

Stauding-Stramberg.

Brücke über die Kopřivnička. **62**, 1504.
Geleiseanlagen in Nesselsdorf. **75**, 1779.
Haltestelle Sedlnitz. **104**, 2290.
Stationserweiterung in Freiberg. **74**, 1762.
Warteraum in Nesselsdorf. **140**, 3187.

Steyrthalbahn.

Firmaprotokollirung. **84**, 1933.
Generalversammlung. **86**, 1986.

Stramberg-Wernsdorf.

Generalversammlung. **91**. 2057.

Südbahn-Gesellschaft.

Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Haltestellen. **29**, 714.
Frachtenbahnhof Bruck a. d. Mur. **51**, 1225.
Generalversammlung. **84**, 1933.
Haltestelle Santa Croce. **78**, 1821.
— Markt-Sachsenberg. **98**, 2187.
— Einöd. **121**, 2634.
Rollfuhrdienst in Bruck a d. Mur. **49**, 1174.
— in Wiener Neustadt. **61**, 1470.
— in Villach. **133**, 2920.
Schlafwagencours Wien—Fiume. **8**, 319.
Stationsnamenänderung. **53**, 1266. **117**, 2544.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Firmaprotokollirung. **24**, 628.
Generalversammlung. **136**, 3043.
Haltestelle Klein-Borowitz. **134**, 2960. **141**, 3222.

Tannwald-Grünthal.

Arbeiteraborte in Grünthal. **128**, 2784.
Bauleiter. **135**, 3010.
Dessebrücke. **116**, 2525.
Durchfahrt in km 6·8/7. **84**, 1931.
Durchlass in km 0·2/3. **88**, 2515.
Eisenconstructionen. **84**, 1931.
Elektrische Kraftleitungen. **51**, 1225.
Feuersichere Herstellungen. **75**, 1779. **119**, 2596.
Hochbauten. **18**, 489. **60**, 1443. **96**, 2147. **100**, 2223.
Locomotivdrehscheibe. **121**, 2634.
Locomotivremise. **96**, 2148. **112**, 2446.
Oberbaunormalien. **35**, 849.
Signalhütten. **132**, 2893.
Umlegung elektrischer Kabeln. **62**, 1503.
Varianten. **40**, 980. **51**, 1224. **80**, 1851.
Viaduct in km 2·5/7. **25**, 643.
Wegüberfahrt. **126**, 2732.
Zollbeamtenwohnhaus und Kohlenschuppen in Grünthal. **20**, 532

Teplitz (Settenz)-Reichenberg.

Stationsnamenänderungen. **5**, 167. **7**, 252.

Ueberetscherbahn.

Generalversammlung. **75**, 1782.

Wien-Aspang.

Firmaprotokollirung. **111**, 2438.

Wien-Pottendorf-Wr. Neustadt.

Generalversammlung. **54**, 1308.

Zillerthalbahn (Jenbach-Mayrhofen).

Aufnahmsgebäude und Gütermagaziu in Zell a. Z. **20**, 532. **30**, 732.
— Jenbach. **80**, 1851. **126**, 2732. **135**, 3010.
Bahnobjecte. **35**, 849.
Betriebsleiter. **14**, 430. **80**, 1851.
Brücke über den Zillerfluss. **35**, 849.
— Kaltenbach. **40**, 980.
Durchlässe. **13**, 416. **35**, 849. **47**, 1107. **85**, 1958.
Eröffnung der Theilstrecke Jenbach—Zillerthal—Fügen. **10**, 358.
Firmaprotokollirung. **111**, 2438.
Generalversammlung. **38**, 925.
Lieferfristzuschläge. **76**, 1795.
Politische Begehung. **7**, 252.
Projectsgenehmigungen. **143**, 3284.
Riedbachbrücke. **13**, 416.
Station Strass. **110**, 2420.
Thiertransport. **115**, 2501.
Typenpläne für Hochbauten. **11**, 390.
Varianten. **14**, 430. **20**, 532. **42**, 1016. **45**, 1070. **51**, 1225. **63**, 1526. **70**, 1683.
Verwaltungsrath. **65**, 1578.
Wasserbeschaffungsanlage in Kaltenbach-Stumm. **38**, 921. **100**, 2223.
Wohngebäude in Jenbach. **19**, 504.

Zwoleňowes-Smečna.

Firmaprotokollirung. **64**, 1556.
Generalversammlung. **75**, 1782.

Bergbahnen.

Achenseebahn.

Firmaprotokollirung. **65**, 1527.
Generalversammlung. **45**, 1073.
Wiedereröffnung des Bahn- und Hotelbetriebes. **51**, 1225.

Gaisbergbahn.

Firmaprotokollirung. **84**, 1933.
Generalversammlung. **144**, 3368.
Wiedereröffnung des Bahn- und Hotelbetriebes. **51**, 1225.

Kahlenbergbahn.

Generalversammlung. **122**, 2652.

Schneebergbahn.

Betriebseinstellung. **127**, 2759.
Generalversammlung. **136**, 3043.
Rollfuhrdienst in Wiener Neustadt. **64**, 1553.

Schlossbergbahn in Graz.

Generalversammlung. **45**, 1073.

Dampftramway.

Brünner Localbahnen.

Generalversammlung. **72**. 1734.

Dampftramway Krauss & Comp.

Generalversammlung. **90**, 2047.

Innsbruck-Hall in Tirol.

Betriebsleiter. **34**, 824.
Generalversammlung. **65**, 1577.

Neue Wiener Tramway.

Aufstellgeleise in der Maysedergasse. **84**, 1931.
Firmaprotokollirung. **71**, 1711.

Salzburger Eisenbahn und Tramway.

Betriebsleiter. **43**, 1031.
Firmaprotokollirung. **71**, 1712.
Generalversammlung. **144**, 3368.
Stationsnamensänderungen. **9**, 340. **27**, 677.
Zweiglinie nach Maxglan. **5**, 167. **18**, 489. **44**, 1051.

Wiener Localbahnen.

Firmaprotokollirung. **84**, 1933.
Generalversammlung. **76**, 1798.
Statutenänderung. **58**, 1389.

Elektrische Bahnen.

Aussig.

Politische Begehung. **126**, 2731. **127**, 2759. **137**, 3077.

Bilitz-Biala.

Firmaprotokollirung. **71**, 1712.
Generalversammlung. **74**, 1766.

Brünn.

Betriebsleiter. **124**, 2689.
Elektrischer Betrieb. **44**, 1051.
Generalversammlung. **3**, 70. **90**, 2046.

Brünn-Oberleutensdorf-Johnsdorf.

Betriebseröffnung. **96**, 2148.
Hochbananlagen. **51**, 1225. **60**, 1443.
Nieveaukreuzung. **11**, 390. **73**, 1747.
Wartehallen. **94**, 2098.

Czernowitz.

Generalversammlung. **90**, 2048.

Dornbirn-Lustenau.

Unterbau-Normalien. **147**, 3527.

Gablonz.

Generalversammlung. **147**, 3528.
Durchlässe. **9**, 340.
Verantwortlicher Vertreter. **23**, 610.

Gmunden.

Firmaprotokollirung. **97**, 2173.
Generalversammlung. **100**, 2226.

Graz.

Betriebseröffnung. **140**, 3187. **142**, 3254.
Politische Begehung. **106**, 2323.
Varianten. **29**, 714.

Graz-Göstling.

Brücke über den Mühlgang. **11**, 390.

Graz-Maria Trost.

Generalversammlung **85**, 1960.

Krakau.

Betriebsleiter. **22**, 573.
Politische Begehung. **87**, 1994.

Laibach.

Bahnsteg über den Laibachfluss. **21**, 342. **26**, 659.
Betriebseröffnung. **94**, 2098.
Betriebsleiter. **115**, 2501.
Geleisekreuznng mit den Unterkrainer Bahnen. **37**, 894.
Oberbaunormalien. **100**, 2223.

Lemberg.

Firmaprotokollirnng. **97**, 2172.

Linz-Urfahr.

Generalversammlung. **107**, 2350.

Mattuglie-Abbazia-Lovrana.

Bauconsens. **94**, 2098.
Hochbauanlagen. **51**, 1225.
Objectsplan. **94**, 2098.

Pola.

Politische Begehung. **3**, 69. **140**, 3187.

Polnisch-Ostrau—Karwin.

Politische Begehung. **9**. 340. **24**, 625. **46**, 1092.

Prag.

Betriebseröffnung mehrerer Linien. Fristerstreckung. **74**, 1761.
Brücke über die Moldau. **114**, 2483.
Haltestelle Prokopgasse. **75**, 1779.
Politische Begehung. **8**, 319. **38**, 921. **39**, 950. **63**, 1526.

Reichenberg.

Generalversammlung. **147**, 3528.

Salzburg.

Politische Begehung. **60**, 1444.

Teplitz.

Generalversammlung. **88**, 2018.
Statuteuänderung. **39**, 942.

Triest.

Drehbrücke über den Canal grande. **84**, 1931.
Firmaprotokollirung. **97**, 2172. **111**, 2438.
Generalversammlung. **84**, 1934.

Wiener elektrische Strassenbahnen.

Baubewilligngen. **5**, 167.
Betriebsbahnhof Erdberg. **30**, 732. **38**, 921, **70**, 1682.
— Wienquai und Hernals. **35**, 848.
— Hernals. **111**, 2435.
— Wienquai. **114**, 2483.
Betriebseröffnungen. **28**, 697. **30**, 732. **31**, 755. **61**, 1470, **78**, 1839. **85**, 1958. **94**, 2098. **114**, 2484. **115**, 2500. **124**, 2689. **126**, 2732. **134**, 2960. **135**, 3010. **137**, 3077. **138**, 3111. **140**, 3187. **145**, 3389. **147**, 3527. **151**, 3803.
Betriebsleiter. **37**, 894.
Firmaprotokollirung. **111**, 2438.
Geleiseanlagen. **93**, 2083. **119**, 3596. **132**, 2893.
Generalversammlung. **88**, 2018.
Ueberleitung am Donaucanal zur Wasserversorgung der elektrischen Centralanlage. **35**, 848. **40**, 980, **64**, 1553.
Hochbauten. **4**, 124.
Politische Begehungen. **9**, 340. **17**, 473. **44**, 1051. **46**, 1092. **55**, 1333. **64**, 1553. **70**, 1682. **74**, 1762. **78**, 1821, **81**, 1880, **84**, 1994. **88**, 2014. **90**, 2043. **91**, 2055. **92**, 2072. **94**, 2098. **98**, 2187. **104**, 2289. **106**, 2323. **110**, 2419. **111**. 2434. **117**, 2544. **121**, 2634. **129**, 2851. **130**, 2831. **122**, 2649. **123**, 2666. **128**, 2784. **147**, 3527. **149**, 3652.

Rohrwasserbassin. **99**, 2202.
Trassenverschiebungen. **70**, 1682.
Unterstation Landstrasse. **27**, 677.
Varianten. **37**, 894. **78**, 1821. **84**, 1936.
Wagenhalle am Betriebsbahnhof Erdberg. **47**, 1107. **66**, 1595. **81**, 1180.
— Grinzing. **50**, 1208. **60**, 1443.
— Ottakring. **62**, 1503.
— Simmering. **123**, 2666.
Wagenremise in Ottakring. **66**, 1595.

II. Ungarische Eisenbahnen.

Bárcs-Pakrács. **79**, 1839.
Budapester Localbahnen. **73**, 1747.
Budapester Stadtbahn. **1**, 4. **21**, 542. **47**, 1108. **71**, 1710.
Budapester Strassenbahn. **1**, 9. **21**, 543. **40**, 963. **56**, 1362. **58**, 1394. **72**, 1729. **111**, 2435. **115**, 2501. **137**, 3077.
Haraszti-Raczkeve.. **76**, 1796.
Keszthely—Szent-György. **1**, 4.
Marmaroser Salzbahn. **80**, 1852.
Szatmar-Erdőd. **1**, 4.
Strassenbahn in Pressburg. **76**, 1796.
— Kaschau. **97**, 2170.
Zahnradbahn auf den Schwabenburg bei Budapest. **72**, 1729.

VII. Schleppbahnen.

Schleppbahn zum Kohlenwerke in Johannesthal. **3**, 68.
— Lichtenwald-Kohlenwerk in Johannesthal. **3**, 68.
— zum Lagerhaus der landwirthschaftlichen Genossenschaft in Dürnkrnt. **5**, 167.
— zur Ziegelei des Robert Kunz. **81**, 1880.
— znr Ziegelei von G. Glassner in Mähr.-Ostrau. **85**, 1957.
— zur Möbelfabrik des Josef Hoffmann in Heinzendorf. **85**, 1957.
— zum Elbeumschlag bei Raudnitz. **130**, 2825.
— von Bielitz zn Industrieanlagen in Bielitz und Biala. **50**, 1201.
— Raudnitz-Elbeumschlag. **54**, 1281.
— Gonobitz-Kohlenbergwerk Radeldorf. **76**, 1795.
Koritschau-Nemositz (Halusitz, Bohuslawitz a. d. Gaya). **26**, 674.
Waldbahn Krechovice-Suchodol. **41**, 1051.

VIII. Diverses.

Allgemeines.

Archiv im Eisenbahnministerium. **52**, 1252.
Automobilverkehr in Budapest. **71**, 1710.
Dienstabzeichen für nichtuniformirte Strassenbahn-Beamte. **137**, 2760.
Draubrücke zwischen Ungarn und Slavonien. **16**, 461.
Eisenbahntarif-Lehrcurs an der Budapester Handelsakademie. **130**, 2834.
Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten. Sachverständige für den Bereich des Oberlandesgerichtes in Innsbruck. **4**, 126.
— Graz. **7**, 253.
— Krakau. **7**, 253.
— Lemberg. **11**, 390. **17**, 478. **72**, 1733.
— Brünn. **14**, 434.
— Zara. **27**, 681. **107**, 2350. **113**, 2468.
— Wien. **40**, 968.
Fahrtbegünstigung für Civil-Staats- und Hofbedienstete. **71**, 1713.
Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte. **46**, 1094.
Kohleneinfuhr nach Berlin. **22**, 576.
Sparcassen der Gemeinden und Bezirke. Verzeichniss der Eisenbahntitres zur Veranlagnng der Sparcassagelder. **6**, 206.
Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. Preisaufgaben. **134**, 2963.
Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. **4**, 125. **15**, 452. **31**, 758. **41**, 989. **44**, 1058. **47**, 1114. **56**, 1363. **61**, 1474. **130**, 2838. **137**, 3079.
Vollbahnen mit elektrischem Betriebe. **6**, 207.

Lagerhausangelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus in Innsbruck.
— Lagerstand. **12**, 402. **21**, 547. **32**, 779. **41**, 989. **59**, 1423. **72**, 1734. **83**, 1919. **97**, 2174. **119**, 2598. **133**, 2923. **148**, 3585.
Lagerhaus in Prag-Bubna der Buschtěhrader Eisenbahn. **102**, 2257.
Lagerhaus der Stadt Wien.
— Lagerstand. **10**, 368. **21**, 548. **32**, 780. **38**, 926. **41**, 990 **59**, 1424. **70**, 1688. **81**, 1883. **94**, 2102. **109**, 2402 **121**, 2636. **133**, 2924. **148**, 3586.
Oeffentliches Lagerhaus und Freilager in Wien II.
— Lagerstand. **10**, 367. **21**, 547. **31**, 758. **44**, 1058. **56**, 1364. **59**, 1424. **70**, 1688. **78**, 1817. **81**, 1883. **83**, 1919. **94**, 2101. **109**, 2401. **121**, 2635. **133**, 2924. **134**, 2963. **146**, 3486. **148**, 3586.

Personalien.

Abrahamowicz Ritter von, Christof. **29**, 718.
Amberg von, Rudolf. **49**, 1176.
Attems Victor, Graf. **151**, 3806.
Auředniček Ottokar. **151**, 3806.
Autoschek Josef. **57**, 1382.
Bachrach Oskar. **52**, 1252.
Ballak Carl. **43**, 1036.
Banhans Freiherr von, Carl, J.Dr. **40**, 968.
Bank Rudolf. **100**, 2226.
Bardas Arnold. **43**, 1036.
Baron Robert. **100**, 2226.
Barta Anton. **151**, 3806.
Bartuska von Bartava, Emil. **44**, 1058.
Becher Ernst. **58**, 1399.
Bechmann Edmund, J.Dr. **89**, 2028.
Benedikt Friedrich. **120**, 2618.
Bergauer Johann. **37**, 903.
Bentl Franz. **71**, 1716.
Bing Isidor, J.Dr. **106**, 2326.
Bischoff Kuno. **42**, 1018.
Borowiczka Freiherr von Theman, Arthur. **4**, 126. **71**, 1714.
Bouma Wenzel. **33**, 808.
Brichta Roman. **54**, 1308.
Brünner Friedrich. **63**, 1528.
Burger Wenzel. **3**, 70.
Burstyn Adolf. **44**, 1058.
Bnschman Freiherr von, Alfred, J.Dr. **105**, 2312.
Cambon Alfred, Dr.Med. **21**, 547.
Camerlander Freiherr von, Rudolf. **17**, 478.
Chorinsky Rudolf, Graf. **50**, 1208.
Cieslikowski Johann. **120**, 2618.
Cramer Ritter von, Erich, J.Dr. **151**, 3806.
Cserny von, Ludwig. **63**, 1528.
Czerny Heinrich, J.Dr. **56**, 1364.
Dabovich Deodat. **21**, 547.
Delles Anton. **145**, 3092
Deschka Franz, J.Dr. **89**, 2028. **151**, 3806.
Dessoyer Victor, J.Dr. **89**, 2028.
Dobrowolski Vincenz. **17**, 478.
Doležil Thaddäus. **37**, 903.
Duzinkiewicz Ritter von, Basil, Dr. **63**, 1528.
Dwořak Max. **151**, 3806.
Eberle Ferdinand, J.Dr. **39**, 952.
Ebner von Ebenthal, Natalis. **68**, 1637.
Eisenbach Ritter von, Franz. **113**, 2468.
Elser Alfred. **49**, 1176.
Erschen Johann. **145**, 3392.
Fabiani Alois. **89**, 2028.
Falser Ritter von, Josef. **145**, 3392.
Fekete de Belafalva, Johann. **63**, 1528.
Fellinger Richard. **26**, 662.
Fitz Johann. **42**, 1018.
Forcher von Ainbach, Conrad. **43**, 1036.
Fränkel Leonce. **120**, 2618.
Freiberger Franz. **43**, 1036.
Friedrich Rudolf. **71**, 1714.
Gabos Felix. **18**, 494.
Gassner Julius. **116**, 2526.
Gebauer Otto. **7**, 254
Gergomilla Nikolaus. **63**, 1528.
Gerstel Gustav. **134**, 2963.
Gerstner Franz. **26**, 662.
Geutebrück Albert, J.Dr. **151**, 3806.
Gherzmann Vincenz. **71**, 1714.
Giovanelli Freiherr von, Gottfried, J.Dr. **145**, 3392.
Glaser Alfons, Edler v. **84**, 1934.
Goretschan Ferdinand. **60**, 1448.
Gormasz Josef. **151**, 3806.
Gottwald Emanuel. **148**, 3885.
Graf Heinrich **43**, 1036.
Grimus Ritter von Grimburg, Rudolf. **26**, 662.
Gromes Franz, J.Dr. **148**, 3585.
Haagen August. **100**, 2226.
Hämmerle Otto. **116**, 2526.
Hannak Josef. **89**, 2028.
Hardt Ritter von, Emil, J.Dr. **126**, 2734.
Henoch Ladislaus, J.Dr. **151**, 3806.
Hermann Anton. **37**, 903.
Heurteux Franz, J.Dr. **135**, 3012.
Hillischer Franz, J.Dr. **138**, 3114.
Hirt Heinrich. **40**, 968.
Hnidey Victor. **151**, 3806.
Hönigswald Josef. **26**, 662.
Hopfgartner Paul, J.Dr. **50**, 1208.
Hruschka Josef, J.Dr. **97**, 2174.
Huppert Moriz. **151**, 3806.
Ingenhaeff Freiherr von, Adolf. **49**, 1176.
Ivellich Peter. **71**, 1714.
Janiczek Anton, J.Dr. **135**, 3012.
Janota Ottokar. **117**, 2546.
Jenny Samuel, Dr. **116**, 2526.
Jobst Anton. **100**, 2226.
Kaisler Adolf. **79**, 1842.

Kalchberg Freiherr von, Victor. **58**, 1399.
Karger Franz. **37**, 903.
Kerber Hermann. **63**, 1528.
Kienesperger Friedrich. **26**, 662.
Klng Franz. **78**, 1826.
Koblitz Freiherr von Willmburg, Anton, J.Dr. **89**, 2028.
Kodolitsch von, Felix. **21**, 547.
Kohl Carl. **138**, 3114.
Kohlfürst Ludwig. **26**, 662.
Kohnhauser Gregor. **21**, 547.
Köstler Hugo. **26**, 662.
Kowalikowski Ladislaus. **130**, 2838.
Krasny Arnold, J.Dr. **40**, 968.
Krauss Tullius. **125**, 2712.
Krautschnk Raimund. **95**, 2124.
Kremser Johann. **63**, 1523.
Křižek Franz. **21**, 547.
Krnmholz Emil. **49**, 1176.
Kuttig Zdenko. **63**, 1528.
Leudain Ritter von, Wilhelm. J Dr. **29**, 718.
Leiner Josef. **71**, 1714.
Leinböck Wilhelm. **7**, 254. **63**, 1528.
Lindinger Johann. **63**, 1528. **145**, 3392.
Lis von Olszewski, Stanislaus. J.Dr. **52**, 1252.
Löhr Ritter von, Eduard. **55**, 1334.
Lorenz Vincenz. **98**, 2118.
Maass Otto Eduard. **26**, 662.
Maschek Anton. **71**, 1714.
Matoussek Otto. **100**, 2226.
Maurig Ritter von Sarnfeld, Ferdinand. J.Dr. **148**, 3585.
Mauthner Isidor, J. Dr. **68**, 1637. **151**, 3806.
Mayr Gustav. **57**, 1382.
Merbeller Ludwig. **120**, 2618.
Mertens Ritter von, Demeter. **120**, 2618.
Messerklinger Johann, J. Dr. **63**, 1528.
Millemoth Anton. **120**, 2618.
Miller Ladislaus. **89**, 2028.
Miroševič Hermann. **11**, 390.
Morawetz Leopold. **40**, 968. **89**, 2028.
Müller Otto, J. Dr. **151**, 3806.
Musil Richard. **120**, 2618.
Mustatza Baron, Nicolaus. **29**, 718. **138**, 3114.
Nebesky Ferdinand, J. Dr. **151**, 3806.
Neblinger Jacob. **78**, 1826.
Neudeck Carl. **4**, 126.
Nischer Ritter von Falkenhof, Carl. **53**, 1036.
Oncine Ritter von, Aurel, Dr. **37**, 903.
Palla Anton. **151**, 3806.
Patek Carl. **71**, 1714.
Paul Ludwig. **151**, 3806.
Paraubek Johann, J. Dr. **33**, 808.
Pascher Carl. **70**, 1688.
Pfeuffer Franz. **17**, 478.
Pichler Ritter von, Max, J.Dr. **26**. 662. **40**, 968. **47**, 1114. **145**, 3392.
Planker-Klaps Ritter von, Emil. **8**, 320.
Platte Gustav. **120**, 2618.
Pollak Theobald. **84**, 1934.
Pontini Eugen. **100**, 2226.
Prenninger Carl. **37**, 902.
Prosse Ludwig. **145**, 3392.
Rapprich Franz. **56**, 1363. **64**, 1556.
Ratschitzky Rudolf. **120**, 2618.
Reghem Carl. **8**, 320.
Reinhardt Ritter von, Heinrich. **89**, 2028.
Reutter Carl. **42**, 1018.
Richter Adalbert. **71**, 1714.
Rickel Alfred. **4**, 126.
Rihošek Johann. **3**, 70.
Romer Graf von Chyszów, Stephan. **89**, 2028.
Rother Carl. **49**, 1176.
Rožański Albert. **130**, 2838.
Rudl Victor, J. Dr. **151**, 3806.
Rumler Freiherr von Aichenwehr, Carl, J. Dr. **40**, 968. **89**, 2028.
Rybicki Ritter von, Stanislaus. **43**, 1036.
Sansele Josef. **63**, 1528.
Schäffer Franz. **151**, 3806.
Scheibl Eligius. **63**, 1528.
Scherer Ritter von, Alfons. J.Dr. **80**, 1853.
Schlesinger Heinrich, J.Dr. **40**, 968.
Schmarda Franz. **138**, 3114.
Schoen Ritter von Perlashof, J.Dr. **29**, 718.
Schreiber Carl, J. Dr. **151**, 3806.
Schnlz von Strassnitzki, Franz. **58**, 1099.
Schulz Franz. **3**, 70.
Schürer von Waldheim, Friedrich. **37**, 903. **63**, 1528.
Schuster Edler von Bonnott, Rudolf, J.Dr. **29**, 718.
Schützenhofer Victor. **21**, 547. **26**, 662.
Schwarz Josef. **145**, 3392.
Sika Alfred. **71**, 1714.
Skałkowski Ladislaus. **17**, 478.
Skibinski Carl. **100**, 2226.
Speil Ritter von Ostheim, Albert, J.Dr. **84**, 1934.
Steiner Carl. **63**, 1528.
Stibral Ritter von, Moriz, J.Dr. **29**, 718.
Stockhammer Gustav, J.Dr. **89**, 2028.
Stockl Johann. **39**, 952.
Strachotinsky Johann. **64**, 1556
Sturm Robert, J.Dr. **84**, 1934. **120**, 2618.
Szukiewicz von Carl. **49**, 1176.
Szymanski Emanuel. **3**, 70.
Tischler Moriz. **5**, 167.
Verona Anton. **37**, 903.
Vivante Fortunato. **21**, 547.
Volkar Andres, J.Dr. **68**, 1637.
Waldstein Ludwig. **120**, 2618.
Weeber August, J. Dr. **1**, 6. **141**, 3222.
Werner Carl. **134**, 2963.
Widimsky Bohuslav. **71**, 1714.
Wiesner Rudolf, J. Dr. **89**, 2028.
Wimpffen Freiherr von, Max, J. Dr. **89**, 2028.
Wodzinski Leo. **138**, 3114.
Wojakowski. **138**, 3114.
Wottiz Ignaz. **26**, 662.
Wrba Ludwig. **68**, 1637.
Wurmb Carl. **68**, 1637. **120**, 2618.
Zadurowicz Ritter von, Adalbert. **29**, 718.
Zaleski Kasimir. **100**, 2226.
Zelinka Theodor, J. Dr. **84**, 1934.
Zolfi Franz. **148**, 3585.

Ungarn.

Auszeichnungen. **51**, 1226.
Ernennungen. **51**. 126.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Abrechnungsstelle. **22**, 570. **71**, 1712.
Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen. **101**, 2246.
Anzeiger überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke. **13**, 418.
Betriebslängen der Vereinsbahnen. **16**, 462.
Eigenthumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen. **101**, 2246.
Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen. **98**, 2191.
Fahrscheinhefte. **24**, 628. **71**, 1712. **116**, 2526.
Generalconferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen. **16**, 461.
Satzungen des Vereines. **13**, 418.
Technische Vereinbarungen über Bau- und Betriebseinrichtungen. **7**, 254.
Vereinsbetriebsreglement. **41**, 989. **110**, 2442. **116**, 2526. **123**, 2668.
Vereinsgüterwagenparkverzeichniss. **14**, 434. **18**, 494. **29**, 718. **41**, 988. **57**, 1382. **71**, 1712. **83**, 1918. **101**, 2246. **111**, 2438. **130**, 2838. **142**, 3256.
Vereins-Kilometerzeiger. **14**, 434. **18**, 494. **28**, 700. **41**, 988. **57**, 1382. **71**, 1712. **83**, 1918. **101**, 2246. **111**, 2438, **130**, 2838. **142**, 3256.
Vereinswagenübereinkommen. **13**, 418. **25**, 646. **71**, 1712.
Verein der Civiltechniker in Wien. **51**, 1228.
Zu- und Abrechnung neuer Vereinsbahnstrecken. **1**, 6. **5**, 167. **7**, 254. **13**, 418. **15**, 452. **17**, 478. **20**, 534, **27**, 681. **41**, 988. **45**, 1073. **53**, 1272. **57**, 1382. **58**, 1399. **63**, 1528. **71**, 1712. **73**, 1750. **74**, 1766. **82**, 1904. **97**, 2173. **98**, 2191. **101**, 2246. **103**, 2280. **105**, 2312. **106**, 2326. **110**, 2424. **111**, 2438. **116**, 2526. **127**, 2760. **129**, 2806. **131**, 2864. **133**, 2923. **137**, 3080. **139**, 3152. **151**, 3805.

B. Ausland.

Aegypten.

Betriebseinnahmen. **101**, 2241.
Güterimport. **107**, 2349.
Irrigationsnnternehmen am Nil. **41**, 981.

Amerika.

Bergbahn Tocopilla—Barilles in Chile. **14**, 432.
Eisenbahnstatistische Daten. **30**, 735.
Fahrbetriebsmittel-Lieferung nach Transvaal. **18**, 492.
Kühlwagen. **140**, 3189.
Mineraltransportwagen. **15**, 450.
Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. **18**, 492.
Untergrundbahn in New-York. **18**, 492.

Argentinien.

Eisenbahnschwellen aus Gavabotoholz. **20**, 534.
Exportverhältnisse. **20**, 533.

Belgien.

Eisenbahnnetz. **103**. 2279.
Eisenbahnstatistik. **68**, 1635.
Elektrische Eisenbahn zwischen Brüssel und Antwerpen. **45**, 1071.
Güterbeförderung. **111**, 2435.
Personenwagen I. Classe, Wiedereinführung. **103**, 2279.
Schrankenwärterinnen. **61**, 1473.
Stationsnamenänderung. **83**, 1916.

Bulgarien.

Aussenhandel. **73**, 1749. **101**, 2245.
Direction der Staatsbahnen. **82**, 1899.
Personen- und Güterverkehr. **140**, 3188.
Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. **27**, 679. **83**, 1917.

Canada.

Eisenbahnlängen. **101**, 2245.
Pacificbahn. **101**, 2245.

China.

Eisenbahnbau. **124**, 2692.
Eisenbahn Tsingtau—Kiautschou. **49**, 1175.

Creta.

Bahnbauprojecte. **43**, 1033.

Dänemark.

Lohnerhöhung der Staatsbahnbediensteten. **28**, 699.
Ueberbrückung des kleinen Belt. **27**, 679.

Deutsches Reich.

Abfertigungsbefugnisse der Verkehrsstellen. **7**, 252. **77**, 1809, **117**, 2544. **123**, 2667. **137**, 3078.
Arbeitsvermittlung. **136**, 3040.
Betriebseinnahmen. **4**, 124. **6**, 209. **14**, 430. **21**, 544. **32**, 778. **39**, 951. **46**, 1093. **47**, 1109. **59**, 1421. **61**, 1471. **70**, 1684. **72**, 1730. **79**, 1839. **95**, 2124. **98**, 2188. **108**, 2376. **120**, 2610. **131**, 2860. **151**, 3804.
Blockdienst. **117**, 2544.
Deutscher Eisenbahnverkehrsverband. **14**, 431.
Eisenbahnfrachtbriefe. Aufbrauch alter Type. **30**, 734.
Eisenbahnprojecte. **12**. 399. **13**, 416.
Eisenbahnverkehr im Mobilisirungsfalle. **80**, 1852.
Eisenbahnstatistik. **53**, 1262.
Eisenbahnunfälle. **13**, 416. **18**, 490. **27**, 678. **47**, 1109. **54**, 1306. **71**, 1711. **83**, 1916. **102**, 2261. **115**, 2502. **129**, 2804.
Eisenbahn-Zollregulativ. **18**, 490.
Elektrische Eisenbahnen. **108**, 2376.
Enteignung für Kleinbahnen. **100**, 2225.
Eröffnung von Eisenbahnen. **15**, 449. **30**, 733. **49**, 1175. **70**, 1684. **72**, 1729. **73**, 1748. **77**, 1809. **82**, 1893. **101**, 2244. **102**, 2260. **125**, 2720. **128**, 2785. **130**, 2834. **137**, 3078. **144**, 3367. **146**, 3484.
Eröffnung von Verkehrsstellen. **2**, 45. **12**, 399. **29**, 715. **52**, 1249. **53**, 1267. **54**, 1306. **70**, 1684. **71**, 1711. **75**, 1780. **79**, 1840. **103**, 2279. **104**, 2291. **117**, 2544. **129**, 2803. **137**, 3078. **144**, 3366.
Invalidenhäuser. **67**, 1615.
Kleinbahnen. **133**, 2921.
Militärpersonentarif. **43**, 1032.
Nebeneisenbahnen. **51**, 1226. **53**, 1267. **70**, 1684. **87**, 1996. **119**, 2596.
Pensioncassen für Eisenbahnarbeiter. **40**, 964.
Preussisch-hessische Eisenbahn-Gemeinschaft. **23**, 610. **34**, 825.
Reicheisenbahnen in Elsass-Lothringen. **29**, 915. **141**, 3222. **142**, 3254. **145**, 3389.
Schiedsgerichte für Arbeiterversicherung. **21**, 626.
Tarifcommission. **39**, 951. **79**, 1839. **106**, 2323.
Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen. **3**, 69.
Tarifverzeichniss. **22**, 574.
Wagendesinfection. **100**, 2224.
Zugsverspätungen. **10**, 359.

Baden.

Abfertigungsbefugnisse **96**, 2148. **142**, 3255. **145**, 3390.
Betriebseinnahmen. **11**, 390. **14**, 431. **23**, 610. **110**, 2423. **136**, 3041.
Eisenbahneröffnungen. **41**, 981. **84**, 1931. **97**, 2171. **108**, 2377. **114**, 2484. **117**, 2545 **126**, 2732. **129**, 2804.
Eisenbahnrath. **28**, 698. **107**, 2348.
Eröffnung von Verkehrsstellen. **53**, 1268. **118**, 2565. **126**, 2732.
Güternebenstellen. **7**, 253.
Nebenbahnen. **61**, 1472. **108**, 2377.
Rückfahrkarten. **85**, 1958.
Stationsnamenänderungen. **61**, 1472.
Stückgutbezeichnung. **98**, 2188.

Bayern.

Abfertigungsbefugnisse. **14**, 431. **37**, 895. **55**, 1333. **64**, 1555. **81**, 1881. **85**, 1958.
Arbeiterbeschäftigung. **43**, 1033.
Arbeitsvermittlung. Fahrpreisermässigung. **68**, 1635. **98**, 2189.
Aerztlicher Dienst der Eisenbahnen. **133**, 2922.
Aufnahmsbedingung für den Eintritt in den Eisenbahndienst. **106**, 2324.
Baugenossenschaften der Eisenbahnbediensteten. **26**, 660.
Betriebseinnahmen. **7**, 253. **14**, 431. **23**, 610. **39**, 951. **48**, 1149. **61**, 1472. **72**, 1731. **98**, 2188. **99**, 2202. **107**, 2348. **113**, 2466. **120**, 2611 **136**, 3040. **139**, 3151.
Curgebrauch für Eisenbahnbedienstete. **101**, 2244.
Eisenbahnbau. **130**, 2835.
Eisenbahnbausectionen. **7**, 253.
Eisenbahndirection. **130**, 2835.
Eisenbahneröffnungen. **94**, 2100. **122**, 2651. **133**, 2922.
Eisenbahngesetzentwürfe. **149**, 3652.
Eisenbahnrath. **19**, 504. **20**, 533. **99**, 2201.
Eisenbahnwagen. Beschaffung. **5**, 167.
Erweiterungsbahnbauten. **130**, 2836. **124**, 2690.
Fahrbetriebsmittel. **18**, 491. **39**, 951. **100**, 2225. **107**, 2348.
Fahrpreisermässigung für Eisenbahnbedienstete. **102**, 2262.
Freifahrt zum Kirchen- und Schulbesuche. **19**, 505.
Frostempfindliche Güter. Beförderung in erwärmten Güterwagen. **133**, 2922.
Fundgegenstände in Eisenbahnwagen. **7**, 253.
Geldverkehr bei den Staatseisenbahnen. **146**, 3486.
Giroverkehr zwischen den Staatsbahnen und der königl. bayerischen Bank. **47**, 1110.
Heizung der Personenwagen. **19**, 504. **149**, 3653.
Kohlenbezug der Eisenbahnbediensteten für den Hausbedarf. **139**, 3151.
Localbahn Lam-Kötzting. **10**, 359.
Locomotiv-Beschaffung. **5**, 167.
Monatsnebenfahrkarten. **73**, 1748.
Oberbauämter. **117**, 2545.
Pensionirung von Eisenbahnbediensteten. **95**, 2124.
Personalstand der Staatsbahnen. **18**, 491.
Platzkarten. **61**, 1472.
Signal- und Weichenbedienung. **48**, 1149.
Spiritusbeleuchtung. **149**, 3653.
Stationsnamenänderungen. **43**, 1033. **74**, 1765. **96**, 2148.
Uebernachtungsräume für das Fahrpersonal. **82**, 1899.
Verkaufsautomaten auf Bahnhöfen. **97**, 2171.
Viehbeförderung. **18**, 491.
Vorconcessionen. **21**, 544. **101**, 2244.
Wagenbestand. **56**, 1362.
Wohnungsvermiethung. **101**, 2244.
Zugsverkehr. Sicherung. **21**, 544.
— Verspätungen. Meldung durch den Streckenfernsprecher. **47**, 1110.

Hessen.

Güternebenstellen. **10**, 359.
Nebenbahnen. **53**, 1268.
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft. **15**, 449.

Oldenburg.

Abfertigungsbefugnisse. **24**, 626. **61**, 1472. **108**, 2377.
Güterverkehr. **116**, 2526.

Preussen.

Abfertigungsbefugnisse von Stationen. **1**, 5. **5**, 167. **7**, 252. **10**, 359. **17**, 474. **20**, 533 **29**, 715. **37**, 895. **38**, 922. **42**, 1016, **49**, 1175. **52**, 1249. **53**, 1267. **55**, 1333. **60**, 1447. **61**, 1555. **74**, 1764. **81**, 1881. **82**, 1899. **84**, 1931. **85**, 1958. **91**, 2057. **92**, 2073. **94**, 2099. **96**, 2148. **108**, 2376. **113**, 2466. **116**, 2526. **117**, 2545. **118**, 2565. **121**, 2635. **123**, 2667. **129**, 2804. **131**, 2860. **134**, 2961. **141**, 3222. **142**, 3254. **145**, 3389. **151**, 3804.
Aborte in D-Zügen. **29**, 716.
Arbeiterbeförderung. **25**, 644. **99**, 2201.
Auskunftsertheilung im Personen- und Güterverkehre. **58**, 1395.
Auswandererbahnhof in Ruhleben. **82**, 1899.
Badeanstalten der Eisenbahnen. **16**, 461,
Bahnärztliche Behandlung. **54**, 1307.

Bahnsteige. **63**, 1526.
Betriebsergebnisse. **45**, 1070. **71**, 1711. **78**, 1824. **116**, 2526. **136**, 3040.
Bezirkseisenbahnrath. **6**, 209. **10**, 359. **14**, 431. **43**, 1032. **130**, 2834.
Braudversicherungsverein preussischer Staatseisenbahnbeamten. **57**, 1381.
Dispositionsfonds. **29**, 715.
Eisenbahneröffnungen. **4**, 124. **7**, 252. **19**, 504. **38**, 922. **40**, 965. **41**, 931. **42**, 1016. **43**, 1033. **60**, 1447. **64**, 1554. **74**, 1764. **75**, 1780. **81**, 1881. **84**, 1931. **85**, 1958. **86**, 1981. **87**, 1996. **91**, 2057. **92**, 2073. **94**, 2099. **97**, 2170. **107**, 2347. **108**, 2376. **113**, 2466. **119**, 2597. **121**, 2634. **129**, 2804. **130**, 2834. **134**, 2961. **142**, 3254. **145**, 3390. **151**, 3804.
Eisenbahnfahrzeuge. Prüfung der Lauffähigkeit. **29**, 716.
Erfinderprämien. **70**, 1685.
Eröffnung von Verkehrsstellen. **3**, 69. **10**, 359. **12**, 400. **20**, 533. **34**, 825. **49**, 1175. **50**, 1208. **55**, 1333. **64**, 1554. **81**, 1881. **82**, 1899. **84**, 1931. **85**, 1958. **87**, 1996. **91**, 2057. **92**, 2073. **93**, 2088. **97**, 2170. **108**, 2376. **113**, 2466. **115**, 2502. **116**, 2526. **117**, 2545. **118**, 2565. **121**, 2635. 2834. **123**, 2667. **131**, 2860. **134**, 2961. **145**, 3389.
Fahrbetriebsmittel. **29**, 716. **57**, 1381. **72**, 1730. **107**, 2348.
Fahrkartenausgabe durch Conducteure. **18**, 490.
— Gegen Gutscheine von öffentlichen Arbeitsnachweisstellen. **70**, 1685.
Fahrkartendruckereien. **13**, 416. **72**, 1730.
Fahrpreisbegünstigungen. **101**, 2244.
Frachtbriefformulare. Abstempelung. **54**, 1306.
Frauenabtheilungen. **71**, 1711.
Frauenverwendung im Eisenbahndienst. **28**, 698. **97**, 2170. **110**, 2422.
Gepäckbeförderung. **28**, 698. **101**, 2244.
Güterbeförderung. **110**, 2421.
Güternebenstellen. **60**, 1447. **108**, 2377. **145**, 3389.
Haltestelle Sulencin. **35**, 849.
Kleinbahnen. **7**, 252. **13**, 417. **51**, 1226. **53**, 1268. **61**, 1471. **126**, 2732.
Krümmungshalbmesser der Anschlussgeleise. **33**, 808.
Ladefristen. **72**, 1730.
Ladegewicht der doppelbödigen Viehwagen. **2**, 45.
Lesestoff für Aufenthaltsräume des Fahrpersonales. **18**, 490.
Milchbeförderung gegen Frachtstundung. **13**, 417.
Militärische Uebungen der Eisenbahnbeamten. **99**, 2201.
Nachnahmeprovision mit Nebenbahnen. **72**, 1730.
Nebeneisenbahn. **14**, 431. **87**, 1996. **91**, 2057. **119**, 2596.
Personenbeförderung in Berlin. **34**, 825.
Personenwagen. Beleuchtung. **40**, 965.
— Beheizung. **54**, 1306.
Pestverdächtige Erkrankungen auf Eisenbahnen. **25**, 644.
Reclamationsverfahren bei Gepäckstücken und Gütern. **17**, 474.
Reisebureau in Berlin. **82**, 1899.
Rückfahrkarten für Gesellschaftsreisen. **102**, 2261.
Reisezeit der Locomotivführer. **97**, 2171.
Sicherungsanlagen bei Stellwerken. **45**, 1070.
Spiritusbeleuchtung auf den Staatsbahnen. **47**, 1110.
Staatsbahn-Wagenconferenz. **47**, 1109.
Stationsgehilfen. **112**, 2446.
Stationsnamenänderungen. **3**, 69. **10**, 359. **24**, 626. **34**, 825. **37**, 895. **40**, 965. **49**, 1175. **55**, 1333. **61**, 1471. **81**, 1881. **92**, 2073. **96**, 2148. **108**, 2376. **117**, 2545. **118**, 2565. **134**, 2961. **142**, 3254.
Tarifanzeiger. **17**, 474.
Unfallverhütungsvorschriften. **25**, 644. **61**, 1471.
Unfallversicherungsgesetze. **25**, 644.
Verkehrsbeschränkungen. **107**, 2348.
Versuchsabtheilung der Verkehrstruppen. **53**, 1267.
Viehwagendesinfection auf Kleinbahnen. **99**, 2201.
Wagenbedarf. **33**, 807.
Wagenladungsgüter. **112**, 2446.
Waldbrände durch Funkenflug. **24**, 626.
Warnungsläntewerk an unbewachten Uebergängen. **102**, 2261.
Winterschutzkleider für Eisenbahnbedienstete. **74**, 1764.
Zugsrevisoren-Dienstanweisung. **12**, 400.
Zugsverspätungen. **11**, 390. **99**, 2201.

Sachsen.

Abfertigungsbefugnisse von Verkehrsstellen. **60**, 1448. **142**, 3255.
Bahnärzte der Staatsbahnen. **7**, 253.
Eisenbahnbetriebslängen. **110**, 2422.
Betriebseinnahmen. **7**, 253. **23**, 610. **61**, 1472. **72**, 1731. **109**, 2400.
Eisenbahneröffnungen. **3**, 69. **34**, 825. **74**, 1764. **137**, 3079.
Eisenbahnrath. **28**, 698. **97**, 2171.
Elbehafenverbindungsbahn in Risa. **85**, 1958.
Eröffnung von Verkehrsstellen. **37**, 895. **52**, 1249. **53**, 1268. **84**, 2931. **94**, 2100. **107**, 2348.
Fahrscheinhefte. **113**, 2466.
Ferienkarten. **72**, 1731.
Kohlenverkehr. **110**, 2422.
Personenwagen. **78**, 1824.
Pfingstverkehr. **83**, 1916.
Rentabilität der sächsischen Staatsbahnen. **7**, 251.
Stationsnamenänderung. **107**, 2348.
Wohlfahrtseinrichtungen. **113**, 2466.

Württemberg.

Abfertigungsbefugnisse. **96**, 2148.
Beirath der Verkehrsanstalten. **46**, 1093.
Betriebseinnahmen. **7**, 253. **14**, 432. **23**, 610. **39**, 951. **54**, 1306. **73**, 1749. **99**, 2205. **100**, 2225. **110**, 2423. **123**, 2667. **133**, 2923.
Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbeamten. **18**, 491.
Eisenbahn-Eröffnung. **1**, 5. **4**, 125. **41**, 981. **61**, 1472. **113**, 2466. **129**, 2804 **130**, 2834. **145**, 3390.
Eröffnung von Verkehrsstellen. **84**, 1931. **130**, 2834.
Etat der Eisenbahnverwaltung. **19**, 505.
Fahrpreisermässigung. **83**, 1916. **110**, 2422.
Geldmittel für den Eisenbahnbau. **102**, 2262.
Heizmaterialbezug für Eisenbahnbedienstete. **82**, 1900.
Nebenbahnen. **63**, 1527. **91**, 2057. **97**, 2172. **134**, 2961.
Obstsendungen. **87**, 1996.
Organisation des bautechnischen Bureau der Generaldirection. **14**, 431.
Rückfahrkarten. **100**, 2225.
Stationsnamenänderungen. **61**, 1472. **73**, 1749.
Urlaubsertheilung bei den Staatsbahnen. **58**, 1396.
Wasserleitungen für Dienstwohnungen. **97**, 2171.

Frankreich.

Arbeitsausschüsse bei den Betriebsleitungen der Staatsbahnen. **51**, 1227.
Automobilwagen. **40**, 965.
Betriebseinnahmen der Eisenbahnen. **89**, 2027. **99**, 2203.
Canalvorlage. **49**, 1169. **83**, 1913. **97**, 1994.
Comité français du percement de la faucille. **70**, 1635.
Eisenbahn-Automobil. **73**, 1749.
Eisenbahnbau-Programm. **102**, 2263.
Eisenbahn-Concessionen. **27**, 678. **74**, 1765.
Eisenbahneröffnungen. **4**, 125. **27**, 678. **40**, 965, 102, 2263.
Eisenbahn-Investitionen. **14**, 432.
Eisenbahn-Personal. **76**, 1797.
Eisenbahn-Projecte. **4**, 125.
Eisenbahnunfälle. **99**, 2203.
Exportprämien. **27**, 679.
Fassdaubenimport. **111**, 2436.
Gemeinnützigkeitserklärung von Bahnunternehmungen. **4**, 125. **27**, 678. **40**, 966. **41**, 981. **47**, 1111.
Handelsmarine. **48**, 1149.
Interuationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. **94**, 2101. **99**, 2205.
Kleinbahnen. **74**, 1765.
Kohlenimport aus Amerika. **48**, 1149.
Localbahnen. **74**, 1765.
Pariser Localbahnnetz. **15**, 446.
Pariser Untergrundbahn. **18**, 491. **43**, 1033. **73**, 1749.
Schiffahrtscanal zwischen dem Hafen von Cette und der Rhône. **70**, 1686.
Unfallstatistik. **130**, 2836.

Griechenland.

Eisenbahnnetz. **104**, 2292.
Eisenbahn Piräus—Larissa. **26**, 661. **83**, 1917.

Grossbritannien.

Betriebsergebnisse. **103**, 2277.
Blitzzug Manchester—Liverpool **99**, 2205.
Eisenbahnlängen. **13**, 417. **16**, 462.
Eisenbahnunfälle. **1**, 5.
Elektrischer Betrieb. **104**, 2293.
Kohlenverbrauch der Haupteisenbahnen. **74**, 1764.
Strasseneisenbahnen in London. **99**, 2205.

Japan.

Eisenbahneröffnungen. **94**, 2100. **117**, 2545.
Japanische Eisenbahnen. **15**, 449. **18**, 492.

Italien.

Albulatunnel. **45**, 1071. **68**, 1635.
Arbeits- und Dienstdauer der Bahnbediensteten. **25**, 644.
Automobilwesen. **145**, 3390.
Betriebseinnahmen. **22**, 574. **31**, 756.
Betriebseinrichtung italienischer Bahnen. **14**, 432.

Eisenbahnen:

— Berninabahn. **45**, 1071.
— Bologna-Modena. **14**, 432.
— Bologna—Persiceto. **20**, 533.
— Comoseebahn. **95**, 2184.
— Mailand—Luganer See. **94**, 2100.
— Mailand—Varese. **148**, 3585.
— Mailand—Verona. **134**, 2962.
— Massa Maribbinia—Follonico—Porto. **14**, 432.
— Mittelmeerbahn. **14**, 432. **45**, 1071, **53**, 1268.
— Nizza—Col di Tenda. **30**, 734.
— Rom—Neapel. **45**, 1071.
— Eisenbahnnetz. **22**, 574.
Elektrische Bahnen. **58**, 1268. **83**, 1917. **102**, 2261.
Fahrpreisermässigung für Wahlmänner. **115**, 2502.
Fernsprecher in italienischen Bahnhöfen. **31**, 750.
Genua—Giovi-Tunnel. **94**, 2100.
Nebenbahnen. **115**, 2502.
Regierungsbeihilfen. **94**, 2100.
Reorganisation des Eisenbahndienstes. **14**, 432.
Seehafen an der Ostküste von Sicilien. **48**, 1149.
— von Genua. **48**, 1149.
Simplontunnel. **115**, 2502. **134**, 2962.
Simplon-Zufahrtslinien. **68**, 1635.
Staatssubventionen. **83**, 1917.
Südbahn. **94**, 2100.
Weinexport. **95**, 2134. **112**, 2448. **140**, 3187.

Korea.

Eisenbahnbauprojecte. **47**, 1111.

Luxemburg.

Eisenbahneröffnung. **97**, 2172.

Mexico.

Pacific-Eisenbahn. **64**, 1555.

Montenegro.

Industriebahn mit elektrischem Betriebe. **26**, 661.

Niederlande.

Eisenbahneröffnung. **108**, 2377.

Norwegen.

Eisenbahneröffnung. **24**, 627.
Eisenbahnverkehr. **43**, 1033.

Rumänien.

Betriebsergebnisse. **61**, 1472.
Locomotivheizung mit Petroleum. **70**, 1686.

Russland.

Bahnprojecte. **5**, 167. **27**, 679.
Betriebseinnahmen. **36**, 878. **111**, 2436.
Eisenbahnen und Wasserstrassen. **124**, 2691.
Eisenbahn-Bauthätigkeit. **26**, 661.
Eisenbahnen in Asien. **14**, 433. **15**, 450.
Eisenbahnen in Russland. **53**, 1268.
Eisenbahneröffnungen. **29**, 716.
Eisenbahnprojecte. **105**, 2312.
Eisenbahn-Unterrichtsanstalten. **76**, 1796.
Elektrische Bahn St. Petersburg-Moskau. **58**, 1396.
Getreideverkehr. **26**, 661.
Güterexport. **102**, 2262.
Investitionsanleihe. **114**, 2484.
Legitimationen für ausländische Handlungsreisende. **58**, 1397.
Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn. **51**, 1227. **99**, 2057.
Musterwaarenverkehr. **27**, 679.
Pestconsumaz. **70**, 1685.
Tarifreclamationen. **113**, 2467.
Transsibirische Eisenbahnen. **81**, 1881.

Schweden.

Eisenbahneröffnungen. **3**, 69, **14**, 431. **34**, 825.
Elektrischer Bahnbetrieb. **99**, 2205.

Schweiz.

Bahnunfälle. **57**, 1381.
Baseler Centralbahnhof. **64**, 1555.
Bundesbahnen. **85**, 1958.
Eisenbahneröffnungen. **81**, 1881. **82**, 1900. **94**, 2100. **108**, 2377.
Eisenbahntaxen für Kaufleute. **112**, 2448.
Generalabonnements. **14**, 432.
Pilatusbahn. **52**, 1249.
Thunerseebahn. **82**, 1899. **91**, 2057.
Uerikon-Bauma-Eisenbahn. **70**, 1685.
Verstaatlichung der Centralbahn. **10**, 359.

Serbien.

Aussenhandel. **99**, 2201.
Eisenbahn-Belgrad-Užica. **26**, 661.
Verkehrsunterbrechung. **94**, 2100.

Spanien.

Eisenbahnconcessionen. **86**, 1986.
Eisenbahn über die Pyrenäen. **13**, 417.

Türkei.

Betriebsergebnisse. **104**, 2292.
Eisenbahnprojecte. **104**, 2292.
Eisenbahnlängen. **21**, 545.
Eisenbahn Damascus-Mekka. **74**, 1765.

C. Schiffahrt.

Allgemeines.

Achensee-Dampfschiffahrt. **51**, 1225.
Aichung hölzerner Ruderfahrzeuge an der Donau. **18**, 493. **30**, 736.
Attersee-Dampfschiffahrt. **117**, 2546.
Donauregulirungs-Commission. **97**, 2161, **151**, 3805.
Elbeschiffahrt. **88**, 2013. **109**, 2401.
Elbe-Trave-Canal. **71**, 1711.
Elbeverkehr. **15**, 451. **47**, 1112. **67**, 1606.
Elektrische Schleppschiffahrt. **45**, 1072.
Europäische Donaucommission. **27**, 680. **141**, 3217. **143**, 3283. **146**, 3479.
Flossereiverkehr auf dem Drauflusse. **45**, 1072.
— in Steiermark. **51**, 1228.
Moldauregulirung. **18**, 485.
Moldauverkehr. **67**, 1606.
Schiffahrtscanal Wien—Triest. **10**, 358.
— Urfahr bei Linz—Budweis. **18**, 485. **33**, 789.
— Donau—Moldau **42**, 1001. **85**, 1957.

Ueberseeischer Import und Export. **29**, 712.
Wasserstrassen in Oesterreich. **34**, 826.
Wiener Donaucanal. Ruderschiffahrtsverkehr. **42**. 1016.
— Schiffahrtsverkehr. **42**. 1017.
Wiener Ruderschiff- und Flossverkehr. **82**, 1900.

Oesterreichischer Lloyd.

Dampferabfahrten. **6**, 210. **9**, 341. **12**, 400. **15**, 450. **18**, 492. **21**, 545. **24**, 627. **27**, 679. **30**, 735. **33**, 808. **38**, 923. **41**, 986. **43**, 1033. **46**, 1093. **49**, 1176. **52**, 1251. **55**, 1333. **61**, 1473. **63**, 1527. **69**, 1672. **72**, 1732. **75**, 1780. **78**, 1824. **81**, 1882. **84**, 1931. **87**, 1996. **90**, 2044. **93**, 2084. **99**, 2206. **102**, 2263. **105**. 2312 **108**, 2378. **111**, 2436. **117**, 2545. **120**, 2611. **123**, 2667. **126**, 2733. **131**, 2862. **136**, 3041. **139**, 3152. **142**, 3255.

Dampferfahrten.

— „Adriatico". **68**, 1636. **77**, 1809. **124**, 2692.
— „Aglaja". **61**, 1474.
— „Alberto Treves". **29**, 716. **32**, 778. **39**, 952. **77**, 1809.
— „Amphitrite". **23**. 611. **24**, 645.
— „Atlantico". **20**, 534.
— „Austria". **143**, 3287.
— „China". **30**, 736. **88**, 2017.
— „Cleopatra". **43**, 1034. **64**, 1555. **145**, 3391.
— „Clio". **68**, 1636.
— „Corinthia". **99**, 2206.
— „Erzherzog Franz Ferdinand". **25**, 644. **26**, 662. **29**, 716. **43**, 1034. **51**, 1228. **53**, 1268. **68**, 1636. **113**, 2467. **143**, 3287.
— „Gisela". **24**, 627. **25**, 645. **27**, 680, **43**, 1034. **45**, 1071. **106** 2326. **111**, 2437.
— „Gundulic". **129**, 2805.
— „Habsburg". **28**, 700. **51**, 1228.
— „Imperator". **21**, 546. **22**, 575. **26**, 661. **28**, 699. **29**, 716. **31**, 756. **40**, 967. **47**, 1111. **51**, 1228. **70**, 1686. **83**, 1918, **92**, 2075.
— „Imperatrix". **20**, 534. **22**, 575. **23**, 611. **24**, 645. **30**, 736, **34**, 825. **54**, 1306. **60**, 1441. **82**, 1900, **122**, 2651. **145**, 3392.
— „India". **24**, 645. **27**, 680. **45**, 1072. **61**, 1473. **113**, 2467. **124**, 2692.
— „Istria". **151**, 3805.
— „Maria Therese". **21**, 546. **24**, 628. **60**, 1448.
— „Maria Valerie". **21**, 546. **28**, 699. **29**, 717. **54**, 1306. **82**, 1900. **92**, 2075. **131**, 2863.
— „Marquis Bacquehem". **22**, 575. **26**, 661. **27**, 680. **30**, 706. **79**, 1840, **111**, 2437. **117**, 2546.
— „Melpomene". **20**, 534. **26**, 661. **31**, 757. **151**, 3805.
— „Moravia". **23**, 611. **24**, 628. **27**, 680. **30**, 735. **51**, 1228. **68**, 1636. **70**, 1685. **115**, 2467. **129**, 2805.
— „Olimpio". **35**, 849. **82**, 1900.
— „Orion". **45**, 1072. **93**, 2084. **151**, 3805.
— „Pandora". **23**, 611.
— „Presjednik Becher". **31**, 757. **45**, 1072.
— „Polluce". **22**, 575. **53**, 1268. **85**, 1959.
— „Proteo". **40**, 967. **51**, 1227. **58**, 1397. **111**, 2437.
— „Recina". **64**, 1555. **97**, 2172.
— „Sylesia". **21**, 546. **23**, 611. **28**, 699. **32**, 778. **38**, 923. **82**, 1900. **98**, 2189. **151**, 3805.
— „Trieste". **24**, 628. **26**, 661. **28**, 699. **37**, 895. **82**, 1900. **85**, 1959. **107**, 2349.
— „Urano". **20**, 534.
— „Vindobona". **24**, 627. **26**, 662. **27**, 680. **30**, 736. **38**, 923. **58**, 1397. **83**, 1917. **93**, 2084. **97**, 2172.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Budapester Betriebsdirection. **108**, 2279
Fahrordnungsangelegenheiten. **27**, 679. **30**, 735. **32**, 778. **34**, 826. **35**, 849. **38**, 923. **41**, 988. **43**, 1034. **47**, 1111. **49**, 1176. **53**, 1268. **54**, 1306. **55**, 1334. **57**, 1382, **60**, 1448. **61**, 1473. **62**, 1504. **74**, 1765. **80**, 1853. **107**, 2349. **109**, 2400. **110**, 2423. **117**, 2546. **118**, 2565. **120**, 2611. **135**, 3011. **147**, 3528.
Fahrkartenausgabe. **85**, 1959.
Geschäftsbericht und Bilanz pro 1900. **57**, 1381.
Rundreiseverkehr. **71**, 1711.
Tarife. **29**, 716.

Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Geschäftsbericht. **70**, 1687.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Geschäftsbericht. **58**, 1399.

Ungarn.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Gesellschaft.
— Actiencapital-Erhöhung. **43**, 1035.
— Actien-Emittirung. **70**, 1686. **72**, 1728.
— Betriebsthätigkeit im Jahre 1900. **14**, 433.
— Dampferfahrten. **1**, 5. **15**, 451. **27**, 680. **40**, 966. **53**, 1269. **64**, 1555. **76**, 1797. **89**, 2028. **104**, 2293. **117**, 2545. **129**, 2806. **131**, 2863. **140**, 3190.
— Generalversammlung. **26**, 658. **42**, 1017. **70**, 1686.
— Schiedsgericht pro 1901. **14**, 400.
— Stapellauf des Dampfers „Arad". **125**, 2712.
— Vertragsabschluss mit der k. ung. Regierung. **12**, 401. **16**, 458. **17**, 471. **18**, 487. **19**, 501.
— Binnenschiffahrt. **119**, 2597.
Donaucanal bei Pressburg. **32**, 778.
Donauregulirung. **29**, 717. **53**, 1263. **107**, 2350.
Eisernes Thor. **7**, 253. **22**, 575.
Fiumaner Hafen. **43**, 1035. **53**, 1270. **89**, 2028. **106**, 2326, **107**, 2350. **131**, 2863.
Flussregulirungen. **25**, 645.
Holz- und Flosshafen in Budapest. **29**, 717.
Küstenschiffahrt. **19**, 505.
Maritimer Verkehr. **59**, 1422.
Neusiedlersee. Entwässerung. **78**, 1823.
Plattenseeschiffahrt. **1**, 4, **43**, 1035.
Pressburger Winter- und Handelshafen. **78**, 1824. **127**, 2759.
Schiffahrtscanäle. **89**, 2028. **90**, 2045.
Schiffsverkehrwesen. **22**, 575.
Seeofficiere der Mercantilflotte. **59**, 1422.

Ungarisch-croatische Dampfschiffahrt. **19**, 505. **30**, 725. **38**, 924. **92**, 2076.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrt. **12**, 401. **21**, 546. **38**, 924. **43**, 1035. **84**, 1932. **90**, 2045, **98**, 2189. **103**, 2279. **113**, 2468. **114**, 2484. **125**, 2712. **128**, 2785. **134**, 2962. **143**, 3288.

Ungarische Levante-Seeschiffahrt. **12**, 401. **82**, 1901.
Wasserstrassen. **149**, 3646.

Ausland.

Aegypten.

Flussschiffahrt. **134**, 2962.

Amerika.

Einwanderungsstatistik. **92**, 2076.
Export. **76**, 1797.
Handelsverkehr auf den grossen Seen. **104**, 2294.
Mississippi. Regulirung. **2**, 45.
Morganische Dampferlinie für den Weltverkehr. **119**, 2597.
Schiffahrt auf den grossen Seen. **18**, 493.
Schiffbausyndicat. **76**, 1797.
Schwimmdocks. **22**, 576.

Belgien.

Binnenschiffahrt. **84**, 1932.
Schiffahrtscanal Scheldemündung-Lüttich. **22**, 576.

Deutschland.

Binnenschiffahrt. **47**, 1112.
Canalvorlage. **47**, 1112.
Donau-Maincanal. **128**, 2785.
Dortmund-Ennscanal. **20**, 534. **56**, 1363.
Elbe-Trave-Canal. **106**, 2321.
Flussschiffahrt in Hamburg. **116**, 2523.
Hafenerweiterung in Cosel. **40**, 967.
Hafenverkehr in Duisburg. **27**, 681.

Holzverkehr. **90**, 2045.
Kaiser Wilhem-Canal. **7**, 253. **25**, 646. **47**, 1112. **56**, 1363.
Kohlenverkehr auf den Rhein, der Elbe und Oder. **18**, 493.
Maincanalisation. **113**, 2468.
Mosel- und Saarcanal. **103**, 2280.
Oder-Spree-Canal. **1**, 5.
Rheinhafenverkehr in Duisburg, Ruhrort und Mannheim. **14**, 433.
Rheinhafen Wesseling. **147**, 3528.
Rheinschiffahrt. **58**, 1397.
Rhein-Weser-Elbecanal. **3**, 70.
Schiffahrtscanal Elbe-Trave. **32**, 779.
Schiffahrtscongresse. **148**, 3585.
Schiffsverkehr auf dem Rhein. **14**, 433.
— Oder. **17**, 475. **53**, 1270.
— Main. **140**, 3189.
— im Hafen zu Leer. **31**, 757.
— Heilbronn. **31**, 757.
— Berliner Wasserstrassen. **31**, 757.
Strassburger Hafenanlagen. **58**, 1398.
Südpol-Erforschungsschiff Gausz. **98**, 2190.
Teltocanal. **113**, 2468.
Urfthalsperre. **100**, 2225.

Bayern.

Canalprojecte. **74**, 1766.
Schiffahrt- und Flussordnung für die bayerische Donaustrecke. **28**, 700.

Preussen.

Elbeschiffer-Prüfungen. **42**, 1018. **116**, 2526.

Sachsen.

Elbestrombauten. **88**, 2018.

Frankreich.

Binnenschiffahrt. **19**, 506. **134**, 2962.
Kohlenimport aus Amerika. **75**, 1781.
Schiffahrtscanäle. **32**, 779, **74**, 1766. **90**, 2045.
Schiffsverkehr in den Häfen. **90**, 2044.
Segelschiffe. **75**, 1781.
Wasserwirthschaftliche Vorlagen. **147**, 3528.

Grossbritannien.

Manchestercanal. **100**, 2225.
Seeschiffahrtsunternehmungen. **90**, 2046.
Stapellauf des Dampfers „Celtic“. **75**, 1781.

Italien.

Canalschiffahrtsgesellschaft. **24**, 628.

Montenegro.

Schiffahrtscanäle. **19**, 506.

Rumänien.

Sanitäre Vorkehrungen gegen Pesteinschleppung. **25**, 646. **26**, 662.
Schiffbau. **52**, 1251.
Schiffsheizung mit Petroleum. **24**, 628.

Russland.

Linienschiffahrt. **31**, 757. **101**, 2245. **104**, 2293.
Canal Petersburg-Sorotskaja. **42**, 1018.
— zwischen dem Schwarzen und Kaspischen Meere. **90**, 2046.
— zwischen dem Baltischen und Nördlichen Eismeere. **90**, 2046.
Dnjeprschiffahrt. **111**, 2437.
Kiliacanal. **25**, 645.
Schiffahrt zwischen Odessa und dem persischen Golfe. **32**, 779.
Schiffahrtscanal Weisses Meer-Finischer Meerbusen. **25**, 645.
— Schwarzes Meer-Kaspisches Meer. **31**, 758.
Schiffergenossenschaft. **41**, 988.
Wasserstrassen. **78**, 1825.

Spanien.

Intercontinentaler Tunnel unterhalb der Meerenge von Gibraltar. **34**, 842.

Türkei.

Sanitäre Massnahmen gegen die Einschleppung der Pest. **26**, 662.

D. Viehtransporte und Seuchenangelegenheiten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen. **2**, 46. **12**, 402. **14**, 434 **17**, 478. **21**, 546. **27**, 681. **29**, 718. **37**, 902. **43**, 1035. **48**, 1150. **51**, 1228 **53**, 1272. **58**, 1399. **64**, 1556. **70**, 1688. **73**, 1750. **75**, 1782. **79**, 1842. **82**, 1904. **90**, 2048. **92**, 2076. **103**, 2280. **108**, 2378. **112**, 2448. **118**, 2565. **121**, 2635. **129**, 2806. **136**, 3042. **142**, 3256. **145**, 3392.

Tarif-Index für das I. Quartal 1901.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Fracbtverkehr. Liste der Eisenbabnstrecken, auf welche dasselbe Anwendung findet. In Ungarn. **4**, 124; in Oesterreich-Ungarn **16**, 445; in Deutscbland. **20**, 517.

— Znsammenstellung derjenigen Eisenbahnlinien, auf welcbe dasselbe keine Anwendung findet. **26**, 663.

Beistellung von Specialwagen mit Küblvorricbtungen und von Eis für Fleischsendungen aus Galizien und der Bukowina nach Wien, Markthalle. **38**, 929.

Bosnisch-hercegovinische Staatsbahnen. Ausgabe eines Verzeichnisses über Tarifbegünstigungen im Güterverkehre. **32**, 781.

Gütertarif, Tbeil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, Abtheilung B. Declassification des Artikels „Schuhwichse". **25**, 647.

Oesterreichisch-ungarische und bosnisch-hercegovinische Eisenbahn-Verwaltungen. Erlass einer Kundmachung, Auszahlnng von Mebrfrachten betreffend. **8**, 319, 322.

B. Gemeinsame Bahnen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Ausgabe eines neuen Anhanges zum Localgütertarife der in deren Betriebe stehenden Local bahnen. **10**, 371.

— Berichtigung des Anbanges zum Localgütertarife. **34**, 827.

— Ansgabe des Nachtrages I zum Localgütertarife der im Betriebe der K.O.B. stehenden Localbahnen (excl. der Csorbasee-Zahnradbahn). **36**, 880.

— Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **37**, 894. **38**, 922.

Südbahn-Gesellschaft. Einrichtung eines Schlafwagencurses zwischen Wien und Fiume (Abbazia-Mattuglie) über St. Peter. **5**, 170. **8**, 319.

— Ausgabe des Nachtrages IV zum Kilometerzeiger. **7**, 256.

— Aufhebung des Specialtarifes für Schafe und Borstenvieh in den Relationen Budapest-Clodane Station und beziehungsweise Ventimiglia. **12**, 403.

— Ausgabe eines Berichtigungsblattes zum Localgütertarife. **15**, 453.

— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Töschling. **27**, 684. **29**, 714.

C. Oesterreichische Bahnen.

K. k. österreichiscbe Staatsbabnen. Reexpeditionsbegünstigung für das Lagerhaus der Firma Rubin Barschach in Kolomea. **1**, 7.

— Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Station Schönwehr der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad. **2**, 47.

— Eröffnung der Eisenbahnstrecke Kimpolung-Valeputna. **2**, 47,

— Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **3**, 69. **6**, 209. **7**, 252. **8**, 319. **9**, 340. **10**, 359. **11**, 390. **12**, 399. **13** 416. **14**, 430. **15**, 447. **17**, 474. **19**, 504. **20**, 532. **21**, 542. **22**, 573. **23**, 610. **24**, 625. **25**, 643. **26**, 660. **27**, 677. **28**, 697. **35**, 849.

— Eröffnung der Verrechnungsstelle Karlsbad K. J. **4**, 124.

— Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Station Sieniawa. **4**, 127. **6**, 209.

— — der Expeditionsbefugnisse mehrerer Stationen. **7**, 255. **9**, 340.

— Während des Druckes der Ausgabe 1901 des Localgütertarifes eingetretene Aendernngen und Ergänzungen. **10**, 369.

K. k. österreicbische Staatsbahnen. Abänderung des Stations-namens St. Egydy am Neuwalde. **12**, 399. **38**, 930.

— Einstellung der Uebernahme leerer, fremder Cisternen zur Rohölfüllung in Drohobycz und Boryslaw. **13**, 419. **16**, 463.

— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Hochofen. **15**, 448. **25**, 647.

— Abänderung der Stationsnamen Wików nnd Biwolerie. **16**, 460.

— Errichtung der Haltestelle Wyczólki. **18**, 489.

— Schliessung der Personenhaltestelle Schrattenberg. **20**, 532.

— Druckfehlerberichtignng im ersten Anbange zum Abschnitt A des 1. Heftes znm Localgütertarif, Theil II. **20**, 535.

— Ausgestaltung der Haltestelle und Betriebsausweiche Seiz zu einer Station für den Transport von Personen etc. **22**, 577. **24**, 625.

— Einbeziehung des Artikels Holzstoff in die ermässigte Wagenladungsclasse der Ybbsthalbahn. **26**, 663.

— Auflassung der Haltestelle Birkenfeld. **28**, 697. **32**, 782. **34**, 825.

— Einführnng neuer Fabrpreise und Rückfahrkarten in einzelnen Relationen. **28**, 701.

— Auflassung der Station Roncogno und Eröffnuug derselben als Personenbaltestelle mit beschränktem Gepäcks- und Güterverkehre. **31**, 760. **34**, 825.

— Einführung eines Rollfuhrdienstes in der Station Lemberg. **31**, 760. **34**, 824.

— Erhöhung des Lagergeldes für Hölzer in der Station Prag. K.F.J.B. **32**, 781.

— Localgütertarif, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, Abänderung der Post Nr. 5 des II. Anhanges bezüglich Schleppbahngebühren. **33**, 810.

— Eröffnung der Haltestelle Ullitz-Pleschnitz für den Güterverkehr in Wagenladungen. **34**, 829. **36**, 878.

— Einführung einer ermässigten Ueberführungsgebübr für Wagenladungsgüter zwischen Troppau loco und Troppau trans. **35**, 852.

— Giltigkeitsverlängerung der Rückfahrkarten im Verkehre mit Stationen der Preussischen nnd Sächsiscben Staatsbahnen. **36**, 879.

— Verlegung der Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte vom Auskunftsbureau in das Stadtbureau in Wien. **36**, 880. **38**, 922.

— Eröffnung der Haltestelle Heki. **37**, 905.

— — der Haltestelle Pecerad-Bukowan. **37**, 907.

— Erweiterung des Wirkungskreises des Stadtbureau der österreichischen Staatsbahnen in Wien und Beschränkung der Befugnisse des Auskunftsbureau der österreichischen Staatsbahn in Wien. **38**, 927.

— Localverkehr, Versuchsweise Einführung von Bestätigungen über gezahlte Reisegepäcksgebübren für Reisegepäck. **38**, 930.

— Eröffnung der Eisenbahnstrecke Gross-Siegharts-Raabs. **27**, 678.

— Eröffnung der Staatsbahnstrecke (Localbahn) Linz—Urfahr. **27**, 674.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Schleppbahngebühren für das Kohlenwerk Maxhütte bei Schwaz-Kuttowitz. **3**, 71.

— Aenderung der Stationsbezeichnung Neuschloss. **4**, 127. **5**, 167, **7**, 252.

— Schleppbahngebühren für den Austriaschacht IV bei Mariaschein. **31**, 760.

— Aenderungen in den Schleppbahngebühren-Verzeichnissen. **31**, 829.

Böhmische Commercialbahnen. Verkehrsstörung. **16**, 461.
Böhmische Nordbahn. Beschränkung der Güterabfertigung in Tetschen-Bodenbach. **6**, 211. **8**, 319. **32**, 782. **34**, 824.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Güterabgabe in der Station Mährisch-Ostrau. **7**, 256.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Halte- und Ladestelle Loboditz. **7**, 256. **11**, 390.
— Einführung directer Fahrpreise. **25**, 647.
— Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **35**, 849.
— Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya. **35**, 853.
— Massnahmen für den Verkehr an den Osterfeiertagen. **37**, 907.
— Abbeförderung der Arbeiter zu den diesjährigen Osterfeiertagen. **37**, 908.
— Kohlenverkehr Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Localbahnen. Einführung eines Tarifnachtrages 1. **5**, 170.
Localbahn Kimpolung-Dornawatra. Eröffnung der Theilstrecke Kimpolung-Valeputna für den Güterverkehr. **13**, 414.
Localbahn Kolin-Cerčan. Eröffnung der Theilstrecke Kolin-Neuhof a. d. Sazawa mit der Abzweigung Rattay-Kácon. **27**, 674.
Localbahn Melnik-Mšeno. Fahrpreisermässigung für Schulausflüge. **12**, 403.
Localbahn Mori-Arco-Riva. Verkehrsstörung. **18**, 489.
— Verminderung der lagergeldfreien Zeit für Magnesia- und Seidencocons-Transporte bei der Güterabgabe in Mori. **27**, 684.
Localbahn Raudnitz-Hospozin. Eröffnung der Verbindungsstrecke Raudnitz-Bezděkow-Raudnitz. **27**, 673.
— Eröffnung der Theilstrecke Raudnitz-Bezděkow-Hospozin. **27**, 678.
Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt. Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank. Einreihung des Artikels „Papierabfälle" in die ermässigte Wagenladungsclasse. **5**, 170.
Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt. Niederösterreichische Waldviertelbahn. Einreihung der Artikel „Behauene und bearbeitete Steine in die ermässigte Wagenladungsclasse. **5**, 170.
Oesterreichische Nordwestbahn. Aenderung des Stationsnamens Leschtina. **37**, 894.
— Verkehrsstörung und Behebung. **38**, 922.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **15**, 447.
Oesterreichische Nordwesthahn u. Süd-Norddeutsche Verbindungshahn. Versetzung einer Fahrpreiszone. **34**, 829.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn. Wiedereinführung normaler Ladefristen. **2**, 47.
— Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **7**, 252. **25**, 643. **26**, 660. **32**, 777. **37**, 894. **38**, 922.
— Beschränkung der tarifmässigen lagergeldfreien Zeit für Kohlen bei der Abgabe in Prag. **12**, 403. **27**, 683.
— Gebühreneinhebung für die in Olmütz anlangenden Eil- und Frachtgüter. **24**, 629.
— Creirung des Rollfuhrdienstes in der Station Olmütz. **26**, 660.
— Einführung ermässigter einfacher Personenzugsfahrkarten Wrazow-Bisenz. **27**, 683.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn. Einführung von Jahreskarten. **14**, 435.
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Aenderung des Stationsnamens Gartenau-St. Leonhard. **9**, 340. **21**, 631; Benennung der nächst dieser Station gelegenen Güterladestelle **24**, 631. **27**, 677.
— Ausgabe des Nachtrages I zum Localgütertarif, Theil II der Localbahn Salzburg—P.-St. L.-Drachenloch. **10**, 371.
Südbahn. Schmalspurlinie Preding — Wieselsdorf — Stainz. Aenderung der Bezeichnung der Personenhaltestellen Krauhath und Herbersdorf, Eröffnung einer neuen Personenhaltestelle Herbersdorf und Ausgabe des Nachtrages V zu den Sonderbestimmungen und Tarifen der im Betriebe der Südbahn stehenden schmalspurigen Steiermärkischen Landeshahnen. **13**, 419. **15**, 447.
Zillerthalhahn. Eröffnung der für Dampfbetrieb eingerichteten Theilstrecke Jenbach—Zillerthal—Fügen. **10**, 358.
— Eröffnung der zweiten Theilstrecke Fügen—Kaltenbach—Stumm. **30**, 725.

D. Ungarische Bahnen.

Kgl. Ungarische Staatshahnen. Eröffnung des Verbindungshahn Ersekujvár—Nagy-Surány. **1**, 3.
— Wiedereröffnung der Haltestelle Töltszék. **1**, 4.
— Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **4**, 124. **5**, 167. **13**, 430. **21**, 542. **22**, 573. **29**, 714. **30**, 732. **32**, 777. **34**, 824. **35**, 849. **36**, 878.
Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Tarifbegünstigung für denaturirten Spiritus. **15**, 448.
— Eröffnung der Station Pancsova-Temespárt als Viehverladestation. **15**, 449.
— Einführung eines neuen Personen- und Gepäckstarifes. **21**, 543.
— Erstellung von Ausnahmetarifen zu Gunsten des Exportes von Pferden ungarischer Provenienz. **21**, 544.
— Directe Abfertigung von Reisegepäck ab Stationen der Ungarischen Staatshahnen im Verkehre mit Abhazia. **29**, 715.
— Uebernahme der Eisenbahn Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek. **31**, 756.
— Wiederaufnahme des Verkehres auf Strecken der Ungarischen Nordwesthahn. **38**, 922.
— — des Verkehres im Bereiche der Linie Garam-Berzencze—Selmeczbanya. **38**, 922.

E. Auswärtige Bahnen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinshahnstrecken. **1**, 6. **5**, 167. **7**, 254. **8**, 320. **13**, 418. **15**, 452. **17**, 478. **20**, 534. **27**, 682.
— Ausgabe der neuen Vereinssatzungen. **13**, 418.
— — des Nachtrages II zum Vereins-Wagenübereinkommen. **13**, 418.
— — von Vereins-Kilometerzeigern und von Nachträgen zu solchen. **14**, 434. **18**, 494. **28**, 700.
— — von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen und von Nachträgen zu solchen. **14**, 434. **18**, 494. **29**, 718.
Deutscher Eisenbahn-Personen-, Thier- und Gütertarif. Theil I. Einführung eines neuen Tarifes und verschiedener Tarifnachträge. **26**, 663.
— Erhöhungen, die durch den neuen Gütertarif eintreten. **34**, 829.
Grossherzoglich Badische Staatshahnen. Errichtung von Güternebenstellen in Neckarau und Rheinau. **7**, 253.
Kgl. Bayerische Staatsbahnen. Heft C, Abschnitt I B. Tarifirung von Simmons-Patentplatten. **7**, 256.
— Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände. **8**, 323. **30**, 739.
— Frachtermässigungen für Sendungen der bayerischen Spiegel- und Tafelglasindustrie. **8**, 323.
— Uebernahme des Betriebes der Localbahn Lam-Kötzing. **10**, 359.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Bahnstation Kershach. **14**, 431.
— Güterverkehr mit Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München. Einführung eines neuen Tarifes. **28**, 702.
— Heft C, Abschnitt I B. Tarifänderungen, Frachterhöhungen betreffend. **30**, 739.
— Frachtbegünstigung für die Geflügelausstellung in Themar. **30**, 739.
— Giltigkeitsausdehnung der Bestimmungen über die Behandlung von Einlagerungsgütern unter Auflassung von Abfertigungsgebühren. **30**, 739.
— Directer Güterverkehr mit anderen deutschen Bahnen. Erweiterung des Rohstoffansnahmetarifes. **30**, 739.
— Directer Viehverkehr mit Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München. Einführung des Nachtrages I. **30**, 739.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Erlenhach. **37**, 895.
Localbahn-Actiengesellschaft München. Ausgabe des Tarif-Nachtrages VIII. **28**, 702.
Deutsche Bahnen. Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate October. **2**, 45; im Monate November. **12**, 399; im Monate December. **29**, 715.
— Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn. Abänderung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 2. **6**, 212.
— Aufnahme des Artikels „Kalisalze etc. in den Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. **10**, 371.
— Tarifirung von Holzbriquetts etc. im Waarenverzeichniss 2. (Rohstofftarif.) **14**, 436.
— Eröffnung von Bahnstrecken im Monate November. **15**, 449; im Monate December. **30**, 733.
Directer Güterverkehr unter deutschen Bahnen. Tarifirung von Holzkohlen und Holzkohlenbriquetts. **28**, 702.
— Einführung ermässigter Frachtsätze für frische Blumen. **29**, 719.
Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Riedseiz. **7**, 252.
— Eröffnung der Station Strassburg Rheinhafen. **29**, 715.

Hessische Bahnen. Main-Neckarbahn. Erweiterung der Befugnisse der Güternebenstelle Frankfurt a. M. **10**, 359.
Oldenburgische Staatsbahnen. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Oldenbrock. **24**, 627.
Kgl. Preussische Staatsbahnen. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Oberröblingen am Helme. **1**, 5.
— Eröffnung der Güterladestelle Grube Vatcrland für den Personen- und Gepäcksverkehr. **3**, 69.
— Aenderung des Stationsnamens Köppelsdorf. **3**, 69.
— Eröffnung der Theilstrecken Neustadt—Wallstawe und Wallstawe—Dülseberg der Salzwedeler Kleinbahn für den Gesammtverkehr. **4**, 124.
— Eröffnung der Strecke Marienburg Westpr.—Schönau und Marienburg Westpr.—Lindenau der westpreussischen Kleinbahnen. **4**, 124.
— — der Kleinbahn Kamenz-Reichenstein für den Gesammtverkehr. **4**, 124.
— — der Strecke Altfelde—Stalle der westprenssischen Kleinbahnen für den Gesammtverkehr. **4**, 124.
— — der Kleinbahn Hoffstädt-Virchow für den Gasammtverkehr. **4**, 124
— — der Nebenbahn Stralsund-Triebsees für den Gesammtverkehr. **4**, 125. **7**, 252.
— — der Theilstrecke Vochem—Berzdorf der Köln-Bonner Kreisbahnen für den Gesammtverkehr. **4**, 125.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Schwarzburg. **5**, 167.
— Aenderung des Verzeichnisses im Gruppentarife II, etc. **6**, 212.
— Eröffnung der Kleinbahn von Beuel nach Grossenbusch. **7**, 252.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Schönwalde. **7**, 253.
— — der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Lüchtringen. **7**, 253.
— Gruppentarif II (Breslau, Kattowitz, Posen), Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr (Gruppe II/III) Schlesisch-Sächsischer Gütertarif. Einführung von Transitfrachtsätzen für Kleie und Leinkuchenschrot. **9**, 344
— Gütertarif der Gruppe V. Gütertarife für die Wechseltarife der Gruppe V mit den übrigen Preussischen und den Oldenburgischen Staatsbahnen, Militärbahn-Staatsbahntarif, Thüringisch-Hessisch-Sächsischer, Thüringisch-Hessisch-Bayerischer unb Niederdeutscher Gütertarif, Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif, Heft 3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Schwarzburg. **9**, 344.
— Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. Einführung des Tarifnachtrages V. **10**, 372.
— Umwandlung der Privatladestelle Zabitz in eine öffentliche Haltestelle. **10**, 359.
— Eröffnung des Haltepunktes Merten für den Personen- und Gepäcksverkehr. **10**, 359.
— Einstellung des Verkehres auf den staatlichen Wasserumschlagstellen in Pöpelwitz, Breslau, Oderhafen und Maltsch. **10**, 359.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Laer hinsichtlich des Thierverkehres. **10**, 359.
— Nähere Bezeichnung der Station Minsleben. **10**, 359.
— Gruppentarif II. Einführung ermässigter Sätze für Steine von Stephanshain. **10**, 372.
— Einstellung des Verkehres auf der Wasserumschlagstelle Cosel (Oderhafen) für Kohlen- und Krahngüter. **11**, 390.
— Schliessung des Personenhaltepunktes Weissenberg bei Neuss. **12**, 400.
— Eröffnung der Güterladestelle Adlig-Neudorf für den Wagenladungsgüterverkehr. **12**, 400.
— Eröffnung der Theilstrecke Brohl—Engeln der Brohlthalbahn. **14**, 431.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Vess. **17**, 474.
— Eröffnung der Verbindungsbahn von Kietz-Rummelsburg nach Kaulsdorf. **19**, 504.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse mehrerer Stationen. **20**, 533.
— Eröffnung der Haltestelle Alt-Altmannsdorf. **20**, 533.
— Gruppentarif II. Einführung abgekürzter Entfernungen. **20**, 536.
— Schliessung der Güternebenstelle in Orth auf der Insel Fehmarn. **24**, 626.
— Nähere Bezeichnung der Station Willenberg. **24**, 626.
— Einführung eines Nothstandstarifes für Futter- und Streumittel. **27**, 684.
— Einschränkung der Gepäcks-Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Marbach. **29**, 715.
Kgl. Preussische Staatsbahnen. Aenderung der Bezeichnung der Station Beuthen. **34**, 825.
— Eröffnung des Anschlusses an die Preussische Staatsbahn in Tragheimer-Palve der Samlandbahn Königsberg i. Pr.-Warnicken. **34**, 825.
— — mehrerer Stationen der Köln-Bonner Kreisbahnen. **34**, 825.
— Aenderung der Bezeichnung der Haltestelle Sulencin. **35**, 849.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Wrotzk. **37**, 895.
— Aenderung des Stationsnamens Buchwalde. **37**, 895.
— Eröffnung mehrerer Wasserumschlagstellen. **37**, 895.
— — der Schwebebahn von Elberfeld nach Barmen. **38**, 922.
— Eröffnung der Neubaustrecke Burg- und Nieder-Gmünden—Nieder-Ofleiden. **38**, 922.
— — des Umschlagsverkehres im Coseler Hafen. **38**, 922.
— — der Verbindungsbahn bei Kandrzin. **38**, 922.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Kazmierz. **38**, 922.
Preussisch-Hessische Bahnen. Eröffnung neuer Bahnstrecken. **4**, 124.
— Eröffnung der Nebenbahn Mörlenbach-Wahlen. **28**, 698.
Sächsische Staatsbahnen. Eröffnung viergeleisiger Bahnstrecken. **3**, 69.
— Eröffnung der Verbindungsstrecke von der Leipzig-Dresdener nach der Görlitz-Dresdener Linie und der Verbindungsstrecke zwischen dem Bahnhof Dresden-Neustadt nach dem Bahnhofe Dresden-Wettinerstrasse. **34**, 825. **37**, 895.
— Einführung des Nachtrags I zum deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil I, und eines Nachtrags II zum Personen- und Gepäckstarife der Sächsischen Staatsbahnen. **38**, 930.
Königlich Württembergische Staatsbahnen. Eröffnung der Eisenbahn Heilbronn Südbahnhof. **1**, 5.
— Eröffnung des Güterverkehres auf der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach. **4**, 125.
— — des Localzugshaltepunktes Löwenthal für den Personenverkehr. **12**, 400.
Französische Eisenbahnen. Eröffnung der Theilstrecke Cany-Fecamp der Linie Dieppe-Havre. **4**, 125.
— Eröffnung der Flügelbahn Etoile-Porte-Dauphine des Métropolitain. **27**, 678.
Italienische Bahnen. Eröffnung der elektrisch betriebenen Linie Bologna-Persiceto. **20**, 533. **25**, 644. **31**, 756.
Norwegische Eisenbahnen. Eröffnung der Staatsbahnstrecke Grefsen-Röikenvik. **24**, 627.
Russische Bahnen. Ausgabe eines neuen russischen Eisenbahn-Gütertarifes. **14**, 437.
— Eröffnung der Strecke Onon-Kutaiskij-Borsja. **29**, 716.
Schwedische Bahnen. Eröffnung der Schlussstrecke der Eisenbahn von Oerebro nach Krylbo. **3**, 69. **14**, 431.
— Eröffnung von Privatbahnstrecken im Jahre 1900. **34**, 825.
Schweizer Bahnen. Umrechnung der deutschen Mark- in die Frankenwährung. **12**, 403. **32**, 782.
Schweizerische Nordostbahn. Kündigung der Refactie für Sammelladungen Böhmen—Italien. **14**, 436.
— Einführung einer Ausnahmetaxe für Steine ab Wienachten nach Constanz etc. **32**, 782.

F. Dampfschiffahrt.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Getreide- und Mahlproducte- (Kleie-) Exportverkehre. **19**, 507.
— Refactie-Tabelle. **19**, 508.
— Einführung eines Specialtarifes für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus. **20**, 535.
— Einführung des Nachtrages IV zum Frachtentarif. **20**, 535.
— Eröffnung der Güterschiffahrt auf der Save. **27**, 679, 683.
— Einführung eines Tarifes für den Donau-Orientverkehr via Galatz. **27**, 683.
— — eines neuen Tarifes. **29**, 716.
— Eröffnung der Güteraufnahme auf sämmtlichen Schiffahrtsstrecken. **30**. 735, 738.
— — der Postschiffahrten zwischen Orsova-Galatz. **32**, 778.
Balaton (Plattensee)-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Einstellung des Verkehres während der Wintermonate. **1**, 4.
Budapester Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampschiffahrts-Gesellschaft. Theilweise Eröffnung der Schiffahrt. **34**, 826 **38**, 924.
Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. Einführung eines Tarifnachtrages V. **21**, 546.
— Eröffnung des Verkehres im Bereiche einzelner Relationen. **38**, 924.
— Wiedereröffnung des Verkehres im Bereiche der unteren Donau. **38**, 924.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichisch-ungarischen, bezw. bosnisch-hercegovinischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Buschtěhrader Eisenbahn. Einführung neuer directer Fahrpreise. **11**, 391.
— Einführung einer neuen Zugsverbindung zwischen Aussig und Karlsbad. **35**, 851.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Buschtěhrader Eisenbahn und Oesterr. Nordwestbahn. Einführung directer Fahrpreise. **36**. 879.
Böhmische Nordbahn. Oesterr. Nordwestbahn. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Einführung neuer Fahrkarten. **12**, 403.
Buschtěhrader Eisenbahn. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Einführung neuer directer Fahrpreise. **6**, 211.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Einführung neuer Fahrpreise. **11**, 391.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ungarische Staatsbahnen. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Einführung directer combinirter Fahrpreise von Stationen der Ungarischen Staatsbahnen nach Wien über Marchegg-Gänserndorf. **21**, 549.
Oesterreichische Staatsbahnen. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Böhmische Nordbahn. Buschtěhrader Eisenbahn. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Einführung neuer Personentarife. **33**, 811.
Oesterreichische Staatsbahnen. Buschtěhrader Eisenbahn. Directe Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden zwischen den Stationen Franzensbad und Soos. **5**, 169.
Oesterreichische Staatsbahnen. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Einführung neuer Fahrpreise. **28**, 702.
Oesterreichische Staatsbahnen. Südbahn-Gesellschaft. Einführung directer Fahrkarten. **10**, 369.
Oesterreichische Staatsbahnen. Eisenbahn Wien-Aspang. Schneebergbahn. Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr. **31**, 759.
Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr. Tarif-Heft III. Aenderung des Einführungstermines des neuen Tarifes. **1**, 7. **24**, 631.
— Tarif-Theil IV. Einführung neuer Fahrpreise. **6**, 211.
Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Ungar. Staatsbahnen. Localbahn Sopron-Pozsony. Einführung directer Fahrkarten für einfache Fahrten zwischen Wien und Nezsider. **29**, 719.
Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Ungarische Staatsbahnen. Localbahn Szt. Görinez-Nasic. Slavonische Drauthal-Localbahn. Einführung neuer Fahrpreise zwischen Wien und Belisce, bezw. Dolnji-Mikoljac. **34**, 827.
Südbahn-Gesellschaft. Leobeu-Vordernberger Eisenbahn. Einführung des Nachtrags II zum Personentarife, Theil II. **36**, 879.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

Böhmisch-Tiroler Verband. Einführung eines neuen Tarif-Theiles II. **2**, 47.
Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Ausgabe eines Berichtigungs-, resp. Ergänzungsblattes. **7**, 255.
— Berichtigung von Frachtsätzen. **31**, 759.
Güterverkehr mit Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Frachtberechnung für Torf. **30**, 737.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Oesterreichische Staatsbahnen. Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Einführung neuer Tarife für die Beförderung von Frachtgütern zwischen den Bahnhöfen in Olmütz und Brünn. **32**, 781.
Künstlicher Verbandsverkehr. Einführung von Kartirungssätzen. **5**, 169. **6**, 211. **7**, 255. **28**, 701; 702.
— Ausgabe eines Berichtigungsblattes zu den Kartirungssätzen nach und von Hohenstadt etc. **11**, 392.
Nord-Südösterreichischer Verband. Berichtigung einer Kundmachung über eine Druckfehlerberichtigung. **3**, 71.
— Druckfehlerberichtigung eines Frachtsatzes. **8**, 323. **29**, 719.
Nordwestböhmischer Verband. Druckfehlerberichtigung im Nachtrag IV zum Tarif-Theile II, Heft 3. **1**, 7.
Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. Korneuburg. Aufhebung von Frachtsätzen. **31**, 759.
Oesterreichischer Verband. Einführung der directen Abfertigung von Eil- und Frachtgütern mit einigen Stationen der Wiener Stadtbahn. **23**, 613.
— Berichtigung des Anhanges zu den Tarif-Theilen II. **23**, 613.
Oesterreichisch-Adriatischer Verband. Aenderung der Frachtermässigung für Baumwollwaaren. **34**, 829.
Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Zulassung der Reexpedition in Melnik. Reexpeditionsbestimmungen. **11**, 392.
— Druckfehlerberichtigung im Nachtrage I zum Tarif-Theil II, Heft 1. **11**. 392.
— — im Anhange zum Tarif-Theile II, Heft 3, betreffend Eintragung von Stationen. **13**, 419.
— Frachterhöhung im Verkekre mit der Biharer Localbahn. **14**, 435.
— Berichtigung von Frachtsätzen im Tarif-Theile II, Heft 3. **14**, 436.
— Directe Eil- und Frachtgüter-Abfertigung zwischen den Stationen Gersthof und Michelbeuern und Ungarn. **28**, 701.
Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Westungarisch-Oesterreichischer Verband. Südwestösterreichisch-Ungarischer Verband. Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Verband. Ermässigung der Reexpeditionsbegünstigung für die in Pozsonyer Lagerhäusern eingelagerten Sendungen. **21**, 550.
Ost-Nordwestösterreichischer Verband. Einführung des Tarif-Nachtrages I zum Hefte 6. **33**, 809.
Südwestösterreichisch-Ungarischer Verband. Einbeziehung der Station Wels-Localbahn in den Tarif-Theil II, Heft 1. **2**, 47.
— Druckfehlerberichtigungen im Anhange zu den Tarif-Theilen II, Heft 1 und 2. **4**, 128. **9**, 343.
— Abänderung von Frachtsätzen im Tarif-Theile II, Heft 1 und 2. **9**, 343.
Westungarisch-Niederösterreichischer Verband. Druckfehler-Berichtigung im Tarif-Theil II, Heft 1. **15**, 453.
Westungarisch-Oesterreichischer Verband. Druckfehler-Berichtigung im Tarif-Theile II, Heft 3. **20**, 535. **21**, 550.
— Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Theile IV, Heft 1. **34**, 828.
— Berichtigung eines Druckfehlers im Tarif-Theile II, Heft 4. **36**, 879.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, Böhmischen Commercialbahnen, Buschtěhrader Bahn, Oesterreichische Staatsbahnen und Localbahn Swoleňowes-Smečna. Aufhebung von Frachtsätzen nach Aussig-Landungsplatz. **7**, 255.
Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Bahn. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Einführung eines neuen Tarifes. **5**, 170.
Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina. Einführung von Frachtsätzen. **9**, 343.
Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Erhöhung von Frachtsätzen für Petroleum im Tarif-Theile II, Heft 4, im Verkehre nach Csány. **30**, 737.
Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verband. Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Petroleum. **24**, 631.
Oesterreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für raffinirtes Petroleum etc. von Pardubitz nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie für leere Petroleumfässer. **18**, 495.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

Bayerisch-Tiroler Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung neuer directer Fahrkarten und Gepäckstaxen. **33**, 809.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Italienisch-Französischer Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung neuer directer Gepäckssätze über Kufstein-Heidelberg. **37**, 907.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personenverkehr über Kufstein und den Brenner. Einführung geänderter Fahrpreise und Gepäckstaxen zwischen Triest etc. und deutschen Stationen über Laibach etc. **24**, 630.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf. Einführung directer Fahrkarten in einzelnen Relationen. **35**, 852.
Directer Personenverkehr mit Nordseebädern. Einführung eines neuen Tarifes. **35**, 852.
Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg. Einführung eines neuen Tarifes. **33**, 810. **37**, 906.
— Aenderung und Neueinführung von besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement. **37**, 906.
Nordwestdeutsch-Niederländisch-Oesterreichischer Personenverkehr. Einführung neuer Fahrkarten. **35**, 852.
Oesterreichisch-Rumänischer Personenverkehr. Druckfehlerberichtigung bezüglich einiger Fahrpreise. **1**, 7.

Oesterreichisch-Rumänischer Personenverkehr über Itzkany. Einführung eines Tarifnachtrags I. **33**, 810.
Oesterreichisch - Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen. **22**, 577.
Oesterreichisch-Ungarisch - Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung neuer directer Fahrkarten. **7**, 256.
Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Predeal und Verciorova. Einführung von Tour- und Retourbillets zwischen Wien, Constantinopel Hafen über Verciorova und Predeal-Constanza. **21**, 549.
Preussisch-Sächsisch-Böhmischer Personenverkehr über Reichenberg und Seidenberg. Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Tarife. **37**, 906.
Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr. Einführung neuer Fahrkarten. **35**, 852.
Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg. Aenderung der Bestimmungen über die Abfertigung von Musterkoffern. **8**, 323.
— Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Tarife. **37**, 906.
Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänisch - Serbisch-Bulgarisch - Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung eines neuen Tarifes. **23**, 613.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

Adriatisch-Norddeutscher Verband. Einbeziehung der Station Stahlhammer in den Anhang C des Gütertarifes, Theil II. **22**, 578.
Adriatisch - Sächsischer Verband. Einbeziehung der Station Plagwitz-Lindenau in den Ausnahmetarif 2 des Gütertarif-Theiles II. **22**, 577.
Bayerisch-Hessischer Gütertarif. Ausdehnung der Anwendung des Ausnahmetarifes Nr. 10 für Thon. **21**, 551.
Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Einbeziehung der Station Steinheim. **2**, 47.
— Einführung eines Ausnahmetarifes 26 für Aluminium. **29**, 719.
— Ermittlung der Tarifentfernungen im Verkehre mit der Station Gaimersheim. **36**, 881.
Bayerisch-Sächsischer, Berlin-Stettin-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer, Sächsisch-Südwestdeutscher- und Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. Aenderung im Waarenverzeichnisse des Rohstofftarifes. **9**, 344.
Berlin-Stettin-Nordwestdeutscher Güterverkehr. Einführung des Tarifnachtrages I. **9**, 344.
Berlin - Stettin - Sächsischer Güterverkehr. Einbeziehung der Station Brandis. **21**, 551.
Berlin-Stettin-Sächsischer und Norddeutsch-Sächsischer Verkehr. Ausnahmetarifirung für Baumwollabfälle. **20**, 536.
Berlin - Stettin - Schlesischer Güterverkehr. Einbeziehung der Station Berlin in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze. **10**, 372.
Binnengüterverkehr der Sächsischen Staatsbahnen, Bayerisch-Sächsischer, Berlin-Stettin-Sächsischer, Magdeburg - Halle-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Rheinisch-Frankfurt-Sächsischer und Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Erweiterung des Rohstoff-Ausnahmetarifes. **34**, 830.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich, Giltigkeitsverlängerung des Ausnahmetarifes Nr. 49 B. **2**, 47. **6**, 211.
— Einführung des neuen Seehafen-Ausnahmetarifes, Theil II, Heft 2. **31**, 759.
Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich. Einführung des Tarifnachtrages III. **8**, 321.
— Einbeziehung von Reichenberg-Aussig-Teplitzer Bahn. **38**, 930.
Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn. Erweiterung der Reexpeditionsbefugnisse der Lagerhäuser in Györ. **37**, 905.
Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich. Einführung eines neuen Tarifes. **33**, 809.
Frankfurt a. M. etc.-Bayerischer Gütertarif. Verkehr der Rhein- und Main-Hafenstationen mit Bayern. Einbeziehung der Station Marktleuthen in den Ausnahmetarif 3 a für Steine. **20**, 536.
Frankfurt-Hessisch - Südwestdeutscher Verband. Erweiterung des Rohstoff-Ausnahmetarifes. **34**, 830.
Magdeburg-Halle-Bayerischer Güterverkehr. Einführung des Nachtrages 9 zum Tariftheile II. **22**, 578. **26**, 664.
Magdeburg - Halle - Sächsischer Verband. Einführung des Tarifnachtrages XIII. **6**, 211. **10**, 371.
Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Einführung des Tarifnachtrages II zum Heft 2. **8**, 323.
— Einführung des Tarifnachtrages III zum Heft 3. **32**, 782.
Norddeutsch-Bayerischer Seehafenverkehr. Ausgabe eines neuen Seehafen-Ausnahmetarifes. **21**, 550. **28**, 702.
— Berichtigung in der Neuausgabe des Tarifes. **35**, 853.
Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif. Einführung neuer Ausnahmefrachtsätze. **20**, 536.
Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher, Norddeutsch - Bayerischer, Ostdeutsch-Nordwestdeutscher, Nordwestdeutsch-Mitteldeutscher, Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner, Oldenburg-Mitteldeutscher und Altonaer und Berlin-Stettin-Schlesischer Verkehr. Frachtberechnung für Baumwollabfälle. **20**, 536.
Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Gütertarif. Einbeziehung des Seehafen-Ausnahmetarif für Bier. **22**, 578. **30**, 738.
Nordostdeutsch-Sächsischer Gütertarif. Aenderung des Waarenverzeichnisses im Ausnahmetarif II (Rohstofftarif). **12**, 403. **20**, 536.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verband. Aufhebung des im Tarif-Theile II, Heft 2 enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 73 für die Beförderung von Holzspänen. **10**, 369.
— Aufhebung des Tarif-Theiles IV, Heft 2 und Einführung eines neuen Tarifes. **10**, 370.
— Einführung eines neuen Tarifes, Theil III, Heft 4 und des Nachtrages I zum Theil II, Heft D. **30**, 737.
— — des Nachtrages I, zum Tarif-Theil II, Heft 2. **32**, 781.
— Aufhebung des Tarif-Theiles V, Heft 1. **34**, 827.
— Einführung des Nachtrages VII zum Tarif-Theile II, Heft 1. **34**, 828.
— — Nachtrag I zum Tarif-Theile III, Heft 2. **35**, 852.
— Ergänzung des Tarif-Theiles II, Heft B. (Gemeinschaftliches Heft.) **37**, 906.
Ostdeutscher Güterverkehr. Aenderung einer Tarifentfernung. **9**, 344.
— (I/II) Einbeziehung der Station Inowrazlaw. **21**, 550.
Ost - Mittel - Südwestdeutscher Güterverkehr. Einführung der Tarifnachträge VI und VII. **10**, 371.
— Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Dynamobleche. **35**, 853.
Ostdeutsch - Oesterreichischer Verband. Tarif-Theil II, Heft 3. Einbeziehung der Station Maria Rast S.B. in den Ausnahmetarif für Schlacken. **31**, 759.
Ostdeutsch - Ungarischer Verband. Tarif-Theil II. Heft 1. Anderweitige Frachtberechnung von Kartoffelsendungen von Nagy-Szent Miklos. **3**, 72.
— Frachtberechnung für Futter und Streumittel. **37**, 905.
Ostdeutsch - Westdeutscher und Berlin - Stettin - Westdeutscher Güterverkehr. Einführung neuer Tarifnachträge. **27**, 684.
Rheinisch-Nassau-Bayerischer Gütertarif. Anwendung des Ausnahmetarifes 10 auf Sand und Kaolin. **21**, 551.
Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. Einführung des Tarifnachtrages VII. **6**, 212; des Nachtrages VIII. **26**, 664.
Rheinisch - Westphälisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Tarif-Theil II, Heft 2. Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes 11 für Wolle, animalische. **22**, 577.
— Tarif-Theil II. Heft 4. Einführung ermässigter Frachtsätze für getrocknete Pflaumen. **27**, 683.
Rheinisch - Westphälisch - Südwestdeutscher Verband. Tarifänderungen **10**, 371.
— Erweiterung des Rohstoff-Ausnahmetarifes. **24**, 631.
Sächsisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Tarif-Theil II, Heft 3. Giltigkeitsverlängerung der Frachtsätze für Schafwollgarne. **4**. 127.
— Einführung des Nachtrages I zum Tarifheft 3. **5**, 169.
— Berichtigung des Nachtrages I zum Tarif-Theile II, Heft 3. **16**, 463.
Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Einbeziehung der Station Ottersweiler. **21**, 550.
— Einbeziehung der Station Diedenhofen—Beauregard. **27**, 684.
Schlesisch-Sächsischer Verband. Erweiterung des Rohstoff-Ausnahmetarifes. **23**, 613.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Tarif-Theil II, Heft 1—3 und Tarif-Theil II, Heft 4—6. Erhöhung der Frachtsätze für Gänseleber. **6**, 211.
— Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Theile III, Heft 2. **8**, 319.
— — des Nachtrages V zum Tarif-Theile III, Heft 3. **8**, 321.
— — des Nachtrages II zum Tarif-Theile III, Heft 1. **8**, 321.
— — des Nachtrages III zum Tarif-Theile II, Heft 10. **8**, 323.
— — des Nachtrages I zum Tarif-Theile V, Heft 2. **10**, 370.
— — des Nachtrages III zum Tarif-Theile IV, Heft 1. **10**, 370.
— Ausnahmetarif III, Heft 3. Verlängerung der Giltigkeit von Frachtsätzen. **14**, 435.
— Tarif-Theil II, Heft C. Einbeziehung der Station Sesenheim. **18**, 495.
— Berichtigung von Frachtsätzen im Tarif-Theile II, Heft 1. **19**, 567. **23**, 613.
— Tarif-Theil II, Heft C. Einführung eines Nachtrages VI. **32**, 781.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Declassification von Häuten. **4**, 128.
— Abänderung einer Anmerkung im Tarif-Theile I, **30**, 737.
Südwestdeutscher Verband. Einbeziehung neuer Stationen. **9**, 344.
— Einführung neuer Frachtsätze für Friedrichsfeld. **14**, 436.
— Frachtermässigung für Gypssteine. **24**, 631.
— Aenderung der Fassung des Rohstofftarifes. **26**, 664.
Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Verband. Erweiterung des Rohstoff-Ausnahmetarifes. **35**, 853.
Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband. Erweiterung des Ausnahmetarifes II. **20**, 536.
— Aufhebung eines Frachtzuschlages. **21**, 551.
Tirol-Vorarlberg-Württenbergischer, bezw. Südwestdeutscher Güterverkehr. Einführung des Nachtrages III zum Tarif-Theile II, Heft 2. **10**, 370.
Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Ausgabe des Nachtrages III. **30**, 739.
Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Distanzenänderungen für Mainz und Worms. **7**, 256.
Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Verlängerung der Giltigkeit von ermässigten Frachtsätzen. **1**, 7.
Württembergisch-Bayerischer Gütertarif. Theil II. Einführung des Ausnahmetarifes 15 für Abfälle von Baumwolle etc. **28**, 702.
Württembergisch-Südwestdeutscher Verband. Heft 4. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. Aufhebung der Frachtsätze für Steinsalz. **20**, 536.

b) Mit Belgien, Dänemark, England, Frankreich, Holland und Schweden.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden. Tarif-Theil I, Abth. B. Abänderung der Tarifirung für Seifensiederfluss etc. **33**, 810.
Belgisch-Bayerischer Güterverkehr. Ausserkraftsetzung bestehender und Einführung neuer Tarife. **37**, 907.
Belgisch-Deutsche Verbände. Einführung des Nachtrages IV zum Tarif-Theil I, Abth. B. **8**, 321. **9**, 344.
Güterverkehr Bukowina—Galizien—Frankreich. Giltigkeitsverlängerung des Tarifes. **1**, 7. **5**, 169.
Deutsch-Belgischer Gütertarif. Theil II, Heft 1. Erweiterung und Aenderung des Ausnahmetarifes 12. **22**, 578.
— Einbeziehung der Station Wychmael-Beverloo. **24**, 631.
Deutsch-Dänischer Verband. Tarifergänzungen, betreffend Aufnahme von Stationen. **23**, 614.
— Einbeziehung neuer Stationen. **26**, 664.
Deutsch-Englischer Güterverkehr. Aufhebung des Ausnahmetarifes für Textilwaaren in Stückgutsendungen. **27**, 684.
Deutsch-Französischer Verband. Verkehr mit und über Elsass-Lothringen. Einführung eines neuen Tarif-Theiles II A. **20**, 536. **23**, 614.
Deutsch-Niederländischer Verband. Einführung des Nachtrages 7 zum Tarifheft 3. **4**, 127. **9**, 344.
— Einführung des Nachtrages 7 zum Tarifheft 1 und des Nachtrages 8 zum Tarifheft 2. **9**, 344.
Englisch-Bayerischer Güterverkehr. Ausserkraftsetzung des alten und Einführung eines neuen Tarifes. **38**, 927.
Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. Einführung der Nachträge Nr. 2 zu den Tarifheften II, III und IV. **27**, 684.
Französisch-Deutscher Güterverkehr (über Belgien). Tarifänderungen. **20**, 536.
— Herabsetzung der Auf-, beziehungsweise Abladegebühr. **30**, 739.
Niederländisch-Bayerischer Verband. Einführung des Tarifnachtrages XXI. **38**, 927.
Niederländisch-Deutsche Verbände. Beförderung von Patronen aus dem Sicherheitssprengstoffe Westfalit. **20**, 535. **21**, 551.
Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verband. Tarif-Theil I, Abtheilung A. Ergänzung des Verzeichnisses der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen. **5**, 169.
— Verkehr mit der Franz. Nordbahn via Belgien. Einführung eines neuen Tarifes. **5**, 169.
— Aufhebung von Frachtsätzen. **31**, 761.
Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verband. Güterverkehr Bukowina—Galizien—Frankreich. Ausnahmetarif für die Beförderung verschiedener Artikel zwischen Stationen der österreichischen Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Eger trans. etc. Einführung neuer Frachtsätze für Felle und Häutetransporte. **4**, 127.
Rheinisch-Westphälisch-Belgischer und Deutsch-Belgischer Verkehr. Einbeziehung der Station Bruges (Bassins) trans. **23**, 614.
Sächsisch-Prenssisch-Südfranzösischer Güterverkehr. Ausnahmetarifirung für Rauhkarden. **21**, 551.

c) Mit der Schweiz und Italien.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, Heft 1. Erweiterung des Ausnahmetarifes für Düngemittel. **34**, 829.
Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, Heft 3. (Verkehr mit S.C.B. und weiter). Ausgabe des Nachtrages III. **30**, 739.
Bayerisch-Schweizerischer Verkehr; Gütertarif für Genf trans. und Verrières trans. Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Brauerpech. **8**, 323.
Uebernahmetarif für den Güterverkehr Bayern-Schweizerische Centralbahn. Tarifänderung, betreffend Düngemittel. **8**, 328.
Uebernahmetarif für den Güterverkehr Bayern-Schweizerische Nordostbahn. Tarifänderung, betreffend Düngemittel. **8**, 323.
Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Einführung von Tarifnachträgen und eines Ergänzungs- und Berichtigungsblattes zu den Verbandstarifen. **11**, 392.
— Einbeziehung der Station Oels in den Ausnahmetarif 1 für metallurgische Producte nach Italien. **33**, 811.
Deutsch-Schweizerische Verbände. Ausgabe des Tarifnachtrages II. **28**, 702.
Norddeutsch-Schweizerischer Verband. Ausgabe des Nachtrages I zum Tarif-Theil II, Heft 9. **21**, 550. **26**, 663. **28**, 702.
— Ergänzung des Tarif-Theiles II, Heft 3, Abth. II. **31**, 761.
— Tarif-Theil II, Heft 5, Abth. II. Einführung von Frachtsätzen für Elektrodenkohle **34**, 830.
Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr. Giltigkeitsverlängerung des im Tarif-Theile II, Heft 2 enthaltenen Specialtarifes für Wein etc. **18**, 194.
— Berichtigung des Verzeichnisses der Verbands- und Nichtverbandsstationen. **31**, 759.
Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband. Ausgabe von Tarifnachträgen. **19**, 507.
— Einführung von Tarifen etc. **30**, 738.
— Aufhebung von Tarifen. **34**, 828.
Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr, bezw. Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Aufhebung von Tarifen. **34**, 828.
Schweizerischer Verband. Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassificationen. **7**, 256.
— Ergänzung des Schweizerischen Ausnahmetarifes Nr. 10 für Flüssigkeiten in Reservoirwagen. **7**, 256.
Schweizerisch-Italienischer Güterverkehr. Ausgabe des Nachtrages I zum Tarif-Theile II, Abth. B. **14**, 436.
— Theil II, Abth. A., Heft 1. Aufnahme von Taxen für Sumach. **34**, 829.
Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Einführung des Nachtrages XI, bezw. IV zu den Tarifheften I A. und I B. **21**, 550.
— Erweiterung der Anwendung der Frachtsätze für Bretten, Mengen etc. **26**, 664,
Gütertarif Waldshut-Mittel- und Westschweiz. Kündigung der Taxen zwischen Waldshut und Entlebuch etc. **32**, 782.
Gütertarif Waldshut-Ostschweiz. Taxänderungen. **35**, 853.

d) Mit Russland, Rumänien und den Balkanländern.

Directer Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits. Erhöhung von Frachtsätzen der Balkanbahnen. **3**, 69.
— Einführung eines Tarifnachtrages I. **22**, 577.
Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien-Donaunferbahn. Einführung eines Tarifnachtrages III. **37**, 905.
Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Einführung von Tarifnachträgen. **23**, 613.
— Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen im Tarif, Theil II, Heft 1. **34**, 827.
— Druckfehlerberichtigung im Tarifnachtrage III. **38**, 927.
Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Verband. Aufhebung der Ausnahmetarife für Cement und Umzugsgut. **25**, 647.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Einführung neuer Tarife. **13**, 419. **34**, 828.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Verband. Gütertarif-Theil III. Einbeziehung der Station Balbinowo in den Tarif. **5**, 170.
Rumänisch-Deutscher Verband. Verkehr mit Norddeutschland. Tarif-Theil II, Heft 1. Einführung des Tarifnachtrages II. **22**, 577. **26**, 663.
— Berichtigung von Frachtsätzen. **37**, 907.
Rumänisch-Deutscher Verband. Verkehr mit Süddeutschland. Aufhebung des Ausnahmetarifes für Cement. **32**, 781.
Güterverkehr zwischen Rumänien und Italien. Einführung reglementarischer Bestimmungen. **24**, 631.

Tarif-Theil I, Abth. B. für den Güterverkehr zwischen Rumänien, Oesterreich-Ungarn und Deutschland. Abänderung der Güterclassification. **30**, 737.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

a) Für Eier.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Aufhebung des Ausnahmetarifes für Eier im Tarif-Theil II, Heft 1. **34**, 827.

b) Für Eisen und Stahl etc.

Berlin-Stettin-Hessischer Verkehr. Ergänzungen, beziehungsweise Aenderungen im Seehafen-Ausnahmetarife für Eisen und Stahl. **20**, 536.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Einführung eines Ausnahmetarifes für Eisen etc. nach Ostasien. **26**, 644.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr. Berichtigung von Frachtsätzen im Ausnahmetarife für Eisen und Stahl etc. **25**, 647.

— Einführung von Frachtsätzen für Eisen etc. des Ausnahmetarifes Nr. 11 A/a ab Hohenberg nach Peri trans. und Pontebba trans. **36**, 880.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Güterverkehr. Einbeziehung der Station Constanz in den Schiffsbaueisen-Ausnahmetarif. **22**, 578.

c) Für Flachs und Hanf.

Russischer Flachs-, Hanf- etc. Verkehr. Aufhebung von Tarifen. **9**, 344.

d) Für Getreide etc.

Ausnahmetarif für die Ausfuhr von Getreide u. s. w. aus bayerischen Lagerhäusern über Lindau. Aenderungen. **9**, 344.

Deutsch-Russischer Güterverkehr. Ausnahmetarif 7 a für Getreide etc. Einführung neuer Frachtsätze. **21**, 550.

— Tarifänderungen. **27**, 684.

Rumänisch-Süddeutscher Verband. Tarif-Theil II, Heft 2. Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg. Tarif-Theil II. Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Getreide. **33**, 809.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Aufhebung des Tarif-Theiles II, Heft 2 (Getreide etc.) **34**, 827.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Ergänzung der Reexpeditionsbestimmungen für Getreide u. s. w. **4**, 128.

e) Für Holz.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr über Elsass-Lothringen). Ausgabe des Nachtrages V zum Holz- etc. Ausnahmetarif. **9**, 344.

— Ausgabe des Nachtrages VI zum Holz-Ausnahmetarif. **20**, 536.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Abänderung der Anwendungsbestimmungen der Frachtsätze für Grubenhölzer. **27**, 683.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr. Einführung neuer Frachtsätze für Holz des Ausnahmetarifes 13b, Pergine-Peri transit. **35**, 853. **38**, 930.

— Aufnahme der Stationen Cilli und Windisch-Feistritz in den Ausnahmetarif 13 für Holz. **37**, 905.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Erhöhung des Artikeltarifes für Holz von Hliboka nach Nowosielitza Reichsgrenze transit. **10**, 370.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Güterverkehr. Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Holz. **27**, 684.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr. Einbeziehung mehrerer Stationen in den Tarif. **8**, 321.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung neuer Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 für Holz. **17**, 479.

f) Für Kohle und Kokes.

Berlin-Stettin-Oberschlesischer Kohlenverkehr. Einbeziehung neuer Stationen. **24**, 631.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr. Einführung des Tarifnachtrages I. **25**, 647.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Einführung eines Berichtigungsblattes zum Tarife. **24**, 631.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Berichtigung und Ergänzung des Tarifes. **1**, 7.

— Berichtigung eines Frachtsatzes, betreffend Ullersdorf—Görlitz. **10**, 370.

Böhmisch-Thüringischer Kohlenverkehr über Lichtenfels. Einführung eines neuen Tarifes. **17**, 479.

Elbeumschlags-Kohlenverkehr. Aufhebung eines Frachtsatzes nach Schönpriesen-Umschlag. **14**, 436.

Niederschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Steinkohlen etc. **21**, 550.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II, (Breslau, Kattowitz, Posen.) Einführung eines neuen Ausnahmetarifes. **2**, 47.

— Einbeziehung neuer Stationen. **23**, 614.

— Tarifänderungen. **24**, 631.

— Einbeziehung der Haltestelle Schönwalde. **26**, 664.

Oberschlesisch-Nordwestdeutsch-Mitteldeutsch-Hessischer Kohlenverkehr. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes. **6**, 212.

Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Einführung eines neuen Anhanges I. **6**, 212.

Ostdeutscher Güterverkehr. (Gruppe I/II). Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Braunkohlenbriquetts. **26**, 664.

Ostdeutsch-Oberschlesischer Kohlenverkehr. (Gruppe I/II). Einführung des Tarifnachtrages II. **26**, 664.

Rheinisch-Westphälisch-Mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlentarif, Saarkohlentarif (Nr. 17). Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Schwarzburg. **9**, 344.

Schlesisch-Sächsischer Verband. Verschiebung der Einführung eines neuen Kohlentarifes. **7**, 255.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Ausserkraftsetzung des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Kohlen etc. Theil V, Heft 3. **19**, 507. **33**, 810.

— Einführung eines neuen Kohlen-Ausnahmetarifes, Theil V, Heft 3, (Verkehr Böhmen—Süddeutschland). **33**, 810.

g) Für Petroleum etc.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf-Donaulände transit, Theil II. Frachtbegünstigung für raffinirtes Petroleum. **29**, 719.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Verband. Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes für Rohpetroleum. **19**, 507.

Rumänisch-Deutscher Verband. Verkehr mit Norddeutschland. Tarif-Theil II, Heft 1. Aufhebung des Ausnahmetarifes für Rohpetroleum. **18**, 495, **38**, 927.

Rumänisch-Deutscher Verband. Verkehr mit Süddeutschland. Güterverkehr Rumänien—Lindau—Vorarlberg. Ausserkraftsetzung des Ausnahmetarifes für Rohpetroleum. **12**, 403.

h) Für Thiere.

Bayerisch-Belgische Thiertarife. Ausserkraftsetzung bestehender und Einführung neuer Tarife. **37**, 907.

Französisch-Deutscher Eisenbahnverkehr (über Belgien). Aufhebung des Pferde-Ausnahmetarifes ab Myslowitz transit. **35**, 853.

Hessisch-Rheinisch-Nassau-Bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren. Tarifänderungen, betreffend Entfernungen und Sätze für Mainz C.B. **6**, 212.

— Einbeziehung der Station Nauheim. **20**, 536.

— — der Station Dettingen. **27**, 684.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Thierverkehr. Ausgabe des Nachtrages VII. **10**, 371.

Nordostdeutsch-Sächsischer Thiertarif. Einbeziehung der Station Schandau. **10**, 372.

— Einführung neuer Frachtsätze. **20**, 536.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung eines Tarifes für Pferdetransporte aus Ungarn. **10**, 370; Erhöhung eines Frachtsatzes. **19**, 507.

— Einführung des Nachtrages III zum Tarife für die eilgutmässige Beförderung von lebendem Geflügel aus Ungarn nach Süddeutschland. **33**, 810.

Thüring-Hessisch-Sächsischer Verband. Ausgabe des Nachtrages II zum Tarife für die Beförderung lebender Thiere. **14**, 436.

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr. Einführung des Tarifnachtrages. II. **38**, 930.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarif-Index für das II. Quartal 1901.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Anwendnng desselben auf die Eisenbahnen in: Belgien **46**, 1089; Dänemark **46**, 1089; Deutschland **46**, 1087; Frankreich **46**, 1089; Italien **46**, 1090, **52**, 1241; Luxemburg **46**, 1090; Niederlande **46**, 1091; Oesterreich-Ungarn **46**, 1085; Russland **46**, 1091, **55**, 1317; Schweiz **46**, 1091, **53**, 1261, **72**, 1725.

— Stationsverzeichniss **73**, 1752.

— Frachtermässigung für Ausstellungsobjecte anlässlich der Jagdhunde-Ausstellung in Karlsbad. **63**, 1531.

— — für Ausstellungsthiere anlässlich des Thierschauens in Niederösterreich. **63**, 1531.

— Frachtermässigung für Gegenstände der Kunstausstellung in Salzburg. **74**, 1768.

— — für Gegenstände der Automobil-Ausstellung in Wien. **74**, 1769.

— — für Gegenstände der Gas- und Wasserfachausstellung in Wien. **74**, 1769.

— — für Gegenstände der Keramischen kunstgewerblichen Ausstellung in Prag. **74**, 1769.

— Frachtermässigung für die in Budapest stattfindende Ausstellung von Gemälden etc. **68**, 1640.

Oesterreichisch-ungarische und bosnisch-hercegovinische Eisenbahn-Verwaltungen. Tarifmässige Begünstigungen für Musterkoffer von Handlungsreisenden. **46**, 1097.

B. Gemeinsame Bahnen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Schliessung der Haltestelle Poremba. Zoneneintheilung für die Relation Orlau—Oderberg. **56**, 1365.

Südbahn-Gesellschaft. Einführung des Nachtrages V zum Kilometerzeiger für die Linien der Südbahn-Gesellschaft und Ausgabe des Tarifnachtrages XI für den Transport von Eil- und Frachtgütern. **45**, 1076.

— Activirung des Rollfuhrdienstes in Bruck a. d. Mur. **46**, 1095. **49**, 1174.

— Eröffnung der Haltestelle Specht-Viechtgasse **48**, 1155. **51**, 1225. Auflassung der Haltestelle Viechtgasse **51**, 1225.

— — der Station Bruck a. d. M. Frachtenbahnhof und Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse der Station Bruck an der Mur. **48**, 1155. **51**, 1225.

— Eröffnung der Haltestelle Balaton-Keresztur-Fürdö. **49**, 1174. **51**, 1230.

— Einführung der Sommer-Fahrordnung. **49**, 1175.

— Aendernng des Namens der Station Sachsenburg. **53**, 1267.

— Activirung des Rollfuhrdienstes in Wr.-Neustadt. **59**, 1426. **61**, 1470.

— Ausgabe des II. Nachtrages zur Uebersicht der Personen-Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr. **65**, 1579.

— Vormerkgebühren für Schlafstellen Wien—Fiume (Abbazia—Mattuglie) und umgekehrt. **66**, 1597.

— Verkehrsstörung. **71**, 1709.

— Ausgabe des Nachtrages IV zum Kilometerzeiger. **73**, 1752.

C. Oesterreichische Bahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Abänderung des Stationsnamens Mnichowic-Strančic und des Namens der Personenhaltestelle Mnichowic-Stadt. **39** 951. **51**, 1229. **53**, 1266.

— Eröffnung der Verladestelle Pecerady als Haltestelle für den Personen- und beschränkten Güterverkehr bei Abänderung des Namens dieser Verladestelle. **39**, 951. **44**, 1051.

— Errichtung der Personenhaltestelle Rzemien. **39**, 951.

— Eröffnung der Haltestelle Heki für den Personen- und Gepäcksverkehr. **40**, 963.

— Erweiterung des Wirkungskreises des Stadtbureau und Beschränkung der Befugnisse des Auskunftsbureau in Wien. **41**, 980.

— Abänderung der Schreibweise der Station und der Personenhaltestelle St. Egydi am Neuwalde. **41**, 981.

— Einführung neuer Fahrpreise für Arbeiterkarten auf der Localbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn). **42**, 1019.

— — des Nachtrages I zu Heft 1 und des Nachtrages I zu Heft 2 des Localgütertarifes, Theil II. 1. März. **44**, 1059. **46**, 1097.

— Aufstellung der Refactierechnungen unter Benützung der hiefür vorgeschriebenen, bei den Stationscassen der k. k. österreichischen Staatsbahnen kostenfrei erhältlichen Drucksorten. **45**, 1075.

— Wiedereinführung der vollen Abfertigungsbefugnisse in der Station Unter-Wikow. **45**, 1075. **47**, 1107.

— Einführung von directen Frachtsätzen für mineralische Kohle von Chrzanów und Siersza wodna nach Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen. **47**, 1116.

— Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **48**, 1149. **49**, 1174. **50**, 1208. **53**, 1333. **69**, 1672. **71**, 1709.

— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Concordiahütte. **49**, 1177. **51**. 1225.

— Einführung eines neuen Tarifes auf der Wiener Stadtbahn und Wiener Verbindungsbahn. 15. Juni. **50**, 1209.

— — des Nachtrages X zum Personentarife für die westlichen Localbahnen. **51**. 1230.

— — des Nachtrages IX zum Personentarife für die Localbahnen in Galizien und der Bukowina. **51**, 1230.

— Wiedereinführung der 15- und 30tägigen Abonnements. **51**, 1230. **53**, 1266.

— Anwendung eines provisorischen Fahrplanes auf der Strecke Oesterr.-Nowosielitza—Russ.-Nowosielitza in der Zeit vom 1. bis inclusive 18. Mai 1901. **52**, 1253.

— Eröffnung der Linie Kimpolung—Valeputna für den Personenverkehr. **52**, 1254. **53**, 1261. **54**, 1304.

— Einführung je eines Nachtrages II zum Localgütertarif, Theil II, Heft 1 und 2 und eines Nachtrages I zu Heft 3. 1. Juni. **52**, 1255.

— Eröffnung der Personenhaltestelle Woźniki. **53**, 1266. **54**, 1316.

— Auflassung der Personenhaltestelle Widiczkaer Abzweigung. **53**, 1266. **54**, 1304.

— Einführung eines neuen Tarifes für den Rollfuhrdienst in Salzburg. 15. Juni. **54**, 1309.

— Eröffnung der Localbahn Chlumetz—Königstadtl. **54**, 1310.

— Auflassung der Station Roncogno und Eröffnung derselben als Personenhaltestelle. **56**, 1355.

— Abänderung des Rollgeldtarifes für die Güternebenstelle Velders. **57**, 1383.

K. k. österreicbische Staatsbahnen. Giltigkeitsverlängerung der Rückfahrkarten im Verkehre mit Stationen der Preussischen nnd Sächsischen Staatsbahnen. **57**, 1384.
— Einfübrnng directer Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Linie Steinabrückl—Gutenstein und Stationen und Haltestellen der Schneebergbahn. **57**, 1383.
— Einführung nener Bestimmungen für den Rollfnhrdienst in Wien. **58**, 1401. **60**, 1444.
— Eröffnung der Localbahn Freudenthal—Klein-Morau. **61**, 1476. **62**, 1504. **65**, 1565.
— — der Haltestelle Teschedilz. **62**, 1507. **64**, 1554.
— Einführung des II. Nachtrages zum Tarif-Theile II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck etc. im Localverkehr der k. k. österreichischen Staatsbahnen. **63**, 1530.
— Eröffnung der Personenhaltestelle Ostrowiec. **68**, 1639.
— Einführung des Nachtrages I zn den gemeinsamen Beilagen des Localgütertarifes Theil II, Heft 1, 2, 3 und des Tarifes Theil I nnd II (Schmalspurbahnen). **68**, 1640.
— Einführung eines Rollfuhrdienstes in der Station Przemysl. **69**, 1673. **71**, 1709.
— Einfübrung des Nacbtrages III zum Localgütertarife, Theil II, Heft 2. **69**, 1675.
— Massnahmen anlässlich der Verkehrsstörung zwiscben den Stationen Jaremčze nnd Tartarów. **69**, 1676.
— Eröffnung der Haltestelle Lenmühle. **70**, 1693.
— Staatsbahn-Direction Olmütz. Auflassung der Güternebenstelle in Engelsberg. **71**, 1709, 1711.
— Einführung des Nachtrages IV zum Generalgütertarif. **72**, 1735.
— — des Nachtrages V zum Generalgütertarif. **74**, 1768.
— Einführung eines Rollfuhrdienstes in Ibbsitz. **75**, 1784.
— Neuauflage der „Statistischen und tarifarischen Daten pro 1900“. **75**, 1785.
Achenseebahn. Neuauflage der Tarife. **49**, 1177.
— Wiedereröffnung des Betriebes. **49**, 1178. **51**, 1225.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Betriebseröffnnng der Carolinengrube bei Franz Josef-Stollen. **43**, 1038.
— Einfübrung von Arbeiter-Rückfahrkarten. **46**, 1095.
— Fracbtermässigung für Drainröhren. **54**, 1310.
— Ausgestaltung des Personenzugsverkehres. **62**, 1508.
— Einführnng des Nachtrages VII zum Localgütertarif Theil II. **75**, 1783.
Böhmische Nordbahn. Verzeichniss der Ladeflächen und Ladegewichte der gesellschaftlichen Güterwagen. **58**, 1403.
Bozen-Meraner Bahn. Einführung des Nacbtrages I zum Localtarif für die Beförderung von Personen etc. nnd znm Theil II. Besondere Bestimmungen und Gebührentarife für die Beförderung von Leichen etc. **71**, 1716.
— Eröffnung der Station Gargazon für den Gesammtverkehr. **75**, 1783.
Buschtěhrader Eisenbahn. Wiederaufnahme des Personen- und Gepäcksverkehres anf der Localbahn Welchau—Wickwitz—Giesshübl-Sanerbrnnn. **42**, 1016.
— Vergnügungsfahrten zwiscben Prag St.E.G. und Libotz. **42**, 1020.
— Auflage eines Verzeichnisses der Ladeflächen und Ladegewichte der Güterwagen. **72**, 1735.
Friedländer Bezirksbahnen. Localbahn Raspenau-Weissbach. Einführung eines Nachtrages II zum Tarif-Theil II. Erweiterung der vollen Abfertigungsbefugnisse in der Halte-Verladestelle Mildeneichen. **60**, 1450. **62**, 1504.
Gaisbergbahn. Wiedereröffnnng des Betriebes. **49**, 1178. **51**, 1225.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Verkebrsstörung und Bebebung. **40**, 963.
— Auflage von Ladeflächen- und Ladegewicbtsverzeichnissen der Güterwagen zum Verkaufe an das Publicum. **40**, 969
— Errichtung einer besonderen Verrechnungsstelle für Transito-, Eil- und Frachtgüter in der Station Oświęcim. **46**, 1093.
— Fahrplanänderung ab 1. Mai 1901. **48**, 1151.
— Einstellung des Verkehres des Expresszuges Petersburg—Wien—Nizza—Cannes und retour für die Saison 1900/1901. **49**, 1174.
— Einführung der Sommerfahrordnung mit 1. Mai. **51**, 1225.
— Personenverkehr zu den Pfingstfeiertagen. **58**, 1403.
— Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya. **62**, 1506.
— Sonder-Personenzüge anlässlich der Feiertage. **73**, 1752.
— Kohlenverkehr Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Localbahnen. Einführung des Tarifnachtrages II. 1. Mai. **44**, 1059.
Localbahn Auspitz. Abänderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes I im Tarife der Localbahn Auspitz. **50**, 1210.
Brünner Localbahn. Einführung des elektriscben Betriebes für den Personenverkehr auf den Localbahnen Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz, Mähr.-Ostrau—Ellgotb. **41**, 991. **44**, 1051.
Localbahn Cblnmetz-Königstadtl. Deren Eröffnung. **71**, 1701.
Localbahn Freudenthal—Klein-Morau. Deren Eröffnnng. **61**, 1476. **62**, 1504. **65**, 1565.
Localbahn Innsbruck-Igls. Mittelgebirgsbahn. Eröffnnng des Zugsverkehres für die heurige Sommersaison. **44**, 1051.
Localbahn Melnik-Mšeno. Ermässigung des Wagenstandgeldes auf der Schleppbahn vom Bahnhof Melnik zum Elbeumscblagplatze in Melnik. **63**, 1531.
Localbahn Neuhof-Weseritz. Eröffnung derselben. **65**, 1565.
Localbahn Raudnitz-Hospozin. Aenderung der Benennung der Haltestelle Wodochod. **64**, 1554.
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellscbaft. Anscblussfrachtsätze für Brettersendungen im Oesterreichisch-Ungarisch-französischen Eisenbahnverbande. **70**, 1693.
Ueberetscherbahn. (Localbahn Bozen-Kaltern). Ausgabe besonders ermässigter Rückfabrkarten an Sonn- und Feiertagen. **48**, 1155.
Welser Localbabnen. Eröffnung der Strecke Sattledt—Grünau der Welser Localbahnen. **61**, 1457.
Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt. Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielacb-Mank. Einreihung einiger Artikel unter die Güter der ermässigten Wagenladnngsclasse. **57**, 1384. **62**, 1507.
Oesterreichische Nordwestbahn. Kilometer- und Zonenzeiger für die Personenhaltestelle Lukowa-Mlikosrb. **45**, 1075.
— Aendernng des Stationsnamens Leschtina. **53**, 1273. **54**, 1303.
— Aenderung des Stationsnamens Starkenbach. **53**, 1273. **54**, 1303.
— Eröffnung der Haltestelle Lnkowa-Mlikosrb für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr. **63**, 1530. **65**, 1577.
— Eröffnung der Stationen Chrast und Chrudim für die Güter-Auf- und Abgabe nach und von den Stationen der Localbahn Chrudim-Holitz. 15. Juni. **66**, 1595.
Oesterreichische Nordwestbahn. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Auflassnng einer Bestimmung betreffs Abfertigung von Gütern. **71**, 1715.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Ausgabe eines Verzeichnisses der Ladeflächen und Ladegewichte der Güterwagen. **40**, 969.
— Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen. **41**, 992.
— Ausgabe des Nachtrages II zur Uebersicht der giltigen Tarife. **46**, 1096.
— Einführung eines Ausnabmetarifes für raffinirtes Petroleum etc. von der Station Kralup nach Stationen des Localverkehres. **58**, 1401.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Bilowitz und Aenderung des Stationsnamens derselben **72**, 1728.
— Einführung eines Ausnahmetarifes für Petroleum etc. von Kolin und für leere, gebrauchte Petrolenmfässer. **73**, 1752.
— Eröffnung der Station Řapotitz für den Gesammtverkebr. **73**, 1752.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn. Abändernng des Stationsnamens Maffersdorf. **57**, 1380.
— Aenderung der Bestimmungen über die Fahrpreisermässignngen für Arbeiter und Arbeiterinnen. **71**, 1715.
Schneebergbahn. Activirung des Rollfnhrdienstes in Wr. Neustadt. Schneebergbahn. **62**, 1507. **63**, 1553.
Zillertbalbahn. Einführung der Sonderbestimmungen und des Tarifes. **58**, 1403.
— Eröffnung der dritten Tbeilstrecke Kaltenbach—Stumm—Erlacb. 26. Mai. **68**, 1628.
— Zuschlagsfristen für den Güterübergang auf die Südbahn oder umgekehrt. **70**, 1692.

D. Ungarische Bahnen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **40**, 963. **63**, 1526.
— Wiedereröffnung des Dampftrajectes zwischen den Stationen Esztergom-Csavargözös und Esztergom. **43**, 1031.
— Eröffnung des Gesammtbetriebes anf der Linie Garam—Berzencze—Selmeczbánya. **13**, 1031.
— Herabsetzung von Zuschlagsgebühren im Verkehre mit der Station Budapest-Lipótvaros. **43**, 1031.
— Einführung der Sommerfahrordnung. **54**, 1304.
— Beförderungsbegünstigungen für Ausstellungsgüter. **57**, 1380.
— Reexpeditionsbegünstigungen für Eiersendnngen. **58**, 1394.
— Ungarisch-Italienischer Güterverkehr via Fiume-Ancona-Venedig. Einführung eines nenen Tarifes. **71**, 1709.

Kgl. ungarische Staatsbahnen. Einführung eines neuen Personen- und Reisegepäckstarifes im combinirten Eisenbahn- und Schiffsverkehre via Fiume. **71**, 1709.
— Eröffnung der Haltestelle Bashalom für den bedingten Gesammtverkehr. **71**, 1709.
— Begünstigungen für den Export von Lebensmitteln nach Deutschland. **71**, 1709.
— Einrichtung und Eröffnung der Station Nyerges-Ujfalu als Viehverladestation. **73**, 1747.
— Aenderung des Stationsnamens Iványi. **73**, 1747.

E. Auswärtige Bahnen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. **41**, 988. **45**, 1073. **53**, 1272.
— Ausgabe von Vereins-Kilometerzeigern und von Nachträgen zu solchen. **41**, 981. **57**, 1382.
— — von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen und von Nachträgen zu solchen. **41**, 988. **57**, 1382.
— — des Nachtrages I zum Uebereinkommen zum Vereins-Betriebs-Reglement. **41**, 989.
— Verlängerung der Giltigkeitsdauer der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte. **49**, 1175.
— Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken. **53**, 1272. **57**, 1382. **58**, 1399. **63**, 1529. **71**, 1712. **73**, 1750.
— Nachtrag II zum Vereins-Wagenübereinkommen. **71**, 1712.
— Nenanflage von Vereins-Kilometerzeigern und Nachträgen. **71**, 1712.
Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B. Tarifirung von gebrauchten Flösserei-Geräthschaften. **67**, 1618.
— Abtheilung A. Verladung von jungen (kleinen) Exemplaren der Gattung grosser wilder Thiere in besonderen Wagen. **68**, 1640.
Grossherzoglich Badische Staatsbahnen. Eröffnung der Nebeneisenbahn Möckmühl-Dörbach für den Personenverkehr. **41**, 981.
— Eröffnung der Station Karlsruhe-Hafen für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen. **53**, 1268. **57**, 1381.
— Aenderung des Namens der Station bei „Rheinfelden". **61**, 1472. **71**, 1716.
— Ausgabe von Kilometerheften für die III. Classe. **64**, 1555.
Badische Localbahn-Actiengesellschaft. Eröffnung der Nebenbahn Wiesloch-Staatsbahnhof—Meckesheim für den Gesammtverkehr. **61**, 1472.
Kgl. Bayerische Staatsbahnen. Aenderung mehrerer Stationsnamen. **43**, 1033.
— Heft C, Abschnitt II. Ergänzungen im Tarif-Kilometerzeiger. **43**, 1038.
— Frachtbegünstigung für die Zuchtbullenmärkte in Straubing, Grafenau und Waldkirchen. **46**, 1097.
— Heft C, Abschnitt II. Einbeziehung der Station Dillingen in den Ausnahmetarif 2. **46**, 1097.
— Heft B. Einführung einer Zusatzbestimmung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. **46**, 1097.
— Einführung des Nachtrages I zum Localgütertarif, Heft B. **46**, 1098.
— Heft C, Abschnitt I a. Einführung einer Zusatzbestimmung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. **46**, 1098.
— Einführung des Nachtrages I zum Localgütertarif, Heft C, Abschnitt I a. **46**, 1098.
— Heft C, Abschnitt II. Erlass einer Dienstvorschrift, betreffend Tarifberechnung für Stroh. **46**, 1098.
— Einführung des Nachtrages I zum Localgütertarif, Heft C, Abschnitt I B. **47**, 1116.
— Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände. **53**, 1274. **68**, 1641. **73**, 1753.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Verkehrsstelle Heimenkirch. **55**, 1333.
— Neuansgabe der Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern unter Auflassung von Abfertigungsgebühren. **61**, 1476.
— Localgütertarif, Heft D. Aenderung im Nachtrag VI. **61**, 1476.
— Heft C, Abschnitt II. Tarifirung von Steinkohle und Braunkohle. **61**, 1477.
— Ergänzung des Kilometerzeigers. **62**, 1508.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Ergolding. **64**, 1555.
— Heft B. Aenderung im Nachtrag I. Erweiterung des Kilometerzeigers. **64**, 1560.
— Directer Güterverkehr zwischen Stationen der Bayerischen Staatsbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München. Auflassung des Localbahn-Zuschlages für Holz. **71**, 1717.
— — neue Zusatzbestimmungen. **71**, 1718.
Kgl. Bayerische Staatsbahnen. Neuausgabe des Localtarifes, Heft C, Abschnitt II. Beförderung von Gütern. **73**, 1752.
— Einführung des Nachtrages I zum Localgütertarif, Heft C, Abschnitt II. **73**, 1753.
— Namensänderung der Station Rammelberg. **74**, 1764.
— Neuausgabe des Heftes D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen. **75**, 1786.
— Nachtrag XXIII zum Kilometerzeiger. **68**, 1641.
— Auflassung des Localbahn-Zuschlages für Holz im Verkehre mit Stationen der Localbahn Markt-Oberdorf—Lechbruck (im Heft D). **71**, 1717.
Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif. Aenderungen und Ergänzungen. **71**, 1717.
— Localbahn-Actiengesellschaft in München. Neuausgabe des Localtarifes. **43**, 1039. **68**, 1641.
Deutsche Bahnen. Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Jänner **49**, 1175; im Monate März **72**, 1729; im Monate April **73**, 1748. **75**, 1780.
— Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate Jänner **53**, 1267; im Monate Februar **54**, 1306; im Monate März **71**, 1711.
— Erweiterung des Ausnahmetarifes für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. **58**, 1404.
— Ausgabe des Nachtrages 2 zum Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel. **63**, 1532.
— Frachtermässigung für Käse. **64**, 1560.
— Ausgabe des Nachtrages 3 u. 4 zum Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel. **64**, 1560.
Directer Güterverkehr unter deutschen Bahnen. Einbeziehung der Station Oberkotzau in den Ausnahmetarif für Abfälle von Baumwolle etc. **63**, 1532.
Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Eröffnung des Haltepunktes Woippy. **52**, 1249.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Blotzheim. **70**, 1684.
Grossherzoglich Oldenburgische Staatsbahnen. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Hesepe. **61**, 1472.
Pfälzische Bahnen. Aenderung der Bezeichnung der Station Meisenheim. **74**, 1764.
Kgl. Preussische Staatsbahnen. Eröffnung der Theilstrecke Lippusch—Bernsdorf der Nebenbahn Berent-Bütow. **40**, 965.
— Schliessung des Rechten Oderufer-Bahnhofes in Beuthen O.-S. und der Strecke Beuthen O.-S.—Scharley für den Personenverkehr. **40**, 965.
— Abänderung des Stationsnamens Seebach bei Gotha. **40**, 965.
— Eröffnung des Coseler Umschlagsverkehres. **40**, 970.
— Uebergang der Strecke Dallgow—Döberitz—Wustermark in den Directionsbezirk Berlin. **41**, 981. **47**, 1110.
— Eröffnung der Strecke Büren—Brilon Stadt. **41**, 981. **42**, 1016.
— Lausitzer Bahn. Uebernahme des Betriebes der Nebeneisenbahn Hannsdorf-Priebus. **41**, 981.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Personen-Haltepunktes Brödlauken. **42**, 1016.
— Verkehrsbeschränkung nach und von dem Potsdamer Bahnhof in Berlin. **42**, 1016.
— Westphälische Landeseisenbahn. Eröffnung der Neubaustrecke Freckenhorst—Warendorf. **42**, 1016.
— Köln—Bonner Kreisbahnen. Eröffnung der Kleinbahnstrecke Berzdorf—Wesseling-Rheinwerft. **43**, 1033.
— Umwandlung der Haltestelle Schönwalde in eine Station und Uebergang derselben in den Eisenbahn-Directionsbezirk Halle an der Saale. **44**, 1051.
— Verlegung des Sitzes von Eisenbahn-Verkehrs- und Betriebsinspectionen und Nebenbezeichnung letzterer. **46**, 1093.
— Uebergang des Betriebes der Osterwieck—Wasserlebener Bahn an die Osterwieck—Wasserlebener Eisenbahn-Actiengesellschaft. **46**, 1093.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Saasen. **49**, 1175.
— — der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Abendstern. **49**, 1175.
— — der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Schoden. **49**, 1175.
— Eröffnung des Haltepunktes Breslau—Pöpelwitz für den Personen- und Gepäcksverkehr. **49**, 1175.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Düsseldorf-Hafen. **49**, 1175.
— Abänderung des Stationsnamens Niederfüllbach. **49**, 1175.
— Anderweitige Abgrenzung von Directionsbezirken. **49**, 1175.
— Ausgabe des Gruppentarifes II. **49**, 1179.
— Eröffnung des Haltepunktes Kreuzberg für den Personen- und Gepäcksverkehr. **50**, 1208.
— Rixdorf—Mittenwalder Bahn. Deren Eröffnung. **51**, 1226.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. Eröffnung des Haltepunktes Waggonfabrik für den beschränkten Personenverkehr. **51**, 1227.
— — des Personenhaltepunktes Siersleben. **52**, 1249.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Personen-Haltepunktes Alt-Weynothen. **52**, 1249.
— — der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Auerstedt. **52**, 1249.
— — der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Lissendorf. **52**, 1249.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Mischline. **53**, 1267.
— Schliessung des Bahnhofes Coblenz-Rheinb. für den Eilgutverkehr. **53**, 1267.
— Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse der Station Beuthen. **55**, 1333.
— Aenderung der Bahnhofbezeicbnung Brilon. **55**, 1333.
— Eröffnung der Haltestelle Raudten-Süd für den Gesammtverkehr. **55**, 1333.
— Vorschriften für den Güterverkehr nach und von der Ortschaft Landkirchen. **55**, 1333.
— Wiedereröffnung des Betriebes auf der Nordhausen—Wernigeroder Bahn. **55**, 1333.
— Einführung einer neuen Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinbefte. **57**, 1381.
— Bröblthal-Bahn. Inbetriebnahme der Theilstrecke Engeln—Weihern Güterbahnhof. **57**. 1381.
— Stralsund—Triebseer Bahn. Eröffnung des Personen-Haltepunktes Lüssow bei Stralsund. **57**, 1381.
— Eröffnung der Reststrecke vom vorläufigen Haltepunkte Ostswine bis Swinemünde der Nebeneisenbahn Wollin - Swinemünde. **60**, 1447.
— Auflassung der Güternebenstelle Prettin. **60**, 1447.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Marienburg (Hannover). **60**, 1447.
— Aenderung des Namens der Station Schönfliess. **61**, 1471.
— Ziederthalbahn. Eröffnung des Haltepunktes Klein-Zieder für den Personenverkehr. **64**, 1554.
— Reinickendorf—Liebenwalde—Gross-Schönbecker Bahn. Eröffnung der Gesammtstrecke Reinickendorf—Liebenwalde—Schönbeck. **64**, 1554.
— Verkehrsbeschränkungen und Erweiterungen auf mehreren Stationen. **64**, 1555.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Neuschottland. **64**, 1555.
— Güterverkehr der Gruppe II (Breslau, Kattowitz, Posen). Einbeziehung der Station Oderberg in den Ausnahmetarif 8 a. **65**, 1580.
— Schliessung der Station Berlin (Potsdamer Bahnhof) für den Kohlen- und Kokesverkehr. **66**, 1596.
— Eröffnung der Reststrecke Neuhaus—Stockheim der Neubaulinie Köppelsdorf—Stockheim. **66**, 1596.
— Gruppentarif II etc. Einbeziehung der Station Dobrek in den Ausnahmetarif für Zink in Platten. **69**, 1676.
— Eröffnung der Personen-Haltestelle Czernewitz für den Personen- und Gepäcksverkehr. **70**, 1684.
— — der Bahnstrecke Biendorf—Gerlebogk für den Personen- und Gepäcksverkehr. **70**, 1684.
— Militäreisenbahn. Wiedereröffnung der Station Mellen-Saalow für den Gesammtverkehr. **70**, 1685.
— Eröffnung einer Theilstrecke der Schwebebahn Barmen—Elberfeld—Vohwinkel. **70**, 1685.
— Stralsund—Tribseer Eisenbahn-Gesellschaft. Eröffnung der Restbaustrecke Franzburg—Tribsees. **70**, 1685.
— Anwendung des Rohstofftarifes auf den Brennstoffversandt von Umschlagsplätzen. **70**, 1693.
— Einführung des Tarifnachtrages 5 zum Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel. **70**, 1693.
— Gewährung einer Vergütung an die Besitzer eigener Eisenbahnwagen. **70**, 1693.
— Verlegung des Sitzes der Betriebsleitung der Ostawieck—Wasserlebener Eisenbahn nach Berlin. **71**, 1711.
— Eröffnung der Reststrecke Bernsdorf—Bütow der Nebenbahn Berent—Bütow. **74**, 1764.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Seulberg. **74**, 1764.
— — der Haltestelle Cauerwitz. **74**, 1764.
— Eröffnung der Nesserland-Hafenbahn bei Enden. **75**, 1780.
— Kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz. Eröffnung neuer Bahnstrecken. **59**, 1428.
— — Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. **64**, 1559.
Preussische Staatsbahnen und Deutsche Reichsbahnen. Einbeziehung der Station Dieuze in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb. **59**, 1427.
Kgl. Preussische und Hessische Staatsbahnen. Frachtberechnung für Langholz des Specialtarifes I. **75**, 1785.
— Eröffnung der Nebenbahnstrecken Simmern—Kirchberg und Simmern—Castellaun. **75**, 1780.
Preussische, Hessische und Oldenburgische Staatsbahnen. Einführung von Ausnahmetarifen für Zucker. **40**, 970. **59**, 1428.
Kgl. Sächsische Staatsbahnen. Eröffnung des Haltepunktes Kleinsteinberg. **52**, 1249.
— Eröffnung des Haltepunktes Zitzschewig. **53**, 1268.
— — des Haltepunktes Zug. **53**, 1268.
— Neubezeicbnung mehrer Verkehrsstellen. **53**, 1268.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Chursdorf. **60**, 1448.
— Eröffnung der Bergschwebebahn Loschwitz—Rochwitzer Höhe. **60**, 1448.
— Einführung eines Nachtrags I zum Binnengütertarife für vollspurige Linien. (Theil II.) **63**, 1531.
— Ausgabe von Ferienkarten. **64**, 1559.
— — des Nachtrages XI zum Kilometerzeiger für den sächsischen Binnengüter p. p.-Verkehr. **65**, 1579.
— Eröffnung der Linie Altenburg—Langenleuba—Oberhain. **68**, 1636. **74**, 1764.
Grossherzogl. Schwerin'sche Staatsbahnen. Aendernng der Schreibweise der Stationsnamen Finken und Friedrichssruh. **57**, 1381.
Württembergische Staatsbahnen. Eröffnung der Strecke Heilbronn Hauptbahn—Heilbronn Südbabnhof für den Güterverkehr. **61**, 1472.
— Aenderung des Namens der Station Heilbronn. **61**, 1472.
— Verkehrsbeschränkungen in der Station Schelklingen. **62**, 1504.
— Tarifirung von Torfstreu etc. im Localgüterverkehr. **70**, 1694.
— Aenderung der Bezeichnung der Station Sontheim. **73**, 1749.
Französische Eisenbahnen. Eröffnung der Localbahn Montceaules Mines—Saint Bonnet—Beanbéry. **40**, 965.
— — der Localbabn Chatelet-Juniville. **40**, 966.
Niederländische Staatsbahnen. Uebergang der Abfertigungsgeschäfte der niederländischen Station Gronau auf die Station Gronau des Eisenbahn-Directionsbezirkes Münster. **47**, 1110.
Russische Eisenbahnen. Einbeziehung des Artikels Platanenholzdauben in den Artikeltarif für Holz. Tarifirung des Artikels „Sleepers". **47**, 1116.
— Tarifirung von Schwerspat von Kutaiss der Transkaukasischen Eisenbahnen. **64**, 1560.
— Einführung eines Tarifnachtrages für den Eisen- und Stahl etc.-Verkehr. **65**, 1580.
— Zusammenfassung der Vorschriften des § 1 des Reglement über Lieferfristen auf den russischen Eisenbahnen. **67**, 1617.
Schweizerische Eisenbahnen. Aufbebung des Ausnahmetarifes Nr. 4 für die Beförderung von Locomotiven, Tendern etc. **47**, 1117.
— Neu-Auflage der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification. **53**, 1274.
— Gewäbrung einer Ausnahmetaxe für Wein Buchs trs. (Italien via Arlberg)—Basel. **59**, 1428.
— Eröffnung der Eisenbahn Uerikon-Bauma. **70**, 1685.
— Rückvergütungsfrachtsätze für die Beförderung von Maschinen von Zürich nach Buchs (Triest). **70**, 1694.
— — für Weintransporte von Buchs und Romanshorn (Triest, Fiume etc.) nach Genf und Bouveret. **70**, 1694.
— Einführung des Ausnahmetarifes für Calciumcarbid im internen Verkehr. **74**, 1769.
— Neu-Ausgabe des Exporttarifes für die Beförderung von Calciumcarbid ab schweizerischen Stationen nach den schweizerischen Grenzstationen. **74**, 1769.
— Schweizerische Centralbahn. Aenderung von Stationsnamen. **65**, 1577.
— Schweizerische Nordostbahn. Kündigung der Refactien für Sammelgütertransporte Romanshorn trs. (Böhmen)—Chiasso trs. und Pino trs. (Italien). **51**, 1231.
— Schweizerische Nordostbahn und Schweizerische Nordostbahn—Blötzbergbahn. Einführung eines Ausnahmetarifes für Papierholz. **51**, 1231.
— Schweizerische Nordostbahn und Badische Staatsbabnen. Umrechnung der deutschen Mark in Frankenwäbrung. **53**, 1274.
— Pilatusbahn. Eröffnung des Betriebes von Alpnach nach Aemsigenalp. **52**, 1249.

Chinesische Bahnen. Eröffnung der Eisenbahn von Tsingtau nach Kiautschou. **49**, 1175.
Mexikanische Bahnen. Eröffnung der ersten Theilstrecke der mexikanischen Pacifichahn. **64**, 1555.

F. Dampfschiffahrt.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Eröffnung der täglichen Personenschiffabrten Wien—Pozsony und Wien—Budapest. **41**, 988.
— Einführung des Sommerfahrplanes. **47**, 1117.
— Eröffnung der täglichen Postschiffahrten Wien—Linz—Passau, der Localschiffahrten Engelbartszell—Linz, Grein—Melk und Melk—Krems. **49**, 1176.
— — der Schiffsstation Mautern a. d. Donau. **62**, 1504.
— Errichtung von Haltestellen. **64**, 1559. **66**, 1569.
— Auflassung der Agentie Milanovatz. **70**, 1693.
— Geltung der zusammenstellbaren Fahrscheine für den Eisenhabnverkehr auf gewissen Strecken der Gesellschaft auch für die Personenschiffe. **71**, 1711.
— Einführurg des Nachtrages I zum Tarife für die directe Personen- und Gepäcksbeförderung zwischen den gesellschaftlichen Stationen und Stationen der Bulgarischen Staatsbahnen der Linie Rustzuk—Varna **71**, 1716.
Achensee-Dampfschiffabrt. Eröffnung der Dampfschiff-Rundfahrten auf dem Achensee. **51**, 1225.
Balaton (Plattensee)-Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft. Eröffnung des Schiffahrtshetriehes. **43**, 1035.
Budapester Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampschiffahrts-Gesellschaft. Eröffnung der Station Erd. **46**, 1093.
Ungarische Flnss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. Eröffnung des Verkehres im Bereiche der Savelinie Saoac—Mitrovicza. **43**, 1035.
— Eröffnung des Verkehres im Bereiche der Theisslinie Szeged—Csongrad—Szolnok. **43**, 1035.
— — der Station Tisza-Földvár. **53**, 1269.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichisch-ungarischen, bezw. bosnisch-hercegovinischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

Aussig-Teplitzer Eisenhahn. Böhmische Nordbahn. Einführung directer Fabrkarten. **61**, 1475.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Buschtěhrader Eisenbahu. Einführung directer Fahrpreise. **59**, 1425.
Aussig-Teplitzer Eisenhahn. Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenhahn. Einführung directer Fahrpreise. **61**, 1557.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Böhmische Nordbahn. Einführung directer Fahrkarten. **40**, 969.
Buschtěhrader Eisenbahn. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Einführung directer Personenzugsfahrkarten zwischen Prag St.E.G. und Zakolan über Kralup. **46**, 1096.
Combinirter Bahn- und Schiffsverkehr über Fiume. Einführung eines neuen Personentarifes. **45**, 1075.
Oesterreichische Staatsbahnen. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Böhmische Nordbahn. Buschtěhrader Eisenbahn. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Verschiebung des Einführungstermines eines neuen Personentarifes. **41**, 1059. **59**, 1427.
Oesterreichische Staatsbahnen. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ausgabe ermässigter Tour- und Retourkarten zwischen Krakau und Zakopane. **44**, 1060
— Einführung directer Fahrpreise. **58**, 1401.
Oesterreichische Staatsbahnen. Kremsthalbahn. Einführung neuer directer Fahrkarten. **42**, 1019.
— Einführung geänderter Fahrpreise. **72**, 1735.
Oesterreichische Staatsbahnen. Oesterreichische Nordwestbahn. Localbahn Chrudim-Holitz. Eröffnung der Stationen Chrast (Oe.N.W.B.) und Chrudim (Oe.N.W.B.) für die Güter-Auf- und Abgabe nach und von den Stationen der Localbahn Chrudim-Holitz. **64**, 1558.
Oesterreichische Staatsbahnen. Südbahn-Gesellschaft. Einführung directer Fahrkarten. **59**, 1427.
— Einführung, bezw. Aufhebung directer Fahrkarten. **64**, 1558.
Oesterreichische Staatshahnen. Eisenbahn Wien-Aspang. Berichtigung des Tarifes für den Personenverkehr. **57**, 1384.
Oesterreichische Staatsbahnen. Eisenbahn Wien-Aspang. Schneebergbahn. Einführung directer Fahrkarten in einzelnen Relationen. **69**, 1675.
Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr. Tarif-Heft II. Einführung directer Fahrkarten Marburg—Budapest Ostbhf. **46**, 1097.
— Tarif-Theil IV. Einführung neuer Schnellzugs-Fahrkarten. **47**, 1115.
— Tarif-Theil II. Einführung directer Fahrkarten Wien S.B.—Bosna-Brod über Gyékényes—Zágráb. **56**, 1366.
Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ungar Nordwestbahn. Ungar. Staatsbahnen. Einführung directer Fahrpreise für einfache Fahrten zwischen Wien und Nyitra-Ludány über Marchegg—Lipotvár-Uezbegh. **64**, 1557.
Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Süd-Norddeutsche Verhindungshahn. Einführung neuer Fahrpreise. **71**, 1715.
Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft und Localbahn Swolenowes-Smečna. Einführung des Nachtrages II zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1. 1. Juni. **41**, 992.
Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Oesterr. Nordwestbahn. Einführung neuer Fahrpreise. **56**, 1367.
Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Ungarische Staatsbahnen. Localbahn Györ-Veszprim-Dombovár. Einführung directer Fahrpreise zwischen Wien St.E.G. und Jutas etc. über Bruck a. d. L.—Györ. **63**, 1529.
Südbahn-Gesellschaft und Kaiser Ferdinands-Nordhahn. Einstellung des Verkehres der Petershurg—Wien—Nizza (Cannes)-Expresszüge. **50**, 1208.
Süd-Norddeutsche Verbindungshahn. Localbahn Raspenau-Weissbach. Einführung von Sonntagskarten. **49**, 1177.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Localbahn Friedland-Hermsdorf. Localbahn Raspenau-Weissbach. Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr. **75**, 1783.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

Böhmisch-Tiroler Verband. Einführung eines neuen Tarif-Theiles II. 1. Juli. **58**, 1403.
— Hinausgabe eines Berichtigungshlattes zum Tarife, Theil II, sowie zum Separatabdrucke des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Kohle etc. **75**, 1785.
Einführung eines Ausnahmetarifes für Erdwachs von Boryslaw nach Ebersdorf bei Coburg. **52**, 1253.
Einführung von directen Kartirungsfrachtsätzen für den Verkehr mit Wismar und Flensburg. **44**, 1060. **52**, 1255.
Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Druckfeblerberichtigung im Tarif-Theil II, Heft 4. **48**, 1155.
— Druckfehlerberichtigung im Tarife, Tbeil III, Heft 1. **68**, 1639.
— Berichtigung von Frachtsätzen. **68**, 1639.
Galizisch-Wiener Verband. Abänderung des im Ausnahmetarif III zum Tarif-Theil II, P. 6 enthaltenen Wortlautes. **43**, 1038.
Künstlicher Verbandsverkehr. Einführung des Nachtrages II zu den Kartirungssätzen nach und von Sigmundsherberg. **54**, 1310.
— Einführung des Nachtrages II zu den Kartirungssätzen nach und von Rakonitz. **63**, 1530.
— Berichtigungsblatt zu den Kartirungssätzen von und nach Starkenbach trans. **66**, 1597.
— Einführung von Kartirungssätzen. **66**, 1597.
— Einführung eines Nachtrages zu den Kartirungssätzen für Hohenstadt, Olmütz, Sternberg, Troppau und Wichstadtl-Lichtenau. **67**, 1617.
Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischer Verband. Berichtigung von Druckfehlern bezüglich einiger Frachtsätze des Anhanges zum Tarif-Theile II. **64**, 1558.
Nord-Südösterreichischer Verband. Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Theile II, Heft 1 und des Nachtrages II zum Anhang des Tarif-Theiles II, Heft 1. **62**, 1506.
— Einführung des Tarif-Theiles II, Heft 2. 1. August. **63**, 1531.
Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. Korneuburg. Abänderung einer Kundmachung. **50**, 1210.
Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Zimony, bezw. Bázias. Ausserkraftsetzung des Tarifes vom 1. November 1893. **52**, 1254.
Oesterreichischer Verband. Einführung des Nachtrages III zum Tarif-Theile II, Heft 1. **52**, 1253.
— Frachtberechnung im Verkehre mit Hrabovka transit. **62**, 1506.
Oesterreichisch-Liudau-Vorarlberger Verband. Abänderung des Anhanges für besondere Begünstigungen. **47**, 1115.

Oesterreichische Nordwestbahn. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Einführung eines Tarifes für die Beförderung von Gütern zwischen den Bahnhöfen der beiden Gesellschaften in Znaim. **67**, 1617.
Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Directe Abfertigung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen Wien-Hauptzollamt—Gersthof etc. nnd Ungarn. **74**, 1767.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Verband. Einführung des Nachtrages I znm Tarif-Theile II, Heft 1. **41**, 992.
Ost-Nordwestösterreichischer Verband. Druckfehlerberichtigung bezüglich eines Frachtsatzes. **45**, 1076.
— Einführnng des Nachtrages I zum Tarif-Theil II, Heft 1. **56**, 1366.
— Einführung des Nachtrages III zum Tarife, Theil II, Heft 2a und des Nachtrages V zum Tarife, Theil II, Heft 3. **69**, 1675.
Südwestösterreichisch-Ungarischer Verband. Berichtigung eines Druckfehlers im Anhange zu den Tarifen, Theil II, Heft 1, 2. **60**, 1449.
Westungarisch-Oesterreichischer Verband. Einbeziehung der Station Zágráb in die Ausnahmetarife V und VI des Tarif-Theiles III, Heft 1. **54**, 1310.
— Berichtigung eines Druckfehlers im Tarif-Theile II, Heft 5 **57**, 1383.
— — im Nachtrage I zum Tarife, Theil II, Heft 1. **73**, 1751.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Ungarisch-Adriatischer Verband. Reexpeditionsbegünstigung für die in den Kaposvárer Lagerhäusern eingelagerten Getreide etc.- Sendungen. **55**, 1335.
Westungarisch-Oesterreichischer Verband. Südwestösterreichisch-Ungarischer Verband. Reexpeditionsbegünstigung für die in den Kaposvarer Lagerhäusern der Landes-Lagerhäuser-Actiengesellschaft eingelagerten Getreide etc.- Sendungen. **62**, 1506.
Südwestösterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung des Nachtrages III znm Ausnahmetarife für die Beförderung von Borstenvieh nach Sopron, Steinfeld und Hetzendorf. **61**, 1475.
— Hornviehverkehr nach Wien (St. Marx). Einführung eines neuen Tarifes. **58**, 1401.
— Hornviehverkehr von Stationen der Südbahn nach Wien-St. Marx. Einführung eines neuen Tarifes. **56**, 1366.
Oesterreichischer Verband. Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarif für Hornvieh. **61**, 1475.
Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. Einführnng des Tarifnachtrages II. **47**. 1115.
Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf. Einführung des Tarifnachtrages II. **44**, 1059.
Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Einführnng von Nachträgen zu den Ausnahmetarifen, Heft 1, 2 und 3. **69**, 1676.
Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Abänderung von Frachtsätzen für Rohpetroleum aus Galizien nach Bosna-Brod. **46**, 1096.
— Bewilligung der Reexpeditionsbegünstigung für Rohspiritussendungen im Lagermagazine der Expositur der galizischen Actien-Hypothekenbank in Stanislau. **60**, 1449.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

Bayerisch-Tiroler Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung neuer directer Fahrpreise. **69**, 1673.
Bayerisch-Schweizerischer Personenverkehr. Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen. **43**, 1038.
— Einführung des I. Nachtrages zum directen Tarif. **67**, 1617.
Berlin-Sächsisch-Böhmischer Rundreiseverkehr. Einführung nener Rundreisen. **43**, 1037.
Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr. Einführnng neuer Frachtsätze für Pferde etc. **57**, 1384.
Dentsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Italienisch - Französischer Personen- nnd Gepäcksverkehr. Einführung neuer directer Fahrpreise und Gepäckssätze. **40**, 969.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf. Einführnng geänderter Fahrpreise zwischen Reichenberg und Aussig und mehreren Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn und neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen zwischen Reichenberg nnd Dux. **43**, 1037.
— Einführung directer Fahrkarten und Gepäckssätze von Bremen nach Teplitz. **54**, 1309.
— — directer Fahrkarten in einzelnen Relationen via Bodenbach. **58**, 1403.
— — directer Personen- und Gepäcksabfertigung von Rosenthal (Reichenberg A.T.E.) nach Schandau über Böhm.-Leipa-Bodenbach. **66**, 1597.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg, Oswieçim, Myslowitz und Troppau. Einführnng directer Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze. **49**, 1178.
— Aenderung der Bestimmungen für den Verkehr über die Seestrecken Constantza—Constantinopel und Fiume—Ancona. **57**, 1384.
Elsass-Lothringisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr via Schweiz-Arlberg. Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen. **67**, 1617.
Englisch-Belgisch-Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rnmänisch-Serbisch - Bulgarisch - Orientalischer Personenverkehr. Einführung eines neuen Tarif-Theiles II, Heft F. **68**, 1640.
Expresszüge Paris—Karlsbad. Einführung des Nachtrages I zum Tarife über Zuschlagsgebühren der Schlafwagen-Gesellschaft. **64**, 1558.
Französisch - Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr über den Arlberg. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Serbisch-Bulgarisch-Orientalisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr. Schweizerisch-Oesterreichisch-Rumänisch - Serbisch-Bnlgarisch - Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr. Aenderung der Bestimmungen für den Verkehr über die Seestrecke Constanza—Constantinopel. **61**, 1475.
Französisch -Oesterreichisch -Ungarisch -Rumänisch-Serbisch-Bnlgarisch-Orientalischer Personenverkehr über Süddeutschland. Belgisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch - Orientalischer Personenverkehr über Süddeutschland und den Arlberg. Aendernng der Bestimmungen für den Verkehr über die Seestrecke Constanza—Constantinopel. **62**, 1505.
Directer Personenverkehr mit Nordseehädern. Einführung eines neuen Tarifes. **50**, 1210. **64**, 1558.
Oesterreichisch-Italienischer Rnndreiseverkehr über den Gardasee. Einführnng des Tarifnachtrages I. **71**, 1716.
Oesterreichisch-Süddeutscher Personenverkehr. Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen. **70**, 1692.
Oesterreichisch-Ungarisch - Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung neuer directer Fahrpreise und Gepäckssätze. **41**, 992. **44**, 1059.
— Einführung combinirter Rückfahrkarten Triest-Venedig. **53**, 1273.
Oesterreichisch-Ungarisch-Rnmänischer Personenverkehr über Predeal, Verciorova und Gyimes-Palanka. Deutsch - Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf. Bettenbenützung und Qnaitaxe bei Reisen nach und von Constantinopel. **55**, 1335.
Oesterreichisch-Ungarisch-Rnssischer Verband. Aenderung der Fahrpreise im Personen- und Gepäckstarife. **60**, 1449.
Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über prenssisch-österreichische Grenzstationen. Einführung nener Fahrpreise. **51**, 1229.
Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über sächsische Stationen. Aenderung von Fahrpreisen. **47**, 1116.
— Aufhebung von Fahrpreisen. **61**, 1475.
Prenssisch-Sächsisch-Böhmischer Personenverkehr über Reichenberg und Seidenberg. Einführung eines nenen Tarifes. **70**, 1691.
Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr. Einführung neuer Fahrkarten. **48**, 1155. **55**, 1335.
Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg. Einführnng des Tarifnachtrages I. **71**, 1715.
Sächsische Staatsbahnen. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn. Aussig-Teplitzer Bahn. Böhmische Nordbahn. Oesterreichische Staatsbahnen. Buschtěhrader Bahn. Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen nnd Stationen der Buschtěhrader Bahn, sowie Teplitz nnd Brünn. Einführnng des Tarifnachtrages I. **48**, 1155.
Vereins-Reiseverkehr. Ansgabe eines neuen Fahrscheinverzeichnisses. **55**, 1335. **58**, 1394.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden. Einführung eines neuen Tarifes, Theil I, Abtheilung B. **69**, 1675.

Adriatisch-Norddeutscher Verband. Einführung eines ermässigten Frachtsatzes für Valonea. **43**, 1038.

Badisch-Bayerischer Gütertarif. Einführung eines Ausnahmetarifes für Düngemittel. **43**, 1038.

— Einbeziehung der Station Karlsruhe Hafen. **64**, 1560.

— Anwendung des Ausnahmetarifes für gewisse Düngemittel im Verkehre zwischen Kehl und Lindau Stadt. **61**, 1476.

— Einführung des Ausnahmetarifes Nr. 16 für Abfälle von Baumwolle etc. **61**, 1477.

Directer Güterverkehr der Bayerischen Staatsbahnen mit der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft. Aenderung des Waarenverzeichnisses des Rohstofftarifes. **68**, 1640.

Berlin-Stettin-Sächsischer Güterverkehr. Einbeziehung von Holz des Specialtarifes III in den Rohstoff-Ausnahmetarif. **47**, 1117.

— Ergänzung des Ausnahmetarifes V B. **47**, 1117

— Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 13. **64**, 1560.

Berlin-Stettin-Sächsischer, Magdeburg-Halle-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Nordostdeutsch-Sächsischer, Rheinisch-Frankfurt-Sächsischer, Schlesisch-Sächsischer und Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verkehr. Neue Ausnahmetarife. **15**, 1785.

Berlin-Stettin-Schlesischer Verband. Erweiterung des Ausnahmetarifes für Eisenerze. **57**, 1385.

— Einführung eines neuen Tarifes. **70**, 1694.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Einführung neuer und theilweise geänderter Classenguttarife für den Verkehr mit der Station Neratovic. **39**, 953.

— Aufnahme der Stationen Čerčan-P., Požar und Poric in den Classenguttarif. **43**, 1037. **63**, 1530.

— Bestimmungen mit Rücksicht auf die Einführung des neuen Seehafen-Ausnahmetarifes, Theil II, Heft 2. **49**, 1177.

— Verkehr mit Ungarn. Ausgabe der Nachträge I zum Tarif-Theile II, Heft 3 und zum Tarif-Theile II, Heft 4. **65**, 1579.

— Verkehr mit Oesterreich. Aenderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 (Thon) im Verkehre mit Rakonitz. **69**, 1673.

— Verkehr mit Ungarn. Aufnahme der Station Marmaros-Sziget in den Ausnahmetarif Nr. 10 (Möbel aus gebogenem Holze). **70**, 1692.

Elbe-Umschlagsverkehr. Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil I. **68**, 1640.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich. Einführung des Tarif-Nachtrages IV. **56**, 1366.

— Berichtigung des Tarif-Nachtrages IV. **71**, 1716.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich, Westösterreich, Ungarn, Galizien und der Bukowina. Tarifirung von Canaigre. **56**, 1366.

Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai. Einführung eines neuen Tarifes. **55**, 1335.

Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif. Einbeziehung der Station Strassburg-Rheinhafen. **58**, 1404.

Frankfurt a. M. etc.-Bayerischer Güterverkehr. Einbeziehung der Station Salzburg in den Ausnahmetarif für Ausfuhrgüter. **68**, 1641.

Frankfurt a. M. etc.-Bayerischer Gütertarif. (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern). Ausgabe des II. Anhanges. **40**, 970. **62**, 1508.

— Tarifänderungen. **43**, 1039.

— Einführung des Ausnahmetarifes Nr. 17 für Abfälle von Baumwolle. **61**, 1477. **63**, 1532.

— Einbeziehung der Station Salzburg in den Ausnahmetarif für Ausfuhrgüter. **63**, 1533.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verkehr. Anwendung des Rohstofftarifes auf Erze des Specialtarifes III. **64**, 1559.

Hanseatisch-Ostdeutscher Güterverkehr. Einbeziehung der Haltestelle Gellin. **40**, 970.

— Ergänzung des Rohstoff-Ausnahmetarifes. **57**, 1384.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Güterverkehr. Frachtberechnung im Verkehre mit Tangermünde. **63**, 1533.

— Aenderungen und Ergänzungen des Gütertarifes. **71**, 1717.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Güterverkehr. Tarifergänzungen. Aufnahme von Stationen. **49**, 1179.

— Erweiterung von Ausnahmetarifen. **75**, 1785.

Magdeburg-Halle-Sächsischer und Norddeutsch-Sächsischer Verkehr. Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Schwefelkiesabbrände. **63**, 1532.

Magdeburg-Halle-Sächsischer und Schlesisch-Sächsischer Verkehr. Aufnahme der Station Schönwalde. **60**, 1450.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif. Ausnahmetarifirung für Abfälle von Baumwolle etc. **61**, 1477.

— Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Abfälle von Baumwolle etc. **68**, 1641.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif. Berichtigung von Frachtsätzen. **61**, 1477.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf. Frachtberechnung für Eichenholzextract und Lohabsudsendungen. **61**, 1477.

— Einführung des Tarif-Nachtrages V. **66**, 1598.

Transittarf für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Einbeziehung der Station Königslutter. **67**, 1618.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Einführung des Tarifnachtrages VII zum Heft 1. **42**, 1019.

— Einführung des Tarifnachtrages III und IV zum Tarifhefte 2. **46**, 1097. **74**, 1768.

— — des Nachtrages IV zum Tarifhefte 3. **73**, 1751.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafenverkehr. Berichtigung der Sätze des Haupttarifes für Cuxhafen mit Lindau und Neuulm. **66**, 1598.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher und Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif. Tarifergänzung, betreffend Aufnahme einer Station etc. **58**, 1404.

Norddeutsch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Einbeziehung neuer Stationen. **40**, 969.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. Tarifänderungen, betreffend Aufnahme einer Station. **47**, 1117.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif. Abfertigungsvorschriften nach Bremen. **53**, 1274.

— Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Porzellanerde. **61**, 1477. **64**, 1559.

— Ausgabe des Nachtrages 7. **67**, 1618.

— Aenderungen im Kilometerzeiger. **74**, 1769.

Nordwestdeutsch-Bayerischer und Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Gütertarif. Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Rohstoff-Ausnahmetarifes Nr. 2. **59**, 1428.

Oesterreichische Staatsbahnen. Bayerische Staatsbahnen. Eisenbahn-Direction in Frankfurt a. M. Eisenbahn-Direction in Köln. Preussische und hessische Eisenbahn-Direction in Mainz. Belgische Staatsbahnen. Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Tarifes für die Beförderung von Lebensmitteln und kleinen Waarencolli mit den Ostende-Wien-Expresszügen. **61**, 1475.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verband. Einführung eines neuen Tarifes mit Asch Stadt und Rossbach. **70**, 1691.

— Einführung des neuen Tarif-Theiles V, Heft 1. **41**, 992.

— — des Nachtrages II, zum Tarif-Theile IV, Heft 1. **57**, 1383.

Ostdeutscher Güterverkehr. Einführung des Nachtrages 3. **64**, 1559.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Gütertarif. (Gruppe I, II/V.) Erhöhung des Frachtsatzes für Prostken. **58**, 1404.

— Einbeziehung neuer Stationen in den Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Eisenerzen etc. **65**, 1580.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr (I, II/IV). Ergänzung des Seehafen-Ausnahmetarifes M. **47**, 1117.

— Einführung ermässigter Frachtsätze für Kleie und Leinkuchenschrot. **63**, 1532.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Tarif-Theil II, Heft 1. Einführung eines Nachtrages V. **53**, 1273.

— Tarif-Theil II, Heft 2. Einführung des Nachtrages I. **64**, 1559.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Frachtberechnung für Futter und Streumittel. **52**, 1255.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verband. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Dynamobleche. **41**, 993.

— Einführung des Tarifheftes Nr. 5. **70**, 1694.

Rheinisch-Nassau-Bayerischer Gütertarif. Berichtigungen, betreffend Entfernungen. **47**, 1117.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. Einbeziehung des Artikels Holzbriquetts etc. in den Rohstoff-Ausnahmetarif. **47**, 1117.

— Schliessung des Bahnhofes Coblenz Rheinh. für den Eilgutverkehr. **71**, 1717.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif. Berichtigung im Nachtrag VI. **58**, 1404.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung des Nachtrages III zum Tarif-Theile II. **41**, 993.

— Einführung des Nachtrages V zu Theil II, Heft 2. **65**, 1579.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Erhöhung des Frachtsatzes der Classe B Dresden-Friedrichstadt-Romanshorn. **47**, 1117.
— Frachtberechnung für Bodenbach, Reichenberg und Tetschen. **64**, 1559.
Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Einführung neuer Tarife. **71**, 1717.
Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr, Tarifheft 1 und 2. Einbeziehung der Stationen Heilbronn Südbhf. und Sontheim bei Heilbronn. **63**, 1532. **64**, 1559.
Schlesisch-Sächsischer Verband. Einführung des Tarifnachtrages XI. **42**, 1020. **59**, 1428.
Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif. Theil II, Heft 1. Verkehr mit Bayern. Aenderung des Stationsnamens Beuthen. **61**, 1476, 1477.
— Einbeziehung der Station Rudzinitz in den Ausnahmetarif 19. (Zink in Platten.) **61**, 1476.
Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Theil II. Einführung des Nachtrages III. **59**, 1428.
— Einbeziehung der Stationen Gaudringen und Strassburg Rheinhafen. **63**, 1532.
Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaaren von süddeutschen Stationen nach Eger. Franzensbad etc. trans. Einbeziehung der Station Waldhof. **64**, 1560. **68**, 1641.
Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf-Donauländ. Erweiterung des Ausnahmetarifes für Eichenholzextract. **53**. 1274.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einbeziehung der Station Fleissen-Grossloh in den Tarif-Theil II, Heft C. **42**, 1019.
Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Aufhebung von Eilgut-Frachtsätzen für Coblenz Rheinbahnhof und Einführung von solchen für Coblenz Moselbhf. **68**, 1639.
Südwestdeutscher Verband. Erweiterung des Ausnahmetarifes für Cement. **71**, 1716.
Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Güterverkehr. Ergänzung des Rohstoff-Ausnahmetarifes. **39**, 953.
— Einbeziehung der Station Auerstedt. **68**, 1641.
Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Gütertarif. Einbeziehung der Station Lauterbach-Steinbach. **60**, 1450.
— Einführung des Tarifnachtrages XX. **61**, 1559. **75**, 1785.
Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Theile II, Heft 2. **45**, 1076.
— Ausgleichung der sich auf Grund des deutschen Nothstandtarifes ergebenden Frachtunterschiede. **45**, 1076.
— Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Theile II, Heft 1. **51**, 1229.
— Aenderung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 34. **52**, 1255.
— Verkehr mit Oesterreich. Ausgabe von Berichtigungsblättern zu den Nachträgen der Tarife, Theil II. Heft 1 und 2. **58**. 1401.
Württembergisch-Bayerischer Gütertarif. Theil II. Einbeziehung der Stationen Heilbronn und Sontheim bei Heilbronn. **63**, 1532.
— Aenderungen im Tarife und Einbeziehung neuer Stationen. **68**, 1641.

b) Mit Belgien, England, Frankreich, Holland, Schweden und Norwegen.

Belgisch-Bayerischer Güterverkehr. Berichtigung von Frachtsätzen, betreffendend Ueberfuhrgebühren. **43**, 1037.
— Aufhebung bestehender und Einführung neuer Tarife. **42**, 1020.
Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung neuer Tarife. **59**, 1426.
— Berichtigung des Tarifes, Theil II, Heft 1. **73**, 1751.
— Berichtigung des Ausnahmetrrifes für Tabak. **74**, 1768.
Deutsch-Belgischer Güter- und Thierverkehr. Frachtberechnung für Eger, Hof etc. **68**, 1641.
Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr über Elsass-Lothringen). Einführung eines neuen Tarifes für Leichen. **42**, 1020.
— Einführung der Nachträge VIII zu den Tarifen, Theil I B, und Theil II B. **42**, 1021.
— Ausgabe eines gemeinschaftlichen Heftes, enthaltend den Kilometerzeiger. **53**, 1274.
— Einführung eines neuen Theiles II a, Heft 3. **53**, 1274.
— (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). Ausgabe eines Ergänzungs- und Berichtigungsblattes. **60**, 1450.
Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Verband über Vandrup-Helsingborg-Malmö und Sassnitz-Trelleborg. Einführung neuer Ausnahmetarife für bestimmte Güter. **57**, 1385. **62**, 1508.
Englisch-Bayerischer Gütertarif. Erneuerung der Refactie für den Verkehr zwischen Passau und London. **62**, 1508.
Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. Einführung des Nachtrages 5 zum Gütertarif-Theile I. **40**, 970.
Niederländisch-Deutsche Verbände. Einführung des neuen Tarifes, Theil I, Abtheilung B. **74**, 1768.
Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung neuer Tarife. **59**, 1425.
— Berichtigung und Abänderung des Ausnahmetarifes für Tabak. **74**, 1768.
Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verband. Aufhebung von Ausnahmetarifen für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen. **63**, 1529.
Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischer Verband. Einführung von Wollfrachtsätzen für Zwötzen. **40**, 970.
— Erweiterung der Frachtsätze für Cette Ville. **65**, 1580.
Papiertransporte aus Steiermark nach Südfrankreich. Rückvergütung. **70**, 1694.
Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischer Verkehr. Aenderung des Tarifes. **70**, 1694.

c) Mit der Schweiz und Italien.

Gütertarif Basel-Schaffhausen-Sachsen. Verlängerung der Giltigkeit desselben. **67**, 1618.
Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Einschränkung der Ausnahmetarifirung für Holzbriquettes. **59**, 1428.
— Tarifheft 1. Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Porzellanerde. **63**, 1533.
Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr. Theil II, Heft 2 und 3 Einführung des Ausnahmetarifes für Kohlenelektroden **61**, 1476.
— Ergänzung des Tarifes, Theil II, Heft 3. **67**, 1618.
— Ausnahmetarif für Lithopone. **70**, 1694. **71**, 1718.
— Ausgabe des Nachtrages II zum Ausnahmetarif, Theil III, Heft 1. **73**, 1751.
— Gütertarif für Genf trans. und Verrières trans. Einführung von Refactiesätzen für Felle Häute. **43**, 1039.
Bayerisch-Schweizerisch-Elsässisch-Südbadischer Gütertarif. Einführung des Nachtrages I, zum Theil II. **67**, 1618.
— Einführung des Ausnahmetarifes für Abfälle von Baumwolle etc. **73**, 1752.
Gütertarif Delle transit, Locle, Verrières, Genf — Buchs, Margrethen. Ergänzungs- und Berichtigungsblatt zum Nachtrag VIII. **70**, 1694.
Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Ausscheidung mehrerer Stationen der Linie Bologne—S. Felice sul Panaro und Druchfehlerberichtigung in der Waarenclassification. **42**, 1019.
— Aufnahme der Station Mühlheim-Eppinghofen in den Ausnahmetarif für metallurgische Producte nach Italien. **44** 1060.
— Aufnahme der Station Marktredwitz in die allgemeinen Tarife und in den Ausnahmetarif Nr. 5. **56**, 1365.
— Aufhebung und Einführung von Eilgutfrachtsätzen. **63**, 1530.
— Einführung von Schnittsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 36 für Salzburg. **67**, 1617.
— Ergänzung des Tarif-Theiles II, Abtheilung A. **74**, 1769.
— Aufnahme der Stationen Eger (B.St.B.) und Lehrberg in den Ausnahmetarif Nr. 23 und Einbeziehung der Station Lichtenfels in die Ausnahmetarife. **75**, 1783.
Deutsch-Schweizerische Verbände. Ausgabe des Nachtrages 2 zum Tarif-Theile I, Abtheilung B. **40**, 970. **51**, 1231.
— Theil I, Abtheilung B. Abfertigung von Elektrodenkohle. **61**, 1476.
Lebensmittelverkehr aus Italien nach Deutschland. Aufhebung und Einführung von Frachtsätzen. **63**, 1529.
Norddeutsch-Schweizerischer Verband. Tarif-Theil II, Heft 5, Einführung eines Ausnahmefrachtsatzes für Hohlglaswaaren. **47**, 1117.
— Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Theile II, Heft 9. **53**, 1273. **57**, 1385.
— — des Nachtrages I zum Tarif-Theile II, Heft 2, erste Abtheilung. **59**, 1427.
— Einbeziehung der Station Soltau in das Tarifheft 3. **60**.
— Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Elektrodenkohle. **60**, 1450.
— — des Nachtrages I, zum Tarif-Theil II, Heft 2, zweite Abtheilung. **66**, 1598.
Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr. Ausscheidung mehrerer Stationen der Linie Bologna—S. Felice sul Panaro. **39**, 953.
— Ausscheidung der Stationen der Linien Amendola, Fontanarosa, Manfredonia und Lucera als Verbandstationen. **73**, 1751.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband. Giltigkeitsverlängerung von Tarifen. **51**, 1230.
Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr, bezw. Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Giltigkeitsverlängerung von Tarifen. **51**, 1229. **73**, 1751.
Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn. Einführung eines neuen Tarifes. **71**, 1716.
Schweizerisch-Italienischer Güterverkehr. Aenderungen im Tarif-Theil II, Abtheilung B, betreffend Ergänzung eines Specialtarifes. **53**, 1273.
— Einführung des Nachtrages III zum Tarif-Theile I, Abtheilung B. **53**, 1274.
— Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 18 im Theil II, Abtheilung A. **58**, 1404.
— Ergänzung des Tarif-Theiles II, Abtheilung A. **65**, 1580.
— Aufhebung von Taxen im Tarif-Theil II, Abtheilung B. **67**, 1618.
— Ergänzung des Tarif-Theiles I, Abtheilung B. **74**, 1769.
— Aenderungen im Tarife, Theil II, Abtheilung A. **74**, 1769.
— — im Tarif-Theile II, Abtheilung B. **74**, 1769.
Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Einführung von Cement-Anfnahmefrachtsätzen. **47**, 1117.
— Einbeziehung der Station Strassburg-Rheinhafen im Tarifheft 1 B und in den Kohlentarif. **63**, 1532.
— Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife Nr. 8, 13, 25, 26. **63**, 1532.
Güterverkehr Waldshut-Mittel- und Westschweiz. Verlängerung der Giltigkeitsdauer gekündigter Taxen. **65**, 1580.

d) Mit Russland, Rumänien und den Balkanländern.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen. **50**, 1211.
— Erweiterung der Giltigkeit von Frachtsätzen. **74**, 1768.
Danzig-Warschaner Verkehr über Mlawa. Einführung des Tarifnachtrages VI. **65**, 1580.
Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr. Einbeziehung neuer Stationen. **40**, 970.
— Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren. Einführung neuer Frachtsätze für Pferde etc. **57**, 1384.
Deutsch-Russischer Verband. Ausgabe des 7. Nachtrages zum Gütertarife, Theil III A, und des 11. Nachtrages zum Tarife, Theil III B. **49**, 1178.
— Gütertarif, Theil I. Tarifänderung. **58**, 1404.
— — Theil II. Aenderungen und Ergänzungen der Güterclassification. **59**, 1428. **61**, 1476.
Deutsch-Sosnowitzer Grenzverkehr. Einbeziehung neuer Stationen. **47**, 1117.
Deutsch-Warschauer Güterverkehr. Ausgabe des Tarifnachtrages 7. **42**, 1021.
Elbe-Umschlagsverkehr mit Südwestrussland. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen. **44**, 1059.
Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn trs. Thorner Transitverkehr (nach Polen). Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr. Dentsch-Alexandrowoer Grenzverkehr. Einführung neuer Ausnahmefrachtsätze für Wolle französischen Ursprunges. **58**, 1404.
Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien - Donauuferbahn. Einführung des Tarifnachtrages IV. **75**, 1785.
Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse der Station Beuthen. **62**, 1505.
Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Verband. Einführung je eines Nachtrages II zu Theil II, Heft 1, 2 und zu Theil III. **62**, 1505.
— Ausdehnung der Giltigkeit einiger Ausnahmetarife. **68**, 1640.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Ausgabe eines Berichtigungsblattes. **48**, 1155.
— Frachtberechnung für Holz nach Nowosielitza-Reichsgrenze. **53**, 1273.
— Druckfehlerberichtigung betreffs Tarifirung von Talk etc. **62**, 1505.
Rumänisch-Deutscher Verband. Verkehr mit Norddeutschland. Einführung der Dienstanweisung Nr. 14. **62**, 1505.
— Verkehr mit Süddeutschland. Richtigstellung von Frachtsätzen. **57**, 1385.
— — Einführung des Tarifnachtrages II. **62**, 1506.
Güterverkehr Rumänien - Lindau - Vorarlberg. Ausdehnung der Giltigkeit der Ausnahmetarife für Maschinen, Papier, Glas, Thonwaaren. **62**, 1505.
— Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Theil II. **63**, 1531.
Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rohrschach. Einführung des Tarif-Theiles II. **45**, 1076. **50**, 1210. **71**, 1715.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Theil II, Heft 1. **41**, 991.
Umschlagsverkehr via Verciorova. Einführung des Tarifnachtrages III. **50**, 1210.

e) Mit der Levante.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Einbeziehung der Station Triebes. **40**, 970.
— Einbeziehung der Station Halsbrücke. **58**, 1404.
— Ausschliessung von Algier als Anlaufhafen. **64**, 1556.
— Einbeziehung neuer Stationen. **67**, 1618. **71**, 1716.
Ungarischer Levanteverkehr (via Galatz). Ausgabe eines nenen Tarifes. **65**, 1580.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

a) Für Eisen und Stahl etc.

Berlin-Stettin-Sächsischer und Norddeutsch-Sächsischer Verband. Tarifänderungen. **47**, 1117.
— Einbeziehung der Station Niedersedlitz in die Ausnahmetarife für Eisen zur überseeischen Ausfuhr. **64**, 1559.
Rumänisch-Deutscher Verband. (Verkehr mit Süddeutschland.) Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg. Ausdehnung der Giltigkeit des Ausnahmetarifes 3 für Eisen. **62**, 1505.

b) Für Flachs und Hanf.

Deutsch-Russischer Ausnahmetarif für Flachs nnd Hanf. Ausgabe des Nachtrages X. **59**, 1427.
Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. Einführung des Nachtrages IV zum Ausnahmetarife 8 für Flachs, Hanf etc. **64**, 1560.

c) Für Getreide etc.

Bayerisch-Schweizerisch-Elsässisch-Südbadischer Gütertarif. Aufhebung der Frachtsätze für Getreide etc. **43**, 1038.
— Einführung des Nachtrages I. **64**, 1560.
Elbe-Umschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina. Reexpedition von Getreide in Kolomea. **42**, 1020.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Aufnahme des Lagerhauses der Firma Rubin Barschach in Kolomea als Reexpeditionsstelle für Getreide etc. **53**, 1273.
Ostdeutscher Getreideverkehr nach österreichischen Grenzstationen. Aufnahme neuer Stationen. **50**, 1209. **70**, 1691.
Rumänisch - Süddentscher Verband. Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg. Ausdehnung der Giltigkeit des Ausnahmetarifes für Getreide. **52**, 1255.
Russisch-Westpreussischer Verkehr über Mlawa. Aendernngen im Artikeltarif 7 für Getreide. **47**, 1116.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Aenderung des Termines für die Ausserkraftsetzung des Tarif-Theiles II, Heft 2 (Getreide). **48**, 1154.
— Einführung des neuen Tarifes, Theil II, Heft 2, für die Beförderung von Getreide etc. **69**, 1675.

d) Für Holz.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr über Elsass-Lothringen). Einführung des Nachtrages VII zum Ausnahmetarife für Holz etc. **59**, 1429.
Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Einbeziehung der Station Mainz-Centralbahnhof in den Ausnahmetarif 2 für Holz. **59**, 1428.
Niederländisch-Bayerischer Holz-Ausnahmetarif. Neue Ausnahmefrachtsätze für Holz. **75**, 1786.
Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif. Ergänzung des Holz-Ausnahmetarifes I a. **47**, 1117.
Schlesisch-Sächsischer Verband. Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Holz des Specialtarifes II. **39**, 953.
Russischer Holz etc.- Verkehr. Ermässigung der Stationsgebühr auf den russischen Eisenbahnen. **64**, 1560.
Russisch-Westpreussischer Verkehr über Mlawa. Erweiterung des Ausnahmetarifes 24 für Holz. **65**, 1579.
Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife, Theil IV, Heft 2, für Holz und Rinde. **56**, 1365.
— Einführung des Nachtrages IV zum Tarif-Theile IV, Heft 1, für Holz und Rinde. **57**, 1383.

e) Für Kohle und Kokes.

Belgisch-Bayerischer Güterverkehr. Berichtigung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes für Steinkohlen etc. **49**, 1177.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Schliessung der Station Berlin (Potsdamer Bahnhof). **64**, 1558.
— Einführung des Tarif-Nachtrages I. **69**, 1676.
Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Berichtigung eines Frachtsatzes. **64**, 1558.
— Einführung des Tarif-Nachtrages I. **69**, 1675.
Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Ausnahmetarif 16 für Steinkohlen etc. (Anhang zum Tarif-Theil II, Heft 1.) Tarifergänzung. **68**, 1641.
Ausnahmetarif 6, giltig vom 12. September 1900 bis 1. October 1902 für den Kohlenverkehr von deutschen Seehäfen und Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen. Einschränkung des Tarifes. **74**, 1769.
Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina. Einführung eines neuen Tarifes. **44**, 1060.
Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr nach Preussischen Staatsbahnstationen. Einbeziehung der Haltestelle Colonnowska in den Kohlen-Ausnahmetarif, Heft A. **42**, 1019.
— Einbeziehung der Station Tillowitz in den Ausnahmetarif, Heft A. **60**, 1449.
— Tarif-Heft B. Aufnahme der Station Tillowitz mit directen Kohlenfrachtsätzen. **62**, 1506.
Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Kassel, Erfurt, Halle, Hannover etc. Ermässigung von Frachtsätzen. **58**, 1404.
— nach Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg. Neueinbeziehung von Stationen. **40**, 971.
— nach sächsischen Staatseisenbahnen. Einbeziehung neuer sächsischer Stationen. **70**, 1694.
Niederschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Ergänzung der Tabelle der Lieferfristzuschläge. **49**, 1178.
Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. Aufhebung der Kohlenfrachtsätze für den Berlin-Potsdamer Bahnhof. **64**, 1560.
Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes. **44**, 1066.
— Druckfehlerberichtigung bezüglich einiger Frachtsätze. **49**, 1178.
Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. Einbeziehung der Haltestelle Randten-Süd. **65**, 1579.
— nach sächsischen Stationen. Frachtermässigung für den Köhlerschacht der Lythandragrube-Olbernhau. **58**, 1404.
Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr. Einfuhrung eines neuen Tarifes. **47**, 1115.
Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Jedlersdorf und Zellerndorf. Druckfehlerberichtigung eines Frachtsatzes. **42**, 1020.
Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. Einführung des Tarifnachtrages V. **50**, 1210.
Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien, bezw. Zellerndorf. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes. **44**, 1059.
Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Einbeziehung neuer sächsischer Stationen. **66**, 1598.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verband. Einführung eines Ausnahmetarifes für mineralische Kohlen. **45**, 1075.
Ostdeutsch-Oberschlesischer Kohlenverkehr. Einbeziehung der Haltestellen Sonnenwalde und Bernsdorf. **60**, 1450; der Haltestelle Adlig-Neudorf. **73**, 1752.
Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Tarif-Theil II, Heft 1. Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 16 B. (Kokes zu Hochofenzwecken.) **66**, 1597.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Abänderung des Kohlen-Ausnahmetarifes, Theil V, Heft 3. **47**, 1115; Ergänzung der Tarifbestimmungen; **59**, 1427. Aenderung im Ausnahmetarif für Kohlen, Theil V, Heft 2. **52**, 1255.

f) Für Petroleum etc.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, Heft 3. (Verkehr mit S.C.B. und weiter.) Ergänzung des Ausnahmetarifes für Petroleum. **75**, 1785.
Uebernahmetarif für den Gütertarif Bayern-Schweizerische Centralbahn und weiter. Ergänzung des Uebernahmetarifes für Petroleum. **75**, 1785.
Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Einführung von Frachtsätzen für Benzin von Fürth nach Italien. **70**, 1691.
Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Frachtermässigung für Petroleum und Raffinerieproducte. **72**, 1735.
Rumänisch-Deutscher Verband. Einbeziehung der Station Altenburg in den Ausnahmetarif für Benzin. **70**, 1691.
Rumänisch-Deutscher Verband. Verkehr mit Süddeutschland. Güterverkehr Rumänien — Lindau — Vorarlberg. Giltigkeitsverlängerung der Ausnahmetarife Nr. 14 für Rohpetroleum etc. **41**, 991. **52**, 1254.
Schweizerisch-Italienischer Gütertarif via Gotthard. Theil II, Abtheilung A. Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 7 für Petroleum. **58**, 1404.
— Theil II, Abtheilung B. Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 17 für Petroleum. **59**, 1428.
Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Einführung von Frachtsätzen für Petroleumnaphta. **68**, 1639.

g) Für Thiere.

Belgisch-Bayerischer Thierverkehr. Aufhebung bestehender und Einführung neuer Tarife. **42**, 1020.
Berlin-Stettin-Sächsischer Thiertarif. Einführung directer Frachtsätze. **59**, 1428.
Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit Elsass-Lothringen—Frankreich). Einführung eines neuen Tarifes für lebende Thiere. **42**, 1020.
Hessisch-Rheinisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren. Tarifänderungen. **43**, 1039.
Nordostdeutsch-Sächsischer Thiertarif. Einbeziehung der Station Potschappel. **64**, 1559.
Prenssisch-Bayerischer Verkehr. Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren. Einbeziehung der Stationen Neustadt a. d. Aisch und Probstzella. **63**, 1532.
— Einführung des Tarifnachtrages VII. **73**, 1752.
Reichsbahn-Staatshahn-Thiertarif. Tarifänderung. **58**, 1404.
Ungarisch-Deutscher Viehverkehr. Verschiebung des Einführungstermines des Tarif-Nachtrages II. **50**, 1209.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 1. **Wien, 1. Jänner 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung der Minister des Handels und der Finanzen vom 28. December 1900,†) betreffend die Hinausgabe eines abgeänderten statistischen Waarenverzeichnisses für den auswärtigen Handel des österr.-ungar. Zollgebietes.

Im Einvernehmen mit den königlich ungarischen Ministerien des Handels und der Finanzen ist auf Grund des § 1, Absatz 3, des Gesetzes vom 26. Juni 1890, R.-G.-Bl. Nr. 132, betreffend die Statistik des auswärtigen Handels, für die Zwecke der statistischen Anmeldung und amtlichen Nachweisung der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waaren und Gegenständen ein theilweise abgeändertes „Statistisches Waarenverzeichniss für den auswärtigen Handel des österr.-ungar. Zollgebietes“ festgestellt und hinausgegeben worden, welches vom 1. Jänner 1901 angefangen an Stelle des laut der Kundmachung der Minister des Handels und der Finanzen vom 31. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 20, erlassenen und gleichzeitig hiedurch ausser Kraft gesetzten statistischen Waarenverzeichnisses in Wirksamkeit tritt.

Von der Einschaltung des Textes dieses neuen Waarenverzeichnisses in das Reichsgesetzblatt wird mit Rücksicht auf dessen Umfang unter Berufung auf den § 1, Absatz 4, des oben bezogenen Gesetzes Umgang genommen.

Böhm m. p. Call m. p.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Innsbrucker Mittelgebirgs-Bahn“ mit dem Sitze in Innsbruck.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium der Stadtgemeinde Innsbruck die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Innsbrucker Mittelgebirgs-Bahn“ mit dem Sitze in Innsbruck ertheilt.

Wien, am 20. December 1900. — Z. 45.879. E.-M.-Z. 59.873.

Aenderung der Gesellschaftsstatuten der Localbahn Plan-Tachau.

Das Ministerium des Innern hat auf Grund Allerh. Ermächtigung die Aenderung des § 34 der Gesellschaftsstatuten der Localbahn Plan-Tachau genehmigt.

Wien, am 30. November 1900. — Z. 43.140. E.-M.-Z. 57.880.

*) Enthalten in dem am 29 December 1900 ausgegebenen XCV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 225.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Hainfeld nach Payerbach mit einer Abzweigung zur Maschinenfabrik von M. Haas & Söhne.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Jacques Wesztfried in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Hainfeld über Salzerbad, Klein-Zell, Schwarzau und Hirschwang bis Payerbach mit einer als Schleppbahn herzustellenden Abzweigung zu der Maschinenfabrik von M. Haas & Söhne im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 18. December 1900. Z. 54.561/2.

Concessionsbedingnisse für die den Gegenstand der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. October 1900,*) R.-G.-Bl. Nr. 183, bildenden, mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinien in Graz und Umgebung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die im Punkte 2 näher bezeichneten Kleinbahnlinien sind eingeleisig und mit einer Spurweite von 1·435 m für den elektrischen Betrieb herzustellen.

Die minimale Fahrgeschwindigkeit in den Strecken auf eigenem Unterbau wird mit 25 km per Stunde festgesetzt.

2. Trasse.

Die herzustellenden Linien sind:

1. Die circa 0·85 km lange Linie Reiterkaserne—Linienamt, welche von der Linie Südbahnhof—Hilmteich des bestehenden, elektrisch betriebenen Grazer Kleinbahnnetzes bei der Reiterkaserne in der Leonhardstrasse beginnt und durch die genannte Strasse und auf der ungarischen Reichsstrasse bis zum Linienamte führt.

2. Die circa 1·65 km lange Linie Centralfriedhof—Puntigam, als Fortsetzung der Linie Griesplatz—Centralfriedhof des bestehenden, elektrisch betriebenen Grazer Kleinbahnnetzes. Diese Linie ist durchaus auf eigenem Unterbau, und zwar vorerst rechts (westlich) neben der Triester Reichsstrasse zu führen, beim Linienamte wird diese Strasse im Niveau gekreuzt; hierauf zieht die Bahn längs der linken (östlichen) Seite der genannten Strasse und endet nächst der Puntigamer Brauerei.

3. Die circa 2·83 km lange Linie Graz—Eggenberg mit einer circa 2·23 km langen Abzweigung von der Georgigasse nach Wetzelsdorf.

Die Linie Graz—Eggenberg zweigt von der Linie Südbahnhof—Hilmteich des bestehenden, elektrisch betriebenen Grazer Kleinbahnnetzes in der Annenstrasse ab, benützt vorerst die Eggenbergerstrasse und das zur Unterführung derselben dienende Südbahnobject, zieht hierauf durch die alte Poststrasse, die Georgigasse, sowie den zu erbreiternden Schulschwesternweg und gelangt schliesslich auf der von Gösting nach Strassgang führenden Bezirksstrasse zum Eggenberger Curhause.

Die Zweiglinie nach Wetzelsdorf beginnt bei der Einmündung der Karl Morréstrasse in die Georgigasse, zieht zunächst durch die erstgenannte Strasse, sodann durch die Eckertstrasse und weiterhin in südlicher Richtung auf eigenem Unterbau bis zur Endstation Wetzelsdorf.

4. Die circa 4·12 km lange Linie Graz—Gösting. Diese Linie beginnt auf dem Lendplatze, anschliessend an die Linie Lendplatz—Schillerplatz des bestehenden, elektrisch betriebenen Grazer Kleinbahnnetzes, kreuzt zunächst die beiden Geleise der durch die Kepplerstrasse zum Südbahnhofe führenden Linie des bestehenden, elektrisch betriebenen Kleinbahnnetzes im Niveau, benützt sodann die Wienerstrasse, die Bienengasse und Calvarienberggasse, zieht weiterhin durch die Hackergasse und den Calvariengürtel, gelangt dann wieder auf die Wienerstrasse, beziehungsweise Wiener Reichsstrasse und benützt dieselbe bis zur Einmündung des Göstinger Gemeindeweges. Von da ab führt die Linie eine kurze Strecke hindurch auf eigenem Unterbau, benützt hierauf den Göstinger Gemeindeweg und das zur Unterführung desselben dienende Südbahnobject, tritt auf die Graz-Göstinger Bezirksstrasse über und erreicht auf derselben den Ort Gösting.

5. Die Linie Graz-Andritz. Die genauere Feststellung der Trassenführung dieser Linie durch das k. k. Eisenbahnministerium bleibt einem späteren Zeitpunkte vorbehalten.

3. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen bei den sub 1 bis 4 bezeichneten Linien in der Regel nicht weniger als 20 m betragen.

Die grösste Neigung der Bahn wird für die Linie

1 mit 30
2 mit 15
3 mit 46, bezw. 25 Permille (für die Abzweigung nach Wetzelsdorf), endlich für die Linie
4 mit 52 Permille festgesetzt.

4. Strassenbenützung.

Hinsichtlich der Bedingungen für die Benützung der Reichsstrassen ist die im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium zu ertheilende Genehmigung der k. k. Statthalterei in Graz einzuholen.

---

*) Bereits verlautbart in Nr. 129 vom 10. November 1900.

Betreffs der Detailbestimmungen für die Benützung der Bezirksstrassen ist die Zustimmung der jeweils competenten Strassenbehörden einzuholen und dem k. k. Eisenbahnministerium nachzuweisen.

Die bezüglichen Vereinbarungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

5. Oberbau.

Der Oberbau der Linien Reiterkaserne—Linienamt, Graz—Eggenberg und Graz—Gösting ist durchaus, jener der Linien Centralfriedhof—Puntigam und der Zweiglinie nach Wetzelsdorf theilweise mit Rillenschienen aus Flussstahl unter Anwendung von eisernen Spurstangen auszuführen. Hiebei sind für die Linie Reiterkaserne—Linienamt Schienen von 42 kg Gewicht per laufendes Meter, für die Linien Graz—Eggenberg und Graz—Gösting, sowie im ersten Kilometer der Linie Centralfriedhof—Puntigam und im ersten, circa 1250 m langen Theile der Zweiglinie nach Wetzelsdorf Schienen von 50 kg Gewicht per laufendes Meter zu verwenden.

Im übrigen Theile der Linie Centralfriedhof—Puntigam und der Zweiglinie nach Wetzelsdorf sind Vignolschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter auf hölzernen Querschwellen anzuwenden.

Die Detailconstruction des Rillenschienen- und Querschwellenoberbaues bleibt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

6. Hochbauten.

Bei den Hochbauten ausserhalb des Stadtgebietes von Graz sind die Bestimmungen der Landesbauordnung zu berücksichtigen.

7. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind zunächst für die Linien 1—4 mindestens 16 Motorwagen gleicher Gattung wie jene der bereits concessionirten Linien des Grazer Kleinbahnnetzes anzuschaffen.

8. Schlussbestimmungen.

Im Uebrigen gelten hinsichtlich der Linien 1—4 jene Bestimmungen der für die normalspurigen Kleinbahnen mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadt Graz und Umgebung unter dem 22. October 1897 aufgestellten und im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt unter Nr. 131 vom Jahre 1897 veröffentlichten Concessionsbedingnisse, welche sinngemäss auch auf die gegenständlichen Linien Anwendung finden können.

Die Feststellung der besonderen Ausführungsvorschriften für die Linie 5 bleibt jenem Zeitpunkte vorbehalten, in welchem das Ergebniss der commissionellen Behandlung des bezüglichen Projectes dem k. k. Eisenbahnministerium vorliegen wird.

Wien, am 10. December 1900.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Wittek m. p.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

In der Frage der Giltigkeit einer Doppelversicherung ist jener Zeitpunkt massgebend, zu welchem die spätere Versicherung abgeschlossen wurde.

Doppelversicherungen von beweglichen und unbeweglichen Gütern sind im Sinne des ungarischen Handelsgesetzes ungiltig, wenn der volle Werth des betreffenden Objectes bereits versichert war. In einem concreten Falle war nun die Frage strittig, ob die spätere Versicherung auch dann als ungiltig zu betrachten sei, wenn anlässlich des Eintretens der versicherten Gefahr die frühere Versicherung bereits erloschen war.

Die königliche Curie entschied unter Z. 699/00, dass bei Doppelversicherungen jener Zeitpunkt massgebend sei, in welchem die spätere Versicherung abgeschlossen wurde, und dass daher dieselbe auch dann als ungiltig zu betrachten sei, wenn im Laufe des Versicherungsgeschäftes die frühere Versicherung inzwischen erloschen ist, beim Abschluss des späteren Versicherungsgeschäftes jedoch noch in Rechtskraft war.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Erweiterung der von der Bahnstation Wrbatek abzweigenden Schleppbahnanlage zur Zuckerfabrik daselbst im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 60.017.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Verbindungsbahn Érsekujvár [Neuhäusel]—Nagy-Surány.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die im Interesse der Entlastung ihrer Hauptlinie im Bereicheder Theilstrecke Budapest—Érsekujvár—Tót-Megyer, u. zw. des Verkehres zwischen Érsekujvár und der Station Nagy-Surány ihrer Linie Tót-Megyer—Nagy-Surány—Nagy-Bélicz—Privigye (Neutrathalbahn) erbaute Verbindungsbahn Érsekujvár—Bánkeszö—Nagy-Surány mit der für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichteten Haltestelle Bánkeszi am 9. December 1900 dem Betriebe übergeben wurde. Mit dem Tage der Eröffnung dieser Linie traten auf der Neutrathalbahn, ferner auf den Linien Nagy-Bélicz — Privigye, Nagy-Surány — Kis-Tapolcsány und Nyitra—Lipótvár folgende Fahrordnungsveränderungen ins Leben: Die gegenwärtig zwischen Tót-Megyer und Privigye verkehrenden Züge werden mit erhöhter Fahrgeschwindigkeit, von Neuhäusel

abgehend, bis Privigye und retour direct verkehren. Die Züge werden in Neuhänsel dieselben Anschlüsse haben, wie bisher in Tót-Megyer. Anschluss werden die Züge über Nagy-Surány auch in der Richtung nach Tót-Megyer und retour in der bisherigen Weise an die Züge nach und von Wien haben. Eingestellt werden die zwischen Tót-Megyer und Nagy-Surany verkehrenden Züge, und zwar der um 4 Uhr 10 Minuten Nachmittags von Tót-Megyer abgehende und um 6 Uhr 56 Minuten in Tót-Megyer ankommende Zug.

— (Wiedereröffnung der Haltestelle Töltszék.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die mit 1. October 1900 aufgehobene Haltestelle Töltszék der in ihrem Betriebe stehenden Flügelbahn Eperjes-Töltszék-Bartfa (Bartfeld) ihrer Linie Kassa (Kaschau) —Abos—Eperjes—Orló am 5. December 1900 wieder für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet wurde.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Nachtrag V zur Concessionsurkunde, den Ausbau einer Linie in das Farkasvölgy [Wolfsthal] mit elektrischem Betriebe betreffend.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 147 vom 9. December 1900 verlautbart den Wortlaut des Nachtrages Vzur Concessionsurkunde der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft, laut welchem derselben zufolge Erlasses des kgl. ungar. Handelsministers ad Z. 63.112 ex 1900 die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer in Ergänzung ihres Betriebsnetzes von einem geeigneten Punkte der Ofener Strecken ausgehenden, im „Farkasvölgy“ bis zum dortigen Centralfriedhofe der am rechten Donauufer (Ofen) gelegenen hauptstädtischen Gebietstheile führenden Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe ertheilt wird. Die effectiven Baukosten dieser mit Zustimmung der hauptstädtischen Communalverwaltung bei Benützung entsprechender Strassenzüge des hauptstädtischen Gebietes zu erbauenden Linie sind mit K 1,350.000 bemessen, welche Summe durch Emission neuer Actien beschaffen werden kann, um welchen Betrag sich das Actiencapital der Gesellschaft erhöht. Das weitere Erforderniss für die Ergänzung der Stromanlage, die damit verbundenen Investitionen beim Stammnetze etc., insgesammt von K 2,580.000, sind aus dem Reservecapitale zu decken. Der Bau der neuen Linie ist innerhalb zehn Monate nach Zustellung der Urkunde, bezw. nach Uebernahme der Einlegung der Geleise in den erforderlichen Strassenterrains, die Ergänzung der Stromanlage in der Ofener Stromerzeugungs-Centralstation aber innerhalb 20 Monate zu vollenden.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Legung des zweiten Geleises im Bereiche der Ofener Ringstrasse.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, ihre über die innere Ringstrasse von Ofen führende Linie mit dem zweiten Geleise auszustatten, um den Ansprüchen des im Bereiche der rechtsuferseitigen Stadtbezirke seit Einführung des elektrischen Betriebes in stetiger Zunahme begriffenen Verkehres entsprechen zu können.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Projectirter Bau einer neuen Linie.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Communalverwaltung den Beschluss gefasst, ihre neue, vom Zollamtsringe abzweigende, im Bereiche der Mestergasse bis zur Station „Budapest - Ferenczváros“ (Franzstadt) führende Linie (vergl. Concessionsurkunde Verordnungs-Blatt Nr. 94 ex 1900), von welcher eine Theilstrecke im Untergrunde führt, durch eine von einem geeigneten Punkte derselben ansgehende Linie mit ihrer nach dem Népliget (Volkswäldchen) führenden Linie zu verbinden, wodurch auch diese in den Verkehr mit dem Franzstädter Bahnhofe einhezogen werden wird.

Projectirter Bau einer Drahtseilbahn auf die Höhe des „Gellerthegy“ (Blocksberg) in Ofen. (Concessionsverhandlungen.) Die durch den Reichstags-Abgeordneten Géza Polónyi vertretenen Concessionswerber für eine aus dem II. Bezirke Ofen, Taban, anf die Höhe des Gellerthegy zu der dort in Anlage hegriffenen Villegiatur führenden Drahtseilhahn (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 111 ex 1892) sind zum Behufe der Concessionserwerbung zu Gunsten des Baues und Betriebes dieser Linie in Verhandlungen mit dem kgl. ungar. Handelsministerium und der hanptstädtischen Communalverwaltung getreten, in deren Laufe es sich entscheiden wird, ob diese Linie mit Dampf-, elektrischer oder hydraulischer Kraft zu betreiheu sein wird. (Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 116 ex 1896, 24 und 45 ex 1898.)

Schmalspurige Localbahn Szatmár-Németi—Károly-Erdöd mit elektrischem Betriebe. (Betriebseröffnnng.) Am 8. December 1900 fand in Anwesenheit des Ministerialrathes Mándy des kgl. ungar. Haudelsministeriums und der Spitzen der Behörden die Eröffnung des Betriebes der Strassen-, bezw. der Localbahn Szatmár-Németi—Károly-Erdöd statt (vergl. Concessionsurkunde Verordnungs-Blatt Nr. 34 ex 1900). Von dem neuen, in einer Spurweite von 80 cm erbauten, 28·6 km messenden Netze werden die sich im Bereiche der Stadt Szatmár-Németi verzweigenden Linien mit elektrischer, die ausserhalb der städtischen Gemarkung bis Károly-Erdöd führende Linie hingegen mit Dampfkraft betrieben. Die von der Station Szatmár-Németi der Hauptlinie Budapest—Debreczen—Szatmár-Németi—Marmaros Sziget—Körösmező (Ubrowienka-Stanislau) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Szatmár-Németi—Fehér-Gyarmat abzweigende Linie verbindet diese mit dem Werkbahnhofe des Sägewerkes am Szatmár-Hegy und berührt weiterhin mehrere andere Waldschläge und Sägewerke, deren Erzeugnissen nunmehr durch ihre mit einer Hauptlinie erfolgte Verbindung ein ausgedehntes Absatzgebiet eröffnet ist.

Balaton (Plattensee)-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Einstellung des Verkehres während der Wintermonate.) Die Direction der Balaton-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass der Post-, Personen- und Güterverkehr in den Relationen Boglár und Répfülöp mit 19. und 20. December im Bereiche ihrer sämmtlichen Schiffahrtsstationen während der Wintersaison eingestellt wurde.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Beaufsichtigung des Güter-Abfertigungsdienstes durch Organe der kgl. ungar. General-Inspection für Eisenbahnen und Schiffahrt.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie berichtet wird, die General-Inspection beauftragt, den Abfertigungsdienst der Güter in den Stationen der im Bereiche Ungarns sowohl vom Staate als von Gesellschaften betriebenen Eisenbahnen, sowie auch der Schiffahrts-Unternehmungen durch ihre Organe strenge überwachen zu lassen, und speciell der Abwage, rechtzeitigen Abfertigung und der Manipulation der Verladung ein hesonderes Augenmerk zuzuwenden. Sollte die General-Inspection die Ueberzeugung erlangen, dass diesbezügliche Klagen seitens der Handelskammern und des Puhlicums überhaupt berechtigt sind nnd diesfalls nicht allein auf vorschriftswidrige Vorgänge seitens des Executivpersonales zurückzuführen sind, sondern auch auf Mängeln nnd Lücken in der Organisation des Dienstes, bezw. der Reglements und sonstigen Vorschriften beruhen, hat sie darüber sofort Bericht und Vorschläge zu erstatten, welche geeigneten Wege einzuschlagen wären, um ohne Tangirung der internationalen Bestimmungen diesen Uehelständen danernd abzuhelfen und eine Besserung in der Abwicklung des Güterdienstes zu erzielen.

Localbahn Keszthely-Balaton-Szent György. (Projectirte Fusionirung mit den Transdanubischen [Westungarischen] Localbahnen.) Zwischen den Directionen der im Eigenhetriebe stehenden, 10 km langen Localbahn Keszthely-Balaton-Szent György (Flügelbahn der Hanptlinie Budapest—Balaton—Szent György—Kanizsa—Pragerhof der Südbahn-Gesellschaft) und der Transdanubischen Localbahnen: Kis-Czell—Boba—Csáktornya, Türje-Zala-Szent Grót-Balaton-Szent György, Ukk-Sümeg-Tapolcza, Zala-Szent Iván-Kisfalud-Szent Iván nnd Pozsony-Ujváros—Szombathely (Pressburg-Neustadt—Steinamanger) sind, wie aus Budapest berichtet wird, Unterhandlungen im Zuge, welche die Fusionirung beider Gesellschafteu bezwecken. Der Wunsch der Durchführung dieser Transaction ist seitens der Direction der Localbahn Keszthely-Balaton-Szent György dadurch motivirt, dass das Erträgniss einer nur 10 km langen Linie durch die Kosten der Regie einer selbstständigen Direction unverhältnissmässig belastet wird, während jene der Transdanubischen Localbahnen, welche im Bereiche der zwischen der Donau und der Südhahnlinie Budapest—Kanizsa—Csáktornya—Pragerhof gelegenen Comitate ein so ausgedehntes Betriehsnetz besitzt, daran Interesse hat, in selbes auch diese kurze, als Sackbahn endigende Linie einzuverleiben. Durch Fortsetzung dieser Enclave bis Tapolcza (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 40 ex 1896, Vorconcession, Post 2) wird diese derzeit gleichfalls als Sackhahn endigende Linie und dadurch das ganze Netz einen weiteren Anschluss an die vorbenannte Hauptlinie der Südbahn in Balaton-Szent György, sowie auch von dort aus weiterhin gegen Südosten an die combinirte Linie Balaton—

Szent György—Somogy-Szolb—Barcs und durch deren Vermittlung über Barcs—Slatina—Našič—Uj-Kapela-Batrina an die längs der Save führende Grenzbahn Sziszék—Uj-Kapela-Batrina—Bród—Vinkovce—India—Zimony (Semlin) finden.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Erfurt: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Oberröblingen am Helme.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge können fortan nach und von der Station Oberröblingen am Helme Fahrzeuge aller Art abgefertigt werden.

Württemberg. (Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen: Eröffnung der Eisenbahn Ilsfeld-Heilbronn Südbahnhof.) Am 1. December wurde die 14·365 km lange Eisenbahn von Ilsfeld nach Heilbronn Südbahnhof dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die neue Strecke dient dem Personen-, Gepäcks-, Güter- und Viehverkehre. An derselben liegen folgende Verkehrsstellen: Ilsfeld Haltestelle, Schozach Haltestelle, Thalheim Haltestelle, Rauher Stich Haltepunkt, Sontheim bei Heilbronn Haltestelle und Bahnhof Heilbronn Südbahnhof. Der Haltepunkt Rauher Stich dient nur dem Personenverkehre; die übrigen Stationen sind für den Gesammtverkehr eingerichtet mit der Ausnahme, dass in der Haltestelle Schozach nur einzelne Stücke Kleinvieh ein- und ausgeladen werden können. Die neue Strecke schliesst in Ilsfeld (Endpunkt der schmalspurigen Nebenbahn Marbach a. N.-Ilsfeld) an das obige Bahnnetz an und ist auf der Strecke Ilsfeld—Thalheim schmalspurig mit 0·75 m Spurweite, auf der Strecke Thalheim—Heilbronn Südbahnhof dreischienig für Schmal- und Vollspur gebaut und wird nach den Bestimmungen für die Nebeneisenbahnen Deutschlands mit Dampfkraft betrieben. Für den Vollspurbetrieb ist die Strecke Thalheim—Heilbronn Südbahnhof erst nach Eröffnung der Linie Heilbronn Südbahnhof—Heilbronn Hauptbahnhof benützbar. Der kleinste Krümmungshalbmesser der neuen Strecke beträgt R = 100 m, der grösste zulässige Raddruck 8500 kg. Dieselbe ist der Betriebsinspection Heilbronn unterstellt.

Grossbritannien. (Statistik der Eisenbahnunfälle im Jahre 1899.) Dem vom „Boarde of Trade" dem Parlamente vorgelegten officiellen Ausweise über die im Bereiche der Eisenbahnen der Vereinigten Königreiche und Irlands im Laufe des Jahres vorgekommenen Unfälle zufolge verloren durch Eisenbahnunfälle 1340 Personen das Leben und erlitten 19.155 Verletzungen. Unter den mit Tod Abgegangenen befanden sich 14 Selbstmörder und 141 Personen, welche infolge eigener Schuld verunglückten; Verwundungen erfolgten gleichfalls durch eigenes Verschulden bei 1457 Personen. Die Anzahl der durch sämmtliche Eisenbahnen der Vereinigten Königreiche und Irlands im Jahre 1899 beförderten Personen betrug rund 1.106,000.000 Köpfe gegenüber denen rund 1.063,000.000 im Jahre 1898 (+ 43,000.000); im percentuellen Verhältnisse entfiel 1899 je ein Todter auf 7,139.948, und je ein Verwundeter auf 514.740 Personen.

Schiffahrt.

Oder-Spreecanal. Ueber den Oder-Spreecanal und seinen Einfluss auf den Verkehr der Eisenbahnen bringt die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" aus der Feder des weiteren Kreisen bekannten Verkehrskenners, Regierungs- und Baurathes Sympher, einen lehrreichen Aufsatz, aus dem wir das Folgende entnehmen: „Der Verkehr auf dem Oder-Spreecanal hat verhältnissmässig klein angefangen, hat sich aber von Jahr zu Jahr gesteigert, so dass er sich in den ersten neun Betriebsjahren fast vervierfacht hat. Im Jahre der Eröffnung (1891) wurden 446.000 t, im Jahre 1899 1,679.000 t befördert. Unter den Gütermengen befanden sich 1891 216.000 t und 1899 965.000 t Steinkohlen. Die Entwicklung ist noch nicht abgeschlossen, aber dieser Canal zeigt schon jetzt, wie ein neuzeitlich ausgestatteter und an geeignetem Orte angelegter Wasserweg selbst dort gewaltige Verkehrsmengen anzuziehen vermag, wo bis dahin ein alter, kleinschiffiger Canal ein kümmerliches Dasein fristete und mit Recht den Gegnern Anlass zu der Behauptung zu geben schien, Wasserstrassen seien heutzutage überwundene Einrichtungen, denen neben den Eisenbahnen die Daseinsberechtigung fehle. Dabei handelt es sich auch nicht um einen abgabenfreien Fluss, sondern um einen mit Abgaben belegten Canal, der bereits jetzt neben der Deckung der Unterhaltungskosten eine etwa zweipercentige Verzinsung des Baucapitals aufbringt. Der von dem Oder-Spreecanal beeinflusste Eisenbahnverkehr zwischen dem Regierungsbezirk Oppeln einerseits und den Verkehrsbezirken Berlin, Provinz Brandenburg und den Elbhäfen andererseits hat allerdings in den ersten Jahren nach Eröffnung des Oder-Spreecanales abgenommen, indess keineswegs um die Gütermengen, welche der Oder-Spree- und der alte Friedrich Wilhelmscanal zusammen befördert haben. Diese machten 1896 1,256,000 t aus, während der Eisenbahnverkehr in demselben Jahre von 1,849.000 t im Jahre 1890, dem letzten vor der Canaleröffnung, auf 1,382.000 t oder um 25 pCt. gesunken war. Nach dem Jahre 1896 ist jedoch, wie bei den beiden genannten Canälen, deren Gesammtverkehr 1899 auf 1,798.000 t gestiegen war, auch der Eisenbahnverkehr wieder im Zunehmen begriffen. Er betrug 1899 wieder 1,746.000 t. Betrachtet man Berlin allein, wohin gemäss den gelegentlich des Rhein-Elbecanal-Entwurfes angestellten Untersuchungen rechnungsmässig fast alle Güter auf den Wasserweg hätten abgelenkt werden können, so zeigt sich hier eine Abnahme von 1,092.000 t (darunter 974.000 t Kohlen) im Jahre 1890 auf 745.000 t (darunter 647.000 t Kohlen) im Jahre 1896 und von da ab wieder eine Zunahme bis zum Jahre 1899 auf 874.000 t (darunter 756.000 t Kohlen). Die Abnahme hat hier demnach etwa ein Drittel oder genau 32 pCt. betragen und ist zum Theil in den letzten drei Jahren schon wieder eingebracht. Unterscheidet man zwischen Kohlen, als dem weitaus überwiegenden Massengut und allen übrigen Gütern, die vielfach zu höheren Eisenbahntarifen gefahren werden, so zeigt sich, dass fast der gesammte Verlust an Eisenbahnverkehr der Abnahme an Kohlen zuzuschreiben ist. Die Erfahrungen beim Oder-Spreecanal zeigen, welche Entwicklung der Verkehr nach Ausbau des Rhein-Elbe- (Mitteland-) Canales voraussichtlich nehmen dürfte.

1. Der Verkehr dürfte sich erst allmälig, aber schliesslich doch zu bedeutender Höhe entwickeln.
2. Der Verlust an Eisenbahnverkehr und Einnahme wird allmälig eintreten, später aber durch zuwachsenden Verkehr bald wieder ausgeglichen werden.
3. Den Eisenbahnen werden hauptsächlich grobe Massengüter, insbesondere Kohle, entzogen.
4. Durch den Canal dürfte eine starke Zunahme des gesammten Güteraustausches zwischen den berührten Gegenden und damit eine wirthschaftliche Hebung der letzteren herbeigeführt werden.
5. Die Eisenbahnen werden entlastet werden, weniger durch starke Entziehung von Verkehr, als vielmehr durch Uebergang der sonst zu erwartenden Verkehrsvermehrung auf den neuen Wasserweg, wodurch auf eine längere Reihe von Jahren Erweiterungen der Bahnanlagen vermieden werden. Dieser Umstand mag zwar weniger von Bedeutung sein, wird jedoch im Deutschen Reiche als ein Hauptgrund für die Inangriffnahme des Rhein-Elbecanales angeführt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Jänner 1901.)

Im Monate Jänner 1901 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Jänner
Liverpool	„Athenian"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Urbino"	1—10
London	„Wm. Bailey"	1—10
Hamburg	„Europa"	1—10
Rotterdam	„Báthori"	1—10
Barcelona, Valencia*	„Báthori"	10
Liverpool	„Tyria" (Cunard Line)	5—15
Bordeaux*	„Mátyás Király"	5—15
Nantes	„Mátyás Király"	5—15
Gibraltar[1]), Antwerpen	„Szent István"	10—20
Liverpool	„Persian"	10—20
London	„Szt. László"	21—31
Rouen*	„Jokai"	21—31
Glasgow*	„Matlekovits"	21—31

Nach	Dampfer	Jänner
Liverpool	„Pavia“ (Cunard Line)	21—31
Hull, Newcastle o/T	„Kolpino“	21—31
Rotterdam	„B. Kemény“	25/1-5/2
London	„Indiana“	25/1-5/2

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen angemeldet werden, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Jänner
Liverpool	Triest, Finme	„Andalusian“	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Kolpino“	1—10
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Baross“	1—10
Rotterdam	„ „	„Deák“	1—10
London	„ „	„Zichy“	1—10
Antwerpen	„ „	„Kálmán Király“	1—10
Rouen	„ „	„Petöfi“	1—10
Liverpool	Fiume, Triest	„Veria“ (Cunard Line)	5—15
London	Triest, Fiume	„Sultana“	10—20
Glasgow	„ „	„Nagy Lajos“	15—25
Liverpool	Finme, Triest	„Cypria“ (Cunard Line)	15—25
Bordeanx	Triest, Finme	„Széchényi“	15—25
Antwerpen	„ „	„Tibor“	21—31
Liverpool	„ „	„Flaminian“	21—31

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A. Linie Fiume—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Andrassy“ am 7., „Rákóczy“ am 14., „Zrinyi“ am 21., „Tisza“ am 28. Jänner.

Ab Marseille: „Zrinyi“ am 6., „Tisza“ am 13., „Andrássy“ am 20., „Rákóczy“ am 27. Jänner.

B. Linie Finme—Malta—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Adria“ am 2., „Buda“ am 9., „Arpád“ am 16., „Szápáry“ am 23., „Adria“ am 30. Jänner.

Ab Marseille: „Arpád“ am 2., „Szápáry“ am 9., „Adria“ am 16., „Buda“ am 23., Arpád am 30. Jänner.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen des k. k. Kreis- als Handelsgerichtes St. Pölten wurde am 13. December die Firma: „Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank“ mit nachfolgenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Die Gesellschaft ist eine auf Grund der Concessionsurkunde des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 124, der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Jänner 1898, R.-G.-Bl. Nr. 17, betreffend die Abänderung der obigen Concessionsurkunde, sowie der am 9. Februar 1898, Z. 3788, vom k. k. Ministerium des Innern staatlich genehmigten Statuten und des Constituirungsactes ddto. 18. April 1898 errichtete Actiengesellschaft.

2. Dieselbe hat nunmehr ihren Sitz in St. Pölten.

3. Der Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb einer schmalspurigen Localbahn von der Station St. Pölten der k. k. Staatshahnlinie Wien—Salzburg nach Kirchberg a. d. Pielach mit einer Abzweigung nach Mank, eventnell nach St. Leonhard am Forst (Ruprechtshofen).

4. Die Dauer der Gesellschaft ist gleich der Concessionsdauer der vorbezeichneten Localbahn (90 Jahre, vom 11. Juli 1896 an gerechnet), soferne nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder infolge früheren Erlöschens der Concession oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschlusse der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital beträgt K 1,140.000, gleich ö. W. fl. 570.000, zerlegt in 5700 Actien im Nominalbetrage von je K 200, gleich ö. W. fl. 100. Die Actien lauten auf den Inhaber und sind untheilbar.

6. Der Vorstand besteht aus mindestens 7, höchstens 9 Mitgliedern. Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Recht, insolange der Staat durch Besitz von Actien an dem Unternehmen betheiligt ist, ein Mitglied zu ernennen; der niederösterreichische Landesausschuss hat das Recht, für die Dauer der vom Lande übernommenen Garantieverpflichtung, beziehungsweise bis zur vollen Rückzahlung etwa geleisteter Garantievorschüsse zwei Mitglieder in den Verwaltungsrath zu entsenden, die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes (Vorstandes) werden von der Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre gewählt. Der Verwaltungsrath ist berechtigt, sich im Wege der Cooptirung zu ergänzen. Derzeit bilden den Vorstand (Verwaltungsrath) folgende Personen: Wenzel Wojtechowsky, k. k. Regierungsrath, Betriebdirector der k. k. österr. Staatshahnen i. P. in Wien (vom k. k. Eisenhahnministerium ernannt); Professor Franz Richter in Wien und Dr. Josef Scheicher in Wien, beide niederösterreichische Landesausschüsse; Dr. Hermann Ofner, Advocat in St. Pölten; Franz Teufel, Wirthschaftsbesitzer in Wolkersdorf und Gemeindevorsteher in Mank; Wilhelm Wiletal, Haushesitzer in Mank; Alexander Diamantidi, Werkshesitzer in Freiland, und Alfred Arhesser, Ingenieur, Oberinspector der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

7. Die Firma der Gesellschaft wird in der Weise collectiv gezeichnet, dass die Worte: „Localhahn St. Pölten-Kirchberg a. d Pielach-Mank“ vorgedruckt oder von wem immer geschrieben und sodann entweder:

a) von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrathes oder
b) von einem Mitgliede des Verwaltungsrathes und einem mit der Procura betrauten Beamten, von letzterem mit einem die Procura andeutenden Zusatze eigenhändig unterschrieben werden.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen durch die einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung“. Ausserdem können diese Kundmachungen noch in jenen Blättern veröffentlicht werden, welche der Verwaltungsrath hiezu hestimmt.

— Vom Lemberger k. k. Landes- als Handelsgerichte wird kundgemacht, dass am 27. November 1900 im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen bei der Firma: „Localbahn Piła—Jaworzno“ ersichtlich gemacht wurde, dass die Procura dem Casimir Zaleski ertheilt wurde, welcher die Firma auf die Art zeichnen wird, dass er dem Wortlaute der Firma neben der Unterschrift eines Verwaltungsrathsmitgliedes seinen eigenen Namen mit einem die Procura andeutenden Zusatze beifügt.

— In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 15. December bei der Firma: „K. k. priv. österreichisches Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten“ eingetragen, dass sich dieselbe nunmehr auf die in der Generalversammlung vom 7. April 1900 beschlossenen, mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 21. November 1900, Z. 42.808, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet.

Verein Deutscher Eisenbahn - Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die im Betriebe der kgl. ungar. Staatseisenhahnen stehende 53·480 km lange Localbahn Szigetvár-Kaposvár, welche am 9. November dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinshahnstrecken zugerechnet worden.

— Die am 14. November 1900 dem öffentlichen Güterverkehre übergebene 2·205 km lange Strecke von der Abzweigung der Schleppbahn Linz-Linz Donauumschlagplatz nach Urfahr der k. k. österr. Staatshahnen, sowie die von den k. k. österr. Staatsbahnen in Betrieh genommene 57·584 km lange Mühlkreisbahn Urfahr—Aigen-Schlägl sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— Die am 4. Decemher dem öffentlichen Verkehre übergebene 8·08 km lange Strecke Niederfüllbach—Rossach der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt ist den Vereinshahnstrecken zugerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 27. Decemher 1900 dem Sectionsrathe im Eisenbahnministerium Dr. August Weeber den Orden der eisernen Krone dritter Classe mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Nachtrage IV zum Tarife, Theil II, Heft 3.

In dem vom 1. Jänner 1901 giltigen Nachtrage IV zum Tarife, Theil II, Heft 3 (Ausnahmetarife), des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes sind mit Giltigkeit ab 1. Jänner 1901 folgende Druckfehler zu berichtigen, und zwar:

Auf Seite	unter Post-Nr.	Berichtigung
12	17	In der Rubrik „nach“ ist Aussig (A.T.E.) auf „Aussig (St.E.G.)“ abzuändern
19	176	Der Frachtsatz in der Rubrik für 5000 kg ist von 117 h auf 177 h per 100 kg richtigzustellen
22	245	In der Rubrik „nach“ ist bei Eger innerhalb der Klammer der Zusatz „u. k.k.St.B.“ zu streichen

Prag, am 27. December 1900. [1]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.
Tarif-Heft III.

Aenderung des Einführungstermines des Tarifes.

Der Tarif für den obbezeichneten Verkehr, dessen Einführung in Nr. 134 vom 22. November 1900 unter Kundmachung Nr. 1164 für den 1. Jänner 1901 verlautbart wurde, gelangt erst am 1. März 1901 zur Einführung.

Budapest, am 28. December 1900. [2]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Reexpeditionsbegünstigung für das Lagerhaus der Firma Rubin Barschach in Kolomea.

Dem Lagerhause der Firma Rubin Barschach in Kolomea wurde die Reexpeditionsbegünstigung für die Artikel Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—11, Mahlproducte der Pos. M—4, Malz der Pos. M—7 und Oelsaaten der Pos. O—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901 im Localverkehre auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina zugestanden.

Stanislau, am 27. December 1900. [3]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Berichtigung und Ergänzung des Tarifes.

Im Tarife vom 1. November 1900 sind mit Giltigkeit vom 10. Februar 1001 folgende Frachtsätze zu berichtigen:

Seite 27, Ullersdorf—Kappel in Sachsen
von Mk. 52·4 in Mk. **62·4.**

Seite 38, Karbitz—Sohland
von Mk. 47·2 in Mk. **47·3.**

Seite 40, Karbitz—Trebanz-Treben
von Mk. 74·3 in Mk. **75·3.**

Seite 56, Bilin—Golzern
von Mk. 64·3 in Mk. **66·3.**

Seite 86, Renč—Gutenfürst
von Mk. 57·3 in Mk. **75·3.**

Ferner ist mit sofortiger Giltigkeit auf Seite 48 in der Stationsverbindung Eisenberg—Bautzen der beim Reindruck des Tarifes ausgebliebene Frachtsatz von Mk. 55·2 nachzutragen.

Wien, am 28. December 1900. [4]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Rumänischer Personenverkehr.

Druckfehler-Berichtigung bezüglich einiger Fahrpreise.

Im Tarife für den obbezeichneten Verkehre sind die Fahrpreise II. Classe für combinirte Züge von Wien und Brünn nach Roman von Frcs. 55·45 auf Frcs. **54·75** richtigzustellen.

Wien, am 28. December 1900. [5]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeit von ermässigten Frachtsätzen.

Die im Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandstarife, Theil II, Heft 1, vom 1. April 1900 enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife 1 und 2 C bleiben unter den gleichen Bedingungen bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1901 in Kraft.

Wien, im December 1900. [6]

Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Bukowina—Galizien—Frankreich.

Verlängerung der Giltigkeit des Tarifes vom 1. Jänner 1895.

Der in Nr. 132 dieses Blattes vom 17. November 1900 unter fortl. Nr. 1130 bezeichnete Tarif sammt Nachträgen bleibt auch über den 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres in Kraft.

Wien, am 27. December 1900. [7]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen	24·—	halbjährig	Kronen	12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark	25·—	„	Mark	12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs.	33·—	„	Frcs.	16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg		per 100 kg				
										Heller		Heller		Heller		
										Classe		Classe		Classe		
										I	II	I	II	I	II	
1	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Güter der Frachtgutclassen I und II	Reichenberg (A.T.E.) loco und transito	Bilin (A.T.E.)	5000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif	215	176	193	158	22	18	Im Kartirungswege	
					Brüx (A.T.E.)				228	186	196	167	32	19		
					Dux				212	173	184	155	28	18		
					Karbitz				212	176	185	139	27	37		
					Komotau (A.T.E.)				253	205	213	185	40	20		
					Mariaschein				195	161	183	142	12	19		
					Preschen				216	176	187	158	29	18		
					Settenz				195	161	169	142	26	19		
					Teplitz				195	161	169	142	26	19		
					Teplitz-Schlossgarten				195	161	169	142	26	19		
					Udwitz-Görkau				216	200	209	180	37	20		
					Ullersdorf				206	169	183	151	23	18		
					Wisterschan				195	161	169	142	26	19		
				und umgekehrt												
				Reichenberg (A.T.E.) loco und transito	Bilin (A.T.E.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen 2. Einhaltung der für Güter der Classe I und II bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000, bezw. 10.000 kg allgemein giltigen Tarifbestimmungen				215	176	172	146	43	30		
					Brüx (A.T.E.)				228	186	175	155	53	31		
					Dux				212	173	164	141	48	29		
					Karbitz				212	176	164	130	48	46		
					Komotau (A.T.E.)				253	205	190	170	63	35		
					Mariaschein				195	161	164	133	31	28		
					Preschen				216	176	166	147	50	29		
					Settenz				195	161	150	133	45	28		
					Teplitz				195	161	150	133	45	28		
					Teplitz-Schlossgarten				195	161	150	133	45	28		
					Udwitz-Görkau				216	200	186	166	60	34		
					Ullersdorf				206	169	164	141	42	28		
					Wisterschan				195	161	150	133	45	28		
				und umgekehrt												

2

Aussig-Teplitzer Eisenbahn

Buschtěhrader Eisenbahn

Reis geschält, als Frachtgut

zum Exporte aus dem österr.-ungar. Zollgebiete

Aussig (A.T.E.)	
Eger (B.E.B.) transit und Franzensbad (B.E.B.) transit	Eger (B.E.B.) und Franzensbad (B.E.B.)

Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen

vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. Juli 1894

111 Heller (vorstehender Kartirungssatz)	134 Heller
90 Heller	111 Heller
21 Heller	23 Heller
Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege

a) Bei mit directen Frachtbriefen von Aussig (A.T.E.) nach dem Auslande aufgegebenen Sendungen, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Absender lautend;
b) bei in Eger oder Franzensbad mit neuen Frachtbriefen nach dem Auslande umexpedirten Sendungen, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe bis Eger, bezw. Franzensbad, auf den Namen des Reclamanten als Absender lautend, und die zugehörigen bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe ab Eger, bezw. Franzensbad. Sämmtliche Documente, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind bis längstens Ende Februar 1902 an die Direction der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Teplitz vorzulegen

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht in der Zeit	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
3	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Güter des Specialtarifes 1 als Frachtgut	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen oder umgekehrt	Karlsbad (B.E.B.), Karlsbad-Centralbahnhof und Karlsbad K.J.	Einhaltung der für Güter des Specialtarifes 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife und Tarif-Theil III des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Mai 1892	Siehe nachstehende Tabelle unter a)	Siehe nachstehende Tabelle unter b)	Siehe nachstehende Tabelle unter c)	Im Kartirungswege		

	Heller per 100 kg				Heller per 100 kg				Heller per 100 kg		
	a*)	b	c*)		a*)	b	c*)		a*)	b	c*)
Beschin	**)	115	.	Königswart-Sangerberg	**)	54	.	Ražic	**)	128	.
Blisowa	**)	110	.	Kolinec	**)	124	.	Rokitzan	115	96	19
Blowitz	105	96	9	Kriegern	**)	75	.	Scheles	80·6	80	0·6
Budweis	153	148	5	Kuttenplan	**)	54	.	Schlewětin	161	156	5
Bukovsko Dinin	**)	160	.	Lantschim	**)	120	.	Schichowitz-Raby	127	120	7
Chrast	105	91	14	Littitz	**)	91	.	Schüttenhofen	131	124	7
Čižowa	**)	136	.	Lnžan	111	100	11	Schweissing-Tscbernoschin	**)	66	.
Dobrzan	**)	96	.	Malonitz	**)	120	.	Schwikau	**)	105	.
Dražice-Wejretz	157	152	5	Marienbad	**)	42	.	Senomat-Schanowa	**)	81	.
Eisenstein	**)	136	.	Mies-Kladrau	81	71	10	Spitzberg	**)	132	.
Erdweis	**)	168	.	Mlatz	**)	86	.	Staab	**)	100	.
Forbes-Schweinitz	**)	156	.	Mühlhausen k.k.Stb.	149	144	5	Stablau	101	91	10
Frauenberg	149	144	5	Nakři-Netolitz	145	140	5	Stankau	**)	105	.
Furth i. W.	**)	124	.	Neměkan	**)	120	.	Štěkna	**)	124	.
Gerten	**)	70	.	Nepomuk	115	105	10	Strakonitz	131	124	7
Gmünd	**)	168	.	Neuern	**)	115	.	Stupno-Břas	**)	96	.
Gratzen	165	160	5	Neugedein	**)	120	.	Sucbenthal	175	172	3
Grün	**)	124	.	Nezwěstitz	**)	96	.	Tachau	**)	77	.
Hammern-Eisenstrass	**)	128	.	Nürschan	**)	91	.	Taus	131	115	16
Hičitz	**)	120	.	Ober-Břís	**)	96	.	Teinitzl	**)	115	.
Holoubkau	**)	100	.	Petersburg i. B.	76·6	76·6	.	Točnik	**)	105	.
Horaždovic-Babin	**)	115	.	Pilsen	97	86	11	Třemoschna	**)	91	.
Horaždowitz-Stadt	123	115	8	Pilsenetz	**)	91	.	Tuschkau-Kosolup	**)	81	.
Hradek	**)	124	.	Pisek	137	132	5	Weseličko-Branitz	149	144	5
Janowitz	**)	115	.	Pladen	**)	68	.	Wlastetz	141	136	5
Jechnitz	**)	72	.	Plan	67	54	13	Wodňan-Čičenitz	141	136	5
Jetětitz	145	140	5	Plass	90·6	86	4·6	Wolschan	**)	110	.
Jistebnic-Bažejovic	153	148	5	Přestitz	111	100	11	Woratschen	**)	76	.
Josefshütte	**)	60	.	Protiwin	137	132	5	Zahoři	141	136	5
Kasnlau	**)	92	.	Pschobitik	**)	78	.	Zamost	157	152	5
Katowitz	**)	120	.	Putim	**)	132	.	Zbirow	**)	105	.
Kauth	**)	120	.	Putzeried	**)	120	.	Zliw	**)	140	.
Klattau	119	110	9	Radnitz	**)	100	.				

*) Die sub a ausgewiesenen Tarif-Frachtsätze und die sub c ausgewiesenen Nachlässe beziehen sich nur auf den Verkehr mit der Station Karlsbad (B.E.B.).

**) Es bestehen für Güter des Specialtarifes 1 keine directen Frachtsätze.

Fortlaufende Nummer	4	5	6
Die Publication erfolgt von der	Buschtĕhrader Eisenbahn	Buschtĕhrader Eisenbahn	Buschtĕhrader Eisenbahn
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Holz des Ausnahmetarifes III als Frachtgut / Holz des Specialtarifes 2 als Frachtgut	Glassand, unverpackt	Kalkabfälle
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Karlsbad (B.E.B.)	Hohenbocka B.G. und Oberl. Bhf.	Schreckenstein
nach	Franzensbad	Neusattl B.E.B.	Kuttenthal (B.N.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Abfertigung im Localverkehre, Einhaltung der in den bezüglichen Tarifen enthaltenen einschlägigen Tarifbestimmungen	Giltig bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht. Einhaltung der übrigen allgemein giltigen Tarif bestimmungen	Unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und giltig in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. August 1900	Tarif, Theil II, Heft 1, des Nordwesthöhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	33 Heller / 34 Heller	81 Pfennige	54 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	24 Heller / 24 Heller	79 Pfennige	40 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	9 Heller / 10 Heller	2 Pfennige	14 Heller
Art der Durchführung	Rückvergütung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1902 bei der General-Direction der Bnschtĕhrader Eisenbahn in Prag		
Besondere Bemerkungen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet		Bei Anwendung dieses zugestandenen Frachtsatzes wird eine weitere, wie immer Namen habende Ermässigung desselben nicht gewährt

Buschtěhrader Eisenbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	9
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	10
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe der Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

mineralische Kohle (Steinkohle) als Frachtgut

A) Altkladno, Buschtěhrad, Duhy, Kladno, Neukladno, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn;
B) Střehichowitz-Winařitz (Lihuschiner Schacht) Station der Localbahn Swolenowes-Smečna; Smečna-Sternberg, Station der Buschtěhrader Eisenbahn

Sachsen und Norddeutschland
I. über Reitzenhain nach Sachsen (ausgenommen Stationen der Linie Freiberg—Nossen—Naunhof—Borsdorf und östlich hievon); nach Norddeutschland (und zwar nur nach Stationen der Linie Leipzig—Halle—Nordhausen—Cassel und südlich hievon);
II. über Weipert;
III. über Klingenthal;
IV. über Franzenshad;

Mindestverfrachtung von je 3000 Tonnen ad A) und ad B) durch einen Absender innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses. Einhaltung der Tarifbestimmungen

vom 1. Jänner 1901 bis 31. Decemher 1901

Böhmisch-Sächsischer Kohlentarif sammt Anhang. — Böhmisch-Norddeutscher Kohlentarif

Verschieden

Verschieden

ad I. 13·0 Mark
ad II. 15·0 Mark
ad III. 14·8 Mark
ad IV. 14·8 Mark (nach Voitersreuth 17·4 Kronen) } für 10.000 kg

für Sendungen nach Prohstzella wird bis 31. August 1901 (wie für Prohstzella Bayer. St.B.) ein um 2·9 Mark für 10.000 kg höherer Nachlass zugestanden

Rückvergütung

Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende hahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätstens 31. Jänner 1902 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn

Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung. Ueber welche Transportwege die Sendungen zu gehen haben, ist aus dem bezüglichen (unentgeltlich zu beziehenden) Leitungsvorschriften zu ersehen.
Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Buschtěhrader Eisenbahn gewährt; sollten diese Antheile während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses eine Kürzung erfahren, so werden um den gleichen Betrag auch die Nachlässe verringert. Aenderungen der Tarife infolge Erhöhung oder Ermässigung der Gebührenantheile der betheiligten übrigen Bahnen haben dagegen auf die Höhe der Nachlässe keinen Einfluss

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
8		**Buschtöhrader Eisenbahn**	Eisen und Stahl der Positionen E—7, 8 und 9 der Güterclassification des vom 1. Jänner 1898 giltigen Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, einschliesslich Platinen und Robstahl			**Mindestverfrachtung von 3000 Tonnen (zu 1000 kg);** zur Ergänzung dieses Quantums können entsprechende Sendungen von Annathal-Rothau nach Chodau (und Neudek), sowie umgekehrt verwendet werden. Abfertigung als Frachtgut und Einhaltung der Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901	Localgütertarif	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	**Bei Sendungen nach Komotau und nach Rakonitz auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bei allen übrigen Sendungen dagegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1902 an die General-Direction der Buschtöhrader Eisenbahn in Prag. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und werden nicht zurückgestellt**	**Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung**
				Altkladno	Annathal-Rothau				73	69	4			
				Kladno					70	60	10			
				Komotau					49	44	5			
				Kralup					76	69	7			
				Prag (Bubna)					76	69	7			
				Prag (Sandthor)					76	69	7			
				Prag (Smichow)					77	69	8			
				Rakonitz					64	60	4			
				oder umgekehrt										
				Altkladno	Karlsbad (B.E.B.) transit (nur für Sendungen nach oder von Neudek)				63	59	4			
				Kladno					60	49	11			
				Komotau					37	30	7			
				Kralup					67	62	5			
				Prag (Bubna)					67	62	5			
				Prag (Sandthor)					67	62	5			
				Prag (Smichow)					68	62	6			
				Rakonitz					54	51	3			
				oder umgekehrt										
				Altkladno	Komotau				—	—	—			
				Kladno					—	—	—			
				Komotau					—	—	—			
				Kralup					55	41	14			
				Prag (Bubna)					55	42	13			
				Prag (Sandthor)					55	42	13			
				Prag (Smichow)					56	43	13			
				Rakonitz					41	32	9			
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
9	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Pressrückstände von Rüben (Presslinge), Zuckerrüben und Zuckerrübenabfälle, sowie Rübenschnitze und Rübenschnitzabfälle der Zuckerfabrikation	Klomin Liblic-Bišic Stranov-Krnsko Vrutic	Jiřitz (Ladestelle)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	196 200 282 238 Heller per Tonne à 1000 kg		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf ihre eigenen Kosten zu besorgen
			Schedeschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Presschlamm)	Klomin Liblic-Bišic Stranov-Krnsko Vrutic						170 180 282 220				
			Melasse und Osmosewasser	Jungbunzlau (B.N.B.)						45				
			Rohzucker	Aužic						23 Heller per 100 kg				
				oder umgekehrt										
10	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle als Frachtgut	Kaaden Braunersdorf	Gutwasser	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Directer Frachtsatz besteht nicht	127 Heller		Im Kartirungswege		
11	**Buschtehrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen												

Elbeumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai.

Die im Tarife, Theil II, für den oben genannten Güterverkehr vom 1. November 1896, sowie in den hiezu erschienenen Nachträgen enthaltenen, im Rückvergütungswege anwendbaren Ausnahmetarife bleiben bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901 in Giltigkeit.

Die Vorlage der in den Controlbestimmungen bedungenen Documente hat bis Ende April 1902 zu erfolgen.

Bei Sendungen, welche der Reexpedition oder Zwischenlagerung unterzogen werden, sind diese Documente spätestens zwei Monate nach Ablauf der festgesetzten Reexpeditions-, bezw. Zwischenlagerungsfrist in Vorlage zu bringen.

Fortlaufende Nummer	1	12	13
Die Publication erfolgt von der Nachen und im Namen der	2 3	Buschtĕhrader Eisenbahn	Buschtĕhrader Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Mineralische Kohle (Steinkohle) als Frachtgut	Steinkohle als Frachtgut
für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) von	5	Altkladno, Buschtĕhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Stationen der a. priv. Buschtĕhrader Eisenbahn	a) Altkladno, Buschtĕhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna. Sternberg, Stationen der a. priv. Buschtĕhrader Eisenbahn; b) Střebichowitz-Winařitz (Libuschina-Schacht), Station der Localbahn Swoleňowes-Smečna
nach		Kolleschowitz	Annathal-Rothau Eger, Franzens-bad, Klingenthal, Mostau-Nebanitz, Graslitz oberer Bahnhof (Graslitz unterer Bahnhof), Tirschnitz Bleistadt Chodau Dassnitz Falkenau a. E. Hartenberg Königsberg-Maria-Kulm Krima-Neudorf Kupferberg Neusattl Pressnitz-Reischdorf Reitzenhain Schmiedeberg Sebastiansberg Sonnenberg Weipert Zieditz Zwodau-Davidsthal
Bedingungen bei Erfüllung nachstehender	6	**Mindestverfrachtung von 15.000 Tonnen** durch einen Absender innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses. Einhaltung der Tarifbestimmungen	Einhaltung der Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Localgütertarif, Theil II	a) Localgütertarif b) Tarif für den directen inländischen Kohlenverkehr vom 1. Mai 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	538 Heller für 1000 kg	Heller per 1000 kg
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	512 Heller für 1000 kg	a) 700 742 b) 692 734 a) 694 676 b) 686 728 a) 682 724 b) 664 706 a) 698 740 b) 682 724 a) 608 650 b) 570 612 a) 644 686 b) 596 638 a) 604 646 b) 566 628 a) 632 674 b) 586 628 a) 582 624 b) 662 704 a) 670 712 b) 666 708
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	26 Heller für 1000 kg	a) u. b) 84 a) u. b) 76 a) u. b) 18 a) u. b) 70 a) u. b) 66 a) u. b) 48 a) u. b) 82 a) u. b) 25 a) u. b) 41 a) u. b) 29 a) u. b) 59 a) u. b) 65 a) u. b) 41 a) u. b) 15 a) u. b) 95 a) u. b) 54 a) u. b) 50
Art der Durchführung	12	Rückvergütung	Rückvergütung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 28. Februar 1902 an die General-Direction der a. priv. Buschtĕhrader Eisenbahn: diese Duplicat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bis längstens 28. Februar 1902 bei der General-Direction der a. priv. Buschtĕhrader Eisenbahn in Prag. Dieselben werden nicht rückgestellt
Besondere Bemerkungen	14	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
14	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Hopfen als Frachtgut	Auscha (L.B. Gr.P.-W.-A.)	Saaz (k.k.St.B.)	ad a) Aufgabe in Quantitäten unter 5.000 kg per Frachtbrief. ad b) Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg } per Frachtbrief und Wagen, ad c) " " " 10.000 kg } Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen hat der Absender das Aufladen auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife, bezw. Tarife des Nordwesthöhmischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	Heller ad) a) 171	ad) b) 145	ad) c) 143	Verschieden	Im Kartirungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1902 an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung
				Auscha (A.T.E.)	Saaz (B.E.B.)						171	145	143				
				Lieheschitz Ploschkowitz-Pitschkowitz Polepp	Saaz (B.E.B. oder k.k.St.B.)						164 153 152	138 127 120	136 125 115				
				Bodenbach (St.E.G.)	Saaz (B.E.B.)						135	82	78				
				Brüx (A.T.E.)							51	34	33				
				Teplitz (A.T.E.)	Saaz (B.E.B. oder k.k.St.B.)						84	55	53				
				Tetschen (Oe.N.W.B.)	Saaz (B.E.B.)						140	89	85				
				Tetschen (B.N.B.)	Saaz (k.k.St.B.)						140	89	85				
				Auscha (A.T.E. oder L.B. Gr.P.-W.-A.)	Eger (B.E.B.)						292	275	268				
				Gross-Priesen (Oe.N.W.B.)							242	218	211				
				Liebeschitz							285	268	261				
				Ploschkowitz-Pitschkowitz							274	257	250				
				Polepp							271	251	244				
15	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Roherze, auch aufbereitete, sowie durch Rösten, Glühen, Auswittern u. s. w. zur Verhüttung vorbereitete Eisenerze	Arzberg	Station Kladno	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der für den Ausnahmetarif für Roherze des uebenangeführten Tarifes bestehenden Bestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	Tarif Theil II, Heft 3 A, für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1899	0·61 Mark	0·51 Mark	0·10 Mark	Rückvergütung	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
16	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Siehe nachstehende Tabelle	Leitmeritz (A.T.E.)	Stationen der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Zu den Frachtsätzen für den Verkehr mit Stationen der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt der Frachtzuschlag zu den Gebühren der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn nicht zur Einhebung
					oder umgekehrt									
				Reichenberg (A.T.E.)	Stationen der Oesterr. Nordwestbahn									
					oder umgekehrt									

Leitmeritz (A.T.E.) im Verkehre mit	Eilgüter			Frachtgüter									Sperrige Güter
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	I. Classe (Normalclasse)	II. Classe	Ermässigte Wagenladungsclassen A	B	C	Specialtarife 1	2	3	
	Frachtsätze in Hellern per 100 Kilogramm												
Stationen der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn:													
Einsiedel	401	195	191	193	167	114	102	80	105	82	61	281
Eisenbrod	514	227	187	191	151	134	121	89	121	104	65	228
Engenthal-Jesenv	514	236	191	202	157	140	127	96	127	115	69	241
Friedland i. B.	467	221	210	216	184	130	118	92	121	96	68	311
Habendorf	392	191	187	185	164	111	97	74	100	76	60	273
Klein-Skal	495	217	180	184	145	128	115	86	115	103	65	218
Langenbruck	404	195	191	193	163	114	102	80	105	82	61	249
Liebenau	451	214	186	190	150	126	114	88	117	94	66	226
Liebstadtl	578	250	204	212	167	149	136	96	132	108	65	255
Nawarow	514	241	197	205	160	143	130	97	130	113	69	246
Raspenau	443	211	203	209	177	124	112	89	115	92	65	301
Reichenau b. Gablonz	427	205	193	197	156	120	108	83	111	86	63	236
Seidenberg	526	244	228	226	198	145	118	82	128	98	74	326
Semil	516	238	195	203	158	141	128	96	128	108	65	213
Sichrow	475	217	180	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Swarow-Hammer	514	219	203	211	166	148	135	100	131	111	70	254
Tannwald-Schumburg	462	257	209	217	171	134	121	97	115	97	71	262
Tschernhausen	518	241	225	231	197	143	130	93	134	105	74	331
Weigsdorf	499	233	219	225	192	138	126	96	129	101	71	323
Reichenberg (A.T.E.) im Verkehre mit													
Stationen der Oesterr. Nordwestbahn:													
Aussig	431	208	192	184	150	108	93	70	91	84	66	256
Czernosek	362	181	181	179	158	100	87	65	90	65	52	268
Gastorf	465	222	197	209	160	129	112	83	115	86	67	246
Gross-Priesen	388	198	184	180	153	112	95	67	100	79	65	246
Liboch	513	218	181	193	146	131	121	89	121	94	72	226
Melnik	508	206	172	184	138	123	115	90	115	99	69	214
Neschwitz	388	183	172	168	143	102	87	62	92	72	61	231
Polepp	411	213	203	204	165	123	107	80	110	83	65	254
Schreckenstein	434	208	192	184	150	108	93	70	91	84	66	256
Schwaden	430	205	189	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sebusein	426	206	202	200	167	119	104	76	106	80	63	273
Tichlowitz	388	189	177	173	147	106	91	64	96	75	62	237
Wegstädtl	489	228	189	201	153	135	117	86	120	90	70	236

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
17	Buschtěhrader Eisenbahn		Holzstoff und Holzzellstoff in nassem Zustande mit einem Wassergehalte von mindestens 65 Percent	Karlsbad (B.E.B.)	Prag (Sandthor)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen für Güter der Tarifclasse C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif	Heller 67	Heller 55	Heller 12	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn bis spätestens Ende Jänner 1902. Dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung
				Schlackenwerth (B.E.B.)					63	51	12			
18	Buschtěhrader Eisenbahn Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schlackenziegel als Frachtgut	Altkladno	Aussig (St.E.G.)	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten innerhalb der festgesetzten Frist zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller	Heller 56		Im Kartirungswege		
					Beřkowitz-Melnik					32				
					Jenschowitz					28				
					Libschitz					26				
					Lobositz (St.E.G.)					48				
					Mühlhausen (St.E.G.)					26				
					Raudnitz (St.E.G.)					40				
					Rostok					29				
					Wegstädtl-Hněwitz					36				
					Weltrus					26				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
19														
		k. k. österr. Staatsbahnen												
		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	a) Steinkohlen b) Coaks	Grenzen transit		Nadbrzezie-Landungsplatz transit (für Russland)								
						Die Frachtzahlung hat a) bei Steinkohlen nach dem Ladegewichte, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) nach der Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; b) bei Coaks nach dem factischen Gewichte, in minimo für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zu erfolgen. Aufgabe der Sendungen als Frachtgut mit directen von der Aufgabsstation nach Nadbrzezie-Landungsplatz transit (für Russland) lautenden Frachtbriefen. Die Weiterbeförderung ab Nadbrzezie-Landungsplatz auf dem Wasserwege hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tagen), vom Tage des Eintreffens der Sendung in Nadbrzezie-Landungsplatz an gerechnet, zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr massgebend	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	783 Heller per Tonne	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Nadbrzezie-Landungsplatz bei frankirten Gebühren und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr nach Russland, welche Belege keinen Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und bis längstens Ende März 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau vorzulegen sind. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr des Gutes nach Russland nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden. Diese mit Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und Magazinsbeamten gezeichnet werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
20	k. k. österr. Staatsbahnen		a) Steinkohlen b) Coaks	sämmtlichen Stationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, mit Ausnahme der Stationen Myslowitz und Myslowitz-Grube	Brody Reichsgrenze transit	Die Frachtzahlung hat a) bei Steinkohlen nach dem Ladegewichte, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) nach der Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; b) bei Coaks nach dem factischen Gewichte, in minimo für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zu erfolgen. Aufgabe der Sendungen als Frachtgut mit directen von der Aufgabsstation nach Nadbrzezie Landungsplatz trs. (für Russland), bezw. Nowosielitza trs. (für Rumänien) lautenden Frachtbriefen. Die Weiterbeförderung ab Nadbrzezie Landungsplatz auf dem Wasserwege, bezw. ab Nowosielitza per Achse nach Russland, bezw. Rumänien hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tagen) vom Tage des Eintreffens der Sendungen in Nadbrzezie Landungsplatz, bezw. Nowosielitza an gerechnet, zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Die Abfertigung der Sendungen hat auf Grund der von der Versandtstation bis Brody Bahnhof, bezw. Nadbrzezie Bahnhof, Nowosielitza Bahnhof (Zuczka) und Podwołoczyska Bahnhof bestehenden directen Tarifen zu geschehen vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Aufgabe der Sendungen als Frachtgut mit directen von der Aufgabsstation entweder nach Russland oder nach Brody trs., Nowosielitza trs., bezw. Podwołoczyska trs. lautenden Frachtbriefen; in letzterem Falle hat die Neuaufgabe der Transporte in den Grenzstationen binnen sechs Wochen (42 Tagen) stattzufinden.	Ausnahmetarif für den Oberschlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina, bezw. Localgütertarif, rücksichtlich der Ueberfuhrs- und Manipulationsgebühren		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per Tonne Heller: 160	Kopeken: 12	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Nadbrzezie Landungsplatz, bezw. Nowosielitza bei frankirten Gebühren, und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr nach Russland, bezw. Rumänien, welche Belege keine Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und bis längstens Ende März 1902 rücksichtlich der Sendungen nach Nadbrzezie Landungsplatz bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau und rücksichtlich der Sendungen nach Nowosielitza trs. bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen sind. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr des Gutes nach Russland, bezw. Rumänien nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden	*)
					Nowosielitza Reichsgrenze transit (für Russland)	Die Vorstehenden Nachlässe resultiren von den bis zur österreichischen Reichsgrenze eingehobenen Gesammtfrachten inclusive der Ueberfuhrs- und Manipulationsgebühren				460	9			
					Podwołoczyska Reichsgrenze transit					120	6			
					Nadbrzezie Landungsplatz transit (für Russland)					150	—			
					Nowosielitza transit (für Rumänien)					460	—			

*) Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt:

1. Bei Aufgabe der Sendungen mit directen von der Aufgabsstation entweder nach Russland oder nach Brody trs., Nowosielitza trs., bezw. Podwołoczyska trs. lautenden Frachtbriefen gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate und der Aufnahmsschoine für die Weiterbeförderung der Sendungen ab den letzteren Stationen nach Russland.

2. Bei Aufgabe der Sendungen bis Brody trs., Nowosielitza trs., bezw. Podwołoczyska trs. und Weiterbeförderung ab diesen Stationen vorerst nach den gegenüberliegenden russischen Grenzstationen Radziwiłow, russ. Nowosielitza, bezw. Wołoczysk und von den letzteren nach der im ursprünglichen Frachtbriefe bezeichneten russischen Empfangsstation gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbriefe über die Beförderung bis zur österr. Grenzstation und von dieser bis zur russischen Grenzstation, wie auch der Frachtbriefe über die in dieser Station erfolgte Aufgabe zur Weiterbeförderung nach der russischen Bestimmungsstation. Die bezüglichen Documente sind längstens bis Ende März 1902 der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg vorzulegen.

Für die Zeit vom 1. Mai 1901 bis 31. August 1901 wird rücksichtlich der Sendungen nach Wołoczysk ein Nachlass von 150 Hellern und 6 Kopeken und rücksichtlich der Sendungen nach Wojtowcy und darüber ein Nachlass von 230 Hellern und 6 Kopeken per Tonne gewährt.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen / und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
21	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt	Märzdorf	Aussig (St.E.G. und Oe.N.W.B.)	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	90 Heller		Im Kartirungswege		
			Kalksteine				Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Jänner 1899	74 Heller	70 Heller	4 Heller			
22	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Tavoletti und Testoni aus der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Triest-Freihafen Triest-S.B. Triest-St. Andrae	Gottschee Grosslasch tz Gutenfeld Ortenegg Reifnitz Rudolfswerth Strascha-Töplitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 79 76 74 79 79 79 81		Im Kartirungswege		
			Siehe Tabelle										

Von	Nach Fiume a	b	c	Triest-St. Andrae Triest-Freihafen und Triest S.B. a	b	c
	Heller per 100 kg					
Stationen der Unterkrainer Bahnen:						
Gottschee	92	88	76	87	70	68
Grosslack	88	82	70	83	64	62
Grosslaschitz	88	75	66	83	62	62
Grosslupp	84	72	60	79	56	54
Gntenfeld	86	73	64	81	60	60
Hönigstein	88	86	74	83	67	65
Ortenegg	91	78	69	86	64	64
Reifnitz	92	80	71	87	66	66
Rodockendorf	88	80	68	83	61	59
Rudolfswerth	88	88	76	83	70	68
St. Marein-Sap	82	70	58	77	55	53
Sittich	88	78	66	83	60	58
Skofelca	80	68	56	75	53	51
Strascha-Töplitz	92	90	78	87	72	70
Treffen	88	84	72	83	65	63
Weixelburg	88	76	64	83	58	56
Zobelsberg	86	73	64	81	58	58

a) Holz der Pos. H—18
b) Holz der Pos. H—19
c) Holzkohle der Pos. H—25
} der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1898

1	23	24
Fortlaufende Nummer		
2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
4	a) Kalk, b) Kalksteine	Mineralische Kohle und Coaks in ganzen Wageuladnngen
5	Beraun	Littitz Nürschan Staab Stankau Radnitz Rokycan Stupno-Bras Littitz Nürschan Staab Stankau Radnitz Rokycan Stupno-Bras Littitz Nürschan Staab Stankau Radnitz Rokycan Stupno-Bras Littitz Nürschan Staab Stankau
6	Aussig (chemische Fabrik)	Buchs transit St. Margrethen transit Lindau transit
7	Bei Aufgabe als Frachtgut ad a) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und ad b) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Kohlen, mineralische, nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens; für Coaks nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes
8	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901
9	Localtarife	Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband, Theil VI, Ausnahmetarife für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von mineralischen Kohlen etc., vom 1. Jänner 1892
10	Bestehen keine directen Frachtsätze	Es bestehen keine directen Frachtsätze
11	ad a) 59·6 Heller ad b) 42·6 Heller	130 143 133 127 140 146 139 159 158 159 146 146 Centimes
12		16 16 19 18 19 19 12 per 100 kg
13	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
14	Besondere Bemerkungen	Die nebenstehenden Frachtsätze finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits Lindau, St. Margrethen oder Buchs gelegenen schweizerischen Stationen und weiter: 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Lindau, St. Margrethen oder Buchs adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Lindau transit, St. Margrethen transit oder Buchs transit zu lauten

Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht
von der Namen der	für Artikel
	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von
	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach
	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen
	und gilt in der Zeit
Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	
Art der Durchführung	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
Besondere Bemerkungen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
25	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt*), Petroleumnaphta (Rohbenzin*), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineralthee, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, sowie überhaupt Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° Celsius ein specifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität von höchstens 2·6 haben, in Fässern oder Cisternen-(Reservoir-)Wagen	Laut nachstehender Tabelle	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zum Export bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen nach Stationen ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes befördert werden. Erfüllung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 angeführten Tarifes. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des allgemeinen Tarif-Theiles I, Abth. B, lit. A, Punkt V, über die Anwendung der Export-Tarife massgebend	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege	*) Für Sendungen von Petroleumnaphta (Rohbenzin) und Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen werden die **um 10% erhöhten** Frachtsätze der nachstehenden Tabelle berechnet. Eine Ausnahme tritt im Verkehre ab Pardubitz nach Georgswalde-Ebersbach und Warnsdorf ein, in welchen Relationen die nachstehenden Frachtsätze ohne Zuschlag auch für die Beförderung von Petroleumnaphta etc. Anwendung finden	

Von

Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Galizien

Nach*)	Borysław	Drohobycz	Gleboka	Gorlice	Grybów	Iwonicz	Jasło	Krechowice	Krosno	Lemberg	Lemberg-Podzámce	Marcinkowice	Nadworna	Neu-Sandec	Olszanica	Posada-Chyrowska	Rymanów	Skolyczyn	Stróże	Ustrzyki	Wola-Luzańska	Zagórz	Zagórzany
	Frachtsätze per 100 Kilogramm in Hellern																						
Bodenbach (St.E.G.)	250	248	244	212	208	220	216	—	218	248	250	200	280	200	230	238	222	214	208	232	212	226	210
Dzieditz	132	132	124	91	88	102	96	142	102	132	134	78	164	80	114	120	104	94	88	116	92	110	94
Eger (B.E.B.)	236	234	226	198	192	206	200	248	204	234	236	184	266	186	216	224	208	200	192	218	196	212	196
Eger (k.k.St.B.)	236	234	226	198	192	206	200	248	204	234	236	184	266	186	216	224	208	200	192	218	196	212	196
Eisenstein	230	228	218	192	184	200	194	—	198	228	230	178	260	180	208	216	200	192	184	212	188	206	190
Franzenshad	236	234	226	198	192	206	200	—	204	234	236	184	266	186	216	224	208	200	192	218	196	212	196
Furth i/W.	—	224	—	—	—	—	194	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	190
Georgswalde-Ebershach	298	298	290	260	251	268	262	—	268	298	300	244	330	246	280	286	270	260	251	282	258	276	260
Halbstadt	218	218	210	180	174	188	182	—	188	218	220	164	250	166	200	206	190	180	171	202	178	196	180
Jägerndorf	140	140	134	102	96	110	104	—	110	140	142	86	172	88	122	128	112	102	96	124	100	118	102
Klingenthal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Liehau	252	252	244	214	208	222	216	—	222	252	254	198	284	200	234	240	224	214	208	236	212	230	214
Mittelsteine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mittelwalde	168	166	158	128	124	138	134	—	136	166	168	116	198	118	118	154	138	130	124	150	128	144	128
Moldau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Myslowitz	140	140	134	102	96	110	104	—	110	140	142	86	172	88	122	128	112	102	96	124	100	118	102
Oderberg (K.F.N.B.)	132	132	124	94	88	102	96	142	102	132	134	78	164	80	114	120	104	94	88	116	92	110	94
Oswięcim	132	132	124	94	88	102	96	142	102	132	134	78	164	80	114	120	104	94	88	116	92	110	94
Passau	222	220	212	184	178	192	186	—	192	220	222	170	252	172	200	208	192	184	178	204	182	198	184
Reichenberg	264	264	256	226	220	234	228	—	231	264	266	210	296	212	246	252	236	226	220	248	224	242	226
Reitzenhain	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Salzburg	224	224	216	186	182	194	190	—	192	224	226	171	256	176	204	212	196	188	182	208	186	200	184
Seidenberg	280	280	272	242	236	250	244	—	250	280	282	226	312	228	262	268	252	242	236	264	240	258	242
Simbach	222	218	208	184	180	192	188	—	192	218	220	172	248	174	202	208	194	186	180	206	184	200	184
Szczakowa	138	138	132	100	91	108	102	—	108	138	140	81	170	86	120	126	110	100	91	122	98	116	100
Tetschen (Oe.N.W.B.)	250	218	244	212	208	220	216	—	218	248	250	200	280	200	230	238	222	214	208	232	212	226	210
Troppau (K.F.N.B.)	140	140	134	102	96	110	104	152	110	140	142	86	172	88	122	128	112	102	96	124	100	118	102
Warnsdorf	296	296	288	258	252	266	260	—	266	296	298	242	328	244	278	284	268	258	252	280	256	274	258
Weipert	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ziegenhals	152	152	140	114	108	122	116	—	122	152	154	98	184	100	134	140	121	114	108	136	112	130	114

Nach*)	Stationen der K.F.N.B.				Pardubitz	
	Dzieditz	Mähr.-Ostrau	Oderberg	Trzebinia	St.E.G.	S.N.D.V.B.
	Frachtsätze per 100 Kilogramm in Hellern					
Bodenbach (St.E.G.)	159·2	147·4	149·0	169·0	—	—
Dzieditz	—	16·0	14·2	13·4	—	—
Eger (B.E.B.)	153·6	141·6	143·4	163·4	84·4	—
Eger (k.k.St.B.)	153·6	141·6	143·4	163·4	—	84·4
Eisenstein	147·6	135·6	137·4	157·4	84·4	84·4
Franzenshad	165·6	153·6	155·4	175·4	96·4	—
Furth i/W.	190	155·6	143·6	145·4	165·4	78·4
Georgswalde-Ebershach	210·0	198·2	199·8	219·8	93·6	93·6
Halbstadt	120·0	108·2	109·8	129·8	—	—
Jägerndorf	30·8	18·8	20·6	40·0	—	—
Klingenthal	183·2	171·2	173·0	193·0	—	—
Liehau	152·8	141·0	142·6	162·6	—	—
Mittelsteine	130·0	118·2	119·8	139·8	—	—
Mittelwalde	85·8	73·8	75·6	95·6	—	—
Moldau	173·6	161·6	163·4	183·4	71·1	74·4
Myslowitz	19·0	31·0	29·2	9·8	—	—
Oderberg (K.F.N.B.)	14·2	5·8	—	23·6	—	—
Oswięcim	8·4	20·2	18·6	9·2	—	—
Passau	138·2	126·0	128·0	148·0	105·4	105·4
Reichenberg	166·2	154·4	156·0	176·0	—	—
Reitzenhain	204·8	192·8	194·6	214·6	—	—
Salzburg	140·2	128·0	130·0	150·0	107·1	107·4
Seidenberg	181·4	169·6	171·2	191·2	—	—
Simbach	138·2	126·0	128·0	148·0	110·0	110·0
Szczakowa	16·6	28·4	26·8	7·2	—	—
Tetschen (Oe.N.W.B.)	159·2	147·4	149·0	169·0	—	—
Troppau (K.F.N.B.)	22·8	10·8	12·6	32·0	—	—
Warnsdorf	207·8	196·0	197·6	217·6	89·0	89·0
Weipert	211·8	200·0	201·6	221·6	106·8	—
Ziegenhals	42·8	30·8	32·6	52·0	111·8	111·8

*) Mit der Bestimmung zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete.

Fortlaufende Nummer	1	26	27	28
Die Publication erfolgt von der	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	3	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Zink aus Pos. M—19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Holz des Specialtarifes 2	a) für Holz der Pos. H—18 / b) für Holz der Pos. H—19 } der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Siersza wodna	Morszyn	Gottschee, Grosslack, Grosslaschitz, Grosslupp, Gutenfeld, Hönigstein, Ortenegg, Reifnitz, Rodokendorf, Rudolfswerth, St. Marein-Sap, Sittich, Skofelca, Strascha-Töplitz, Treffen, Weixelburg, Zobelsberg
nach		Dziedzitz, Friedland, Mähr.-Ostrau, Oświęcim	Gross-Priesen	Rovigno, Pola
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	vom 1. October 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Bezeichnung des Tarifes, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Besteben keine directen Frachtsätze	Besteht kein directer Frachtsatz	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Heller: 48, 105, 86, 33	296 Heller	a) b): Gottschee 102 96; Grosslack 96 90; Grosslaschitz 96 94; Grosslupp 92 85; Gutenfeld 94 92; Hönigstein 96 90; Ortenegg 99 97; Reifnitz 100 98; Rodokendorf 96 90; Rudolfswerth 90 90; Sittich 96 90; Skofelca 88 —; Strascha-Töplitz 100 94; Treffen 96 90; Weixelburg 96 29; Zobelsberg 94 92 / Rovigno 94 — / Pola 100 94
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			Gottschee 98 92; Grosslack 98 96; Grosslaschitz 94 —; Grosslupp 96 94; Gutenfeld 98 92; Hönigstein 101 99; Ortenegg 102 (100); Reifnitz 98 92; Rodokendorf 92 —; Rudolfswerth 98 92; Sittich 92 —; Skofelca 90 —; Strascha-Töplitz 102 96; Treffen 98 92; Weixelburg 98 91; Zobelsberg 96 94
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14	Auf dieses Zugeständniss findet die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 141 ex 1900 sub Post Nr. 3055 für den gleichen Artikel ab Olmütz trs. verlautbarte Frachtbegünstigung keine Anwendung		Für die ab 1. October 1900 bereits gefahrenen Transporte findet diese Begünstigung im Rückvergütungswege, gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach zu bewirken ist, Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
29	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Text dieser Rubrik siehe unten *).	Text dieser Rubrik siehe unten **)		Text dieser Rubrik siehe unten ***)	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Local- u. directe Gütertarife	Verschieden	Text dieser Rubrik siehe unten †)	Verschieden	Text dieser Rubrik siehe unten ††)	Text dieser Rubrik siehe unten †††)	Text dieser Rubrik siehe unten ††††)

*) **Text der Rubrik 4** „Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel“:

a) Abfalllauge der Zuckerfabrikation, Abtrittsdünger, Ammoniak, schwefelsaures, unreines, Ammoniak-Superphosphat, Blutdünger, Blutmehl, Compost, Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, Düngergips, Dungasche, Dungsalze, nämlich Abraum-, Fege-, Kalisalz ([auch unreines, schwefelsaures Kali], mit Ausnahme von Kalisalpeter) und Sndsalzbetriebsabfälle, Fäcaldünger, Fischmehl, Fleischdünger, Gaskalk, Gaswasser (Abfallwasser der Leuchtgasfabrikation), Guano aller Art, Gipsasche, Haardünger (Thierhaare, ungewaschen und ungereinigt, und damit verhundene oder vermischte Hautabfälle), Hornmehl, Hornspäne, Kainit, Kali, salzsaures (Chlorkalium), Kalidünger, Kalkabfälle, Kalkasche, Kalkerde, Kalkmehl aus Muscheln, Kalksteinmehl, Knochenasche, Knochenkohle, gekörnte, gebrauchte, Knochenkohlenabfall, Knochenmehl, Knochenschrot, entleimtes, Knochenpräcipitat (gefällter phosphorsaurer Kalk), Lederkuchen, Ledermehl, Leimkalk (Leimkäse), Muschelkalksteinmehl, Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlen und ungemahlen (z. B. Phosphorit, Apatit, Coprolith [Kothsteine]), Phosphorsäure, flüssige, in Fässern, Pondrette, Rückstände der Blutlaugensalz-Fabrikation, Rückstände, gipshaltige, der Weinstein- und Weinsteinsäure-Fabrikation ans Weinhefe und darans bereiteter Dünger (Weinhefedünger), Salpeterlauge (mit Salpeter gesättigtes Abfallwasser von Chilisalpeter aus Schiffen), Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Satnrationsschlamm, Pressschlamm, Kalkschlamm), Schlamm aus Flüssen u. Canälen, Strassendünger, Superphosphat (saurer, phosphorsaurer Kalk), Thomasschlackenmehl, Thonerde, phosphorsaure, Tresterrückstände, Walkhaare, Wollfegedreck, Wolistaub, Superphosphatgips, Doppel-Superphosphat, Nitro-Snperphosphat, Kali-Superphosphat, Kali-Ammoniak-Superphosphat, schwefelsaure Kalimagnesia, Thomasschlacke, Puppen der abgehaspelten Seidencocons, Fleischknochenmehl und Mischungen der vorhezeichneten Artikel.

b) Chilisalpeter (roher Natronsalpeter), Kalk (auch Marmor, Dolomit, Mergel, Kreide), gebrannt, und Knochen, letztere auch gereinigt und zerkleinert (Knochengries nnd Knochenschrot).

***) Text der Rubrik 5** „Das Zugeständniss wird gemacht für die Linien“:

1. der k. k. österr. Staatshahnen nnd der von denselben betriebenen Privathahnen (enthalten in den Heften 1, 2 und 3 ihres Localgütertarites),

2. der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenhahn incl. der Neuhaustrecke Teplitz (Settenz)-Reichenherg, soweit letztere hereits eröffnet ist, oder innerhalh der Daner dieser Begünstigung noch eröffnet wird,

3. der k. k. priv. Böhmischen Commercialhahnen,

4. der k. k. priv. Böhmischen Nordhahn, ferner für die von derselhen betriehene Localhahn Mšeno—Unter-Cetno,

5. der a. priv. Buschtěhrader Eisenhahn und für die von derselhen betriehene Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshühl-Sauerhrnnn,

6. der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordhahn, ferner für die k. k. priv. Ostrau-Friedländer Eisenhahn und die von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriehenen Localhahnen Mntenitz-Gaya, Otrokowitz-Zlin-Wisowitz und Saitz-Tscheitsch-Göding,

7. der k. k. priv. Kaschau-Oderherger Eisenhahn (österr. Linien),

8. der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn nnd für die von derselhen hetriehenen Localhahnen Brandeis an der Elhe-Neratowitz und Swoleňowes-Smečna,

9. der k. k. priv. Oesterr. Nordwesthahn und der k. k. priv. Süd-Norddentschen Verhindungshahn, ferner für die von denselhen hetriehenen Localbahnen Časlan—Zawratetz-Tremošnitz-Časlau-Močowitz, Dentschhrod-Humpoletz, Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha, Königshan-Schatzlar, Kuttenherger Localhahn, Melnik-Mšeno nnd die Reichenherg-Gahlonz-Tannwalder Eisenhahn,

10. der k. k. priv. Südhahn (österreichische Linien), ferner für die k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenhahn, die k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn, die k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, ferner die Localhahnen Cilli-Wöllan, Liesing-Kaltenleutgehen, Spielfeld-Radkershnrg nnd Radkersburg-Luttenherg,

11. der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang,

12. der Localhahn Auspitz,

13. der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn,

14. der Localhahn Friedland i. B.-Hermsdorf,

15. der Mühlkreishahn-Gesellschaft,

16. der Localhahn Raspenau-Weisshach,

17. der k. k. priv. Stauding-Stramberger Localhahn,

18. der Localhahn Stramberg-Wernsdorf.

*****) Text der Rubrik 6** „Das Zugeständniss wird gemacht hei Erfüllung nachstehender Bedingungen“:

1. Die Aufgahe der Sendungen muss als Frachtgut nnter Erfüllung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen erfolgen.

2. Die hetreffenden Güter müssen in Oesterreich zur Düngung oder Kunstdüngerfahrikation Verwenduug finden, und muss der Inhaltshezeichnung in den Frachthriefen der Zusatz „zur Verwendung in Oesterreich als Düngemittel“, hezw. „zur Verwendung in Oesterreich zur Kunstdüngerfahrikation“ schon hei der Aufgahe heigefügt sein.

Eine Ausnahme hievon macht nur der Artikel: Scheideschlamm der Zuckerfahrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm, Kalkschlamm), hei welchem die Beisetznng der Worte „zur Verwendung in Oesterreich u. s. w.“ nicht nothwendig ist.

3. Der Empfänger ist auf Verlangen der Bahnverwaltung verpflichtet, die Verwendung der bezogenen Artikel als Düngemittel, hezw. zur Kunstdüngerfahrikation in Oesterreich durch Vorlage der Bücher oder sonstigen Belege oder durch eine auf seine Kosten vorzunehmende Revision derselben nachzuweisen.

†) Text der Rubrik 10 „Zugestandener Frachtsatz (Gehühr per 100 kg“:

1. Für die in der Ruhrik 4 unter a) angeführten Artikel wird die Fracht hei Aufgahe in Quantitäten nnter 5000 kg zu den tarifmässigen Frachtsätzen der Wagenladungsclasse A, hei Zahlnng (per Frachthrief nnd Wagen) für mindestens 5000 kg zu den tarifmässigen Frachtsätzen der Wagenladnngsclasse B und für mindestens 10.000 kg zn den um 15 Percent ermässigten tarifmässigen Frachtsätzen des Specialtarifes 3 herechnet, jedoch werden mindestens 0·2 Heller für je 100 kg und 1 km erhohen.

Die Berechnung dieser Minimalgehühr erfolgt in den directen Inlandverkehren für die ganze Strecke nach Massgahe der in deu hetreffenden Tarifen enthaltenen kilometrischen Entfernungen.

2. Für die in der Rnhrik 4 unter b) angeführten Artikel wird die Fracht hei Aufgahe in Qnantitäten unter 5000 kg zu den tarifmässigen Frachtsätzen der Wagenladungsclasse A, hei Zahlung (per Frachthrief nnd Wagen) für mindestens 5000 kg zu den tarifmässigen Frachtsätzeu der Wagenladnngsclasse B nnd für mindestens 10.000 kg zu den um 15 Percent ermässigten tarifmässigen Frachtsätzen der Wagenladungsclasse C herechnet.

3. Die für 100 kg ermittelten, um 15% gekürzten Frachtsätze des Specialtarifes 3, hezw. der Wagenladungsclasse C sind, nnd zwar hei directen Sätzen rücksichtlich dieser, sonst hahnweise stets auf ganze Heller aufzurnnden.

4. Falls jedoch für dic in der Ruhrik 4 angeführten Artikel hilligere Frachtsätze als die nnter 1., hezw. 2. dieser Ruhrik zugestandenen hestehen, so werden diese hilligeren Frachtsätze ohne jede weitere Ermässigung angewendet, sofern die für die Anwendung derselben aufgestellten Bedingungen erfüllt werden.

††) Text der Rubrik 12 „Art der Durchführung“:

Die Durchführung der in der Rubrik 10 unter 1. und 2. angeführten Begünstigungen erfolgt im Localverkehre der in der Ruhrik 5 angeführten Bahnen, sowie im Verkehre derselhen nnter einander, mag die Ahfertigung zu directen Tarifen oder nur von Bahn zu Bahn stattfinden (mit Ausnahme der Tarife für die Elheumschlagsplätze, für den Bayerisch-Oesterreichischen Grenzverkehr, für den Güterverkehr zwischen österreichischen Grenzstationen und für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr), **im Kartirungswege**, dagegen in den in der Klammer genannten directen Verkehren, ferner im directen Verkehre mit jenen inländischen Bahnen, für welche die Begünstigung keine Anwenduug findet, **im Rückvergütungswege**.

Die Rückvergütungen werden in der Weise ausgetragen, dass den für die hetheiligten Strecken der in der Ruhrik 5 angeführten Bahnen hei Anwendung der directen Tarife entfallenden Frachtheträgen dic für die gleichen Strecken unter Berücksichtigung des in der Ruhrik 10 hezeichneten Zngeständnisses von Bahn zu Bahn ermittelten Frachtgehühren gegenübergestellt und die sich ergebende Differenz rückvergütet wird. Aus den tarifmässigen Schlepphahn- und sonstigen fixen Ueberfuhrsgehühren wird in keinem Falle eine Rückvergütung geleistet. Für Laube nnd Tetschen/Bodenhach-Landungsplatz kommen die gleichen, und zwar die jeweils niedrigsten Frachtgehühren zur Berechnung.

Im Verkehre von ausländischen Stationen finden die in der Rnhrik 10 nnter 1 und 2 angeführten Begünstigungen, soferne sie nicht schon durch Ausnahmetarife hei directer Ahfertigung zur Verfügung stehen, nur im Falle der Umexpedition in einer seitens des Absenders im Frachthriefe vorzuschreiheuden, an der Reichsgrenze gelegenen Grenzstation der in der Ruhrik 5 angeführten Bahnen Anwendung, wohei die Frachtherechnung auf Grund der jeweils von dicser Grenzstation bestehenden Tarife erfolgt.

†††) Text der Rubrik 13 „Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirnng erfolgt, nnd Angahe des Zeitpunktes, his zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen mnss“:

Die Durchführnng der Begünstigung im Rückvergütungswege erfolgt gegen Vorlage der anf die reclamirende Firma als Absenderin oder Empfangerin lautenden Originalfrachtbriefe, welche jedoch keinen Refactiestempel einer Bahnverwaltung tragen dürfen nnd spätestens drei Monate nach dem Bezuge der hetreffenden Sendungen an die Angahshahn (falls die k. k. Oesterr. Staatshahnen Angahshahn sind, an jene k. k. Staatshahn-Direction, welcher die Empfangsstation untersteht) einzusenden sind. Sollte jedoch die Angahshahn an der Begünstignng nicht hetheiligt sein, so sind die Documente an die nächst anschliessende, an der Begünstignng und am Transporte hetheiligte Eisenhahn einzusenden.

Bei mit Francaturrechnungen ahgefertigten Sendungen sind ansser den Original-Frachthriefen auch die Francaturrechnungen vorzulegen.

††††) Text der Rubrik 14 „Besondere Bemerkungeu“:

Im Localverkehre der im Hefte 1 nnd im Abschnitte A des Heftes 2 des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatshahnen angeführten Linien, ferner im Localverkehre des Haupthahnnetzes der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und im Localverkehre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenhahn findet diese Begünstigung auch hei Aufgahe von **einem** Absender mit mehreren Frachthriefen an verschiedene Empfänger in **einer** Bestimmungsstation Anwendung.

Diese Bestimmnng gilt jedoch nur dann, wenn je eine Wagenladung mit nicht mehr als **fünf** Frachtbriefen aufgegehen wird und die übrigen im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatshahnen, hezw. im Localgütertarife für das Haupthahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordhahn und im Localgütertarife der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenhahn enthaltenen diesbezüglichen Bedingungen eingehalten werden.

Anmerkung: Separatabdrücke können, wenn solche bis Ende Februar 1901 bestellt werden, zum Selbstkostenpreise bezogen werden.

Fortlaufende Nummer	1	30	31
Die Publication erfolgt von der	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt und im Namen der	3	Graz-Köflacher Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Papier aller Art der Pos. P—1 a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Positionen E—5 und E—6 des gemeinsamen Tarif-Theiles I der österr.-ungarischen Bahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Deutsch-Landsberg Voitsberg	Trzynietz
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Triest	Peri transit Pontebba traosit
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der Bestimmungen der nebenbezogenen Tarife. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Besorgung des Auf- und Abladens durch die Parteien auf ihre eigenen Kosten. Die Sendungen müssen zum Exporte nach Ostindien, Südamerika, Japan oder China gelangen	Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und nach italienischen Stationen bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen der via Peri zu leitenden Sendungen hat die Bemerkung „zur Reexpedition in Peri (Ala)“, auf jenen der via Pontebba zu leitenden Sendungen die Bemerkung „zur Reexpedition in Pontebba“ vorgeschrieben zu sein. Via Peri zu instradiren sind jene Sendungen, welche nach westlich der Linie Padua—Bologna—Lucca—Pisa—Specia gelegenen italienischen Stationen bestimmt sind. Sendungen nach allen übrigen italienischen Stationen sind via Pontebba zu leiten. Die Frachtsätze sub a) gelten bei Aufgabe von mindestens 5000 kg genannter Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür, jene sub b) gelten bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannter Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn, bezw. Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband	Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	208 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	173 Heller	a) 4·83 Francs b) 3·70 „
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	35 Heller	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege: Unter Einhaltung der in den Abschnitten J, bezw. K des Heftes I des Oesterr.-Adriatischen Verbandstarifes ersichtlichen „Speciellen Bestimmungen“	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Im Rückvergütungswege: Gegen Beibringung der laut nebenbezogenen Tarifbestimmungen bedungenen Documente innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist	
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
32	**Südbahn-Gesellschaft**		1	Görlitz S.St.B.	Piräus, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel, Burgas, Varna, Galatz, Ibraila, Küstendje	Unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungarischen Levantetarifes über Triest und Fiume nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. November 1892 für den Export aus Sachsen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	3·31	Verschieden		Im Kartirungswege		
		am Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) für den Export aus Sachsen betheiligten Verwaltungen	2							2·81				
			3a							2·80				
			3b							2·54				
			4a							2·81				
			4b							2·62				
			4c							2·54				
			5							2·54				
			6a							3·30				
			6b							3·27				
			7							2·08				
			8							2·12 (2·39²)				
			9							2·30				
			10a							2·81				
			10b							2·23				
			10c							2·14				
			11a							2·—				
			11b							1·94 (1·92¹)				
			Eingereiht in Tarif-Classe 12							1·78				
			13a							2·—				
			13b							1·93 (1·92¹)				
			14a							2·01				
			14b							1·95				
			15a							2·—				
			15b							1·94				
			16a							2·27				
			16b							2·20				
			17a							2·04				
			17b							1·96				
			18a							2·11				
			18b							1·95				
			19a des nebenbezogenen Verbandstarifes							2·12 (2·11³)				
			19b							2·04 (2·03²)				
			20							2·21				
			21							2·21				
			22							2·14				
			23a							2·18				
			23b							2·09				
			24							2·10				
			25							2·40				
			Ausnahmetarif B a							2·11				
			B b	über Triest oder Fiume seewärts						1·95 Gulden ö. W. Gold				
33	**Südbahn-Gesellschaft**		Cement der Pos. C—6 der Güterclassification des Tarifes Theil I (Abth. B, Abschn. G)	Kirchbüchl	Pola	Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der zum Transporte verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen durch die Partei	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. September 1898	Directe Frachtsätze bestehen nicht	163			Im Kartirungswege		
		k. k. österr. Staatsbahnen		Kufstein						165				
				Wörgl						163				

¹) Nur für Ladungen nach Solonik, Dedeagatsch und Constantinopel
²) Nur für Thonwaaren
³) Nur für Papier und Pappe aller Art

Südbahn-Gesellschaft

k. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Eichen-, Rusten- und Eschenklötze, sowie andere Rundhölzer, ausnahmlich jener Holzgattungen, welche nicht Gegenstand eines tarifmässigen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sind	Holz der Pos. H—18, Ziffer 1, 2, 3 und H—19, Ziffer 1 (s. auch die nachstehende Begünstigung für Klötze nach Passau)	Barcs (siehe die speciellen Bedingungen bezüglich der Provenienz). Ausgeschlossen vom Genusse der ermässigten Frachtsätze sind solche Sendungen nach Bayern, Süddeutschland, der Schweiz und Frankreich, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brčka, Gunja, Gunja-Szavapart und Mitrowitz stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Essegg proveniren	Passau	Passau *)	Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen der Sendungen in die Eisenbahnwagen obliegt der Partei	Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür.	Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittelst der Barcs-Pakráczer Bahn oder aber aus Slavonien per Achse über die Draubrücke in Barcs eingelangt sein. Bei den von Belišce und Miholjac stammenden Sendungen ist jedoch auch eine nachweisliche Zufuhr nach Barcs über Baranya-Szt. Lörincz zulässig	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Verschieden, je nach der Länge der Klötze	Verschieden	136 Heller incl. ungarischer Steuer	a) 155 Heller b) 160 Heller incl. ungar. Steuer und incl. Aufladegebühr *)	Verschieden, je nach der Länge der Klötze	Verschieden	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, bezw. Bahnfrachtbriefe nach Barcs, bezw. Nachweisung der Zufuhr per Achse aus Slavonien über die Draubrücke, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	*) Der unter a) angeführte Frachtsatz wird nur für per Schiff via Draueck nach Barcs gelangte Sendungen, jener unter b) für von westlich Draueck, für mittelst Barcs-Pakráczer Bahn, bezw. ab Belišce und Miholjac auch über Baranya-Szt. Lörincz und für aus Slavonien per Achse über die Draubrücke nach Barcs gelangte Sendungen gewährt

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1					
Die Publication erfolgt	2					
von der	3					
und im Namen der betheiligten Verwaltungen						
für Artikel	4	Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten				
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Barcs				
nach		den im nebenbezeichneten directen Tarife enthaltenen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit Ausnahme jener, welche laut Stationsverzeichniss auf den Seiten 347 bis einschliesslich 353 des directen Tarifes in die Gruppen 1, 2, 6 und 20 der Einlagerungstabelle eingereiht sind, und zwar gilt der Nachlass sub a) nach Stationen der Strecken Freilassing—Holzkirchen, Rott—Rosenheim, Kirchseeon—Rosenheim, Sauerlach—Tölz und Holzkirchen—Schliersee, ferner nach den Stationen der Seitenlinien obgenannter Strecken, sub b) nach den übrigen Stationen	Stationen des directen Tarifes für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Getreideverkehr	Stationen der Französischen Ostbahn	der Schweiz und den schweizerisch-südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz	Vorarlberg und Lindau
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Transporte müssen per Schiff nach Barcs gelangt sein und ab Barcs oder ab jenen Stationen, in denen Einlagerung im Verkehre ab Barcs zulässig ist, auf Grund der Tarife für die nebenbezeichneten Verbände direct abgefertigt werden. Von der Begünstigung ausgeschlossen sind Sendungen, welche von Jassenovać, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brčka, Gunja und Gunja-szávapart stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Essegg proveniren				
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901				
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2	Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil III, Tarifheft Nr. 2	Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2	Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2	Oesterr.-Ungar.-Lindau-Vorarlberger Verbandstarif, Theil III, Heft 2
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden				
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Verschieden				
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	a) 0·20 Mark per 100 kg b) 0·50 Mark per 100 kg	0·40 Mark per 100 kg	5 Francs per Tonne = 1000 kg	50 Centimes per 100 kg	50 Heller per 100 kg
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege				
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen auf die reklamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und die die bedungene Provenienz nachweisenden Schiffsdocumente, welche längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen				
Besondere Bemerkungen	14	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1901 giltigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife				

Fortlaufende Nummer	36	37	38
1			
Die Publication erfolgt von der Verwaltung und im Namen der	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**
2			
3	K. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Weichholz der Pos. H—18	Hohlglaswaaren aller Art (auch in Verbindung mit unedlen Metallen oder in Geflechten), auch Glasballons, nur wenn verpackt	Eingereiht in Tarifclasse 4c 4b 4a des nebenbezogenen Verbandstarifes
4			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Sziszek (Sissek)	Luschitz	Troppau
nach	Passau transit via Leoben	Piräus, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel, Burgas, Varna, Galatz/Braila (im Sommer), Küstendje (im Winter)	über Triest seewärts: Piräus, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel, Burgas, Varna, Galatz/Braila (im Sommer), Küstendje (im Winter)
5		über Triest oder Fiume seewärts	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von mindestens 10 000 kg genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen mit directen nach Mannheim transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden und nach Rheinland, Westphalen oder darüber hinaus bestimmt sein. Das Auf- und Abladen der Sendungen in die Eisenbahnwagen obliegt der Partei	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Tarifes	Unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes
6			
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901
7			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehr, Theil II, Heft 1	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante), Theil I, vom 1. Jänner 1891; Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1892
8			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	Es besteht kein directer Frachtsatz	Directe Frachtsätze bestehen nicht
9			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	165 Heller per 100 kg incl. ungar. Steuer	Goldgulden 3·44	ö. W. Gulden Gold: 3·57; 3·20; 3·07 *); 2·94; 2·38 *) inclus. Mgb.
10			
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Besteht kein directer Frachtsatz		Verschieden
11			
Art der Durchführung	Kartirung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
12			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
13			
Besondere Bemerkungen			*) Nur für Sendungen nach Salonik, Dedeagatsch und Constantinopel
14			

Südbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen und zur Stock- oder Schirmfabrikation bestimmte roh vorgerichtete Stöcke

	a) Sziszek (Sissek) b) Zágráb (Agram)	a) Sziszek (Sissek) b) Zágráb (Agram) c) Gradec		Sziszek (Sissek) und Zágráb (Agram)		
Passau transit via Leoben	den im nebenbezeichneten Tarife entbaltenen Stationen der Französischen Ostbahnen	Konstanz mit der Bestimmung nach Belgien **)	Bregenz transit und Buchs trans. mit der Bestimmung nach Belgien oder nach Südfrankreich *)	den in den nebenbezeichneten Verbandstarifen enthaltenen Stationen		
Aufgabe von mindestens 10.000 Kilogramm genannter Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen mit directen nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden. Das Aufladen der Sendungen in die Eisenbahnwagen obliegt der Partei	Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannter Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür, bezw. Einhaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen					
vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901						
Localtarife	Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif, Theil IV, Heft 2	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif, Theil IV, 2. Heft (Frachtsätze der Serie II)	Süddeutsch.-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil IV, Tarifheft Nr. 2 (Frachtsätze der Abtheilungen I und II)	Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Verbandstarif, Theil IV, 2. Heft (Frachtsätze der Serie II)	Oesterr.-Ungar.-Bayer. Verbandstarif, Theil IV, Heft 2 (Frachtsätze der Abtheilungen b und c)	
Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden					
a) 180 b) 173 Heller per 100 kg incl. ungar. Steuer	Verschieden					
Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 4·40 b) 2·50 c) 2·50 Francs per Tonne = 1000 kg	a) 35 b) 20 c) 20 Pfennig per 100 kg	a) 44 b) 25 c) 25 Ctms. per 100 kg	Mark 0·15 per 100 kg	15 Centimes per 100 kg	Mark 0·20 per 100 kg
Kartirung	Im Rückvergütungswege					
	Gegen auf reclamirende Firma als Anfgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen					
	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1901 giltigen Frachtsätze					

*) Die Nachlässe auf die directen Frachtsätze nach Bregenz transit und Buchs transit gelten nur für nachweislich nach belgischen oder südfranzösischen Stationen expedirte, bezw. für nach belgischen oder südfranzösischen Stationen adressirte Sendungen.

**) Die Nachlässe auf die directen Sätze nach Konstanz gelten nur für nachweislich nach belgischen Stationen expedirte, bezw. für nach belgischen Stationen adressirte Sendungen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der	3
und im Namen der	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
40	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Wein, Weinmost und Weinmaische	Szárazvám	Ebenfurth und umgekehrt	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Westungar.-Niederösterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1901	25 Heller	16 Heller	9 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Verfrachter als Aufgeber lautenden Original-Aufgabsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche Documente spätestens bis Ende März 1902 bei der Betriebs-Direction der Raab-Oedenburger-Ebenfurter Eisenbahn in Sopron vorzulegen sind	Diese Frachtermässigung fällt zu alleinigen Lasten der Strecke Szárazvám—Lajta-Ujfalu Landesgrenze
41	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Papier der Pos. P—1, a) und b), sowie Pappe der Pos. P—3, a) und b) des Tarifes, Theil I	Rózsahegy	Triest	1. Bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Quantitäten. 2. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Verschieden	ad 1) Classe A „ 2 a) Classe A—10 pCt. „ 2 b) Classe A—20 „	Verschieden	Im Kartirungswege				
42	Südbahn-Gesellschaft		Für Banmaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zum Baue, bezw. zur Einrichtung eines Hotels in Gossensass bestimmt sind, wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901, von den österreichischen Südbahnstationen nach Gossensass der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.											

Südbahn-Gesellschaft

k. k. österr. Staatsbahnen

Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen und zur Stock- oder Schirmfabrikation bestimmte, roh vorgerichtete Stöcke

Barcs

(siehe die speciellen Bedingungen bezüglich der Provenienz). Ausgeschlossen vom Genusse der ermässigten Frachtsätze sind Sendungen, die in Baranya-Szt. Lörincz auf die Szt. Lörincz-Szlatina-Našicer Localbahn übergehen, überdies solche Sendungen nach Bayern, Süddeutschland, der Schweiz und Frankreich, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brčka, Gunja, Gunja-Szavapart und Mitrowitz stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Esseg proveniren

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der	2
und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	
bei Erfüllung nach- stehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Stationen der Französischen Ostbahn, ferner nach Bregenz trs. und Buchs trs. mit der Bestimmung nach Südfrankreich	den im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Verbandstarife, Theil IV, 2. Heft, enthaltenen Stationen	den im Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarife, Theil IV, Tarifheft Nr. 2 enthaltenen Stationen	folgenden bayer. Stationen*): Augsburg, Günzach, Mittersendling, München C.B., München Q.B., München S.B., Neuulm und Penzberg Bruckmühl, Hausham, Holzkirchen, Kirchseeon, Miesbach und Rosenheim Donauwörth und Nördlingen Freilassing, Teisendorf und Traunstein Freising Kempten Kulmbach und Probstzella Landshut Lichtenfels und Meiningen Markt	Bei Anfgabe von mindestens 10.000 kg genannter Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür, bezw. Einhaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittelst der Barcs-Pakráczer Bahn oder aber aus Slavonien per Achse über die Draubrücke in Barcs eingelangt sein, bei den von Belišce und Miholjac stammenden Sendungen ist jedoch auch eine nachweisliche Zufuhr nach Barcs über Baranya-Szt. Lörincz zulässig.	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr.-Ungar.-Französ. Verbandstarif, Theil IV, Heft 2, bezw. Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Verbandstarif, Theil IV, 2. Heft	Verschieden	5·50 Francs per Tonne = 1000 kg, hezw. 55 Centimes per 100 kg		

*) Nach Stationen der königl. Bayerischen Staatsbahnen werden die nebenstehend unter a) angeführten Nachlässe nur für per Schiff via Draueck nach Barcs gelangte Sendungen, jene unter b) für von westlich Draueck, für ans Slavonien per Achse über die Draubrücke und für mittelst Barcs-Pakráczer Bahn, hezw. ab Belišce nnd Miholjac auch über Baranya-Szt. Lörincz nach Barcs gelangte Sendnngen gewährt.

Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Verbandstarif, Theil IV, 2. Heft (Frachtsätze der Serie 2)	Südd.-Oesterr.-Ungar. Verhandstarif, Theil IV, Tarifheft 2 [Frachtsätze der Abtheilungen I und II)]	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Verbandstarif, Theil IV, Heft 2 [Frachtsätze der Abtheilung b) und c)]	Verschieden	45 Centimes per 100 kg	0·45 Mark per 100 kg		

Mark	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg
a)	0·64	0·39
b)	0·64	0·26
a)	0·64	0·52
b)	0·38	0·30
a)	0·58	0·48
b)	0·58	0·58
a)	0·60	0·38
b)	0·61	0·52
a)	0·51	0·51
b)	0·45	0·35

Im Rückvergütungswege

Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, hezw. Bahnfrachtbriefe nach Barcs oder Nachweisung der Zufuhr per Achse ans Slavonien über die Drauhrücke, welche Docnmente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen

Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1901 giltigen Frachtsätze

Fortlaufende Nummer													
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Die Publication erfolgt von der	und im Namen der betheiligten Verwaltungen	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
44	**Südbahn-Gesellschaft**	Getrocknete Pflaumen	Sziszek (Wasserprovenienz)	Bingen, mit der Bestimmung nach rheinisch-westphälischen Stationen	Unter Aufrechthaltung der in dem nebenbezeichneten Verbandsgütertarife entbaltenen Bestimmungen. Die Transporte müssen nachweislich zu Wasser in Sziszek einlangen und mit direct auf rheinisch-westphälische Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden, auf welchen die Anwendung des Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Tarifes bis Bingen vorzuschreiben ist	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischer Verbandstarif. Theil VI, Heft 2, Frachtsatz der Abtheilung II	571 Pfennige	Verschieden	58 Pfennige	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamireude Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe und die die Wasserzufuhr nach Sziszek nachweisenden Schiffspapiere, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
45	**Südbahn-Gesellschaft**	Getrocknete Pflaumen	Sziszek (Wasserprovenienz)	Ludwigsbafen a. Rh. Mannheim Frankfurt a. M. Gustavsburg Kastel Hafen Mainz Hafen	Unter Aufrechtbaltung der in dem nebenbezeicbneten directen Tarife entbaltenen Bestimmungen. Die Transporte müssen nachweislich zu Wasser in Sziszek einlangen und von da auf Grund der Frachtsätze des nebenbezeicbneten directen Tarifes abgefertigt werden	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1901	Ausnabmetarif für die Beförderung von Obst, getrocknetem, aller Art etc., im Rhein- und Main-Umschlage für den Verkehr mit Ungarn	Verschieden	Verschieden	95 Pfennige 76 Pfennige	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Anfgeherin lautende Fracbtbrief-Duplicate und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Nacblässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1901 giltigen Frachtsätze des nebenbezeicbneten Tarifes

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
46	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Kartoffel	Apátfalva	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), Stadlau und Floridsdorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Heller 169	Heller 134	Heller 35	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Kis-Zombor					159	128	31			
				Lovrin					166	135	31			
				Nagy-Ösz					163	132	31			
47	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Coaks	Segen-Gottes	Kirchbüchl	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Directer Tarif vom 1. Jänner 1901	Heller per Tonne à 1000 kg 1580	1460	120	Im Kartirungswege		
48	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Mauer- und Dachziegel (Pfannziegel), sämmtliche aus Lehm, Chamotte oder Thon (auch feuerfestem Thon)	Zamrsk	Arnan	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller per 100 kg 59		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Freiheit-Johannisbad					56				
					Hohenelbe					66				
					Schatzlar					67				
					Schwadowitz-Eipel					45				
					Starkenbach					65				
					Trautenau					52				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
49	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 2	Otrokowitz oder vice versa	Smichow (k.k.St.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	134 Heller		Im Kartirungswege		
50	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes 6 des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, Tarif, Theil II, Heft 1 (Getreide etc.)	Hohenau oder vice versa	Bielefeld	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 6 giltigen Tarifbestimmungen	bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Frachtsätze	306 Pfennige		Im Kartirungswege		
51	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Bruchsteine und Schotter	Böhm.-Skalitz Liebstadtl Roth-Kosteletz Semil Skutsch Weiss-Tremeschna	Hořinoves	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 20 35 26 38 35 23		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Böhm.-Skalitz Liebstadtl Roth-Kosteletz Semil Skutsch Weiss-Tremeschna	Radic a. d. Trotina					18 35 24 38 36 21				

NB. Die Sendungen müssen zur Reconstruction von Bezirksstrassen und Bezirksbrücken bestimmt sein, und muss auf den bezüglichen Original-Frachtbriefen der Bezirksausschuss in Jaroměř als Absender und Empfänger angeführt erscheinen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
52	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Bahnmaterialien und Einrichtungsgegenstände	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Parschnitz	Die Frachtzahlung erfolgt für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. An den Transporten müssen die Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. mit mindestens 40 km langen Strecken betheiligt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., gültig vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	30 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des auf den Linien der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. bestehenden Localtarifes rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Firma Gebrüder Walzel in Parschnitz als Absender und Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1902	Die Transporte müssen zum Baue der Weberei in Parschnitz bestimmt sein
53	**Oesterr. Nordwestbahn**		Glas und Hohlglaswaaren aller Art, mit Ausnahme geschliffener Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben	Polna-Stecken Podëbrad	Tetschen Oe.N.W.B. transit	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	ab 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	a) 129 Pfennige b) 88 Pfennige	a) 78 Pfennige b) 59 Pfennige	Im Kartirungswege *)		

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen Frachtbriefen nach ausländischen Stationen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit blos nach Tetschen Oe.N.W.B. lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplicat-Frachtbriefe der Weiterversandt von Tetschen nach ausländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens Ende April 1902 ausser diesen Duplicat-Frachtbriefen auch die auf die contrahirende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Tetschen in Vorlage gebracht werden. Die Frachtsätze gelten weiters im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach Tetschen aufgelieferten Glassendungen theils per Elbe, theils per Bahn nach ausländischen Stationen weiterbefördert werden.

Stauding-Stramberger Localbahn

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
54			Kalkstein, Bruchstein und Schotter	Stramberg	Standing	mindestens 50.000 q			in Hellern 18	14	4	Im Rückvergütungswege	Orig.-Aufgabs-Documente	
55			Kalk, gebrannter	Stramberg	Stauding (für Sendungen nach Wien)	mindestens 200 Waggons à 10.000 kg			18	14	4	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe		
56			Dungkalk	Stramberg	Standing (für Sendungen nach Troppau)	mindestens 200 Waggons à 10.000 kg			18	14	4	Orig.-Aufgabs-Documente vorzulegen bis spätestens 30. Juni 1902		
57			Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E 5—E 6	Stramberg (für Sendungen von Baschka via Wernsdorf)	Nesselsdorf	unter 5000 kg			27	16	11	Im Kartirungswege		
58			Eisen und Stahl der Pos. E 7—E 9			mindestens 5000 kg			21	16	5			
59			Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E 5—E 9	Stauding (für Sendungen von Lipina-Carlshütte)		mindestens 5000 kg			21	16	5			
60			Holz der Pos. H 18—H 20	Stramberg (für Sendungen von Friedek-Mistek oder Friedland via Wernsdorf)		mindestens 10.000 kg			20	16	4			
61			Holz aller Art unter 6·3 m Länge	Stramberg	Stauding	mindestens 10.000 kg			21	11	10			
62			Kalk, gebrannter	Standing oder Stramberg	allen übrigen Stationen der k. k. priv. Stauding-Stramberger Localbahn	mindestens 5000 kg			22·8 für Deckenmiethe 1000	19 200	3·8 800			

der Güterclassification im Tarif, Theil I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898

Bei Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten, bezw. bei Frachtzahlung für per Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen

vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis zum 31. December 1901

Allgemeiner Tarif, Theil II (Localtarif), gültig vom 1. Jänner 1898

Tarif, Theil I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
63	**Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Steine des Specialtarifes 3	Weiss-Tremeschna Semil Roth-Kosteletz Liebstadtl Böhm.-Skalitz	Josefstadt-Jaroměř	Die Frachtzahlung erfolgt für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., giltig vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Heller 9 25 12 22 8	Verschieden	Im Kartirungswege	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Die Transporte müssen zur Strassenbeschotterung und Brückenconstructionen bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Jaroměř als Empfänger erscheinen
				Weiss-Tremeschna Semil Roth-Kosteletz Skutsch Liebstadtl Böhm.-Skalitz	Cernzitz					10 27 14 28 24 8				
				Weiss-Tremeschna Semil Roth-Kosteletz Skutsch Liebstadtl Böhm.-Skalitz	Smiřitz					11 28 14 27 25 8				
64	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Felle und Häute, rohe, gesalzen oder getrocknet, in verschnürten Ballen oder verpackt (Pelzwerk ausgeschlossen)	Wien I K.E.B. (Westbahnhof)	Paris Douane Paris La Villette Paris Reuilly oder umgekehrt	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Tarif: Theil V des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarif für diverse Artikel) vom 1. Februar 1890		Francs Gold per 1000 kg a) 94·10 a) 80·80 a) 13·30 b) 84·75 b) 75·80 b) 8·95 a) 94·10 a) 80·80 a) 13·30 b) 84·75 b) 75·80 b) 8·95 a) 94·70 a) 81·50 a) 13·20 b) 84·75 b) 76·50 b) 8·25		Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
1	Nr. 147 vom 22. December 1900	3585	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren nach der im Ausnahmetarif vom 1. December 1896 für die Beförderung von bestimmten Artikeln des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Serie II, bestehenden Eintheilung und Benennung	Prag (St.B.), Hrahovka transit, Smichow, Prag (Bubna. Sandthor, Smichow)	Yverdon	Der Frachtsatz unter b für Sendungen von 10.000 kg ist von 292 auf 392 Centimes per 100 kg zu berichtigen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 2. **Wien, 3. Jänner 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Eisenbahn haftet gemäss § 19 der Eisenbahnbetriebsordnung immer für den durch Verschulden ihrer Organe an Sachen hervorgerufenen Schaden.

(Entscheidung vom 24. November 1899, Z. 16.457.)

Das k. k. Landesgericht in Prag hat mit Urtheil vom 18. Mai 1899, G.-Z. $\frac{\text{Cg. IV. } 454-98}{18}$, die Klage der „Zuckerfabrik in Brüx“ wider das k. k. Eisenbahnärar wegen fl. 588·— kostenpflichtig abgewiesen.

Thatbestand:

Am 13. August 1898 hatte der Treiber Mathias S. drei Stück Zuchtkühe, welche der „Zuckerfabrik in Brüx“ gehörten, von Brüx nach Rudelsdorf zu führen gehabt. Dabei hatte er das Geleise der im Staatsbahnbetriebe stehenden Prag-Duxer Eisenbahn, welches die betreffende Strasse durchschneidet, zu passiren. Der Absperrschranken war offen, als er die Kühe über das Geleise führte. In diesem Augenblicke kam jedoch der Lastzug Nr. 886 von Brüx, erfasste eine der Kühe, schleifte sie etwa 200 m weit und verletzte auch die beiden anderen Kühe. Die erste Kuh war gänzlich zerrissen und wurde dem Wasenmeister übergeben. Die anderen zwei Kühe wurden nach durchgeführter Nothschlachtung in der Schlachthofkanzlei in Brüx versteigert. Der Betrag von fl. 76·—, welcher hiebei gelöst wurde, blieb in Verwahrung des Schlachthausverwalters und ist aus demselben an Kosten der Nothschlachtung und der thierärztlichen Intervention der Theilbetrag per fl. 25·— zu bezahlen. Aus Anlass dieses Unfalles wurde gegen den zur Zeit des Vorfalles bei dem Absperrschranken diensthabenden Aushilfswächter Alois H. die Strafanzeige erstattet, derselbe wurde aber vom k. k. Bezirksgerichte in Brüx mit dem Urtheil vom 27. August 1898, G.-Z. $\frac{\text{U. } 1629-98}{3}$, freigesprochen. Die Rampe, wo sich auch der Dienstposten des Wächters befindet, ist vom Wächterhause Nr. 100, auf welchem die Signalvorrichtung angebracht ist, 165 m entfernt. Die Klägerin behauptet, dass infolge dieser Entfernung, insbesondere mit Rücksicht auf den Lärm, der auf der Strassenübersetzung regelmässig herrscht, namentlich bei windigem Wetter das Signal nicht gehört werden kann, welches einem kommenden Zuge vorausgeht. Die Klägerin macht das k. k. Eisenbahnärar für den durch den Unfall entstandenen Schaden verantwortlich, weil

a) die Signalvorrichtungen unzulänglich sind, worin eine auffallende Sorglosigkeit im Sinne des bürgerlichen Gesetzbuches gelegen ist, weil

b) der mit dem Dienste betraute Aushilfswächter Alois H. die zu einer so verantwortlichen Dienstleistung erforderliche Eignung nicht besitzt, wie aus seinem Benehmen zu ersehen ist, welches den Unfall unmittelbar herbeigeführt hat, endlich

c) weil die Eisenbahnunternehmungen ausnahmslos für jeden durch den Betrieb verursachten Schaden zu haften hätten.

Die Höhe des Schadens betreffend, führt die Klägerin an, dass die drei Kühe Originalstücke Kuhländer-Race waren, für Zuchtzwecke angeschafft worden sind, ein Gewicht von 1470 kg hatten, dass der Maximalwerth solcher Thiere fl. 40·— für einen Metercentner beträgt, somit der Gesammtwerth fl. 588·—. Der Vertreter der k. k. Finanzprocuratur hat in Vertretung des Eisenbahnärars bestritten, dass die Signalvorrichtungen unzulänglich wären, dass das Signal am Dienstposten des Wächters nicht zu hören sei, und dass Alois H. die Eignung zu dem ihm übertragenen Dienste nicht gehabt habe. Der Treiber Mathias S. habe das Achtungssignal der Locomotivpfeife des Zuges Nr. 886 hören müssen, habe daher durch auffallenden Mangel an Aufmerksamkeit den Unfall verschuldet. Das Glockensignal war in Ordnung; es ist am Standposten des Wächters gut zu hören und besteht bereits seit Jahren, ohne dass es zu

Störungen im Betriebe Anlass gegeben hätte. Der Wächtersubstitut Alois H. habe allerdings seine Pflicht nicht erfüllt. Der Personenzug Nr. 820 habe den Standposten des Wächters Nr. 100 um 9 Uhr $17^1/_2$ Minuten Vormittags passirt, der Lastzug Nr. 886 kam zu dieser Stelle um 9 Uhr 28 Minuten. Nach der Dienstinstruction hat der Wächter den Personenzug Nr. 820 durch fünf Minuten nach dem Passiren mittelst Haltesignales und durch weitere fünf Minuten mittelst des Langsamfahrsignales zu decken gehabt, war daher verpflichtet, durch zehn Minuten auf seinem Posten zu verharren. Hätte er diese Pflicht erfüllt, so wäre er noch zur Zeit des Einlangens des Zuges Nr. 886 auf seinem Posten gewesen und hätte bei Herannahen des Zuges die Schranken schliessen können. Alois H. sei für seinen Dienst geprüft gewesen, habe denselben auf demselben Standposten wiederholt versehen, sei daher für den ihm übertragenen Dienst geeignet gewesen. Die Höhe des Schadens wird beklagterseits bestritten und insbesondere darauf hingewiesen, dass nicht der Maximalwerth verlangt werden könnte. Der Zeuge Carl Sch., Stationsvorstand in Klostergrab, gab unter Eid an, dass er im Auftrage der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag aus Anlass des Unfalles vom 13. August 1898 den Thatbestand erhoben und sichergestellt habe, dass der Streckenwächter seinen Standposten nicht bei dem Wächterhause Nr. 100, sondern auf der Rampe, wo sich der Unfall zugetragen hat, habe, dass das aus dem Wächterhause befindliche Glockensignal auf dem Standpunkte gut zu hören sei, wie er sich überzeugt habe, als man probeweise die Züge Nr. 820 und 886 ganz so wie am 13. August 1898 verkehren liess, und dass der Lastzug Nr. 886 in $8^1/_2$ Minuten nach dem Personenzuge bei der Rampe anlangte. Mit Rücksicht auf § 120 der Instruction Nr. XIX für den Verkehrsdienst, wo es heisst: „Wenn einem Streckenwächter sein Standpunkt bei einem Wegübergange angewiesen ist, so muss er sich wenigstens 15 Minuten vor dem erwarteten Eintreffen des Zuges daselbst einfinden und darf denselben nicht früher verlassen, als bis der Zug vorüber ist; die Schliessung der Schranken muss spätestens fünf Minuten vor dem Eintreffen des Zuges erfolgen", erklärte der Zeuge, dass der Wächter Alois H. wissen musste, dass der Lastzug Nr. 886 kommen muss, weil er ein regelmässig verkehrender Zug ist, dessen fahrplanmässiges Eintreffen jedem Wächter aus der im Wächterhause angebrachten „Reihenfolge der Züge" bekannt ist und weil dieser Zug nicht abgesagt worden ist. Ferner bestätigte der Zeuge, dass Alois H. den Personenzug Nr. 820 durch zehn Minuten mittelst des Halt- und Langsamfahrsignales zu decken, daher zu diesem Zwecke auf seinem Standpunkte zu verbleiben hatte, dass er aber zur Zeit des Eintreffens des nur um $8^1/_2$ Minuten später einlangenden Zuges Nr. 886 nicht mehr am Posten, sondern im Wächterhause war. Endlich bestätigt der Zeuge, amtlich erfahren zu haben, dass H. für den Dienst eines Wächters geprüft sei und diesen Dienst als Substitut bereits einigemale versehen habe. Alois H. hat unter Eid bestätigt, dass er für den Wächterdienst geprüft sei und einigemale Wächter substituirt habe, dass er gleich, nachdem der Personenzug Nr. 820 die Rampe passirt hatte und er denselben durch die Halt- und Langsamfahrsignale gedeckt hatte, ein Aviso, betreffend den Lastzug Nr. 886, in das im Wächterhause befindliche Avisobuch eintragen ging, und dass währenddem, wo er im Wächterhause war, der Lastzug Nr. 886 kam. Das Glockensignal sei am Standpunkte des Wächters schlecht zu hören. Der Zeuge Mathias S. gab unter Eid an, dass die Schranken offen waren, als er auf das Bahngeleise kam, dass er kein Glockensignal hörte, sondern erst das Pfeifen der bereits herankommenden Locomotive, welche eine der von ihm geführten Kühe erfasste und da die übrigen zwei mit derselben zusammengebunden waren, auch die anderen mitriss. Der Zeuge Alfred F. bestätigte unter Eid, dass er am 12. August 1898 der „Zuckerfabrik in Brüx" um den für das ganze Jahr pauschalirten Preis von fl. 35·— per Metercentner verkauft hat, dass es Original-Kuhländer Stücke waren, und zwar drei Stück davon Zuchtkühe. Nach den Nummern, welche den verkauften Stücken ausgeschnitten waren, haben diese drei Thiere, wie Zeuge aus seinen Büchern entnommen hat, 1470 kg gewogen, und diese Stücke sollen eben durch den Unfall beschädigt worden sein. Ohne Rücksicht auf die Pauschalirung betrug der Preis von Zuchtkühen dieser Race im August 1898 circa fl. 40·— per Metercentner.

Entscheidungsgründe:

Aus den unbestrittenen Angaben der Klägerin ergibt sich, dass der Schaden, welcher der Zuckerfabrik in Brüx zugefügt wurde, seine unmittelbare Ursache darin hatte, dass die fraglichen Kühe durch den von Bediensteten der Staatsbahnen geleiteten Zug verletzt worden sind. Mittelbar ist dieser Unfall dadurch verursacht worden, dass die das Geleise absperrenden Schranken nicht rechtzeitig geschlossen wurden, und diese Unterlassung fällt nach Aussage des Zeugen Carl Sch., welcher die Unglücksstätte untersucht und die amtlichen Erhebungen über Auftrag der Bahndirection gepflogen hat, dem Wächtersubstituten Alois H. zur Last, weil er seinen Dienstposten verlassen hatte, bevor er die vorschriftsmässige Deckung des Personenzuges Nr. 820 bewirkt haben konnte, und bevor der Lastzug Nr. 886 — welchen er vor dem erwarteten, daher fahrplanmässigen Eintreffen auf seinem Standpunkte so lange zu erwarten hatte, bis derselbe vorüber wäre — eingetroffen ist. Aus dieser, auf amtlichen Erhebungen eines Fachmannes beruhenden, durch die betreffenden Instructionen unterstützten Zeugenaussage hat das Gericht die Ueberzeugung gewonnen, dass einzig und allein dieses instructionswidrige Verhalten des Wächtersubstituten den Unfall herbeigeführt hat, und dass an demselben dem Treiber S. keine Schuld beizumessen ist, weil für einen Nichtunterrichteten die Signale der Locomotivpfeife unverständlich sind und umsoweniger berücksichtigt werden können, wenn das Geleise zugänglich bleibt, also die jedem verständliche Warnung, das Geleise zu betreten, unterblieben ist. Aber auch der von der Klägerin behauptete Mangel der erforderlichen Signalvorrichtungen steht hier in keinem Zusammenhange mit dem Unfalle. Wenn auch das Signal vollkommen hörbar, ja wenn es selbst auf dem Standpunkte des Wächters und nicht auf dem Wächterhause angebracht wäre, so hätte es den Unfall nicht verhindert, weil der Wächter auf seinem Standpunkte nicht war, sondern im Wächterhause. Es ist nun zu entscheiden, ob für dieses Verschulden des Alois H. das k. k. Eisenbahnärar zu haften habe. Wie aus den Bestimmungen der §§ 1313 und 1317 a. b. G.-B. hervorgeht, wäre, abgesehen von der Ausnahme des § 1315 a. b. G.-B., die Haftung nur dann anzunehmen, wenn sie durch ein besonderes Gesetz bestimmt wäre. Eine solche allgemeine Haftung der

Eisenbahnunternehmungen geht aber aus den von der Klägerin berufenen Gesetzen nicht hervor. Der § 19 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, erklärt die Unternehmungen nur für ihr eigenes Verschulden haftbar, dagegen für das Verschulden ihrer Beamten und Diener nur „im Sinne der eingegangenen Verbindlichkeit und nach den über diese Haftung bestehenden besonderen gesetzlichen Anordnungen, in Ermanglung solcher aber nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über Schadenersatz". Von einer eingegangenen Verbindlichkeit kann hier nicht die Rede sein; es erübrigt daher lediglich die Haftung nach dem allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche. Auch die Verordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, welche nur die Ertheilung der Concession zum Baue von Eisenbahnen regelt, enthält keine Ausnahme von den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches. Der Absatz b des § 10 dieser Verordnung bestimmt als Verpflichtung, „welche gegenüber der Staatsverwaltung" zu erfüllen ist, das Treffen solcher Vorkehrungen, „dass die angrenzenden Grundstücke, Gebäude etc. durch die Bahn weder während des Baues derselben, noch in der Folge Schaden leiden", und verpflichtet die Unternehmungen zur Haftung für „derlei" Beschädigungen. Nicht jede Beschädigung ist von der Eisenbahnunternehmung zu vertreten, sondern nur solche Schäden, welche durch das Unterlassen der erwähnten Vorkehrungen entstehen. Wie eben erwähnt, sind nicht die mangelhaften Sicherheitsvorkehrungen als Ursache des Unfalles zu betrachten, sondern das Verschulden eines Bediensteten, weshalb auch aus dieser gesetzlichen Bestimmung die Haftung des k. k. Eisenbahnärars nicht abgeleitet werden kann. Es könnte sonach nur dann eine Haftung des k. k. Aerars eintreten, wenn es eine „untüchtige Person" wäre, welcher der Dienst anvertraut war, durch dessen pflichtwidrige Ausübung der Unfall entstanden ist (§ 1315 a. b. G.-B.). Alois H. war für den Dienst, den er versah, geprüft, er hat denselben bereits wiederholt geleistet, er musste daher zur Zeit der Uebertragung des Dienstes als geeignet angesehen werden. Der Umstand, dass er gegen die ihm bekannten Vorschriften gehandelt hat, kann nicht als Beweis der „Untüchtigkeit" gelten, und selbst wenn man diese Folgerung zulassen würde, so muss erwogen worden, dass in der „Bestellung" einer untüchtigen Person der Grund für die Haftung liegt, dass daher die Untüchtigkeit zur Zeit der Bestellung erkennbar sein muss und ein nachträgliches Hervorkommen derselben die Haftung nicht begründen kann. Es liegt also auch nach § 1315 a. b. G.-B. kein Grund vor, das k. k. Eisenbahnärar für den der Zuckerfabrik in Brüx zugefügten Schaden verantwortlich zu machen, und wurde deshalb die Klage ohne weitere Prüfung der Höhe des Schadens abgewiesen. Der Kostenzuspruch ist im § 41 C.-P.-O. begründet.

Das k. k. Oberlandesgericht im Königreiche Böhmen hat über Berufung der Klägerin mit Urtheil vom 29. September 1899, G.-Z. $\frac{\text{Cg. IV. } 454-98}{22}$ zu Recht erkannt: Es wird der Berufung der Klägerin

1. rücksichtlich eines Theilbetrages per fl. 73·50 sammt 5 pCt. Zinsen seit dem 15. November 1898 von dem eingeklagten Betrage per fl. 588·— ö. W. keine Folge gegeben und in dieser Richtung das Urtheil des Gerichtes erster Instanz bestätigt, dagegen
2. rücksichtlich des Restbetrages per fl. 514·50 sammt 5 pCt. Zinsen seit dem 15. November 1898 von dem eingeklagten Betrage per fl. 588·— ö. W. und rücksichtlich der Processkosten stattgegeben und das Urtheil des Gerichtes erster Instanz dahin abgeändert, dass zu Recht erkannt wird: Das beklagte k. k. Eisenbahnärar ist schuldig, der klagenden Zuckerfabrik in Brüx den Schadenersatzbetrag von fl. 514·— ö. W. mit 5 pCt. Zinsen seit dem 15. November 1898 und an Processkosten erster Instanz den Betrag von fl. 91·25, dann an Processkosten des Berufungsverfahrens den Betrag von fl. 48·63 ö. W. binnen 14 Tagen unter Executionsfolgen zu bezahlen.

Thatbestand:

Die Darstellung des Thatbestandes in dem Urtheile der ersten Instanz hat durch die Ergebnisse der Berufungsverhandlung keine Ergänzung oder Berichtigung erfahren, es wird daher auf sie Bezug genommen. Gegen das Urtheil des Gerichtes erster Instanz hat Klägerin rechtzeitig durch Ueberreichung der Berufungsschrift vom 17. Juni 1899, auf welche eine Mittheilung des Berufungsgegners nicht einlangte, Berufung eingelegt. Die sämmtlichen Beweisanträge sind zurückgewiesen worden..

Entscheidungsgründe:

Das Erstgericht hat festgestellt, dass an dem in Rede stehenden Unfalle, der die drei Kühe der Klägerin betroffen hat, einzig und allein das in den Urtheilsgründen des Näheren erörterte instructionswidrige Verhalten des Wächtersubstituten Alois H. Schuld trage, und dass an demselben dem Treiber S. keine Schuld beizumessen sei. Den diesfälligen Ausführungen des Erstgerichtes kann nur beigepflichtet werden, weil die erstrichterliche Begründung richtig dargethan hat, dass thatsächlich im gegebenen Falle einem Organe der beklagten Staatsbahn, beziehungsweise des Eisenbahnärars ein Verschulden zur Last falle. Ist dies aber der Fall, dann entsteht die Frage, ob der beklagten Bahn hinsichtlich der erfolgten Tödtung, beziehungsweise Verletzung der Kühe ein Verschulden im Sinne des § 1294 a. b. G.-B. beizumessen sei oder nicht, und diese Frage ist entgegen der Rechtsansicht der ersten Instanz zu bejahen. Gemäss § 19 der kais. Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, haften die Eisenbahnunternehmungen für die durch eigenes oder durch Verschulden ihrer Beamten und Diener an Personen und Sachen zugefügten Beschädigungen:

1. im Sinne der eingegangenen Verbindlichkeit und nach den über diese Haftung bestehenden besonderen gesetzlichen Anordnungen, und
2. in Ermanglung solcher nach den Bestimmungen des a. b. G.-B. über Schadenersatz.

Im gegebenen Falle liegt aber das Verschulden eines Organes der beklagten Bahn deshalb vor, weil dieses instructionswidrig unterlassen hat, die Bahnschranken der Wegübersetzung rechtzeitig zu schliessen, in welchem Falle der Unfall vermieden worden wäre. Wenn also erwogen wird, dass im § 19 der citirten kais. Verordnung das Verschulden der Beamten und

Diener einer Eisenbahnunternehmung dem eigenen Verschulden dieser Unternehmung gleichgestellt wird, dass dadurch die Haftung der Eisenbahnbetriebsunternehmungen für die durch Verschulden ihrer Beamten und Diener an Personen und Sachen zugefügten Beschädigungen grundsätzlich zum Ausdruck gelangt ist, und dass die in der bezogenen Vorschrift erfolgte Bezugnahme auf die Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über den Schadenersatz nur die Bedeutung hat, dass die Art des Verschuldens und des Schadenersatzes in Ermanglung besonderer gesetzlichen Anordnungen nach den Bestimmungen des 30. Hauptstückes des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zu beurtheilen ist, so erscheint der Berufungsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurtheilung des Sachverhaltes durch die erste Instanz thatsächlich begründet, weil die beklagte Bahn principiell zum Schadenersatze unter den obwaltenden Umständen verhalten werden muss. Ueberdies darf nicht übersehen werden, dass sich das citirte Gesetz im § 19, lit. E, ausdrücklich auf die Normen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches bezieht und dieselben aufrecht hält. Das Eisenbahnärar als juristische Person kann der Natur der Sache nach den Betrieb der Eisenbahn eben nur durch seine Organe, das heisst durch von ihm für bei diesem Betriebe vorkommenden regelmässigen Verrichtungen und Obliegenheiten bestellte Personen besorgen, es muss daher, da diese Verrichtungen wegen der mit dem Eisenbahnbetriebe verbundenen Gefahren besondere Kenntnisse, Aufmerksamkeit und einen höheren Grad von Vorsicht erfordern, den Mangel dieser Aufmerksamkeit und pflichtmässigen Vorsicht bei den von ihm bestellten Leuten gemäss §§ 1299 und 1315 a. b. G.-B. vertreten. Es kann daher zwischen dem Betriebsunternehmer selbst und den von ihm zur Betriebsführung bestellten Personen nicht unterschieden werden, vielmehr ist es stets der Unternehmer selbst, welcher, weil er den Betrieb übernommen hat, die Verantwortung für dessen correcte und klaglose Führung trifft, welcher daher auch dafür einstehen muss, dass die von ihm bestellten Organe jene Vorschriften genau beobachten, welche bezüglich der Betriebsführung im allgemeinen Interesse vorgeschrieben erscheinen. Da nun der in Diensten des beklagten Eisenbahnärars stehende Wächtersubstitut Alois H. bei der Sicherung der Strassenübersetzung ein Verschulden beging, durch welches die klägerische Zuckerfabrik den von ihr geltend gemachten Schaden erlitten hat, was ja doch von dem beklagten Eisenbahnärar zugestanden wurde, und dieses Verschulden des Wächtersubstituten nach dem Obengesagten als ein Verschulden der beklagten Seite selbst angesehen werden muss, so erscheint die Ersatzpflicht der letzteren in den §§ 1295, 1297, 1299, 1315 und 1317 a. b. G.-B. begründet. Was die Höhe des angesprochenen Betrages anbelangt, so ist dieselbe von der Art des Verschuldens des Wächtersubstituten Alois H. abhängig. Dieses Verschulden kann schon deshalb, weil das genannte Organ zur Zeit, als die Bahnschranken zu schliessen waren, einer anderen ebenfalls dienstlichen Obliegenheit nachkam, und weil es auch die Glockensignale schlecht gehört zu haben behauptet, was nicht widerlegt werden kann, weder als böse Absicht, noch als auffallende Sorglosigkeit qualificirt werden, sondern ist als Versehen minderen Grades zu erklären, welches den Beschädigten nur berechtigt (§§ 1324, 1331, 1332 a. b. G.-B.), den für die verletzten Thiere thatsächlich bezahlten Kaufpreis ersetzt zu verlangen und dieser beträgt nach der Aussage des Verkäufers Alfred F. fl. 35·— für den Metercentner, also für 1470 kg fl. 514·50 ö. W. Es wurde also in diesem Sinne das reformbedürftige Urtheil des Gerichtes erster Instanz abgeändert und von einer Erörterung über die weiter angeführten Berufungsgründe Umgang genommen, weil dieselbe zwecklos wäre. Der Ausspruch über die Gerichtskosten beider Instanzen gründet sich auf die §§ 41, 43 und 50 C.-P.-O.

Ueber Revision des k. k. Eisenbahnärars hat der k. k. Oberste Gerichtshof mit Entscheidung vom 24. November 1899, Z. 16.457, zu Recht erkannt: Der Revision wird keine Folge gegeben und es ist das beklagte Eisenbahnärar schuldig, der klagenden Zuckerfabrik an Kosten der Revisionsbeantwortung fl. 8·62 binnen 14 Tagen bei sonstiger Execution zu bezahlen.

Gründe:

Die Revision macht lediglich den Revisionsgrund des § 503, Z. 4, C.-P.-O., aber mit Unrecht geltend. Die k. k. Finanzprocuratur als Vertreterin des Eisenbahnärars erkennt in der vorliegenden Revisionsschrift selbst an, dass auf den Gegenstand des gegenwärtigen Strittes die Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches Anwendung finden, und die Bahn nur für die culpa in eligendo haftbar zu machen ist, welcher Fall aber eben hier zutrifft und das beklagte Eisenbahnärar nach dem § 1315 a. b. G.-B. zum Schadenersatze an die klagende Zuckerfabrik verpflichtet. Denn das Berufungsgericht hat in seinen Gründen festgestellt und an diese Feststellungen ist das Revisionsgericht gebunden, dass an dem Unfalle dem Treiber der Kühe kein Verschulden beigemessen werden kann, sondern einzig und allein, wie dies in den erstrichterlichen Gründen auseinandergesetzt ist, das instructionswidrige Verhalten des Wächtersubstituten Alois H. Nun ist in den erstrichterlichen Urtheilsgründen, auf die sich das Berufungsgeschäft bezieht, festgestellt, dass der Wächtersubstitut Alois H. der Instruction zuwider den ihm bei der Uebersetzung angewiesenen Posten, ohne die Schranken zu schliessen, verlassen hatte, bevor er die vorschriftsmässige Deckung des Personenzuges Nr. 820 bewirkt haben konnte und ehe der fahrplanmässige Lastzug Nr. 886, den er auf diesem Posten zu erwarten hatte, und der nur wenige Minuten dem Personenzuge folgte, eingetroffen ist. Aus diesem Gebahren des Alois H. geht aber unzweifelhaft hervor, dass er für die Stelle eines Aushilfswächters auf einem so frequenten Posten, wie die Bahnübersetzung bei Kilometer 112 des Geleises der Prag-Duxer Eisenbahn ist, trotz abgelegter Prüfung nicht geeignet war, und es ist völlig unentscheidend, ob der beklagten Bahn die Unverlässlichkeit und Untauglichkeit des Alois H. für diesen Posten bereits bekannt war oder nicht, da das Wort wissentlich des § 1315 a. b. G.-B. sich nur auf den ersten Fall, nicht aber auf den durch einen Beistrich getrennten zweiten Fall dieses Paragraphen bezieht und übrigens auch die beklagte Bahn schon nach dem § 19 der Ministerialverordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, für den durch das Verschulden ihres Bediensteten verursachten Schaden ersatzpflichtig ist. Aus diesen Gründen kann von einer unrichtigen rechtlichen Beurtheilung der Sache durch das Berufungsgericht keine Rede sein. Der Ausspruch über die Kosten des Revisionszuges gründet sich auf die Bestimmungen der §§ 41 und 50 C.-P.-O.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate October.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates October folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. October der Haltepunkt Rümelingen zwischen den Stationen Oettingen-Rümelingen und Tettingen an der Bahnlinie Nörzingen—Oettingen—Rümelingen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr; der Haltepunkt Eisdorf zwischen den Stationen Zscherben und Teutschenthal an der Bahnstrecke Halle—Sangerhausen im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Halle a. d. Saale für den Personenverkehr; dortselbst zur Beförderung angenommenes Reisegepäck wird nachträglich abgefertigt; der Haltepunkt Oberbimbach zwischen den Stationen Grossenlüder und Fulda an der Bahnstrecke Giessen—Fulda im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Siegburg-Siegbrücke an der Bahnstecke Niederpleis—Siegburg der Brölthaler Eisenbahn für den Personenverkehr; der Haltepunkt Bleckendorf zwischen den Stationen Etgersleben und Wolmirsleben an der Bahnstrecke Etgersleben—Foerderstedt im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Ströbeck zwischen den Stationen Halberstadt und Heudeber-Dannstedt an der Bahnstrecke Aschersleben—Vienenburg im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Personenhaltepunkt Drozwalde zwischen den Stationen Rautenberg und Schorellen an der Bahnstrecke Tilsit—Pillkallen—Stallupönen im Bezirke der kgl. preussischen Eeisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Haltestelle Handorf (Oldbg.) an der Bahnstrecke Holdorf—Damme der grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen für den beschränkten Personenverkehr, sowie für die Annahme und Auslieferung von Gütern in Wagenladungen; die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Georgenwerk zwischen den Stationen Taule und Borkowitz an der Bahnstrecke Kreuzburg—Oppeln im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Kattowitz für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Romanshof zwischen den Stationen Niedopschütz und Loslau an der Bahnstrecke Niedobschütz—Annaberg im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Kattowitz für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Czeluscin zwischen den Stationen Pempowo und Kobylin an der Bahnstrecke Lissa i. P.—Ostrowo der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Posen, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, als Haltstelle auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern; die Abfertigung von Stückgut, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen; Sendungen nach Czeluscin dürfen nur frankirt und von dort nur unfrankirt in beiden Fällen ohne Nachnahmebelastung abgefertigt werden; der Haltepunkt Karst im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Cöln, welcher bisher nur dem Personen-, Gepäcks- und Stückgutverkehre diente, als Haltestelle auch für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Personenhaltepunkt Virchow zwischen den Stationen Märk.-Friedland und Wutzig an der Bahnstrecke Callies—Falkenburg für den Eil- und Frachtstückgut-, Wagenladungsgüter-, Vieh- und Fahrzeugeverkehr; schwerwiegende Fahrzeuge und solche Fahrzeuge, welche nur von der Stirnseite der Wagen aus verladen werden können, sowie Sprengstoffe können in Virchow nicht abgefertigt werden; Gepäckstücke werden nunmehr in Virchow selbst abgefertigt; der Personenhaltepunkt Loppow zwischen den Stationen Dühringshof und Landsberg a. W. an der Bahnstrecke Custrin—Kreuz im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Güter- und Viehverkehr; die Canalumschlagstelle Meppen der Meppen-Haselünner Eisenbahn für den gesammten Güterverkehr mit Ausnahme von Fahrzeugen und Sprengstoffen; der Haltepunkt Wildforth zwischen den Stationen Gutsdorf und Hassendorf an der Bahnstrecke Callies—Wulkow im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Personen- und Gepäcksverkehr mit den Stationen der Strecke Callies—Wulkow—Stargard i. P.; Gepäckstücke werden von Wildforth unabgefertigt mitgenommen, und wird die Fracht hiefür auf der nächsten geeigneten Station eingehoben; der Haltepunkt Allagen-Dorfstrasse zwischen den Stationen Allagen und Niederbergheim an der Bahnstrecke Soest—Belecke für den Personenverkehr; ferner die Station Karlsruhe-Messplatz der badischen Localeisenbahnen für den unbeschränkten Güterverkehr;

am 10. October die Station V. Cl. Steinheim der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg;

am 11. October die Haltestelle Laubenheim bei Mainz im Bezirke der kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direction zu Mainz für die unbeschränkte Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern;

am 15. October die Haltestelle Reinsbüttel zwischen den Stationen Süderdeich und Osterhof an der Bahnstrecke Heide—Husum im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Altona für den Thierverkehr; der Haltepunkt Stieglitz zwischen den Stationen Schönlanke und Ascherbude an der Bahnstrecke Schneidemühl—Kreuz im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Personen- und Gepäcksverkehr; Gepäckstücke werden von diesem Haltepunkte unabgefertigt mitgenommen, und wird die Fracht hiefür auf der nächsten geeigneten Station erhoben; die Haltestelle Gotha Ost an der Bahnstrecke Gotha Hptbhf.—Leinefelde im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Erfurt auch für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, sowie von schwerwiegenden Fahrzeugen (Locomobilen, Künstlerwagen etc.) ist jedoch ausgeschlossen;

am 22. October der Haltepunkt Kubschütz zwischen den Stationen Pommritz und Bautzen an der Bahnstrecke Görlitz—Dresden der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, als Haltestelle für den Güterverkehr;

am 25. October die Station Hermülheim an der Nebenbahnstrecke Cöln—Bonn (Vorgebirgsbahn) auch für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen; ferner die Stationen Effern, Pingsdorf-Badorf, Walberberg, Merten, Dersdorf, Roisdorf und Dransdorf an der Nebenbahnstrecke Cöln—Bonn (Vorgebirgsbahn) auch für die Beförderung von Rüben und Schnitze in Wagenladungen.

Preussen. (Erhöhung des Ladegewichtes der doppelbödigen Viehwagen). Da nach dem im Bereichhe der preussischen Staatsbahnverwaltung angestellten Erhebungen die Erhöhung des Ladegewichtes bei den vorhandenen doppelbödigen Viehwagen zu 10 t Ladegewicht und bis zu 17 qm Bodenfläche (Ve-Wagen) auf 12·5 t und bei den gleichen Viehwagen mit mindestens 17 qm Bodenfläche (Vel-Wagen) auf 15 t nicht unerhebliche Kosten erfordert, so hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten angeordnet, dass von der allmäligen Umänderung dieser Wagen Abstand genommen und dem Bedürfniss zur Anwendung tragfähigerer Kleinviehwagen durch Neubeschaffung von Ve-Wagen mit 12·5 t und Vel-Wagen mit 15 t Ladegewicht Rechnung getragen werden soll.

Schiffahrt.

Regulirnng des Missisippi. Der amerikanischen Fachschrift „Engineering News“ ist zu entnehmen, dass in den Vereinigten Staaten von Nordamerika in jüngster Zeit ein neuartiges Project der Regulirung der Wasserstände des unteren Missippi viel von sich reden gemacht hat. Dasselbe rührt von Mr. Jas. A. Seddon her und ist in einer umfangreichen Schrift behandelt, die auszugsweise auch durch den Druck publicirt worden ist. Die „Engineering News“ nennen das Project Mr. Seddon's ein hervorragendes Problem der Ingenieurkunst und schildern den wesentlichen Inhalt desselben wie folgt: Die Idee, welche Mr. Seddon verwirklichen will, besteht darin, das Hochwasser des Missisippi in Resorvois aufzunehmen, um dann in der trockenen Jahreszeit, wenn der Wasserstand des Missisippi sinkt, denselben durch successives Ablassen des Reservoirs zu heben und dadurch die Schiffahrt auch in Zeiten zu ermöglichen, indessen sie bisher wegen Fahrwassermangels eingestellt werden musste. Zu diesem Behufe beabsichtigt Mr. Seddon, die in den Staaten Arkansas und Missouri gelegene Tiefebene, genannt „Francis Basin“, anzukaufen. In dieser Ebene seien mehrere grosse Bassins von insgesammt 4000 Quadratmeilen Maximalwasserfläche und 15½ Fuss verglichener Tiefe anzulegen. Die Hochwässer des Missisippi wurden bei Cairo in diese Bassins eingeleitet und der Fassungsraum der Bassins würde es ermöglichen, das Hochwasser des Missisippi, wie es z. B. im Jahre 1897 bei Cairo eintrat, durch

13 Tage hindurch aufzunehmen. Die Grösse dieser Anlage würde Alles, was bisher auf dem Gebiete des Wasserbaues geleistet wurde, übersteigen, denn die Reservoirs Mr. Seddon's würden 200mal so gross sein, als die Stauanlage beim Wachusett-Damme im Staate Massachusetti. Um dieses grosse Project auszuführen, wäre nach Schätzung Mr. Seddon's ein Capital von Dol. 32.000.000 nothwendig, in welcher Summe die Nivellirungs- und Anschüttungsarbeiten, sowie die Grundeinlösungen inbegriffen sind. Mr. Seddon beabsichtigt aber nun ferner noch auf den grossen Staureservoirs einen internen Schifffahrtsverkehr zu ermöglichen, so dass während des niederen Wasserstandes des Missisippi Dampfer von Helena nach Cairo verkehren könnten. Hiedurch würde sich der Gesammtkostenaufwand auf den Betrag von Dol. 44,000.000 erhöhen.

Hiezu bemerken die „Engineering News", dass dieses Project das Interesse der Presse und der öffentlichen Meinung in hohem Masse wachgerufen habe und dass es nicht unwahrscheinlich sei, dass dasselbe im Congresse anlässlich der Frage der Missisippiregulirung zur Sprache gebracht werde. Das Project sei jedoch zum grossen Theile auf Voraussetzungen aufgebaut, deren Stichhältigkeit erst noch auf Grund genauer topographischer Studien zu überprüfen wäre. Man könne daher heute nicht von einem Project im eigentlichen Sinne reden. Trotzdem sind die „Engineering News" der Ansicht, dass die Idee Mr. Seddon's, die schon in ähnlicher Form im Jahre 1897 erörtert wurde, viel für sich habe. Bei Eingehen auf die Details des Seddon'schen Projectes müsse jedoch zugegeben werden, dass sich namentlich zwei wesentliche Bedenken ergeben. Die für Grundeinlösungen präliminirte Summe von Dol. 4,000.000 könne nicht als hinreichend angesehen werden. Mr. Seddon habe den grössten Theil der einzulösenden Fläche als Inundationsgebiet aufgefasst, was aber nicht zutreffe, da bereits weite Strecken Landes durch Uferdämme geschützt seien, andere aber, trotz der Ueberschwemmungen, von denen sie heimgesucht werden, als landwirthschaftliche Gründe mitunter hoch bewerthet werden müssen. Es werfe sich daher die Frage auf, ob die Fortsetzung des von der Regierung begonnenen Systems der Regulirung mit Schutzdämmen nicht das praktischere wäre. Ein weiteres Moment, welches gegen das Project spreche, sei die Gefahr eines Wasserdurchbruches in einem der riesigen Reservoirs, dessen Möglichkeit Mr. Seddon selbst zugegeben habe. Das Project Mr. Seddon's habe vom Standpunkte der internen Schiffahrt die Unterstützung verschiedener Kreise in Chicago und St. Louis gefunden. Wenn aber das vorgeschlagene System keine Sicherheit gegen Dammbrüche biete, könnte auch die interne Schiffahrt keinen Nutzen daraus ziehen. Die „Engineering News" sind daher der Meinung, dass das Project Mr. Seddon's, wenn es auch genial erdacht sei, doch erst auf Grund umfassender Studien und an der Hand eingehender technischer Versuche auf eine verlässlichere Basis gestellt werden müsste, bevor man dessen Annahme der Nationalverwaltung empfehlen könne.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXIII. Stückes.) Das am 17. December herausgegebene CCXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5150: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. December 1900, Z. 44.988, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich nach Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CCXIV. Stückes.) Das am 18. December herausgegebene CCXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5151: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 15. December 1900, Z. 44.999, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus Oesterreich nach Ungarn.

Nr. 5152: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 14. December 1900, Z. 46.905, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Schweine aus den politischen Bezirken Klagenfurt Stadt und Land und St. Veit.

Nr. 5153: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 17. December 1900, Z. 45.089, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen gegen die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn nach Oesterreich.

— (Inhalt des CCXV. Stückes.) Das am 21. December herausgegebene CCXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5154: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 19. December 1900, Z. 27.247, betreffend die Aufhebung des Ansfuhrverbotes für Schweine aus dem politischen Bezirke Bielitz und der Stadtgemeinde Bielitz.

Nr. 5155: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 19. December 1900, Z. 225.492, betreffend die Wiedereröffnung des k. k. Grenzzollamtes Vollmau für den Verkehr mit Wiederkäuern und Schweinen.

Nr. 5156: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 19. December 1900, Z. 41.116, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für lebende Schweine aus dem Küstenlande.

Nr. 5157: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 20. December 1900, Z. 115.005, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des CCXVI. Stückes.) Das am 27. December herausgegebene CCXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5158: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 22. December 1900, Z. 27 418, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5159: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 20. December 1900, Z. 232.469, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5160: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 20. December 1900, Z. 19.647, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentbiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5161: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 19. December 1900, Z. 231.299, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 5162: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 22. December 1900, Z. 16.012, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5163: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 23. December 1900, Z. 44.140, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5164: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 20. December 1900. Z. 18.903, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5165: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 22 December 1900, Z. 233.210, betreffend das Erlöschen der Maul- und Klauenseuche in der preussischen Grenzgemeinde Marienthal.

— (Inhalt des CCXVII. Stückes.) Das am 29. December 1900 herausgegebene CCXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5166: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 3. December 1900, Z. 182.710/I, betreffend die theilweise Aufhebung der Sperre im Bezirke Vlasenica gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 5167: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 2. December 1900, Z. 53.845 ad, betreffend die thierärztliche Beschau der auf den Eisenbahnstationen zu verladenden unter 6 Monate alten Kälber.

Nr. 5168: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. December 1900, Z. 46.872, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 5169: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 24. December 1900, Z. 47.829, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5170: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 26. December 1900, Z. 233 517, betreffend die Wiedereinführung der thierärztlichen Crenzcontrole bezüglich der Einfuhr von Zucht- und Nutzvieh aus dem Bezirke Klattau.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Verlängerung der Giltigkeit des Ausnahmetarifes Nr. 49 B.

Der im Nachtrage IV zum Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverbandsgütertarife, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1899 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 49 B (Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation) bleibt unter den gleichen Bedingungen bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1901 in Kraft.

Wien, am 31. December 1900. [8]

Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Wiedereinführung normaler Ladefristen.

Die mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, Z. 46.315/16 vom 5. October 1900, mit dem 15. October 1900 in Kraft getretene Herabsetzung der den Parteien für das Ein- und Ausladen von Güterwagen tarifmässig zugestandenen Fristen auf sechs Tagesstunden wird vom 5. Jänner 1901 an aufgehoben und treten demnach mit diesem Tage für das Verladen, bezw. Ausladen der Güter die normalen tarifmässigen Ladefristen wieder in Kraft.

Wien, am 31. December 1900. [9]

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Wels-Localbahn in den Tarif, Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1901 gelangen im Verkehre zwischen der Station Wels-Localbahn, Station der Welser Localbahnen, einerseits und den im Tarife, Theil II, Heft 1 (für Getreide etc.), giltig vom 1. September 1897, im obbezeichneten Eisenbahnverbande enthaltenen ungarischen und bosnischen Stationen andererseits die in diesem Tarife für den Verkehr mit der Station Wels enthaltenen directen Frachtsätze, erhöht um 3 Heller per 100 kg, zur Anwendung.

Wien, am 29. December 1900. [10]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Station Schönwehr der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnete Station Schönwehr der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad wird ab 1. Jänner 1901 für die Abgabe von Frachtgütern, welche für die Bauleitung Elbogen-Schönwehr bestimmt sind, eröffnet.

Pilsen, im December 1900. [11]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II.

Nachdem die in Nummer 145 dieses Blattes vom 18. December 1900 unter fortlaufender Nummer 1270 verlautbarte Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband mit 1. Februar 1901 nicht erfolgt, bleibt der in der vorbezeichneten Kundmachung angeführte, derzeit bestehende Tarif, Theil II, vom 1. Jänner 1894, sowie der Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischen Kohlen etc. noch bis zur Einführung des neuen Tarifes in Kraft.

Wien, am 31. December 1900. [12]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Eisenbahnstrecke Kimpolung—Valeputna.

Die Linie Kimpolung—Valeputna der Bukowinaer Localbahnen mit der Personenhaltestelle Kimpolung Stadt und den Stationen Pożoritta und Valeputna wird am 9. Jänner 1901 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangen jedoch vorläufig blos die Stationen Pożoritta und Valeputna für den Güterverkehr zur Eröffnung, während die Einrichtung dieser Linie für den Personen- und Gepäcksverkehr erst ab 1. Mai 1901 erfolgen wird.

Czernowitz, im December 1900. [13]

Die k. k. Betriebsleitung.

Sonstige Nachrichten.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Der „Z. d. V. d. E. V." wird aus Rom geschrieben, dass das italienische Abgeordnetenhaus das am 16. Juni 1898 in Paris geschlossene Zusatzübereinkommen zum Vertrage über das internationale Frachtrecht ohneweiteres genehmigt habe. Hienach ist nun wohl das letzte Hinderniss beseitigt, welches der Invollzugsetzung des Zusatzübereinkommens noch im Wege stand. Diese wird, wie zu hoffen, nunmehr alsbald erfolgen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II. (Breslau, Kattowitz, Posen.) (Neuer Ausnahmetarif.) Am 1. Jänner 1901 tritt ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, durch den der gleichnamige Tarif vom 1. April 1807 nebst Nachtrag I bis VI aufgehoben wird. Der neue Tarif bringt directe Frachtsätze für die zwischen Egerfeld und Czerwionka gelegene „Dubenskogrube", sowie für eine grössere Anzahl von Stationsverbindungen abgeänderte Sätze, theils mit Ermässigungen, theils mit geringfügigen Erhöhungen. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 15. Jänner 1901 in Kraft.

Druckabzüge des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von Mk. 1·— für das Stück erhältlich.

Bayerisch Sächsischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Steinheim.) Am 1. December 1900 wurde die Verkehrsstelle Steinheim der kgl. Bayerischen Staatsbahnen in den Verbandsverkehr (Tarifheft 1 und 2) einbezogen. Der Frachtberechnung werden die um 23 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Donauwörth zugrunde gelegt. Die Abfertigung in Steinheim ist auf Stückgüter bis zum Einzelgewicht von 250 kg beschränkt.

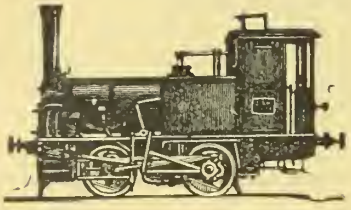
Holzverkehr. (Magazins-[Rampen-] Gebühr auf den russischen Eisenbahnen.) Behufs Beseitigung von Missverständnissen wird vom Departement für Eisenbahnangelegenheiten im russischen Finanzministerium in Petersburg kundgemacht, dass für Bau- und Nutzholztransporte bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, die Magazins- (Rampen-) Gebühr per $^1/_5$ Kopeken für 1 Pud auch dann nicht berechnet wird, wenn ausser dem Gewichte die Stückzahl im Frachtbriefe angegeben erscheint.

Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Tarifirung von Gaskalk zu Düngezwecken.) Mit Giltigkeit vom 22. November a./5. December n. St. 1900 bis auf Weiteres findet auf Gaskalktransporte zu Düngezwecken der temporäre Ausnahmetarif Nr. 132 ex 1897, d. i. die X. Normalclasse bei Aufgabe als Stückgut und die Differentiale Nr. 37 bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Anwendung. An die Inanspruchnahme des bezeichneten Ausnahmetarifes ist die Bedingung der Vorweisung der Bestätigung über die ausschliessliche Verwendung der Transporte zu Düngezwecken geknüpft.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



613)

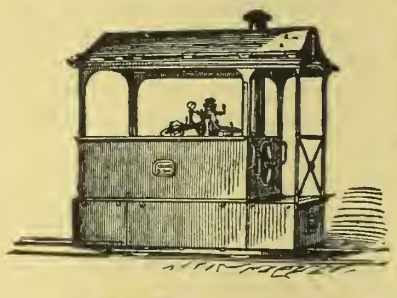
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

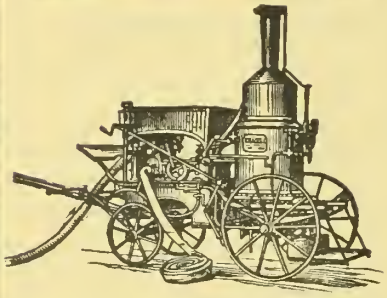
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

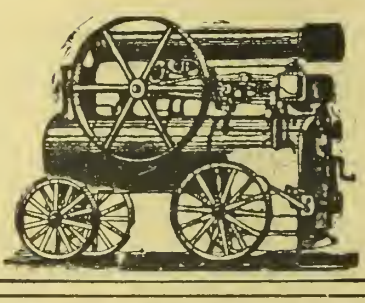
Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.







Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.

Theilansicht der etektrischen Werkstätten von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nord-bahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, 9/1, Wasagasse 31

(ab Mai I. Wipplingerstrasse 21).

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
65	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Reis, geschält, auch gemahlen (Reismehl), Reisgries, Reisabfälle aller Art, welche beim Poliren von rohem Reis gewonnen werden; Reishülsen, Reisfuttermehl, bezw. Reiskleie	Schreckenstein	Reichenberg (A.T.E.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.	bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen		54 Heller		Im Kartirungswege		Für die Rückbeförderung der leeren Fässer werden keine Frachtkosten, wohl aber die tarifarischen Nebengebühren (einschliesslich 24 h für Manipulationsgebühr per 100 kg) eingehoben
				via Czernosek—Gabel										
			Bier	Leitmeritz (A.T.E.)	Friedland i. B.	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Es bestehen keine directen Frachtsätze		131 Heller				
				via Gabel—Reichenberg										
66	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Lebm, unverpackt	Klösterle	Brüx (A.T.E.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife		97 Heller		Im Kartirungswege				
				via Komotau—Auperschin—Schima				Es besteht kein directer Frachtsatz						

Fortlaufende Nummer	67	68	69
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Glaswaaren, als: Hohlglaswaaren aller Art (auch in Verbindung mit unedlen Metallen oder in Geflechten), auch Glasballons, nur wenn verpackt	Sand und Schotter	Garne der Pos. G—3 der Güterclassification des Tarifes, Theil I (Abth. B, Absch. G)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	via Triest seewärts: Schwadowitz-Eipel	Saluru	Cilli
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	via Triest seewärts: den im nebenbezeichneten Tarife angeführten Hafenplätzen der Levante	Bozen-Gries	Triest
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Sendungen müssen zur Erhaltung öffentlicher Strassen oder zu Regiezwecken der Bozen-Meraner Bahn bestimmt und an die betreffenden öffentlichen Organe, bezw. an Organe der Bozen-Meraner Bahn adressirt sein	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Quantitäten. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandsgütertarifes
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 10. Jänner 1901 bis auf Widerruf, bezw. bis Ende August 1901 und vom 1. November bis Ende December 1901	vom 10. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif für den Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante), Theil I, vom 1. Jänner 1891, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1892	Localtarif	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. September 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Directe Frachtsätze bestehen nicht	18 Heller	213 Heller incl. Mgb.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	2·67 Gulden Gold	10 Heller	161 Heller incl. Mgb.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		8 Heller	52 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1	70	71
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der	3	k. k. österr. Staatsbahnen	
für Artikel	4	Eisenerze	Marktgüter der Classe I
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	5	Eisenerz	Prossnitz
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) nach		Zabrze, Tarnowitz, Schwien-tochlowitz, Morgenroth, Ludwigsglück, Laurahütte, Königshütte O.S., Gleiwitz, Borsigwerk, Bobrek, Beuthen O.S.E.	Brünn Nordbahnhof bezw. vice versa
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 25.000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Anlieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen. Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen nach den nebengenannten oberschlesischen Hochofenstationen auf Grund der im Ausnahmetarife Nr. 2 B zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 3, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1897 enthaltenen Bestimmungen. Thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Preussischen Staatsbahnen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 300 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901
Bezeichnung	8	Verbandsgütertarif, Theil II. Heft 3. des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1897	Localgütertarif vom 1. Juli 1899
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	104 Heller	104 Heller
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	92 Heller	92 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11	12 Heller	12 Heller
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden und die nebst der bezüglichen Refactierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingesendet werden müssen	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen	14	Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die aus den tarifmässigen Frachtsätzen nach den nebenbezeichneten oberschlesischen Hochofenstationen in Betracht kommenden Gebührenantheile für die österreichischen Strecken eine Restringirung erfahren, so tritt auch eine Reducirung des Frachtnachlasses um die gleiche Differenz ein. — Für die Frachtberechnung im Rückvergütungswege wird bezüglich der im Sinne des Nebenstehenden begünstigten Sendungen für das in jeder Relation sich ergebende Gesammtgewicht, wobei für jede einzelne Sendung das wirkliche Gewicht, mindestens aber das Ladegewicht des verwendeten Wagens in Rechnung zu ziehen ist, ein zweipercentiges frachtfreies Gutgewicht zugestanden, das jedoch rücksichtlich der Strecken der kgl. Preussischen Staatsbahnen nicht zur Anwendung gelangt. Die Frachtermässigungen werden von den österreichischen Strecken gewährt	

Marktgüter der Classe I	Zabrze	Tarnowitz	Schwien-tochlowitz	Morgenroth	Ludwigsglück	Laurahütte	Königshütte O.S.	Gleiwitz	Borsigwerk	Bobrek	Beuthen O.S.E.
Prossnitz	123	126	123	124	123	124	124	122	123	124	121
Brünn Nordbahnhof bezw. vice versa	101·4	104·4	101·4	102·4	101·4	102·4	102·4	100·4	101·4	102·4	102·4
	21·6	21·6	21·6	21·6	21·6	21·6	21·6	21·6	21·6	21·6	21·6

Markpfennige

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
72									Heller	Heller	Heller			
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Rouschtka	Mähr.-Weisskirchen L.B. loco und trans.	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	37	25	12	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Wall.-Meseritsch loco und trans.				13	11	2			
					Krasna				17	13	4			
				Jablunka	Mähr.-Weisskirchen L.B. loco und trans.				41	30	11			
					Wall.-Meseritsch loco und trans.				17	14	3			
				Wsetin	Mähr.-Weisskirchen L.B. loco und trans.				46	35	11			
					Wall.-Meseritsch loco und trans.				22	18	4			
					Krasna				26	19	7			
				Wall.-Meseritsch loco und trans.	Wsetin				22	18	4			
				Rožnau	Krasna				16	15	1			
				Rouschtka	Neutitschein K.F.N.B.				Verschieden	25	Verschieden			
				bezw. vice versa										
			2. Grubenholz	Wsetin	Mähr.-Weisskirchen L.B. transito				46	29	17			
			3. Brennholz	Rouschtka	Neutitschein K.F.N.B.				38	24	14			
				Rožnau					37	28	9			
				Zaschau					32	24	8			
				Krasna	Wsetin				26	19	7			
				Rožnau					37	27	10			
				Rouschtka					17	14	3			
			4. Sägespäne	Rouschtka	Mähr.-Weisskirchen L.B. loco und trans.				37	24	13			
					Wall.-Meseritsch transito				13	8	5			
					Neutitschein K.F.N.B.				44	24	20			
			5. Klotz- und Stammholz, unbearbeitetes (excl. Grubenholz), insoweit selbes nach Specialtarif 2 tarifirt wird	Mähr.-Weisskirchen L.B. loco und trans.	Rouschtka				37	24	13			
				Wall.-Meseritsch transito					13	11	2			
				Mähr.-Weisskirche L.B. loco und trans.	Wsetin				46	29	17			
				Wall.-Meseritsch transito					22	17	5			
				Wsetin	Rouschtka				17	13	4			
				Rožnau					28	19	9			
				Zaschau					23	17	6			

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen

Eilgüter aller Art

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der Nummer und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2 / 3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
			Böhm.-Leipa (A.T.E.), Gabel (A.T.E.), Karbitz, Komotau (A.T.E.), Marlaschein, Teplitz, Türmitz. — Bensen, Böhm.-Kamnitz, Böhm.-Leipa (B.N.B.), Franzenstbal, Georgswalde-Ebersbach, Grund-Georgenthal, Haida, Hainspach-Wölmsdorf, Kreibitz-Teichstadt, Langenau, Niedergrund, Nixdorf, Polits-Sandau, Rumburg, Schluckenau, Schönau, Schönfeld, Schönlinde. Straussnitz-Neustadtl, Warnsdorf, Weisswasser, Zwickau i. B. — Eger, Franzensbad. Graslitz (oberer Bhf.). Graslitz (unterer Bhf.), Kaaden-Brunnersdorf, Komotau (B.E.B.), Weipert. — Budweis, Fleissen-Grossloh, Freudenthal, Grulich, Iglau-Stadt, Jägerndorf, Klattau, Klostergrab, Nengedein, Ober-Georgenthal, Ober-Leutensdorf, Pilsen, Römerstadt. Rosenthal-Granpen, Skutsch-Stadt, Strakonitz, Tyssa-Königswald, Würbenthal. — Adlerkosteletz, Arnau, Böhm.-Skalitz, Castolowitz, Chotebor, Chrudim, Friedland i. B., Hlinsko. Hohenbruck, Hohenelbe, Iglau (Oe.N.W.B.), Jungbunzlau, Königinhof, Leitmeritz, Lieben (Oe.N.W.B.), Liebenau, Raspenau, Reichenberg, Rothkosteletz, Schwadowitz-Eipel, Sedletz-Kuttenberg, Skutsch (Oe.N.W.B.). Slatinan, Starkenbach, Tannwald, Tetschen, Trautenau, Wiese. — Aussig, Budenbach, Braunau, Bubna (St.E.G.), Halbstadt, Hermanměstec, Hermsdorf-Oehlberg, Hohenstadt, Hronow, Kanitz-Eibenschitz, Landskron, Leitomischl, Lettowitz, Lieben (St.E.G.), Lobositz. Nachod, Neustadt a. M., Opočno, Pardubitz, Politz, Prag, Tinischt, Trebitsch, Wildenschwert, Zwittau. — Prossnitz (K.F.N.B.), Sternberg (K.F.N.B.), Wsetin											
Brünn													
Krakau transito			K r a k a u										
Krakau													

Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 450 metr. Tonnen (à 1000 kg) in nebenangeführten Relationen zusammengenommen.

Aufgabe der an einem Tage in einer begünstigten Relation mit demselben Zuge zu befördernden Colli mit einem Eilfrachtbriefe an einen Adressaten. Die Anzahl der aufgelieferten Colli muss stets im Eilfrachtbriefe ersichtlich gemacht sein. Jedes Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muss, das auch in den zugehörigen Eilfrachtbrief einzusetzen ist. Der Umfang der einzelnen Colli darf ein halbes Cubikmeter und das Gewicht derselben 20 kg nicht übersteigen; in denselben dürfen feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Kleinere Colli unter 1000 Cubikcentimeter per Stück müssen für jede Relation besonders in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und bat letzterer, verschlossen (plombirt) und entsprechend bezettelt, als ein Collo aufgeliefert zu werden. Im Falle der Verpackung in Papier darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes verwendet werden. Die auf das Zugeständniss reflectirende Firma hat bei den Sendungen nach Krakau als Empfängerin und bei den Sendungen von Krakau als Absenderin auf den Frachtbriefen zu erscheinen

vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901

Localtarife der betheiligten Bahnen

V e r s c h i e d e n

520 Heller

V e r s c h i e d e n

Im Kartirungswege

oder umgekehrt in allen vorangeführten Relationen	Heller
Asch B.St.B.	616
Asch Stadt	628
Haslau	592
Rossbach	680

Falls infolge mangelhafter Verpackung der Colli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder aber an der Verpackung selbst Schaden entsteht, haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77 des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 für diesen Schaden nicht und leisten demgemäss für den letzteren auch keinen Ersatz. Zum Zwecke der Erlangung der nebenbezifferten Kartirungsfrachtsätze ist die unbedingte Garantie der Auflieferung eines Minimalquantums von 450 metr. Tonnen (à 1000 kg) zu übernehmen und hiefür eine Caution im Betrage von 10.000 Kronen, d. i. zehntausend Kronen in Baarem oder in pupillarsicheren Werthpapieren, zum Börsencourse berechnet, bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erlegen, welche zu Gunsten der Eisenbahnen verfällt, wenn das bedungene Minimalquantum innerhalb der festgesetzten Frist in den begünstigten Relationen nicht nachgewiesen wird. Der bezügliche Nachweis ist spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu liefern

Fortlaufende Nummer	74	75	76
1			
Die Publication erfolgt			
2			
von der Namen der			
3			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Mineralische Kohle, Kokes und Briquettes	Steinkohle, Steinkohlenbriquettes und Kokes	Frachtgüter der Classen A, II, I
4			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	sämmtlichen Versandtstationen des in Rubrik 8 genannten Ausnahmetarifes	sämmtlichen Versandtstationen des in Rubrik 8 genannten Ausnahmetarifes	Friedek-Mistek beziehungsweise vice versa
5			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Vösendorf-Siebenhirten (Wr.L.B.)	Vösendorf-Siebenhirten (Wr.L.B.)	Rožnau
6			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
7			
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
8			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ausnahmetarif für den Mährisch Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. Juni 1899	Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. September 1898	Localtarife
9			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Besteben keine directen Frachtsätze	Heller 94, 81, 67
10			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die im nebenangeführten Tarife im Verkehre nach „Ziegelwerk Vösendorf" vorgesehenen Frachtsätze	Die im nebenangeführten Tarife im Verkehre nach „Ziegelwerk Vösendorf" vorgesehenen Frachtsätze	Heller 65, 60, 54
11			
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			Heller 29, 21, 13
12			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
13			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt
14			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1	77	78
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4	Kohlen, mineralische	Kohlen, mineralische, und Kokes
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5	Karwin	Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien Aspangbahnhof transito
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Kokes in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang adressirt sein und von derselben zu Regiezwecken der eigenen Bahn oder der von ihr betriebenen Schneebergbahn bezogen werden
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf. längstens jedoch bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar bis Krasna für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und ab Krasna für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	614	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	554	Die von den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach der Station Wien Aspanghahnhof (loco) laut des Tarifes für den Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. September 1898 bestehenden directen Frachtsätze, abzüglich des Betrages von 80 h für 1000 kg
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	11	60	Im Kartirungswege
Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)		598 / 598 / 60	598
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
Besondere Bemerkungen	14	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt	

Fortlaufende Nummer	79	80	81
Die Publication erfolgt von der und im der Namen	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	
	Zucker der Pos. Z—8 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Packpapier aus Pos. P—1 a) und Pappe der Pos. P—3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898, letztere nur, insoweit die tarifmässigen Gebühren sich nicht billiger stellen	Holz der Pos. H—19, Ziffer 1, 2 und 3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I. Abth. B, vom 1. Jänner 1898
von — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	Troppau K.F.N.B. loco	Troppau K.F.N.B.	Alt-Sandec Friedrichshütte Jelesnia Makow Miłówka Mszana dolna Ostelec Raba wyżna Rajcza Saybusch-Żywiec Sól Węgierska-Górka
nach	Jauernig	Wien Nordbahnhof Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof trans.	Wien Nord- oder Staatsbahnhof und Floridsdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens ad a) 5.000 kg ad b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von einem mit der Station Troppau der K.F.N.B. mittelst Schienengeleises verbundenen Industrie-Etablissement aufgegeben werden. Das Aufladen hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Tarif-Theil II für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. August 1900, bezw. Localgütertarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Verschieden	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	a) 123 Heller b) 109 Heller	a) 199 Heller b) 174 Heller	a) 198 Heller b) 172 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		a) 158 Heller b) 25 Heller	a) 156 Heller b) 26 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen			
	79	80	81

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) ven	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
82	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Schiefer	Bautsch	Olmütz loco und transito	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 64	Heller 51	Heller 13	Im Kartirungswege		
				Tschirm	Olmütz loco und transito Sternberg Wrbatek Prossnitz Bedihošt				56 59 59 61 61	48 56 55 59 60	8 3 4 2 1			
83	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Frachtgüter der Classe I II A I II A bezw. vice versa	Olmütz Troppau K.F.N.B.	Bautsch	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 153 128 107 136 114 98	Heller 115 90 84 104 88 88	Heller 38 38 23 32 26 10	Im Kartirungswege		
84	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Braunkohle zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen	Triebschitz	Brüx	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen, für welche von den k. k. österr. Staatsbahnen deren Wagen mit 24stündiger Miethfreiheit beizustellen sind, müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressirt sind und oberhalb der Adresse die Ueberschrift tragen: „Regiesendung der k. k. österr. Staatsbahnen“	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Localgütertarif, Theil II. vom 1. Februar 1894	Kronen für 10.000 kg 9·6	6·0	3·6	Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Franz Josef-Stollen	Bilin				10·2	7·2	3·0			
				Türmitz	Dux transit bis Ladowitz				18·0	15·6	3·0			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
85	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	a) Papier aller Art zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete b) Druck- und Schreibpapier mit der Bestimmung zum Export seewärts	Grodek	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Elbeumschlags-Tarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897	Pfennige a) u. b)	a) *) 263	b) *) 221 206	a) 42	b) 57	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck, bezw. der Seeconnossemente. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1902 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfge. für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfge. für 100 kg
				Zloczów						*) 221	*) 221	42	42			
				Grodek	Schönpriesen-Umschlag				258	*) 216	*) 201	42	57			
				Zloczów					258	*) 216	*) 216	42	42			
				Grodek	Dresden-Elbkai				299	250	235	49	64			
				Zloczów					299	250	250	49	49			
86	**Eisenbahn Wien-Aspang**	Schneebergbahn	Schotter	Scheiblingkirchen	Wien Klein-Schwechat Central-Friedhof	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei innerhalb acht Tagesstunden. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarif	Heller 24			Im Kartirungswege			
			Reibsand, Putzsand, Bruchsteine, Kalk, gebrannt		Biedermannsdorf				Verschieden 30 24			Verschieden				
			Wägegeld für die Benützung der Geleisebrückenwaage in Scheiblingkirchen						für jeden Wagen 120	60		60				

Eisenbahn Wien-Aspang

Schneebergbahn

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
87			Bier	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Puchberg a. Scb.	a) bei Aufgabe von beliebigen Mengen, b) bei Aufgabe von mindestens 10,000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Menge. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Gemeinschaftstarif, Theil II, vom 27. August 1900	93	a) 85	8			Hiemit wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 109 vom 25. September 1900 unter Post Nr. 2046 enthaltene Verlautbarung als gegenstandslos ausser Kraft gesetzt
				Verkehrsleitung über Sollenau-Feuerwerksanstalt					91	b) 78	13			
88			Wein und Weinmost	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Feuerwerksanstalt Fischau Winzendorf Urschendorf Willendorf Unter-Höflein Grünbach Grünbach-Klaus Puchberg a. Sch.	a) bei Aufgabe von beliebigen Mengen; b bei Aufgabe von mindestens 5,000 kg } zu jedem Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Menge c) bei Aufgabe von mindestens 10,000 kg } Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Verschieden	a) und b) / c) 58 / — 58 / 56 61 / 59 65 / 62 68 / 65 72 / 68 77 / 72 83 / 77 89 / 82					
				sowie umgekehrt Verkehrsleitung über Sollenau-Feuerwerksanstalt										
			Emballagen	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Feuerwerksanstalt Fischau Winzendorf Urschendorf Willendorf Unter-Höflein Grünbach Grünbach-Klaus Puchberg a. Scb.	a) bei Aufgabe von beliebigen Mengen; b bei Aufgabe von mindestens 5,000 kg } zu jedem Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Menge c) bei Aufgabe von mindestens 10,000 kg } Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Verschieden	a) und b) / c) 38 / 36 41 / 38 46 / 42 49 / 45 52 / 47 55 / 50 60 / 54 64 / 57 70 / 62					
				sowie umgekehrt Verkehrsleitung über Sollenau-Feuerwerksanstalt										
			I. Dampfkessel der Pos. D 6, dann Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren u. s. w. der Pos. E—5, 6, 7, 8 und 9; II. Eisen- und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren u. s. w. der Pos. E.—6	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Fischau Winzendorf Urschendorf Willendorf Unter-Höflein Grünbach Grünbach-Klaus Puchberg a. Scb.	Für die unter I angeführten Artikel: a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen; b) bei Aufgabe von mindestens 5000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Menge. Für die unter II angeführten Artikel: c) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Gemeinschaftstarif, Theil II, für die directe Beförderung von Gütern zwischen Stationen der E.W.A. und Scb.B.B. vom 27. August 1900	Im Kartirungswege	a) / b) und c) 63 / 59 65 / 63 69 / 65 72 / 69 76 / 72 81 / 76 87 / 81 93 / 86					
				sowie umgekehrt Verkehrsleitung über Sollenau-Feuerwerksanstalt										

Nebenstehende Frachtsätze haben nur für solche Sendungen Abwendung zu finden, für welche bei der Aufgabe nachgewiesen wird, dass die Emballagen zur Versendung von Waaren in der Gegenrichtung gedient haben. Zu diesem Zwecke sind die ursprünglichen auf die gleiche Beförderungsstrecke lautenden Frachtbriefe beizubringen

Fortlaufende Nummer	1	89	90
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2 3	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Kohlen, mineralische, und Coaks	Ranchtabak in Briefen, Ranchtabakgespunste nnd Tabakmehl (sämmtliche Artikel in Säcken verpackt)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Littitz, Littitz, Mähr.-Ostrau, sämmtlichen Gruben nnd Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, Mähr.-Ostrau, sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres	Nussdorf transit; Wien Oe.N.W.B. transit
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Ischl; Salzbnrg; I s c h l	a) Wien St.E G. trans. h) Wien K.F.N B. trans.; a) Wien St.E.G trans. b) Wien S B. trans. c) Wien E.W.A. trans.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6 7	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der für den Transport der bezeichneten Artikel in vollen Wagenladungen geltenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Reglezwecken der Salzkammergnt-Localbahn bestimmt und an eine Dionststelle der Verwaltung dieser Bahn in Iscbl, bezw. Salzburg adressirt sein	Aufgabe als Frachtgut: bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; in Mengen unter 5000 kg. Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmnngen
		vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerrnf, längstens aber bis 31. December 1901
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Localtarif; Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien, resp. Zellerndorf	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	900, 950, 1530, 1530, 1550, 1550 Heller per Tonne	a) 20, b) 20, c) 20, a) 24, b) 20 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	788, 840, 1440, 1440, 1388, 1388	a) 12, b) 16, c) 16, a) 10, b) 10 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	112, 110, 90, 90, 162, 162	a) 8, b) 4, c) 4, a) 14, b) 10 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		Die Sendnngen müssen auf Rechnnng der k. k. General-Direction der Tabakregie expedirt werden

oder vice versa

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
91	k. k. österr. Staatsbahnen		Getreide der Pos. G—9 Mehl aus Pos. M—4 der Güterclassification	Bransdorf Jägerndorf	Janernig	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Heller 79 74	Heller 74 69	Heller 5 5	Im Kartirungswege			
				Olbersdorf					68	63	5			
92	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Stankau-Ronsperg	Bier in Fässern	Staokau	Ronsperg	Aufgabe als Frachtgut mit nach Hostau adressirten Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	34 Heller	20 Heller	14 Heller	Im Kartirungswege		
			Bierfässer, gebrauchte, leere von obigen Transporten retourgehend	Ronsperg	Stankau	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte			30 Heller	20 Heller	10 Heller			
93	k. k. österr. Staatsbahnen		Kohlenlösche der Pos. K—25 der Güterclassification	Assling und Jauerburg	St. Andrae Triest-Servola	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	48 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 119 vom 18. October 1900 unter Po t-Nr 2262 enthaltene Publication, welche in die gegenwärtige einbezogen ist, gegenstandslos
94	Südbahn-Gesellschaft		Schotter	Reichenburg	Sziszek	Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	42	38	4	Im Kartirungswege		
									Heller inclus. ungar. Steuer					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
95	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz	Leoben S.B.	Graz S.B. und vice versa	Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen für Reglezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. der von denselben betriebenen Localbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	34 Heller	28 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
96	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Asbestwaaren	Vöcklabruck	Saloniki, Dedeagatsch, Constantinopel über Triest seewärts	Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandtarifes a) bei Aufgabe als Stückgut; b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; c) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 10. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif für den Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr, Theil II, Heft 1, nach Hafenplätzen der Levante	Es bestehen keine directen Frachtsätze	a) 2·88 b) 2·39 c) 2·28 Gulden ö. W. Gold		Im Kartirungswege		
97	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Leoben S.B.	Graz S.B. und vice versa	Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen für Reglezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. der von denselben betriebenen Localbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife, bezw. Anhang zum Localtarife der Südbahn		Heller 36	Heller 28	Heller 8	Im Kartirungswege		
				Leoben S.B. Leobersdorf S.B.	Mürzzuschlag					36 55	23 25	13 30			
				Laibach S.B.	Divacca und vice versa					58	30	28			
				Hrastnigg Trifail Sagor	Laibach S.B.					32 28 28	22 20 18	10 8 10			
				Laibach S.B. Sagor Triest S.B.	Görz					73 64 37	41 52 23	32 12 14			
				Laibach S.B. Sagor Triest S.B.	Monfalcone					68 58 20	36 47 16	32 11 4			
				Villach S.B. Wörgl	Trento					92 92	70 55	22 37			
		Leohen-Vordernberger Eisenbahn		Leoben S.B.	Vordernberg					22	14	8			
		Graz-Köflacher Eisenbahn													

Für Kohle, mineralische, welche für **Bahnbetriebszwecke** der k. k. österr. Staatsbahnen und der von denselben betriebenen Localbahnen ab Voitsberg, Oberdorf, Rosenthal und Wies nach Graz zur Beförderung gelangt und an eine Dienststelle derselben adressirt ist, wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901, rücksichtlich der Graz-Köflacher Eisenbahn ein **fünfpercentiges frachtfreies Gutgewicht** zugestanden, und wird die Uebertuhrsgebühr von 1 Krone per Wagen vom Köflacher Bahnhofe zum Südbahnhofe in Graz aufgelassen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
98	k. k. Staatsbahn-Direction Prag		Ermässigung des Wägegeldes für Kalksteinsendungen	für die Station Mirowitz		Die Verwiegemanipulation wird unter Mithilfe der Parteiorgane vorgenommen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Tarif-Theil II, Heft 1	120 Heller per Wagen	80 Heller	40 Heller	Im Kartirungswege		
99			Ermässigung der Krahngebühr für Maschinen, Maschinentheile und Dampfkessel	Prag					4 Heller per 100 kg	2 Heller	2 Heller			
100				Smichov										
101			Nachlass der Auf- und Ablegegebühr	Kosten		Diese Leistungen besorgt die Partei selbst								
102				Teplitz-Waldthor										
103				Lenešic										
104				Stupno-Břas										
105	k. k. Staatsbahn-Direction Krakau		Nachlass der Auflege- und Ablegegebühr bei Sendungen unter 5000 kg	der Station Trzcinica		Die Leistung besorgt die Partei selbst	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1901					Im Kartirungswege		
106	k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg		Holz aller Art			1. Bahnämtliche Abwage der Wagenladungen auf der Brückenwaage des Unilbyer Dampfsägewerkes im Etablissement bei der Station Stryj; 2. Bahnämtliche Abwage der Wagenladungen auf der Brückenwaage in der Station Stryj in geschlossenen Wagengruppen von mindestens 60 Tonnen auf einmal; 3. Bahnämtliche Abwage der Wagenladungen auf der Brückenwaage in der Station Ławoczne in geschlossenen Wagengruppen von mindestens 50 Tonnen auf einmal	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Tarif-Theil I, Abth. B, Abschnitt H—IX, vom 1. Jänner 1898	Wägegeld 120 Heller per Wagen	Wägegeld 60 Heller per Wagen	60 Heller per Wagen	Im Kartirungswege		

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen 24·—	halbjährig	Kronen 12·—	vierteljährig	Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„	Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probennummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, 1. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./3, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 3. **Wien, 5. Jänner 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kaiserliche Verordnung vom 21. December 1900,*) betreffend die Erstreckung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 4. April 1892, R.-G.-Bl. Nr. 66, über die Leistung von Beiträgen aus Staatsmitteln an die Erste k. k. privilegirte Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Auf Grund des § 14 des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 141, finde Ich anzuordnen wie folgt:

§ 1.

Die Wirksamkeit des Gesetzes vom 4. April 1892, R.-G.-Bl. Nr. 66. betreffend die Leistung von Beiträgen aus Staatsmitteln an die Erste k. k. privilegirte Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, wird auf die Dauer des Jahres 1901 erstreckt.

§ 2.

Mit dem Vollzuge dieser Verordnung, welche mit 1. Jänner 1901 in Wirksamkeit tritt, sind Meine Minister des Handels und der Finanzen beauftragt.

Wien, am 21. December 1900.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Welsersheimb** m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.
Spens m. p. **Hartel** m. p. **Rezek** m. p. **Call** m. p.
Giovanelli m. p. **Piętak** m. p.

Kaiserliche Verordnung vom 27. December 1900,**) betreffend die Steuerbefreiung der Seehandelsschiffe.

Auf Grund des § 14 des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 141, finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Für alle Seehandelsschiffe, welchen im Artikel IX des Gesetzes vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 189, betreffend die Unterstützung der Handelsmarine, die Befreiung von der Entrichtung der Erwerb- und Einkommensteuer auf die Dauer von fünf Jahren gewährt worden ist, wird unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des Artikels X desselben Gesetzes die Befreiung von der Entrichtung der Erwerbsteuer nach dem Gesetze vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, betreffend die directen Personalsteuern, für die Zeit vom 1. Jänner 1899 bis zum 31. December 1903 zugestanden.

Befinden sich steuerfreie und steuerpflichtige Schiffe im Besitze eines und desselben Unternehmers, so hat die Veranlagung der allgemeinen Erwerbsteuer nach der mittleren Ertragsfähigkeit nur der steuerpflichtigen Schiffe zu erfolgen. Bei Veranlagung der Erwerbsteuer der der öffentlichen Rechnungslegung unterworfenen Unter-

*) Enthalten in dem am 30. December 1900 ausgegebenen XCIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 231.
**) Enthalten in dem am 30. December 1900 ausgegebenen XCVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 229.

nehmungen hingegen ist der aus der Verwendung der steuerfreien Schiffe (nach Abrechnung der auf diese Schiffe entfallenden Quote der gemeinsamen Auslagen) erzielte Reinertrag aus der Besteuerungsgrundlage auszuscheiden; ist jedoch diese unmittelbare Ermittlung des Reinertrages nicht möglich, so ist derselbe aus dem Gesammtreinertrage im Verhältnisse der von den steuerfreien zu den von allen Schiffen zurückgelegten Tonnenmeilen zu berechnen und mit diesem Betrage aus der Besteuerungsgrundlage auszuscheiden.

Verwendet endlich ein Unternehmen ein an sich steuerfreies Schiff gleichzeitig in steuerfreien und steuerpflichtigen Fahrten, so ist bei der Veranlagung der Erwerbsteuer nur auf die steuerpflichtigen Fahrten Bedacht zu nehmen und demgemäss die Erwerbsteuer unter Berücksichtigung aller obwaltenden Verhältnisse nach billigem Ermessen entsprechend niedriger zu veranlagen, als wenn das Unternehmen zur Gänze der Erwerbsteuer zu unterziehen wäre.

Artikel II.

Die den während der Geltungsdauer des vorcitirten Gesetzes auf inländischen Werften neuerbauten Seehandelsschiffen gewährte Steuerbefreiung bezieht sich fortan auf die Befreiung von der Entrichtung der mit dem Gesetze vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, betreffend die directen Personalsteuern, neugeregelten Erwerbsteuer.

Artikel III.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

Artikel IV.

Mit dem Vollzuge dieser Verordnung sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Eisenerz, 27. December 1900.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Welsersheimb** m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.
Spens m. p. **Hartel** m. p. **Rezek** m. p. **Call** m. p.
Giovanelli m. p. **Pietak** m. p.

Auszug aus der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1900,*) betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende Juni 1901.

Auf Grund des § 14 des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 141, finde Ich anzuordnen wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, die directen Steuern und indirecten Abgaben nach den bestehenden Normen in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende Juni 1901 fortzuerheben.

§ 2.

Die in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende Juni 1901 sich ergebenden Auslagen sind nach Erforderniss für Rechnung der durch das Finanzgesetz für das Jahr 1901 festzustellenden Credite zu bestreiten.

§ 3.

Der Finanzminister wird ermächtigt, im Bedarfsfalle zur Stärkung der staatlichen Cassenbestände unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen des Gesetzes vom 10. Juni 1868, R.-G.-Bl. Nr. 54, einen Betrag von K 50,000.000 vorschussweise zu beschaffen.

§ 4.

Die nachstehend aufgeführten Credite (Beträge) können noch bis Ende Juni 1901 verwendet werden, und sind diese Credite (Beträge), insoweit sie nicht bis Ende des Jahres 1900 zur Verwendung gelangten, so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1901 bewilligt worden wären.

. . . . . .

E. Im Etat des Handelsministeriums.

. . . . . .

4. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 265, für das Jahr 1899 unter Titel 10, § 4, für den Bau einer Anlegeriva in Bosoljina bei Traù vorgesehene Betrag von fl. 3300 oder K 6600

5. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 265, für das Jahr 1899 unter demselben Titel für die Verlängerung der Ufermauer von der Eisenbahnstation in Spalato als 1. Rate vorgesehene Betrag von . . . . . fl. 10.000 oder K 20.000

6. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1891 unter Titel 8, § 7, für die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest bewilligte und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1900, R.-G.-Bl. Nr. 99, bis Ende December 1900 verlängerte Credit von . . . . . fl. 976.000 oder K 1,952.000

7. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 265, für das Jahr 1899 unter Titel 10, § 7, für die Ausrüstung der wichtigeren Hafencapitanate mit Dampffahrzeugen und zur Ueberwachung der Seefischerei als 1. Rate vorgesehene Betrag von . . . . . fl. 5000 oder K 10.000

. . . . . .

*) Enthalten in dem am 30. December 1900 ausgegebenen XCVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 226.

11. Der mit der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 265, Beilage II für das Jahr 1899 unter Post 1, für die Erweiterung der Anlagen der Lagerhäuser in Triest vorgesehene Betrag von fl. 500.000 oder K 1,000.000

F. Im Etat des Eisenbahnministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1895 unter Capitel 27, Titel 14, § 1, für die Herstellung einer Zweigleitung zur Wasserstation am Bahnhofe Mittelgrund bewilligte und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1900, R.-G.-Bl. Nr. 99, bis Ende December 1900 verlängerte Credit von fl. 7410 in Gold oder K 17.640

2. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1896 unter Capitel 28, Titel 7, § 1, für die Erweiterung der Station Neu-Sandec bewilligte und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1900, R.-G.-Bl. Nr. 99, bis Ende December 1900 verlängerte Credit von . . . . . fl. 50.000 oder K 100.000

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 vorgesehenen und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1900. R.-G.-Bl. Nr. 99, bis Ende December 1900 verlängerten Beträge, nämlich:

3. Unter Capitel 28, Titel 4, § 2, für Investitionen aus dem Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft . . . . . fl. 2800 oder K 5600

Unter Capitel 28, Titel 5, § 11:

4. Ergänzung der für den Stations- und Fahrdienst bestimmten Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände, inclusive Lademittel . . . . . fl. 55.000 oder K 110.000

5. Neuherstellungen und Verbesserungen von elektrischen Starkstromanlagen und die zu Untersuchungszwecken erforderlichen Instrumente und Apparate . . . . . fl. 100.000 oder K 200.000

6. Durchführung von Versuchen und Neuerungen . . . . . fl. 30.000 oder K 60.000

7. Für die Verbesserung von Speisewässern, eventuell Druckwerksanlagen . fl. 120.000 oder K 240.000

8. Unter Capitel 28, Titel 5, § 12, Investitionen aus nachbenannten Investitionsfonden: b) der Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft, für Erweiterung von Anschlussstationen nebst Reconstruction der Bahnstrecken aus Anlass des Anschlusses neuer fremder Bahnen . . . . . fl. 84.500 oder K 169.000

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 265, für das Jahr 1899 vorgesehenen Beträge, nämlich:

9. Unter Capitel 27, Titel 1, für ausserordentliche Ausgaben . . . . . fl. 287.000 oder K 574.000

10. Unter Capitel 27, Titel 4, § 2, für Investitionen aus dem Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft . . . . . fl. 5200 oder K 10.400

Unter Capitel 27, Titel 5, § 11:

11. Neuherstellungen und Verbesserungen von elektrischen Starkstromanlagen und für zu Untersuchungszwecken erforderliche Instrumente und Apparate, sowie Amortisationsquote für die elektrische Beleuchtung in der Station Stanislau und in anderen Stationen . . . . . fl. 55.000 oder K 110.000

12. Telegraphen-, Fernsprech- und Signalisirungsleitungen, Apparate und Einrichtungen fl. 150.000 oder K 300.000

13. Durchführung von Versuchen und Neuerungen . . . . . fl. 15.000 oder K 30.000

14. Auswechslung von Holzbrücken durch definitive Constructionen . . . . . fl. 90.000 oder K 180.000

15. Versicherungsbauten bei Lehnen und Böschungen, Schutzbauten gegen Lawinenabstürze, Unterbauobjecte, Nebenanlagen etc. . . . . fl. 350.000 oder K 700.000

16. Einlegen neuer und Verstärkung bestehender Brücken . . . . . fl. 150.000 oder K 300.000

17. Aufnahmsgebäude und Beamtenwohnungen an den Bahnlinien St. Pölten—Leobersdorf—Gutenstein und Pöchlarn—Kienberg-Gaming (15. Rate) . . . . . fl. 15.000 oder K 30.000

18. Ausrüstung von Locomotiven mit Geschwindigkeitmessern . . . . . fl. 10.000 oder K 20.000

19. Verbesserung der Speisewässer, eventuell Druckwerksanlagen . . . . . fl. 190.000 oder K 380.000

20. Unter Capitel 27, Titel 5, § 12, Investitionen aus nachbenannten Investitionsfonden: a) der Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft: Meliorationen und diverse Ergänzungsbauten fl. 84.800 oder K 169.000

21. Unter Capitel 27, Titel 6, § 5, Bauliche Anlage . . . . . fl. 5000 oder K 10.000

22. Der mit dem Gesetze vom 17. November 1899, R.-G.-Bl. Nr. 218, betreffend die Gewährung von Unterstützungen aus Staatsmitteln und die Bewilligung anderweitiger Credite anlässlich von Elementarereignissen, Artikel II, Punkt d), im Etat des Eisenbahnministeriums: Für Wiederherstellungen anlässlich der durch Hochwässer an den k. k. Staatsbahnen hervorgerufenen Schäden, sowie für nothwendige Sicherung der Bahnanlagen gegen Wiederholung desselben bewilligte Credit von . . . . . fl. 2,150.000 oder K 4,300.000

. . . . . .

§ 5.

Mit dem Vollzuge dieser Verordnung, welche mit 1. Jänner 1901 in Wirksamkeit tritt, wird Mein Finanzminister betraut.

Eisenerz, 27. December 1900.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Welsersheimb** m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.
Spens m. p. **Hartel** m. p. **Rezek** m. p. **Call** m. p.

Giovanelli m. p. **Piętak** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schleppbahn von Treffen zum Kohlenwerke in Johannesthal.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Werksbesitzer Josef Paulin in Laibach die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Schleppbahn mit Pferde- oder Locomotivbetrieb von der Station Treffen der Unterkrainer Bahnen zum Kohlenwerke in Johannesthal im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 21. December 1900. Z. 47.375/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schleppbahn von Lichtenwald zum Kohlenwerke in Johannesthal.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Johannesthaler Kohlengewerkschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Schleppbahn mit Locomotivbetrieb von der Station Lichtenwald der Südbahnlinie Steinbrück—Rann zum Kohlenwerke in Johannesthal im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 21. December 1900. Z. 55 376/2.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. December 1900, Zahl 55.630*) an alle österreichischen Privatbahnverwaltungen, betreffend die Zollbehandlung von aus dem Auslande einlangenden Ersatzstücken für im Zollgebiete schadhaft gewordene ausländische Eisenbahnwagen und von aus dem Auslande zurücklangenden, dort schadhaft gewordenen Bestandtheilen inländischer Eisenbahnwagen, welche im Auslande durch nachgesendete inländische Ersatzstücke ersetzt wurden.

Das k. k. Finanzministerium hat über h. s. Anregung, zur Vereinfachung des Bahnverkehres und Erzielung eines gleichförmigen Vorganges bei der Abfertigung von aus dem Auslande einlangenden Ersatzstücken für im Zollgebiete schadhaft gewordene ausländische Eisenbahnwagen und von aus dem Auslande zurücklangenden, dort schadhaft gewordenen Bestandtheilen inländischer Eisenbahnwagen, welche im Auslande durch nachgesendete inländische Ersatzstücke ersetzt wurden, mit einem an sämmtliche Finanzlandesbehörden gerichteten Erlasse nachstehende Anordnungen getroffen:

I. Die mit der Bahn einlangenden Ersatzstücke für im Zollgebiete schadhaft gewordene ausländische, als Transportmittel auf Grund der Bestimmung des § 27 Durchführungsvorschrift zum Zolltarifgesetz zollfrei eingetretene Eisenbahnwagen sind vom Eintrittszollamte zollfrei zu belassen, wenn sich die erwähnte Bestimmung aus der Lage des Falles, insbesondere aus den Begleitpapieren zweifellos ergibt. Dieselben sind nach den Angaben des Bahnbegleitscheines, welcher insbesondere auch neben dem Bestimmungsorte die Gattung und das Gewicht der Ersatzstücke, ferner die Nummer des in Stand zu setzenden Wagens zu enthalten hat, in einem eigens zu diesem Zwecke aufzulegenden Vormerk unter Angabe der tarifmässigen Beschaffenheit in Evidenz zu nehmen.

Die betroffene inländische Eisenbahnverwaltung (Reparaturwerkstätte) hat auf diesem Bahnbegleitscheine die Auswechslung der fraglichen Bestandtheile, sowie die Rücksendung der ausgetauschten unbrauchbaren und eventuell der nicht zur Verwendung gelangten neuen Bestandtheile zu bestätigen.

Allfällig im Inlande verbleibende Bestandtheile sind selbstverständlich zu verzollen, was in obige Bestätigung unter Beischluss der betreffenden Zollquittung aufzunehmen ist.

Diese Bestätigung hat das Austrittsamt anlässlich der Ausfuhramtshandlung zu überprüfen, und wenn sich kein Bedenken ergibt, die Austrittsdaten auf dem Bahnbegleitschein anzusetzen.

Die betreffende Post in dem oben bezeichneten Vormerke ist sodann unter Berufung auf den ordnungsmässigen Austritt zu erledigen. Findet der Austritt nicht über das seinerzeitige Eintrittsamt der Ersatzstücke statt, so ist letzteres hievon seitens des Austrittsamtes zum Zwecke der Erledigung der Vormerkpost mittelst Avisokarte zu verständigen.

Werden die ausgewechselten Bestandtheile binnen Monatsfrist nicht ausgeführt, ohne dass die Verzollung derselben seitens der Bahn nachgewiesen wird, so hat das Eintrittsamt jener Bahn, welche die zollfreie Einfuhr der betreffenden Ersatzstücke beantragt hatte, die für dieselben ordnungsmässig entfallenden Zollgebühren, u. zw. für das dem Bahnbegleitscheine entnommene Gewicht, zur Zahlung vorzuschreiben.

Eine Ueberschreitung obiger Frist kann vom Zollamte dann nachgesehen werden, wenn in glaubwürdiger Weise dargethan ist, dass die Einhaltung derselben infolge ausserordentlicher Ereignisse unmöglich wurde.

II. Die aus dem Auslande zurücklangenden, dort schadhaft gewordenen Bestandtheile inländischer Eisenbahnwagen, welche im Auslande durch nachgesendete inländische Ersatzstücke ersetzt wurden, sind vom Eintrittszollamt zollfrei einzulassen, wenn den Bahnbegleitscheinen und der näheren Beschaffenheit der eingehenden Gegenstände die inländische Provenienz derselben zu entnehmen ist.

Zu diesem Behufe ist der Bahnbegleitschein, welcher die Ersatzstücke am Hinweg und die abgenommenen schadhaften Theile am Rückweg begleitet, vom Austrittszollamte mit den Austrittsdaten zu versehen und von der ausländischen Bahnverwaltung (Reparaturwerkstätte) in analoger Weise, wie sub I, zu bestätigen.

Hievon wird die geehrte Verwaltung mit der Einladung in Kenntniss gesetzt, die dortseitigen Executivstellen entsprechend zu verständigen und mit Weisungen zu versehen.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Liharzik m. p.

*) Ein analoger Erlass wurde an sämmtliche k. k. Staatsbahn-Directionen gerichtet.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Elektrische Strassenbahnen in Pola nebst Abzweigungen nach Fasana und Fisella. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat hinsichtlich des von Fürst Alfred Wrede in Wien vorgelegten Detailprojectes für die mit elektrischer Kraft zu betreibenden Strassenbahnen in Pola nebst Abzweigungen nach Fasana und Fisella die Trassenrevision und Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung auf den 16. Jänner 1901 und den folgenden Tag anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Fabiani betraut. [E.-M.-Z. 60.146.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

2. Jänner. — Infolge Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf den Kolomeaer Localbahnen bis auf Weiteres eingestellt.

2. Jänner. — Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Borki wielki-Grzymałow bis auf Weiteres eingestellt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Bestimmungen über die Berichterstattung an das Reichseisenbahnamt wegen eintretender Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen.) Das Reichseisenbahnamt hat, nach der „Z. d. V. D. E. V." angeordnet, dass ihm, abgesehen von der vorgeschriebenen Berichterstattung durch das monatlich einzureichende Tarifmaterial von den Eisenbahnverwaltungen in jedem Einzelfalle besondere Anzeigen über

1. Tariferhöhungen im Binnen- wie im directen (Verbands-) Verkehr und
2. die Aufhebung oder Einschränkung einer bestehenden directen Abfertigung zu erstatten sind.

In der Anzeige über Tariferhöhungen soll angegeben werden

a) welcher Art die Erhöhung ist, z. B. ob eine Erhöhung der Tarifkilometer oder des Einheitssatzes, eine Classificationsänderung, die Einführung oder Erhöhung einer Abfertigungs- oder einer Ueberführungsgebühr, eine Beschränkung oder Aufhebung bestehender Ausnahmetarife, eine Erschwerung der Beförderungsbedingungen oder die Zurückziehung von nicht nur für einen bestimmten Zeitraum gewährten Erleichterungen vorliegt;

b) um welchen Betrag sich der Beförderungspreis für die Person oder für die Tonne im Durchschnitt erhöht;

c) welche Gründe zu der Massregel Anlass gegeben haben;

d) ob und wann die zuständige Landesaufsichtsbehörde die Genehmigung ertheilt hat, gegebenenfalls weshalb solche nicht erforderlich war.

Die Anzeigen sind spätestens gleichzeitig mit der Veröffentlichung des Vorganges unter Beifügung einer Abschrift der Bekanntmachung einzureichen.

Für die Berechnung der sechswöchigen Veröffentlichungsfrist, der alle Tariferhöhungen, auch die für den Laien nicht ohneweiters erkennbaren Druckfehlerberichtigungen, unterliegen, ist nicht das Datum der Bekanntmachung, sondern der Tag der wirklich stattfindenden Veröffentlichung massgebend. Ausserdem bedingt die Vorschrift, Tariferhöhungen sechs Wochen vor der Anwendung zu veröffentlichen, dass in der Bekanntmachung auf die Erhöhung hingewiesen wird, sowie ferner, dass diese jedenfalls sechs Wochen vor der Anwendung ihrem vollen Umfang nach feststehen und in Ermangelung einer ins einzelne gehenden Angabe von den in der Bekanntmachung näher zu bezeichnenden Dienststellen dem Publicum auf Anfrage genau mitgetheilt werden müssen.

Einer Anfrage soll es nicht bedürfen, wenn die Erhöhung auf der Berichtigung von Druck- und Rechenfehlern beruht, oder wenn durch eine Neuvermessung von Strecken oder durch eine anderweite Form des Tarifes (Einführung von Schnittsätzen u. dergl.) nur eine geringfügige Erhöhung der Tarifkilometer oder der Sätze eintritt.

Eine Aufhebung der directen Abfertigung liegt stets dann vor, wenn die zwischen je zwei Stationen bestehenden Fahr- oder Frachtsätze aufgehoben werden, ohne dass die Einführung neuer entsprechender Tarifsätze sichergestellt ist. Werden dagegen nur ermässigte Ausnahmesätze aufgehoben und bleiben für die betreffenden Verkehrsbeziehungen directe Sätze der regelrechten Tarifclassen bestehen, so ist diese Massnahme nicht als eine Aufhebung einer directen Abfertigung, sondern lediglich als eine Tariferhöhung zu behandeln. Eine Einschränkung der bestehenden directen Abfertigung tritt ein, wenn von mehreren im Tarife ersichtlich gemachten und der freien Wahl des Absenders überlassenen Verkehrswegen der eine oder andere ausscheidet.

Die dieserhalb zu erstattenden Anzeigen haben zu enthalten:

a) eine eingehende Darlegung der Gründe;

b) eine namentliche Bezeichnung der in Betracht kommenden Verkehrsbeziehungen und Wege;

c) eine ins einzelne gehende Erörterung des Verkehrsumfanges;

d) eine Erläuterung in Bezug auf die Höhe der bei Durchführung der Massnahme zur Erhebung kommenden Frachtsätze;

e) die Angabe des für den Eintritt der Massnahme in Aussicht genommenen Zeitpunktes.

Treten in den veröffentlichten und angezeigten Massnahmen nachträglich Aenderungen ein (Zurückziehung der Massregel, Abänderung des in Aussicht genommenen Einführungstages oder der künftig zur Erhebung kommenden Tarifsätze), so ist hierüber gleichfalls ohne Verzug unter Angabe der Gründe und Beifügung einer Abschrift der dieserhalb erlassenen Bekanntmachung zu berichten.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Bromberg: Eröffnung der Güterladestelle Grube Vaterland für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge wurde am 22. December 1900 die an der Bahnstrecke Cüstrin—Frankfurt a. O. 7·3 km von der Verkehrsstelle Lebus und 4·1 km von Frankfurt a. O. entfernt gelegene Güterladestelle Grube Vaterland für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

— (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Erfurt: Stationsnamenänderung.) Die an der Bahnstrecke Coburg—Lauscha gelegene Haltestelle Köppelsdorf hat die Bezeichnung „Köppelsdorf-Oberlind" erhalten.

Sachsen. (Eröffnung viergeleisiger Bahnstrecken.) Am 16. December 1900 ist auf der Staatsbahnstrecke Coswig—Kötzschenbroda der viergeleisige Betrieb eröffnet worden. Auf der Strecke Radebeul—Kötzschenbroda hat der viergeleisige Betrieb bereits am 4. December 1900 begonnen. Die äusseren zwei Geleise der Strecke Radebeul—Coswig werden nunmehr nur noch von Vorortezügen, die inneren zwei Geleise dagegen nur von Schnell- und Fernpersonenzügen befahren. Gleichzeitig mit Eröffnung des Neustädter Bahnhofes in Dresden (im Monate März 1901) wird voraussichtlich auch auf der Strecke Radebeul—Dresden-Neustadt der viergeleisige Betrieb eingeführt werden.

Schweden. (Eröffnung der Schlussstrecke der Eisenbahn von Oerebro nach Krylbo.) Am 11. December 1900 ist die Schlussstrecke der Eisenbahn von Oerebro nach Krylbo, und zwar die Strecke von Frövi nach Vestunhors dem Betriebe übergeben worden, wodurch zwischen dem nördlichen Theile Schwedens, dem sogenannten Norrland, und den südlichen und westlichen Landestheilen eine Verbindung geschaffen wurde. Die ganze Bahn ist 132 km lang und im Staatsbetriebe.

Schiffahrt.

Verkehrsdichtigkeit im Gebiete des Rhein-Weser-Elbecanales. Wie die „Deutsche Volkswirthschaftliche Correspondenz" in Berlin mittheilt, betrug der Eisenbahngüterverkehr derjenigen Stationen, deren Verkehr vom Rhein-Weser-Elbecanal beeinflusst werden wird, nach den Aufstellungen des Canalvereines für Niedersachsen zu Hannover im Jahre 1899 im niederrheinisch-westphälischen Industriegebiete 84,000 000 t Güter. Diese Gütermenge wird jetzt von rund 600 km Eisenbahnen in dem genannten Gebiete vermittelt. Demnach kämen auf das Kilometer dieser Eisenbahnen 140 000 t, also erheblich mehr, als nach der Statistik der Güterbewegung für das gesammte Ruhrrevier zu ermitteln ist. Danach entfallen auf das Ruhrrevier der Rheinprovinz mit 661 km Eisenbahnen 70.860 t und auf das Ruhrgebiet der Provinz Westphalen mit 564 km Eisenbahnen 80 520 t Güter auf jedes Kilometer, während auf sämmtlichen Eisenbahnen Deutschlands — mit 49.100 km — im Durchschnitte 1899 nur rund 7500 t auf das Kilometer kommen. Aehnliche bedeutende Gütermengen auf ein Kilometer Eisenbahn wie im Canalgebiet des Ruhrreviers sind für das eigentliche Gebiet der oberschlesischen Industrie zu ermitteln. Auch im Gebiete des Mittellandcanales zwischen dem Dortmund-Emshafencanal, der Weser und der Elbe hat die vielgestaltige gewerbliche Thätigkeit im Jahre 1899 einen Güterverkehr der Stationen, deren Verkehr vom Rhein-Weser-Elbecanal beeinflusst werden wird, von 21,280.000 t herbeigeführt. Dieser Verkehr wird jetzt von ausgedehnten Eisenbahnstrecken vermittelt. Da grosse Massen von Gütern, namentlich Steinkohlen, zwischen dem niederrheinisch-westphälischen Industriegebiete und dem Mittellande verkehren, so müssen hier alle die Eisenbahnlinien Berücksichtigung finden, welche zwischen dem genannten Industriegebiete und der Elbe den Güteraustausch vermitteln, das sind 2000 km, während der Mittellandcanal einschliesslich seiner Zweige nur rund 400 km lang ist. Im Durchschnitt kommen demnach auf die in Frage kommenden 2000 km Eisenbahnen je 10.600 t oder 40 pCt. mehr als durchschnittlich auf den deutschen Eisenbahnen. Rechnet man den ganzen Rhein-Weser-Elbecanal, einschliesslich des Dortmund-Emscanales, so haben die Eisenbahnstationen, deren Verkehr vom Canal beeinflusst werden wird, im Jahre 1899 einen Gesammtverkehr von 107,100.000 t gehabt. In Frage kommen hiebei rund 3200 km Eisenbahnen. Demnach kommen auf jedes Kilometer Eisenbahnen, welche jetzt den Verkehr im Gebiete des Rhein-Weser-Elbecanales vermitteln, 33.500 t. Das ist mehr als viermal so viel als der Durchschnitt der deutschen Eisenbahnen. Dieser riesenhafte Verkehr, der auf die gewerbliche Thätigkeit des vom Rhein-Weser-Elbecanal durchzogenen Gebietes das günstigste Licht fallen lässt, wird nur zu einem kleinen Theil vom Canal übernommen werden können.

Verschiedene Mittheilungen.

Gesellschaft der Brünner elektrischen Strassenbahnen. (Constituirende Generalversammlung.) Am 22. September 1900 fand in Brünn die constituirende Generalversammlung der Gesellschaft der Brünner elektrischen Strassenbahnen statt, bei welcher als Regierungsvertreter der k. k. Bezirkshauptmann Dr. Aurel Ritter von Deiml intervenirte. Herr Hugo von Noot eröffnete die Generalversammlung namens der Oesterreichischen Union-Elektricitätsgesellschaft als Mitconcessionärin im Einvernehmen mit der Stadtvertretung von Brünn und richtete nach Vorstellung des Regierungsvertreters an die Versammlung das Ersuchen, im Grunde des § 38 der Gesellschaftsstatuten einen Vorsitzenden zu wählen. Die Wahl fällt auf Herrn von Noot selbst, welcher unter Uebernahme des Vorsitzes zunächst constatirt, dass die constituirende Generalversammlung ordnungsmässig einberufen worden sei. — Der Genannte stellt weiters fest, dass das gesammte Actiencapital per K 6,200.000 im Sinne des § 7 der Statuten voll eingezahlt worden und dass in der Versammlung ausser zwei Vertretern der Stadtgemeinde Brünn noch acht Actienzeichner anwesend seien, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen ein Actiencapital von K 6,184.800 mit 3088 Stimmen repräsentiren, weshalb sohin die Versammlung auch beschlussfähig erscheine. Nach erfolgter Wahl zweier Scrutatoren und Protokollsverificatoren beschliesst die Versammlung, sich als „Gesellschaft der Brünner elektrischen Strassenbahnen" zu constituiren, und die Statuten in der von der Staatsverwaltung genehmigten Fassung als Gesellschaftsvertrag anzunehmen.

Zum zweiten Punkte der Tagesordnung führte der Vorsitzende an, dass die Oesterreichische Union-Elektricitätsgesellschaft von der Brünner Localeisenbahngesellschaft die der letzteren gehörigen Brünner Strassenbahnen mit Vertrag vom 20. September 1898 käuflich erworben hat und nunmehr diese Strassenbahnen sammt allem Zugehör und allen Rechten und Pflichten auf die neugegründete Gesellschaft der Brünner elektrischen Strassenbahnen überträgt. Die Versammlung beschloss sohin, den Verwaltungsrath zu ermächtigen, den diesbezüglichen Kaufvertrag mit der Oesterreichischen Union-Elektricitätsgesellschaft auf der bereits in Aussicht genommenen und der Versammlung mitgetheilten Grundlage abzuschliessen.

Der Vorsitzende führte weiters an, dass die Stadtgemeinde Brünn mit der Oesterreichischen Union-Elektricitätsgesellschaft bezüglich Einführung des elektrischen Betriebes auf dem bestehenden Strassenbahnnetze und bezüglich des Ausbaues des Strassenbahnnetzes in Brünn einen Vertrag (im Jahre 1898) sammt Nachtragsübereinkommen (im Jahre 1899) abgeschlossen hat, welche beide Verträge den Statuten beigedruckt und daher bereits bekannt seien.

Endlich bemerkte noch der Vorsitzende, dass die Stadtgemeinde Brünn seitens des k. k. Eisenbahnministeriums mit Kundmachung vom 3. Februar 1900, R.-G.-Bl. Nr. 28, die Concession zum Baue und Betriebe eines einheitlichen Netzes von mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinien erworben hat.

Unter gleichzeitiger Vorlage der oben citirten Concessionskundmachung stellte sohin der Vorsitzende den Antrag, die Generalversammlung wolle beschliessen, alle Rechte und Verbindlichkeiten einerseits aus dieser Concessionskundmachung, andererseits aus dem früher erwähnten, zwischen der Stadtgemeinde Brünn und der Oesterreichischen Union-Elektricitätsgesellschaft abgeschlossenen Vertrage sammt Nachtragsübereinkommen zu übernehmen und in dieselben einzutreten.

Dieser Antrag wurde darauf ohne Debatte angenommen und zum Beschlusse der Gesellschaft erhoben.

Ad Punkt III der Tagesordnung wurde im Sinne des § 39 der Statuten die Herren Reibhorn und Anton Isaak zu Mitgliedern und Herr Wilhelm Turetschek zum Ersatzmann des Revisionsausschusses gewählt.

Zum Punkt IV der Tagesordnung bemerkte der Vorsitzende, dass der gesellschaftliche Verwaltungsrath gemäss § 12 der Statuten aus mindestens 4 und aus höchstens 12 Mitgliedern zu bestehen habe, und dass die Stadtgemeinde Brünn den vierten Theil der Verwaltungsrathsstellen zu besetzen berechtigt sei: — Ueber Antrag eines Theilnehmers der Versammlung wurde sohin die Zahl der Verwaltungsrathsmitglieder mit 8 festgesetzt, und hienach, da die Stadtgemeinde Brünn in Ausübung ihres Nominirungsrechtes die Herren: Vicebürgermeister Rudolf Rohrer und Fabriksbesitzer Alfred Hochstetter bereits als ihre Vertreter in den Verwaltungsrath bezeichnet hatte, zur Wahl der restlichen 6 Verwaltungsrathsmitglieder geschritten.

Als gewählt erschienen hierauf die Herren:

1. Hugo von Noot, Inhaber der Firma Vogel und Noot, Waffenhandlung in Wien;
2. Samuel Kocherthaler, Director der Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Berlin;
3. Rudolf Menkhoff;
4. Otto Bohlmann, beide letztgenannten Verwaltungsräthe der oben gedachten Gesellschaft in Berlin;
5. Dr. Friedrich Klob, Advocat in Brünn, und
6. Dr. Richard Foregger, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien.

Hiemit war die Tagesordnung erschöpft und wurde sohin die constituirende Generalversammlung geschlossen.

In der unmittelbar hierauf abgehaltenen ersten (constituirenden) Sitzung des neugewählten Verwaltungsrathes wurde Herr Hugo von Noot zum Präsidenten und Herr Samuel Kocherthaler zum Vicepräsidenten der Gesellschaft gewählt.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat den Maschinen-Obercommissär der österr. Staatsbahnen Wenzel Burger und den Bau-Obercommissär der österr. Staatsbahnen Franz Schulz zu k. k. Oberingenieuren im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Eisenbahnminister hat die k. k. Ingenieure dpl. Ingenieur Emanuel Szymański und Johann Rihošek zu k. k. Oberingenieuren im Eisenbahnministerium ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Erhöhung von Frachtsätzen.

Die Schnittfrachtsätze der Abtheilung B (Schnittsätze der Balkanbahnen) des ab 1. Mai 1900 giltigen Tarifes für den directen Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits werden mit 1. März 1901 in den nachstehenden Relationen, wie folgt, abgeändert:

Seite des Tarifes	Nummer des Ausnahmetarifes	Artikel	Station	Classe	der Frachtsatz von	der Frachtsatz auf
215	5	Getreide etc.	Bourges-Port	—	364	396
			Ihtiman	—	196	206
			Kostenetz-Bania	—	196	214
			Mezdra-Vratza	—	198	216
			Radomir	—	196	206
			Roman	—	205	222
237	10	Bier etc.	Sofia	A/c	220	263
260	13	Eisen und Eisenwaaren etc.	Mezdra-Vratza	A/c	269	322
			„	B/c	321	395
			„	C/c	321	357
260	13	Eisen und Eisenwaaren etc.	Radomir	A/c	253	296
			„	B/c	302	363
			„	C/c	302	331
260	13	Eisen und Eisenwaaren etc.	Roman	A/c	280	339
			„	B/c	334	417
			„	C/c	334	374
260	13	Eisen und Eisenwaaren etc.	Sofia	A/c	220	244
			„	B/c	263	298
			„	C/c	263	279
265	14	Papier etc.	Sofia	A/b	263	298
281	17	Cement und Steine	Sofia	A	199	211
		Cement und Steine	Tzaribrod	A	165	166
290	19	Blei und Bleiwaaren	Sofia	I b	220	244
				II/b	263	298

Wien, am 31. December 1900. [14]

K. k. österr. Staatsbahnen

namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Schleppbahngebühren für das Kohlenwerk Maxhütte bei Schwaz-Kuttowitz.

Die Schleppbahngebühren für Kohlensendungen von dem neu eröffneten Kohlenwerke Maxhütte (Besitzer Max Mühlig in Teplitz) bis in die Station Schwaz-Kuttowitz betragen:

a) im Inlandsverkehre K 2.—;

b) im Auslandsverkehre Mk. 1·80, bezw. Frcs. 2·10 für 10.000 kg bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.

Teplitz, am 31. December 1900. [15]

Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der Kundmachung [1301] auf Seite 3154 der Nummer 148 des Verordnungs-Blattes vom 25. December 1900, betreffend Druckfehler-Berichtigung im Nachtrage I zum Anhange des Tarifes, Theil II, Heft 1, sind in der rechtsseitigen Spalte, erste Zeile von oben, die Worte „den Stationen“ in „der Colonne“, und in der sechsten Zeile von oben das Wort „einzutraen“ in „einzutragen“ abzuändern.

Wien, am 28. December 1900.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.
(Tarif-Theil II, Heft 1.)

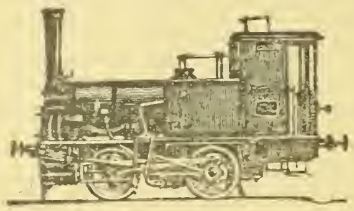
Anderweitige Frachtberechnung für Kartoffelsendungen von Nagy-Szent Miklós.

Für Kartoffelsendungen in Wagenladungen, welche in der Station Nagy-Szent Miklós zur Aufgabe oder Umkartirung und auf Grund der directen Frachtsätze des Verbands-Ausnahmetarifes Nr. 58 unter C zur Abfertigung gelangen, wird die Fracht nicht mehr auf Grund des Ladegewichtes der verwendeten Wagen, sondern auf Grund des factischen Gewichtes der Ladung, mindestens aber für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief berechnet.

Budapest, am 27. December 1900. [16]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.



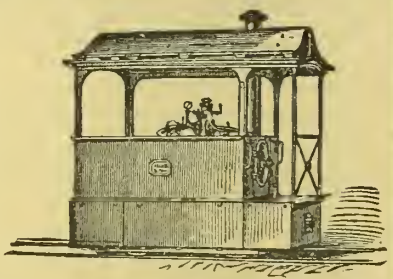
Actien-Gesellschaft
MÜNCHEN und LINZ.

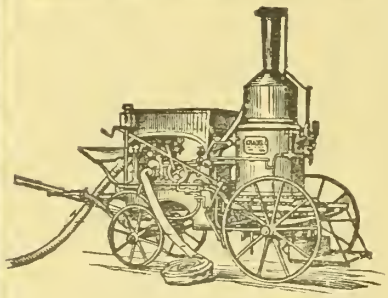
613)

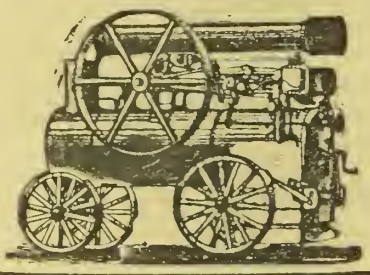
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.







Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

GANZ & Comp. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.

Theilansicht der etektrischen Werkstätten von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen:
200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, 9/1, Wasagasse 31

(ab Mai I. Wipplingerstrasse 21).

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
107	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Seilerwaaren, ordinäre, als: Seile, Taue, Stricke, Halfter, Bindfaden, Spagat	S z e g e d	Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel via Triest seewärts	a) Bei Aufgabe unter 5000 kg per Frachtbrief. b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante), Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1892	Directe Frachtsätze bestehen nicht	ad a) fl. 2·83 ö. W. Gold ad b) fl. 2·27 ö. W. Gold ad c) fl. 2·17 ö. W. Gold		Im Kartirungswege			
108	**Südbahn-Gesellschaft**		Gerste und für das hieraus erzeugte Malz	ungarischen Südbahn-Stationen (exclusive der Stationen von Zapresić bis Sziszek, sowie Fiume) und von Kelenföld transit Divacca Cormons transit	Divacca	Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Der zugestandene Frachtsatz gilt nur für jenes Quantum Gerste, bezw. Malz, welches sich mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den corresponditenden Relationen zur Verrechnung gelangten Quantum Malz, bezw. Gerste deckt. Die Malztransporte müssen nach Italien exportirt werden	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif Verschieden Verschieden	240 Heller incl. Manipulationsgebühr, bezw. ungar. Steuer			Im Rückvergütungswege		Gegen auf reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe für Gerste, denen bezüglich der Malzsendungen die auf reclamirende Firma als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate beizulegen sind, welche Documente keineo Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nummer	1	109	110	111
Die Publication erfolgt von der Namen der	2 / 3	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
		betheiligten Verwaltungen	übrigen am Oesterr.-Ungar. Levanteverkehre über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Möbel	Möbel aus gebogenem Holze, unverpackt, bezw. nur in Stroh verpackt	Möbel aus gebogenem Holze, nur wenn verpackt
		aus gebogenem Holze, unverpackt, bezw. nur in Stroh verpackt / aller Art und Möbel, bestandtheile, nur wenn verpackt		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) bei Erfüllung nachstehender Bedingungen: von	5	Ernsdorf (K.F.N.B.) über Triest oder Fiume seewärts	den im Tarife, Theil II, Heft 1 und 2, des Oesterr.-Ungar. Levanteverkehres über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) mit Frachtsätzen der Classen 6a und 6b versehenen Stationen	Szeged via Triest seewärts
nach		Piraeus, Syra, Smyrna, Burgas, Varna, Galatz/Braila (im Sommer), Küstendje (im Winter)		
		Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel		
		Salonik, Constantinopel	Salonik und Constantinopel	Constantinopel, Dedeagatsch, Salonik
	6	Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes a) bei Aufgabe als Stückgut, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg per Frachtbrief c) „ „ „ „ 10.000 kg und Wagen		a) Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindesteus 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief uud Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandtarifes
in der Zeit	7	vom 15. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jäuner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif für den Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr, Theil II, Heft 1	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Tarif für den Oesterr.-Ungar. Levauteverkehr, Theil II, Heft 2
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	a) 3·74 Gulden ö. W. Gold b) 3·24 „ „ „ a) 3·74 „ „ „ b) 3·01 „ „ „ a) 4·24 „ „ „ b) 3·51 „ „ „ c) 2·86 „ „ „	Die bezüglichen Frachtsätze der Classen 6a und 6b des Oesterr.-Ungar. Levantetarifes. Theil II, Heft 1 und 2, erhöht um 50 kr. Gold zu Gunsten des Oesterr. Lloyd	a) 3·33 Gulden ö. W. Gold b) 2·51 „ „ „ c) 1·84 „ „ „
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		Verschieden	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
112		Südbahn-Gesellschaft Kasobau-Oderberger Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und des Oesterr. Lloyd	Möbel aus gebogenem Holze, unverpackt, bezw. nur in Stroh verpackt	aller Art und Möbelbestandtheile, nur wenn nuverpackt	Tesceben	Piräus, Syra, Smyrna, Burgas, Varna (Galatz/Braila (im Sommer), Küstendje (im Winter)	Bei Anwendung der Bestimmungen des Oesterr.-Ungarischen Levantetarifes (nach Hafenplätzen der Levante) und bei a) Aufgabe als Stückgut, b) Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg per Wagen und Frachtbrief, c) „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	a) 3·74 b) 3·21 c) 2·54	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel					a) 3·74 b) 2·92 c) 2·36				
				über Triest oder Fiume seewärts	Salonik und Constantinopel					a) 4·24 b) 3·42 c) 2·86				
										Gulden ö. W. Gold				
113		Südbahn-Gesellschaft kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Oesterr. Lloyd	Möbel aus gebogenem Holze, unverpackt oder nur in Stroh verpackt	aller Art und Möbelbestandtheile, verpackt	Kassa	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (für den Export aus Ungarn nach Hafenplätzen der Levante) bei a) Aufgabe in Quantitäten unter 5.000 kg b) Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg c) „ „ „ 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr.-Ungarischer Levanteverkehr über Fiume und Triest nach Hafenplätzen der Levante, Theil II, Heft 2, für den Export aus Ungarn vom 1. Jänner 1892	Directe Frachtsätze bestehen nicht	ö. W. Gulden Gold incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer a) 4·13 b) 3·05	a) 3·77 b) 2·91	a) 0·36 b) 0·14	Im Kartirungswege		
					Ungvár	Ueber Triest seewärts nach				a) 3·92 b) 2·99 c) 2·01	Verschieden			
					Turócz-Szt. Márton					a) 3·85 b) 2·94 c) 2·00				
					Kassa					a) 4·63 b) 3·55	a) 4·27 b) 3·41	a) 0·36 b) 0·14		
					Ungvár	Constantinopel und Salonik		Directe Frachtsätze bestehen nicht		a) 4·42 b) 3·49 c) 2·51	Verschieden			
					Turócz-Szt Márton	Constantinopel, Salonik und Dedeagatsch				a) 4·35 b) 3·44 c) 2·50				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
114	Südbahn-Gesellschaft		Bier	Wien (Matzleinsdorf)	Baden Frachtenbahnhof und Leobersdorf	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	Heller 22		Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer (unter 8 Hektoliter Gehalt) und Bierflaschen in Kisten	Baden Frachtenbahnhof und Leobersdorf	Wien (Matzleinsdorf)					14				
115	Südbahn-Gesellschaft	am Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) für den Export aus Ungarn betheiligten Verwaltungen	Kalisalz zum Düngen	Györ (Raab)	Constantinopel, Dedeagatsch und Salonik über Triest seewärts	a) Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief, c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Theil II. Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Levantetarifes über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. Jänner 1892 für den Export aus Ungarn	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 2·12 b) 1·85 c) 1·35 Gulden Gold incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
116	Südbahn-Gesellschaft		Gipsdielen und Gipsdielen-Verkleidungsplatten der Pos. G—27 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Gloggnitz	Wien (Matzleinsdorf)	Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien.	vom 14. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	47 Heller	32 Heller	15 Heller	Im Kartirungswege		
										a) 1·61 b) 1·47 c) 1·23				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
117	**k. k. österr. Staatsbahnen**													
	im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen in Galizien und der Bukowina													
			Weizen, Buchweizen (Haidekorn), Roggen (Korn), rothe Hirse und Halbfrucht											
								I.						
				Im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom State betriebenen Privatbahnen rücksichtlich der im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitte A bis inclusive C, angeführten Linien und der Kleinbahn Lupkow-Cisna										
						Aufgabe als Frachtgut: Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. rücksichtlich der Kleinbahn Lupków-Cisna Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Bei einem Gesammtdurchlaufe von mindestens 51 km									
							vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901							
								Localgütertarif, Theil II, Heft 2, bezw. Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen							
								Verschieden						
								Die für die vorstehend angeführten Artikel am 1. Jänner 1901 tarifmässig geltenden Frachtsätze des Specialtarifes I abzüglich 15 Percent, und rücksichtlich der Kleinbahn Lupkow-Cisna: die Frachtsätze der ermässigten Wagenladungsclasse 4 abzüglich 15 Percent							
								Verschieden						
								Im Rückvergütungswege						
								Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen die auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Frachtbrief-Duplicate. Diese Documente sind längstens bis Ende Juni 1902 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen, in deren Bereich das betreffende Mühlen-Etablissement, bezw. die Empfangsstation gelegen ist							
								Die nebenstehende Frachtbegünstigung findet unter Einhaltung der auf Seite 84 dieses Verordnungs-Blattes angeführten „Allgemeinen Bestimmungen" Anwendung. Vorstehende Begünstigung gilt auch für Sendungen, welche aus Rumänien stammen und in Itzkany zur Umkartirung gelangen							

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
118	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Weizen, Buchweizen (Halde, Haidekorn), Roggen (Korn), robe Hirse und Halbfrucht	Podwołoczyska	Sokal	**II.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localgütertarif, Theil II, Heft 2	195	153	42	Im Kartirungswege			
				Borki wielkie					179	144	35			
				Tarnopol					175	137	38			
				Jezierna					160	130	30			
				Zborów					151	124	27			
				Złoczów					141	117	24			
				Krasne					131	107	24			
				Zadwórze					121	103	18			
				Barszczowice					115	100	15			
				Lemberg-Podzamcze					105	91	14			
				Nowosielitza					262	223	39			
				Staresioło					115	100	15			
				Lemberg-Podzamcze	Brody				53	45	8			
				Borynicze					82	67	15			
				Zadwórze					38	32	6			
				Krasne					33	27	6			
				Jezierna					62	53	9			
				Tarnopol					77	65	12			
				Borki wielkie					82	67	15			
				Maxymówka					90	74	16			
				Bogdanówka-Kamionka					94	77	17			
				Podwołoczyska					98	81	17			
				Husiatyn	Czernowitz				138	114	24			
				Staresioło					122	101	21			
				Granica pod Brodami	Sokal				151	120	31			
				Granica pod Podwołoczyskami					195	156	39			
				Itzkany					251	196	55			
				Landesgrenze bei Łupków					155	125	30			
				Landesgrenze bei Beskid					178	143	35			
				Landesgrenze bei Beskid	Brody				126	105	21	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe und hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen die auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens bis Ende Juni 1902 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereiche das betreffende Mühlenetablissement, bezw. die Empfangsstation gelegen ist	
				Landesgrenze bei Łupków					155	129	26			
				Itzkany					190	159	31			
				Nowosielitza					201	184	17			
119				Febring	Graz (St.B.)			Localgütertarif, Theil II, Heft 1	43	39	4		Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche bis längstens Ende Juni 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach vorzulegen sind		
				Febring-Landesgrenze					43	39	4			
				Febring	Graz (St.B.)				38	34	4			
				Febring-Landesgrenze					43	39	4			
				Febring und Febring-Landesgrenze	Weiz				44	42	2			

Bei Inanspruchnahme der vorbezifferte Frachtermässigung findet der gleichzeitig für den Localverkehr verlautbarte 15 percentige Frachtnachlass keine Anwendung.

Die nebenstehende Frachtbegünstigung findet unter Einhaltung der auf Seite 84 dieses Verordnungs-Blattes angeführten „Allgemeinen Bestimmungen" Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
120						**III.**			Heller	Heller	Heller			
		beteiligten Verwaltungen		Wien St.E.G. transit und Wien K.F.N.B. transit	Schönberg am Kamp				60	56	4			
					Rosenburg				70	66	4			
121														
	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht	Lodygowice	Baranów	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4	126	122	4	Im Kartirungswege		
					Barszczowice				204	178	26			
					Bełz				194	169	25			
					Boguchwała				*)	122	—			
					Borki wielkie				246	214	32			
					Brody				226	197	29			
					Buczacz				268	232	36			
					Bursztyn-Demianów				228	197	31			
					Chmielów				129	125	4			
					Choderów				216	189	27			
					Czernowitz				280	243	37			
					Czortków				280	243	37			
					Czudec				*)	125	—			
					Dąbie				110	108	2			
					Dembica				104	101	3			
					Dobrzechów				*)	132	—			
					Frysztak				*)	129	—			
					Gorlice				120	112	8			
					Halicz				232	203	29			
					Itzkany				312	269	43			
					Iwonicz				*)	129	—			
					Jaroslau				143	135	8			
					Jaślany				*)	118	—			
					Jasło				129	118	11			
					Jezierna				232	203	29			
					Kolomea				258	224	34			
					Kopyczyńce				288	249	39			
					Krosno				138	129	9			
					Krystynopol				198	173	25			
					Łańcut				129	125	4			
					Lemberg				194	169	25			
					Luźan				278	241	37			
					Marcinkowice				*)	84	—			
					Maxymówka				252	219	33			
					Moderówka				*)	122	—			
					Nepolokoutz				274	237	37			
					Podwołoczyska				258	224	34			
					Przeworsk				137	132	5			
					Posada-Chyrowska				171	153	18			
					Przemyśl				157	146	11			
					Pyszkowce				272	235	37			
					Radymno				148	140	8			
					Rawa ruska				178	159	19			
					Rozwadów				144	135	9			
					Rymanów				144	132	12			
					Rzeszów				122	118	4			
					Rzochów				113	112	1			
					Sambor				183	162	21			
					Sanok				*)	140	—			
					Sędziszów				112	108	4			
					Snyatin-Załucze				272	235	37			
					Sokal				200	175	25			
					Strzyżów am Wyslók				*)	129	—			
					Tarnobrzeg				132	125	7			
					Tarnopol				240	208	32			
					Tuchów				*)	98				
					Wiśniowa				*)	129				
					Zahłotów				264	230	34			
					Zborów				228	197	31			
					Złoczow				220	192	28			
					Zuczka				280	243	37			

Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Juni 1902 bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzulegen sind

Die nebenstehende Frachtbegünstigung findet unter Einhaltung der auf Seite 84 dieses Verordnungs-Blattes angeführten „Allgemeinen Bestimmungen Anwendung.

*) Bestehen keine directen Frachtsätze

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom best. Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Ausfolgung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
122														
					priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft										
					Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahn, Böhm. Nordbahn, Busohtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn									
			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen Korn), rohe Hirse und Halbfrucht											
					den Stationen der nebenangeführten Eisenbahnen (excl. der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, unter Abschnitt B und C enthaltenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der im Hefte 3 dieses Tarifes enthaltenen Localbahn Gleisdorf Weiz, der Mühlkreisbahn und der Strecke Linz—Urfahr und excl. der Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)									
					den Stationen in den übrigen Theilen von Böhmen und Oberösterreich, sowie den Stationen in Salzburg, Tirol (excl. der Südbahnstationen) und Voralberg, mit Einschluss der Stationen der in diesen Landestheilen, bezw. Ländern gelegenen, im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen	den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., k.k.St.B. und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, weiters den in Mähren gelegenen Stationen der St.E.G., sowie den Stationen der Strecken Znaim — Polna-Stecken, Wildenschwert — Mitteiwalde (excl.) und Geiersberg, Tinsicht (excl.) der Oe.N.W.B.; den Stationen der Strecken Sigmundsherberg Erdweis und St. Valentin, Sumerau der k.k.St.B.; den Strecken der Localbahnen Göpfritz—Gr.-Siegharts, Mauthausen—Grein, Schwarzenau Zwettl und Schwarzenau—Wadholen a. d. Thaya, dann den Stationen der Strecke B.-Trübau—Chotzen der St.E.G.							
						IV.								
					Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. rücksichtlich der Localbahn Bärn-Anderndorf—Hof und Römersdorf-Hotzenplotz, der Murthalbahn, der Pinzgauer Localbahn, der Ybbsthalbahn und der Localbahn Neuhaus-Neubistritz, sowie rücksichtlich der Kleinbahn Lupkow-Cisna bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen.							
					a) Bei einem Gesammtdurchlaufe von mindestens 51 150 km;	Bei einem Gesammtdurchlaufe von mindestens 51 km								
					b) bei einem Gesammtdurchlaufe von mehr als 150 km									
						vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901								
					Localtarife der nebenangeführten Eisenbahnen (k. k. österr. Staatsbahnen: Theil II, Heft 1, Abschnitte A und Theil II, Hett 3, excl. der Localbahn Gleisdorf-Weiz, der Mühlkreisbahn und der Strecke Linz—Urfahr, Tarif-Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Fracht gutern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen, Tarife des österr. Eisenbahnverbandes, Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, Mährisch-Schlesisch-Niederösterr. Eisenbahnverbandes und des directen Güterverkehres zwischen Stationen der Böhm. Nordbahn einerseits und der k. k. österr. Staatsbahnen anderenseits							
						Verschieden								
					Die am 1. Jänner 1901 für vorstehende Artikel giltigen normalen Frachtsätze abzüglich									
					ad a) zehn Percent	zehn Percent								
					ad b) fünfzehn Percent									
						Verschieden								
						Im Rückvergütungswege								
					Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Getreidesendungen jedoch Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Diese Documente sind bis spätestens Ende Juni 1902 bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen einzureichen									

Die angeführte Frachtbegünstigung findet unter Einhaltung der auf Seite 84 der Kundmachung dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen" Anwendung.

Eine Ausnahme besteht jedoch hinsichtlich des Punktes 3 dieser Bestimmungen, insoferne als für die obenangeführten Artikel von Nussdorf, Wien I (K.E.B.), Wien II (K.F.J.B.), Wien-Lagerhaus und Wien-Donauquaibahnhof nach Stationen der Strecken von Flirsch bis Bregenz, bezw. Buchs und St. Margrethen der 15percentige Nachlass von den auf Grund der Bestimmungen des „Ersten Aubanges zum Abschnitte A, Post Nr. 18", bezw. des „Anhanges zum Abschnitte C (Wechselverkehr) Post Nr. 1 des Localtarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1", sich ergebenden Frachtsätzen gewährt wird.

Für Sendungen russischer Provenienz, für welche sich die Transportgebühren für die österreichischen Strecken unter Berücksichtigung der inländischen Local-, bezw. Verbandstarife, sowie der von den Sätzen dieser Tarife zugestandenen, vorangeführten Nachlässe billiger stellen, als bei directer Abfertigung in den gleichen Relationen zu den directen Sätzen des Oesterreichisch-Russischen Grenztarifes, gelangt erstere Berechnungsweise zur Anwendung.

Für Sendungen, die auf Grund der directen Frachtsätze der Elbeumschlagstarife für Oesterreich und Westösterreich, sowie Westösterreich-Riesa-Elbkai abgefertigt werden, gelangen die Transportgebühren der Local- und inländischen Verbandstarife unter Berücksichtigung der von den Frachtsätzen dieser Tarife zugestandenen vorangeführten Nachlässe inzüglich der Schleppbahngebühr zur Anwendung, sofern diese Berechnungsart einen niedrigeren Frachtsatz ergeben sollte. Für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz kommen die gleichen, und zwar die jeweils niedrigsten Frachtgebühren zur Berechnung.

Die für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

123

priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

V.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Tarifermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht.

Vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901 werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht von ungarischen Stationen nach den angeführten österreichischen Stationen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen bei einem Durchlaufe von mindestens 51 Kilometern auf österreichischem Gebiete unter Einhaltung folgender Bedingungen nachstehende Nachlässe **im Rückvergütungswege** bewilligt, und zwar:

A. Tarif-Theil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. Juli 1900.

1. Im Verkehre nach den im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecken Znaim-Polna Stecken, Wildenschwert-Mittelwalde (excl.) Geiersberg-Tinischt (excl.) der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der Strecken Grussbach—Znaim. Grussbach—Chotzen, Strelitz—Okřischko, Brünn (einschliesslich Brünn K.F.N.B.)—Blažowitz und Böhm.-Trübau—Hohenstadt der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
2. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, in Böhmen gelegenen, im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
3. Im Verkehre nach den im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. österr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 52 bis 56 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
4. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, in Böhmen gelegenen, im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 52 bis 56 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
5. Im Verkehre nach den im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. österr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 60 bis 64 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
6. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, in Böhmen gelegenen, im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 60 bis 64 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
7. Im Verkehre von den im Stationstarife sub a) auf den Seiten 68 bis 87 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten österr. Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
8. Im Verkehre zwischen den im Stationstarife snb b) auf den Seiten 91 bis 102 enthaltenen Stationen der Strecken Branzaus—Pirnitz—Polna Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der Strecke Brünn—Okřischko, Brünn—Kanitz Eibenschitz und Brünn—Cuntzen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits, nnd den daselbst angeführten ungarischen Stationen andererseits ein Nachlass von **zehn Percent,** nnd im Verkehre mit sämmtlichen übrigen im Stationstarife sub b) auf den Seiten 91 bis 102 angeführten, in Böhmen gelegenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnittfrachtsätzen des I. Schnitt-Tarifes.
9. Im Verkehre von den im Stationstarife snb c) auf den Seiten 105 bis 152 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten, in Mähren gelegenen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen Adlerkosteletz, Böhm.-Trübau, Senftenberg, Gabel, Wichstadtl-Lichtenau, Wildenschwert, Wildenschwert trans., Brandeis a. d. Adler und Chotzen, ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnittfrachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
10. Im Verkehre von den im Stationstarife snb c) auf den Seiten 105 bis 151 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten übrigen, in Böhmen gelegenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnittfrachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
11. Im Verkehre von den im Stationstarife snb c) auf den Seiten 105 bis 152 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten enthaltenen Stationen der k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen, der k. k. österr. Staatsbahnen, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, sowie nach Eger Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf Seite 52 bis 56 enthaltenen Schnittfrachtsätzen des zweiten Schnitt-Tarifes, wobei für Eger (B.E.B.) der Schnittfrachtsatz für die Station Eger der k. k. österr. Staatsbahnen (Seite 52) der Berechnung zugrunde gelegt wird.

B. Tarif-Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. Jänner 1895.

1. Im Verkehre von den sub A, Seite 19—21, bezw. Seite 31—90, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Teschen (excl.)—Hullein—Kremsier—Wisclau (excl. Kojetein und Nezamislitz) ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1901 ab Teschen giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
2. Im Verkehre von den sub A, Seite 19—21, bezw. Seite 31—90, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Oderberg (excl.)—Prerau—Olmütz—Sternberg, Schönbrunn—Troppau und Prerau—Kojetein—Nezamislitz—Prossnitz ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1901 ab Oderberg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
3. Im Verkehre von den sub A, Seite 19—21, bezw. Seite 31—90, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Hullein (excl.)—Lundenburg—Oher-Gerspitz, sowie Nikolsburg ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1901 ab Marchegg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
4. Im Verkehre von den sub B, bezw. C, Seite 25—26, bezw. 107—142, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar:
   a) Im Verkehre mit den Stationen Littau, Müglitz und Schwarzbach ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 1. Jänner 1901 für Oderberg—Olmütz enthaltenen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1, sowie ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft am 1. Jänner 1901 ab Olmütz bis zu den in Frage kommenden drei Stationen enthaltenen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
   b) Im Verkehre mit den übrigen Stationen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1901 ab Vlarapass, bezw. Sudoměřitz-Landesgrenze transit giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
5. Im Verkehre von den im Nachtrage III, Seite 3—14, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten enthaltenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Tarife für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Juli 1899 ab Oderberg enthaltenen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

   Im Verkehre mit der Station Jägerndorf beträgt dieser Nachlass 4 Heller per 100 kg und im Verkehre mit der Station Ziegenhals 6 Heller per 100 kg.

   Im Verkehre mit Olmütz-Neugasse und Olmütz-Stadt werden die für den Verkehr mit Olmütz K.F.N.B. entfallenden Nachlässe, erhöht um 0·8 Heller per 100 kg, berechnet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
				von	nach									

priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

C. Tarif-Theil II, Heft 5, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. September 1900.

Im Verkehre nach den in diesem Tarife enthaltenen österreichischen Stationen, und zwar:

1. Nach sämmtlichen **in Mähren gelegenen** Stationen der k. k. österr Staatsbahnen und der priv. Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oesterr. Nordwestbahn, der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k Oesterr. Staatsbahnen und der Strecke Böhm.-Trübau Chotzen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den am 1. Jänner 1901 ab Wien (St.E.G.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf giltigen Frachtsätzen des nm 4 Heller per 100 kg gekürzten Special-Tarifes 1.
2. Nach sämmtlichen übrigen **in Böhmen gelegenen** Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den am 1. Jänner 1901 ab Wien (St.E.G.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf giltigen Frachtsätzen des nm 4 Heller per 100 kg gekürzten Special-Tarifes 1.

D. Tarif-Theil II, Heft 6, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. September 1900.

1. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar:
   a) Von Lundenburg bis Schönbrunn excl., sowie von Hullein bis Friedland excl. sammt Abzweigungen, ferner Nikolsburg ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1901 giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Marchegg;**
   b) von Schönbrunn incl. bis Chybi incl. sammt Abzweigung ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1901 giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Oderberg;**
   c) von Friedland incl. bis Bielitz excl. ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1901 giltigen, nm 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Teschen;**
2. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Tarife für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Juli 1899 ab Oderberg enthaltenen, nm 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
   Im Verkehre mit der Station Jägerndorf beträgt dieser Nachlass 4 Heller per 100 kg und im Verkehre mit der Station Ziegenhals 6 Heller per 100 kg.
3. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1901 ab Sudoměřitz—Landesgrenze transit giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente bis spätestens Ende Juni 1902 bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen einzureichen sind

Die angeführte Frachtbegünstigung findet unter Einhaltung der auf Seite 84 in diesem Verordnungs-Blatte angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen Anwendung. Es wird jedoch die Refactieermittlung stets nur auf Grundlage der für die directen Frachtsätze festgesetzten Nachlässe vorgenommen. Sofern von der ungarischen Versandstation bis zur österreichischen Bestimmungsstation directe Frachtsätze nicht bestehen, erfolgt die Refactieermittlung für derartige Sendungen auf Grund der für die Publication unter Post Nr. 122 dieses Verordnungs-Blattes giltigen Bestimmungen ab der betreffenden österreichischen Uebergangsstation, und zwar wenn directe Frachtsätze ab dieser Uebergangsstation nach der in Frage kommenden Empfangsstation bestehen, auf Grund dieser directen Frachtsätze; wenn solche nicht bestehen, auf Grund der Localtarife

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
124	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen												

VI.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

E. Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. September 1897.

Tarifermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht.

Vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901 wird für die zu den Frachtsätzen des Tarifes, Theil II, Heft 1, für den Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. September 1897, abgefertigten Sendungen von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen nach Stationen der Strecke St. Valentin—Summerau (incl.) und der Localbahn Mauthausen-Grein bei einem Durchlaufe von mindestens 51 km auf österreichischem Gebiete ein 10percentiger Nachlass, nach den übrigen in Oberösterreich, sowie nach den in Salzburg, Tirol (excl. Südbahnstationen) und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, der Localbahn Wels-Haiding-Aschach und Wels-Unterrohr und den in Salzburg gelegenen Stationen der Murthalbahn und der Pinzgauer Localbahn bei einem Durchlaufe von mindestens 51 km auf österreichischem Gebiete für Entfernungen von 51 bis 150 km ein 10percentiger, über 150 km ein 15perceutiger Nachlass und nach allen sonstigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen mit Anschluss der Localbahn Gleisdorf-Weiz der Mühlkreisbahn und der Strecke Linz—Urfahr, insoweit diese Bahnen im Bereiche des obigen Verbandes liegen, bei einem Durchlaufe von mindestens 51 km auf österr. Gebiete ein 10percentiger Nachlass hinsichtlich des Durchlaufes auf den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Theil II, Heft 3, enthaltenen Linien, exclus. der Localbahn Gleisdorf-Weiz der Mühlkreisbahn und der Strecke Linz—Urfahr, sowie auf den in den Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen, fallenden Linien, exclus. der Kleinbahn Lupków-Cisna, von den daselbst am 1. Jänner 1901 in Geltung tretenden Frachtsätzen, und zwar von der Uebergangsstation (Wien I K.E.B. Westbahnhof transit [Penzing-Hütteldorf-Hacking], Leobersdorf, Sollenau, Ebenfurth-Landesgrenze, Leoben, Fehring-Landesgrenze, Innsbruck), über welche die betreffenden Sendungen auf die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen einbrechen, im Rückvergütungswege bewilligt.

Für die Frachtberechnung auf den in Betracht kommenden, im Staatsbetriebe befindlichen schmalspurigen Privatbahnen bleiben die Bestimmungen jener Wagenladungsclasse massgebend, in welche die obgenannten Artikel bei Aufgabe von 5000 kg eingereiht sind.

Die sonach für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung, jedoch nur für Sendungen, die nach den zwischen den Bahnverwaltungen getroffenen Vereinbarungen ausschliesslich via Wörgl zu leiten sind.

Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente spätestens bis Ende Juni 1902 bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen einzureichen sind

Die angeführte Frachtbegünstigung findet unter Einhaltung der auf Seite 84 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen“ Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
125	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen											Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente spätestens bis Ende Juni 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien einzureichen sind	Die angeführte Frachtbegünstigung findet unter Einhaltung der auf dieser Seite unten angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen" Anwendung

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

F. Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. August 1899.

Tarifermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht.

Vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901 werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht von den im Tarife, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. August 1899, enthaltenen directen Frachtsätzen im Verkehre von ungarischen Stationen nach den unten angeführten Stationen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen nachstehende Nachlässe im Rückvergütungswege bewilligt, und zwar:

nach Hainfeld	4 Heller	per 100 kg
„ Hohenberg	5 „	
„ Kernhof	6 „	
„ Piesting	2 „	
„ Schramhach	5 „	
„ St. Egydi am Neuwalde	5 „	
„ Freiland-Türnitz	5 „	
„ Weissenbach-Neuhaus	2 „	
„ Wilhelmsburg	5 „	
„ Waldegg	2 „	

Allgemeine Bestimmungen.

Die sub **I—VI** im Rückvergütungswege verlautbarten Frachtbegünstigungen finden unter Einhaltung der nachstehenden Bestimmungen Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an im Bestellungsbezirke der vorstehend näher gekennzeichneten Bestimmungsstationen gelegene Mühlen adressirt sind und von denselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden.

   Die diese Sendungen beziehende Mühle hat vor Ablauf des für die Abgabe an eine Mühle mit sechs Monaten fixirten Zeitraumes auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass der Bezug zum Zwecke der Vermahlung in derselben erfolgt ist. Der Bahn steht das Recht einer Controle darüber zu, dass die Sendung in der betreffenden Mühle wirklich zur Vermahlung gelangt ist.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben längstens innerhalb sechs Monaten nachweislich an eine Mühle abgegeben werden.

   Dieser Nachweis ist, wie folgt, zu liefern:

   a) Wenn die diese Sendungen übernehmende Mühle im Bestellungsbezirke jener Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat die Mühle vor Ablauf des sechsmonatlichen Abgabetermines unter Beisetzung des Datums auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass die Uebernahme zum Zwecke der Vermahlung in dieser Mühle erfolgt ist. Der Bahn steht das Recht der Controle darüber zu, dass die Sendung in der betreffenden Mühle wirklich zur Vermahlung gelangt ist.

   b) Wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse einer Mühle per Eisenbahn weiter gesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an eine Mühle bestätigen zu lassen. Rücksichtlich einer und derselben Sendung ist nur eine einmalige Weitersendung gestattet.

   c) Wenn die Sendungen in einer, in den Rahmen dieses Zugeständnisses fallenden Station von einem Zwischenhändler bezogen, in anderen als den Baulichkeiten eingelagert und später in der ursprünglichen Adressstation an eine Mühle neu aufgegeben werden, so hat der als Adressat der ursprünglichen Sendung erscheinende Zwischenhändler bei der Neuaufgabe den Frachtbrief der ursprünglichen Sendung der Station vorzuweisen. Die Station hat auf diesem Frachtbriefe unter Bezeichnung der neuen Bestimmungsstation und des Absendetages zu bestätigen, dass annähernd das gleiche Gewicht von derselben Fruchtgattung an eine Mühle weiter gesendet wurde. Rücksichtlich einer und derselben Sendung ist nur eine einmalige Weitersendung gestattet.

   Die unter 2. b) und 2. c) genannten Sendungen werden hinsichtlich der Strecken von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt. Eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandt- nach der definitiven Bestimmungsstation erfolgt in diesen Fällen nur dann, wenn die Einlagerung in einer Reexpeditionsstation, beziehungsweise in einem öffentlichen Lagerhause, welchen die Reexpeditionsbegünstigungen zugestanden sind, stattfindet.

   Durch den im Punkte 2 bestimmten sechsmonatlichen Lagertermin wird das den Reexpeditionsstationen, beziehungsweise den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist nicht tangirt.
3. Insofern rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen gewährt werden, findet eine Rückvergütung der Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenzen der publicirten Frachtbegünstigungen liegen, werden die Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässigungen gelten auch die in den etwa bestehenden Anhängen zu den vorstehend bezeichneten Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen.

   Ebenso wird im Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütigung bereits geleistet wurde, nur der eventuelle Mehrbetrag liquidirt.

   Auf die im Reexpeditionsverkehre abgefertigten Sendungen findet nur diejenige Frachtermässigung Anwendung, welche sich auf die bei der Reexpedition oder im Rückvergütungswege von der ursprünglichen Versandtstation bis zur endgiltigen Bestimmungsstation angewendeten Tarife bezieht, und zwar nach Massgabe der für jene Frachtermässigung speciell publicirten Bestimmungen.

k. k. österr. Staatsbahnen

betheiligten Verwaltungen

Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2, 3
für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Im Localverkehre der Localbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf-Hotzenplotz, der Gurkthalbahn, der Kleinbahn Lupków-Cisna, der Localbahn Neuhaus-Neubistritz, der Murthalbahn, der Pinzgauer Localbahn und der Ybbsthalbahn	Von Mösel nach Hüttenberg oder umgekehrt	von den Stationen: Czernowitz, Hadikfalva, Lužan, Sereth, Volksgarten und Żuczka nach Stationen der Bukowinaer Localbahnen und nach Stationen der Linien Hadikfalva—Brodina und Itzkány Suczawa der Neuen Bukowinaer Localbahnen mit Ausnahme der Anschlussstationen	Im Localverkehre der Bukowinaer Localbahnen und der Linien Hadikfalva—Brodina und Itzkány—Suczawa der Neuen Bukowinaer Localbahnen	Im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privathahnen mit Ausnahme der in den Abschnitten B und C des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, enthaltenen Linien, sowie mit Ausnahme der Localbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf-Hotzenplotz, der Gurktbalbahn, der Murthalbahn, der Ybbsthalbahn, der Localbahn Neuhaus-Neubistritz, der Localbahn Mösel-Hüttenberg, der Pinzgauer Localbahn, der Mühlkreisbahn, der Strecke Linz—Urfahr, der Localbahn Lupków-Cisna, der Bukowinaer Localbahnen und der Linien Hadikfalva—Brodina und Itzkány—Suczawa der Neuen Bukowinaer Localbahnen ohne Fixirung einer Minimal-Verfrachtungsdistanz	
Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von a) unter 3000 kg b) mindestens 3000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht	In jedem Gewichte	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von a) unter 5000 kg b) mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 10.000 kg	**A.**
Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen					
vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901					
Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen	Localgütertarif, Theil II, Heft 3	Localgütertarif, Theil II, Heft 2	Localgütertarif, Theil II, Heft 2	Localgütertarif, Theil II, Heft 1, 2 und 3	
Verschieden	20 Heller		Verschieden		
Die normalen Frachtsätze, und zwar ad a) der Stückgutclasse ad b) der gewöhnlichen Wagenladungsclasse je abzüglich 10 Percent	18 Heller	Die im Sinne der Bestimmungen des Localgütertarifes für die Frachtberechnung im Wechselverkehre ermittelten Gesammt-Frachtsätze, abzüglich 10 Percent	Die normalen Frachtsätze, u. zw. ad a) der Classe A ab b) des Sp.-T. 1 je abzüglich 10 Percent	Die normalen Frachtsätze der Classe A abzüglich 10 Percent	
Verschieden	2 Heller		Verschieden		
Im Rückvergütungswege					
Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Aufnahmescheine, welche bis längstens Ende März 1902 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereich das betreffende Mühlen-Etablissement, bezw. die Versandtstation gelegen ist. Die danach für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung. Sollte etwa auf Grund der vorgelegten Documente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung. Siehe auch Anmerkung auf Seite 93 dieses Verordnungs-Blattes					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg					
127	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Ebenfurth Mühle, Klein-Schwechat, Wien Donauquaibahnhof und der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der K.F.N.B. (Donauuferbahnhof nächst der K.F.N.B.)	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	**B.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localgütertarif, bezw. Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband	Vide nachstehende Tabelle, sowie Anmerkung auf Seite 93 dieses Verordnungs-Blattes			Im Kartirungswege		

Von

Nach	Ebenfurth Mühle*)			Klein-Schwechat			Wien Donauquaibahnhof			der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der K.F.N.B. (Donauuferbahnhof nächst der K.F.N.B.)		
	tarifmässiger	zugestandener	Nachlass	tarifmässiger	zugestandener	Nachlass	tarifmässiger	zugestandener	Nachlass	tarifmässiger	zugestandener	Nachlass
	Frachtsatz			Frachtsatz			Frachtsatz			Frachtsatz		
	Heller per 100 Kilogramm											
Amstetten	89	81	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Battelau	—	—	—	150	145	5	146	141	5	145	140	5
Beneschau	171	158	16	154	149	5	150	145	5	149	144	5
Bilin (k.k.St.B.)	232	218	14	212	207	5	208	203	5	207	202	5
Braunau a. Inn	155	147	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Breitenschützing	133	125	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Březnitz	—	—	—	158	153	5	154	149	5	153	148	5
Brüx (k.k.St.B.) loco und transit	232	218	14	212	207	5	208	203	5	207	202	5
Bndweis	115	133	12	118	113	5	114	109	5	113	108	5
Dux-Liptitz	—	—	—	215	210	5	211	206	5	210	205	5
Eger (k.k.St.B.)	222	210	12	206	201	5	202	197	5	201	196	5
Eggenburg	101	93	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisenstein	209	199	10	190	185	5	186	181	5	185	180	5
Frankenmarkt	145	137	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gmunden und Gmunden Seebhf.	141	133	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Görkau	—	—	—	222	217	5	218	213	5	217	212	5
Horaždiovitz-Stadt	—	—	—	150	145	5	146	141	5	145	140	5
Ischl	152	144	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Klattau	—	—	—	170	165	5	166	161	5	165	160	5
Klostergrab	—	—	—	218	213	5	214	209	5	213	208	5
Kosten	—	—	—	218	213	5	214	209	5	213	208	5
Lambach	129	121	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Linz	113	105	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Littitz	—	—	—	174	169	5	170	165	5	169	164	5
Marienbad	213	201	12	196	191	5	192	187	5	191	186	5
Mies-Kladrau	—	—	—	180	175	5	176	171	5	175	170	5
Nepomuk	—	—	—	158	153	5	154	149	5	153	148	5
Neuern	—	—	—	177	172	5	173	168	5	172	167	5
Neugedein	—	—	—	180	175	5	176	171	5	175	170	5
Neuhaus	—	—	—	134	129	5	130	125	5	129	124	5
Ober-Cerekwe	—	—	—	146	141	5	142	137	5	141	136	5
Obergeorgenthal	—	—	—	216	211	5	—	—	—	—	—	—
Oberleutensdorf	—	—	—	215	210	5	211	206	5	210	205	5
Patzau	—	—	—	146	141	5	142	137	5	141	136	5
Petersburg i. B.	—	—	—	193	188	5	189	184	5	188	183	5
Pilgram	—	—	—	154	149	5	150	145	5	149	144	5
Pilsen K.F.J.B.	190	174	16	170	165	5	166	161	5	165	160	5
Pisek	—	—	—	138	133	5	134	129	5	133	128	5
Plan	209	199	10	190	185	5	186	181	5	185	180	5
Podersam	—	—	—	196	191	5	192	187	5	191	186	5
Postelberg	—	—	—	209	204	5	205	200	5	204	199	5
Přibram	—	—	—	164	159	5	160	155	5	159	154	5
Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.)	—	—	—	190	185	5	186	181	5	185	180	5
Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)	222	210	12	206	201	5	202	197	5	201	196	5
Salzburg	161	153	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schärding	149	141	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schlan	—	—	—	190	185	5	186	181	5	185	180	5
Schüttenhofen	177	163	14	158	153	5	154	149	5	153	148	5
Schwarzenau	117	109	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Peter-Seitenstetten	97	89	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steeg	155	147	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steyr	113	105	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Strakonitz	—	—	—	142	137	5	138	133	5	137	132	5
Tabor	—	—	—	134	129	5	130	125	5	129	124	5
Taus	203	189	14	183	178	5	179	174	5	178	173	5
Teplitz-Waldthor	—	—	—	218	213	5	214	209	5	213	208	5
Wels	125	117	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weseli-Mezimosti	—	—	—	122	117	5	118	113	5	117	112	5
Wilten**)	235	227	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wittingau	—	—	—	114	109	5	110	105	5	109	104	5

*) In den obenstehenden Frachtsätzen ist die Ueberfuhrsgebühr in Ebenfurth bereits inbegriffen.

**) Die für Wilten zugestandenen Frachtsätze finden unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
128		**k. k. österr. Staatsbahnen**	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe befindlichen Privatbahnen in Galizien und der Bukowina rücksichtlich der umstehenden Relationen		**C.**	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Verschieden		Verschieden		Im Rückvergütungswege		
		im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen in Galizien und der Bukowina				Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. rücksichtlich der schmalspurigen Kleinbahn Lupków-Cisna: Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. — Bei einem Gesammtdurchlaufe von mindestens 51 km		Localgütertarif, Theil II, Heft 2, bezw. Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen		Die für die vorstehend angeführten Artikel geltenden Frachtsätze des Specialtarifes I abzüglich 15 Percent und rücksichtlich der Kleinbahn Lupków-Cisna die für diese Artikel geltenden Frachtsätze der ermässigten Wagenladungsclasse a) abzüglich 15 Percent			Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1902 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereiche das betreffende Mühlen-Etablissement, bezw. die Versandstation gelegen ist. Sollte etwa auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur mehr der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung. (Siehe auch Anmerkung auf Seite 93 dieses Verordnungs-Blattes.)	

Von	Nach den Stationen der Strecken
Bogumiłowice Czarna Gorlice Nen-Sandec Rozwadów Tarnów	bis Krakau einerseits und bis Landesgrenze bei Leluchów andererseits
Boguchwała Rzeszów	bis Nadbrzezie einerseits und bis Landesgrenze bei Leluchów andererseits, ferner Sobów—Rozwadów und Zagórzany—Gorlice
Basznia Jarosław Łubaczów Niżankowice Nowa grobla Przemyśl Radymno Rawa ruska Sądowa-Wisznia Sambor Sokal Surochów Ustrzyki	bis Nadbrzezie einerseits und bis Landesgrenze bei Łupków andererseits, ferner Sobów—Rozwadów und Łupków—Cisna
Bolechów Kałusz Lemberg Lubieńce Stryj	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Beskid andererseits, ferner Rawa ruska—Sokal
Kolomea Nadwórna Stanislau Zabłotów	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Beskid andererseits, ferner Lemberg—Stryj und Rawa ruska—Sokal
Czernowitz Hliboka Volksgarten	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Beskid andererseits, ferner Kolomea—Słoboda rungurska-Grube (Kopalina), Lemberg—Stryj, Rawa ruska—Sokal und Nepolokoutz—Wiznitz
Hadikfalva	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Beskid andererseits, ferner Kolomea—Słoboda rungurska-Grube (Kopalina), Lemberg—Stryj, Rawa ruska—Sokal, Nepolokoutz—Wiznitz und Hliboka—Berhometh a. S., dann nach der Station Brodina

sowie nach allen westlich der Linie Bełzec—Lemberg—Stryj—Landesgrenze bei Beskid gelegenen Stationen des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, bezw. der Kleinbahn Łupków-Cisna der so gekennzeichneten Linie.

Insoweit in die nebenstehend aufgeführten Bahnstrecken die Station Lemberg, nicht aber auch die Station Lemberg-Podzamcze fällt, gelangt für die einschlägigen Sendungen nach letzterer Bestimmungsstation die Tarifermässigung ebenso zur Anwendung wie für Sendungen nach Lemberg

Von	Nach den Stationen der Strecken
Derenlówka Kopyczyńce	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Beskid andererseits. ferner Rawa ruska—Sokal, Ostrów-Berezowica—Halicz, Podwysoke—Chodorów, Stanislau-Lemberg und Lemberg—Stryj
Borki wielkie Buczniów Grzymałów Mikulince-Strusów Ostrów-Berezowica Podwołoczyska Tarnopol Trembowla	bis Bełzec einerseits und bis Halicz andererseits, ferner Rawa ruska—Sokal, Podwysokie—Chodorów, Lemberg-Stanislau, Stanislau—Landesgrenze bei Beskid und Lemberg—Stryj
Bortoiki Bukaczowce Bursztyn-Demianów Chodorów	bis Bełzec einerseits und bis Stanislau andererseits, ferner Rawa ruska—Sokal, Stanislau-Landesgrenze bei Beskid und Lemberg—Stryj
Kozowa Podwysokie Potutory	bis Halicz einerseits und bis Chodorów andererseits, ferner Stanislau—Bełzec, Stanislau—Landesgrenze bei Beskid, Rawa ruska—Sokal und Lemberg—Stryj
Brody Jezierna Zborów Złoczów	bis Bełzec, ferner Lemberg—Landesgrenze bei Beskid, Lemberg—Stanislau, Stanislau—Stryj und Rawa ruska-Sokal
Buczacz Czortków Jagielnica Monasterzyska Szmańkowczyki Zaleszczyki	bis Landesgrenze bei Beskid, ferner Stanislau—Bełzec, Rawa ruska—Sokal und Lemberg—Stryj

sowie nach allen westlich von der Linie Bełzec—Lemberg—Stryj—Landesgrenze bei Beskid gelegenen Stationen des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, bezw. der Kleinbahn Łupków-Cisna

Insoweit in die nebenstehend aufgeführten Bahnstrecken die Station Lemberg, nicht aber auch die Station Lemberg-Podzamcze fällt, gelangt für die einschlägigen Sendungen nach letzterer Bestimmungsstation die Tarifermässigung ebenso zur Anwendung wie für Sendungen nach Lemberg

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
129	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Sokal	Lemberg-Podzamcze	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	104·4 Heller	80 Heller	24·4 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
130	k. k. österr. Staatsbahnen		Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Oświęcim transit		Aufgabe als Frachtgut, und zwar: entweder nach Cosel (Oderhafen), Breslau (Oderhafen) und Popelwitz (Umschlag) zum Weiterversandt per Oder nach Hamburg (loco und transit) oder mit directen nach Hamburg B (loco und transit) lautenden Frachtbriefen. Einhaltung der im Tarife, Theil II, Heft 3, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen Bestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	**D.**	Heller	Heller	Heller			
								Localtarif						
					Gorlice				114	58	56			
					Neu-Sandec				118	60	58			
					Podwysokie				213	126	87			
					Ustrzyki				162	88	71			
									Pfge.	Pfge.	Pfge.			
					Basznia			Tarif-Theil II, Heft 3, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	117	69	48			
					Biała czortkowska				218	137	81			
					Boguchwała				84	50	34			
					Bogumiłowice				51	30	21			
					Borki wielkie				189	115	74			
					Bortniki				167	99	68			
					Brody				172	103	69			
					Bucniów				189	115	74			
					Buczacz				207	130	77			
					Bukaczowce				172	102	70			
					Bursztyo-Demianów			Jeweilige Frachtantheile ans dem vorbezeichneten Tarife, dieselben betragen derzeit	175	105	70			
					Chodorów				164	97	67			
					Czarna				61	36	25			
					Czernowitz				218	138	80			
					Czortków				218	138	80			
					Grzymałów				209	123	86			
					Hadikfalva				235	150	85			
					Hliboka				230	145	85			
					Jaroslan				99	58	41			
					Jezierna				178	108	70			
					Kałusz				178	107	71			
					Kolomea				199	124	75			
					Kopyczyńce				226	142	84			
					Lemberg				144	85	59			
					Lubaczów				114	67	47			
					Lubieńce				162	96	66			
					Monasterzyska				202	125	77			
					Niżankowice				115	68	47			
					Nowa grobla				109	64	45			
					Przemyśl				111	65	46			
					Podwołoczyska				199	123	76			
					Radymno				103	61	42			
					Rawa ruska				129	76	53			
					Rozwadów				99	58	41			
					Rzeszów				81	48	33			
					Sądowa-Wiszola			Jeweilige Differenz, dieselbe beträgt derzeit	126	74	52			
					Sambor				133	78	55			
					Sokal				150	88	62			
					Stanislau				185	113	72			
					Stryj				157	92	65			
					Surochów				102	60	42			
					Szczerzec				153	90	63			
					Tarnopol				185	113	72			
					Tarnów				54	32	22			
					Volksgarten				221	139	82			
					Wygnanka				221	140	81			
					Zabłotów				205	128	77			
					Zborów				175	104	71			
					Złoczów				167	100	67			
												Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1902 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereiche das betreffende Mühlenetablissement, bezw. die Versandstation gelegen ist. Hinsichtlich der auf der Oder umgeschlagenen Sendungen sind nebst den Frachtbrief-Duplicaten bis zu den Oder-Umschlagplätzen auch die Connossements über den Weitertransport per Oder nach Stettin oder Hamburg beizubringen. Sollte etwa auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung. Siehe auch Anmerkung auf Seite 93 dieses Verordnungs-Blattes	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
					Gorlice				114	97	17			
					Neu-Sandec				118	100	18			
					Podwysokie				213	181	32			
					Ustrzyki				162	138	24			
					Volksgarten				264	224	40			
									Pfge.	Pfge.	Pfge.			
					Basznia				117	112	5			
					Biała czortkowska				218	189	29			
					Boguchwała				84	82	2			
					Borki wielkie				189	163	26			
					Bortniki				167	145	22			
					Brody				172	149	23			
					Buczniów				189	163	26			
					Buczacz				207	179	28			
					Bukaczowce				172	149	23			
					Bursztyn-Demianów				175	151	24			
					Chodorów				164	142	22			
					Czernowitz				218	189	29			
					Czortków				218	189	29			
					Grzymalów				209	189	20			
					Hadikfalva				235	202	33			
					Hlboka				230	198	32			
					Jaroslau				99	97	2			
					Jezierna				178	154	24			
					Kałusz				178	154	24			
					Kolomea				199	172	27			
					Kopyczyńce				226	195	31			
					Lemberg				144	128	16			
					Lubaczów				114	108	6			
					Lubieńce				162	140	22			
					Monasterzyska				202	175	27			
					Niżankowice				115	108	7			
					Nowa grobla				109	103	6			
					Przemyśl				111	105	6			
					Podwołoczyska				199	172	27			
					Radymno				103	99	4			
					Rawa ruska				129	117	12			
					Rozwadów				99	97	2			
					Rzeszów				81	79	2			
					Sądowa-Wisznia				126	117	9			
					Sambor				133	122	11			
					Sokal				150	133	17			
					Stanislau				185	161	24			
					Stryj				157	137	20			
					Surochów				102	99	3			
					Szczerzec				153	133	20			
					Tarnopol				185	161	24			
					Volksgarten				221	190	31			
					Wygnanka				221	190	31			
					Zabłotów				205	177	28			
					Zborów				175	151	24			
					Złoczów				167	145	22			

k. k. österr. Staatsbahnen

Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M–4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I

Oświęcim transit

Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen nach einer deutschen Station der im Tarife. Theil II, Heft 3, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina genannten kgl. preussischen Directionsbezirke, sowie der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und unter Einhaltung der Bestimmungen dieses Tarifes. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen

vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901

Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. August 1899 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina

Localtarif

Jewellige Frachtantheile aus dem vorbezeichneten Tarife, dieselben betragen derzeit

Jewellige Differenz, dieselbe beträgt derzeit

Im Rückvergütungswege

Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1902 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereiche das betreffende Mühlenetablissement, bezw. die Versandstation gelegen ist.

Sollte auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung.

Siehe auch Anmerkung auf Seite 93 dieses Verordnungs-Blattes

priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Commercialbahnen. Böhm. Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn

Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse

den im Theil II, Heft 4, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1897 und im Tarife für den Galizisch-Wiener Verbandsverkehr vom 1. August 1900 enthaltenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina, sowie der Station Krakau (K.F.N.B.), dann den im Theil II, Heft 2, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1901 enthaltenen weiteren Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn

IV.	III.	II.	I.
den übrigen in Oberösterreich, Salzburg, Tirol (excl. Südbahnstationen) und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen*), der Localbahn Wels-Haiding-Aschach und Wels-Unterrohr, sowie der Pinzgauer Localbahn und den in Salzburg gelegenen Stationen der Murthalbahn	den Stationen der Strecke v. St. Valentin bis Summeran der k. k. österr. Staatsbahnen und den Stationen der Localbahn Manthausen-Grein	den übrigen in Böhmen gelegenen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.N.B., B.E.B., k.k.St.B. und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, sowie den übrigen in Böhmen gelegenen Stationen der Oe.N.W.B., S.N.D.V.B. und St.E.G.	den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., k.k.St.B. und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, weiters den in Mähren gelegenen Stationen der St.E.G., sowie den Stationen der Strecken von Znaim bis Polna-Stecken, von Wildenschwert bis Mittelwalde (excl.) und von Geiersberg bis Tinischt (excl.) der Oe.N.W.B., dann der Strecke von Sigmundsherberg bis Erdweis der k.k.St.B., der Strecken der Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts, Schwarzenau-Zwettl und Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th., sowie der Strecke Böhmisch-Trübau—Chotzen der St.E.G.

Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, rücksichtlich der Localbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf-Hotzenplotz, der Murthal- und der Pinzgauer Localbahn und der Localbahn Neuhaus-Neuhaistritz: bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen

E.

vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen (k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, Theil II, Heft 3)

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen (k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, Theil II, Heft 3)

und Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen

Verschieden

Die am 1. Jänner 1901 für vorstehende Artikel giltigen Frachtsätze im Tarife des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, mehr den Localfrachtsätzen der k.k. St.B. ab Nussdorf u. den normalen Frachtsätzen der nebenstehend bezeichneten, im Staatsbetriebe befindl. Privatbahnen, abzüglich fünfzehn Percent / zehn Percent plus den Gebühren für die k. k. Donauuferbahn

Die am 1. Jänner 1901 für vorstehende Artikel giltigen normalen Frachtsätze abzüglich

fünfzehn Percent | zehn Percent

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1902. Sollte etwa auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung. Die Vorlage der Frachtdocumente rücksichtlich der Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen hat an diejenige k. k. Staatsbahn-Direction, welcher die bezügliche Aufgabsstation unterstellt ist, und rücksichtlich der Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an die Direction dieser Eisenbahn zu erfolgen

*) Insofern rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Tarifermässigungen für die angeführten Artikel gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorbezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Tarifermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigungen liegen, so werden die vorbezifferten Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Tarifermässigungen gelten auch die in den etwa bestehenden Anhängen zu den vorbezeichneten Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen. Siehe auch Anmerkung auf Seite 93 dieses Verordnungs-Blattes.
Die für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung.

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transport-strecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transport-strecke (beziehungsweise Route): nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gegeben muss	Besondere Bemerkungen
132	bethelligten Verwaltungen	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	den in nachstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	**F** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen, sowie jener der bezüglichen Verbandstarife Die Sendungen müssen mit directen auf eine bayerische, süddeutsche, schweizerische oder französische Station lautenden Frachtbriefen zum Transporte gelangen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, O.-t.-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, vom 1. November 1897, Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 5, vom 1. September 1899, Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 4, vom 1. Februar 1898, Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 4, vom 1. Februar 1898	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1902 vorzulegen sind. Die Vorlage der Frachtdocumente rücksichtlich der Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen hat an diejenige k. k. Staatsbahn-Direction, welche die bezügliche Aufgabsstation unterstellt ist, und rücksichtlich der Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an die Direction dieser Eisenbahn zu erfolgen. Sollte auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung. Siehe auch Anmerkung auf Seite 93 dieses Verordnungs-Blattes	

Von	Nach: Bregenz transit	Eger (B.E.B. / k.k.St.B.) trs.	Eisenstein transit	Furth i. W. transit	Lindau (k.k.St.B. / Bayer. St.B.) transit	Passau transit	Salzburg transit	Simbach transit	Bregenz transit	Buchs transit	Lindau (k.k.St.B. / Bayer.St.B.) transit	St. Margrethen trs.
	Markpfennig per 100 kg								Centimes per 100 kg			
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:												
Bogumiłowice	274	164	174	168	274	179	183	181		338		343
Borki wielkie	359	249	259	253	359	264	268	266		443		448
Bortniki	343	233	243	237	343	248	252	250		423		428
Brody	347	237	247	241	347	252	256	254		428		433
Bursztyn-Demianów	348	238	248	242	348	253	257	255		430		435
Chodorów	341	231	241	235	341	246	250	248		421		426
Czernowitz	382	272	282	276	382	287	291	289		472		477
Gorlice	293	183	193	187	293	198	202	200		362		367
Hadikfalva	394	284	294	288	394	299	303	301		486		491
Jaroslau	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Kałusz	350	240	250	244	350	255	259	257		432		437
Kolomea	368	258	268	262	368	273	277	275		454		459
Lemberg	328	218	228	222	328	233	237	235		405		410
Neu-Sandec	295	185	195	189	295	200	204	202		364		369
Nižankowice	312	202	212	206	312	217	221	219		385		390
Nowa grobla	308	198	208	202	308	213	217	215		380		385
Przemyśl	309	199	209	203	309	214	218	216		381		386
Rawa ruska	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Rozwadów	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Rzeszów	292	182	192	186	292	197	201	199		360		365
Saybusch-Żywiec	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310
Sokal	332	222	232	226	332	237	241	239		410		415
Stanislau	356	246	256	250	356	261	265	263		439		444
Stryj	336	226	236	230	336	241	245	243		415		420
Szczerzec	334	224	234	228	334	239	243	241		412		417
Tarnopol	356	246	256	250	356	261	265	265		439		444
Tarnów	276	166	176	170	276	181	185	183		341		346
Ustrzyki	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Zabłotow	371	261	271	265	371	276	280	278		458		463
Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:												
Krakau	260	150	160	154	260	165	169	167		321		326
Saybusch-Żywiec	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310

Diese Tarifbegünstigung findet auch Anwendung auf Transporte, welche von den nebengenannten galizischen, bezw. bukowinaer Stationen auf Grund der im Tarife, Theil III, Heft 4, des Oesterr.-Ungar. Schweizerischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Bestimmungen unter VIII in den bezüglichen Lagerhäusern eingelagert und innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses nach schweizerischen Stationen (einschliesslich Bregenz trans., Buchs trans., Lindau trans. und St. Margrethen trans., dann Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz) reexpedirt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
133	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse			**G.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen, sowie jener der bezüglichen Verbandstarife. Die Sendungen müssen mit directen, auf eine ausländische Station lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Theil III, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898 Theil III, Heft 4,	Centimes				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende März 1902 an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Sollte etwa auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	Diese Frachtbegünstigung findet auch Anwendung auf Transporte, welche auf Grund der in den Tarifen, Theil III, Heft 3, bezw. Theil III, Heft 4, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Bestimmungen in den bezüglichen Lagerhäusern eingelagert und innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses nach schweizerischen Stationen (einschliesslich Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit, dann Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz) reexpedirt werden. Siehe auch die unten angeführte Anmerkung
				Oderberg	Bregenz trs. Buchs trs. Lindau trs.				378	359	19			
					St. Margrethen trs.				383	364	19			
				Oswięcim	Bregenz trs. Buchs trs. Lindau trs.				385	345	40			
					St. Margrethen trs.				390	350	40			
				Dziedzitz	Bregenz trs. Buchs trs. Lindau trs.				385	332	53			
					St. Margrethen trs.				390	337	53			

Anmerkung ad A—G.

Auf die im Reexpeditionsverkehre abgefertigten Sendungen findet nur diejenige Frachtermässigung Anwendung, welche sich auf die bei der Reexpedition oder im Rückvergütungswege von der ursprünglichen Versandtstation bis zur endgiltigen Bestimmungsstation angewendeten Tarife bezieht, und zwar nach Massgabe der für jene Frachtermässigung speciell publicirten Bestimmungen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

134

k. k. österr. Staatsbahnen — betheiligten Verwaltungen

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Oesterreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Die auf Grund der in diesem Blatte unter fortlaufender Nr. 122, 126 und 132 für Getreide und Mahlproducte, unter Anderen von Böhmen, Mähren etc. mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901 verlautbarten **Zugeständnisse für Sendungen nach Tirol und Vorarlberg über die österr. Linien erreichbaren Frachtsätze werden auch bei Abfertigung über die bayerischen Verkehrswege — insoweit diese transportberechtigt sind — gewährleistet.**

Insofern sich für Sendungen, welche zu den directen Frachtsätzen des Böhmisch-Tiroler, bezw. Oesterreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Verbandsgütertarifes abgefertigt wurden, bei nachträglicher Ermittlung der Gebühren für dieselben, **auf Grund der in den bezüglichen Publicationen namentlich angeführten Tarife** und unter Berücksichtigung der von den **dort angeführten Tarifen** zugestandenen Frachtnachlässe, **billigere** Frachtsätze, bezw. Gesammtfrachtsätze ergeben, wird die Portodifferenz zwischen diesen und den eingehobenen Frachtsätzen des directen Tarifes (Böhmen-Tirol etc. etc.), bei Erfüllung aller sonstigen an die Zugeständnisse geknüpften Bedingungen, **rückvergütet.**

135

k. k. österr. Staatsbahnen

Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Die auf Grund der in diesem Blatte unter Nr. 122 und 126 für Getreide und Mahlproducte von Böhmen, Oberösterreich etc. mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901 verlautbarten Zugeständnisse für Sendungen nach Oberösterreich, Tirol etc. über die österreichischen Linien erreichbaren Frachtsätze werden auch, bei Abfertigung über die **bayerischen Verkehrswege** — insoweit diese transportberechtigt sind — gewährleistet.

Insofern sich für Sendungen, welche auf Grund des Bayerisch-Oesterreichischen Grenztarifes abgefertigt wurden bei nachträglicher Ermittlung der Gebühren für dieselben auf Grund der in den bezüglichen Publicationen **namentlich** angeführten Tarife und unter Berücksichtigung der von den dort angeführten Tarifen zugestandenen Frachtnachlässe billigere Frachtsätze, bezw. Gesammtfrachtsätze ergeben, wird die Portodifferenz zwischen diesen und den auf Grund des Bayer.-Oesterr. Grenztarifes eingehobenen Frachtsätzen bei Erfüllung aller sonstigen an die Zugeständnisse geknüpften Bedingungen **rückvergütet.**

136

k. k. österr. Staatsbahnen

Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów

Getreide der Pos. G—9 — Mahlproducte der Pos. M—4

der Güterclassification des Tarif-Theiles I

von	nach
Janów	Lemberg
Kozlinka	

Anlieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen.

Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen

von	nach
Lemberg	Janów
	Kozlinka

vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901

Localtarif

20 Heller

16 Heller

4 Heller

Im Rückvergütungswege

Bei Getreide gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, bei Mahlproducten gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg bis längstens 1. März 1902 vorzulegen sind

Bei Inanspruchnahme dieser Frachtermässigung sind die im vorliegenden Verordnungs-Blatte unter fortl. Post-Nr. 117 und 128 publicirte Refactie rücksichtlich der begünstigten Localbahnstrecken keine Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
137	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	Mahlproducte und Mehl der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Grzymałow	Tarnopol	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	44 Heller	34 Heller	10 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate welche längstens bis Ende März 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg vorzulegen sind	Bei Inanspruchnahme dieser Frachtbegünstigung findet die im vorliegenden Verordnungs-Blatte unter Post Nr. 117 und 128 publicirte Refactie keine Anwendung
			Weizen und Roggen der Pos. G—9						Heller	Heller	Heller		Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe	
				Podwołoczyska					68	44	24			
				Bogdanówka-Kamionka	Grzymałow				62	39	23			
				Maximówka					56	34	22			
				Tarnopol					56	34	22			
				Jezierna					68	44	24			

Die für Weizen und Roggen eingeräumte Frachthegünstigung findet Anwendung auf Sendungen, welche an ein im Bestellrayon der Station Grzymałów gelegenes Mühlenetablissement adressirt sind und von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Das diese Sendungen beziehende Mühlenetablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird. Der Bestimmungsstation steht das Recht einer Controle darüber zu, dass die Sendung in dem betreffenden Mühlenetablissement wirklich zur Vermahlung gelangt ist.

138	Oesterr. Nordwestbahn	„	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Schreckenstein	Zdiretz-Kreuzberg	bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarif vom 1. Jänner 1898	79	68	11	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Skutsch				78	69	9			
					Hlinsko				81	71	10			
									Heller	Heller	Heller			

139 Oesterr. Nordwestbahn — betheiligten Bahnen

Elbeumschlagsverkehr.

Der im Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. November 1899 laut Ausnahmetarif Nr. 8 für Zucker aller Art für den Verkehr von Aussig, Nestomitz und Schönpriesen nach Laube enthaltene Frachtsatz von 11 Pfennig für 100 kg findet bei Aufgabe von 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen auch auf solche Rohzuckersendungen im Rückvergütungswege Anwendung, welche nach erfolgter Einlagerung in Tetschen oder Bodenbach von da nach einer Zuckerraffinerie in Aussig, Nestomitz oder Schönpriesen zurückbefördert werden.

Dieses Zugeständniss gilt bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901.

Die Liquidirung der Frachtdifferenz erfolgt gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate bis längstens 30. April 1902.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz, (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
140	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen	Butter	Temesvár-józsefváros	Berlin- { Anhalt-Dresdner Bhf. / Görlitzer Bhf. / Schlesischer Bhf.	Die Sendungen sind mit weissen Frachtbriefen aufzugeben. Die Frachtsätze sind unter Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ostdeutsch-Ungarischen Eisenbahnverbandes a) bei Aufgabe von beliebigen Mengen, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg, c) „ „ „ 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief giltig	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende des Jahres 1901	Localtarife, bezw. Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1		ad a) 1005 Markpfennige ad b) 895 „ „ ad c) 856 „ „		Im Kartirungswege	Die Sendungen werden unter Beigabe von rothen Eilgutkarten eilgutmässig, und zwar bei Vorschreibung der Route seitens der Partei über die vorgeschriebene Route befördert, wenn die vorgeschriebene Route nach Massgabe der Verkehrsleitungsvorschriften zu irgend einer Zeit transportberechtigt ist. — Die transportberechtigten Routen können bei der Aufgabsstation in Erfahrung gebracht werden. — Bezüglich der auf Grund der gegenwärtigen Begünstigung zur Versendung gelangenden Transporte wird die Einhaltung der für Eilgüter vorgeschriebenen Lieferfrist nicht garantirt.	
141	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen	Frische Fische	Breslau-Märkisch-Freiburger Bahnhof	Berlin- { Anhalt-Dresdner Bahnhof / Görlitzer Bahnhof / Schlesischer Bahnhof	a) In beliebigen Quantitäten. b) Bei Zahlung der Fracht für mindestens 5.000 kg, c) „ „ „ „ „ 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1901	Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1		Markpfge. a) 1312 b) 1119 c) 1080		Im Kartirungswege		
				Breslau-Oberschlesischer Bahnhof						a) 1057 b) 907 c) 889				
										a) 1048 b) 901 c) 884				

Die Sendungen, welche mit weissen Frachtbriefen aufzugeben sind, werden mit Personen-, bezw. Eilgüterzügen ohne Garantie für die Einhaltung der eilgutmässigen Lieferfristen befördert.
Im Verkehre mit Berlin werden Routenvorschriften, insofern die vorgeschriebene Ronte überhaupt transportberechtigt ist, beachtet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
142	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Eisenerze, Manganerze und Dolomite	den zwischen Kassa und Poprád-Felka (beide incl.) gelegenen Stationen	Zwardon trs., Trzynietz loco Werk, Teschen trs., Oderberg loco und trs.	**Minimalquantum a) 50.000 Tonnen, b) 60.000 Tonnen.** Bezahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen. Die Begünstigung für Zwardon transit wird nur für Sendungen nach Friedrichshütte und Wegierska-Gorka angewendet. Sendungen für Teschen trs. müssen nach Ustron und Raschka bestimmt sein. Für solche Transporte, für welche in den diversen Verbänden eventuell billigere officielle Ausnahmetarife bestehen, entfällt jede Rückvergütung; die betreffenden Sendungen werden jedoch in das bedungene Minimalquantum mit eingerechnet	vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1901	Localtarif	Variirt	a) 0·24 Heller } Einheitssatz per 100 kg und 1 km b) 0·23 Heller }		Im Rückvergütungswege, bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin lautende und detaillirt zu consignirende Original-Frachtbriefe, bezw. bei Sendungen über Oderberg hinaus Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1902	Bei Sendungen, die in Oderberg nach Deutschland übergehen, wird eine Ueberfuhrsgebühr von 2 Hellern per 100 kg aufgerechnet
143	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Eisenerze, Manganerze und Dolomite	Iglò Krompach Margitfalu Márkusfalva Poprád-Felka	Dombrau (für Witkowitz)	**Minimalquantum a) 60.000 Tonnen, b) 50.000 Tonnen, c) 40.000 Tonnen.** Bezahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen. In die oben stipulirten Minimalquantitäten werden die über Oderberg hinaus verfrachteten Minimalquantitäten mit eingerechnet	vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1901	Localtarif	a) 0·23 Heller b) 0·24 Heller } Einheitssatz per 100 kg und 1 km c) 0·25 Heller		Im Rückvergütungswege, bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege	Gegen auf eine und dieselbe Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende und detaillirt zu consignirende Original-Frachtbriefe, bezw. bei den in das Jahresquantum einzurechnenden Sendungen über Oderberg hinaus Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1902	
144	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	bethelligten Verwaltungen	Esel (lebende)	Budapest- { Józsefváros / Ferenczváros nyugoti p. u.	Oderberg transito	Bei Frachtzahlung für den Laderaum des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1901	Localtarif		7·39 Kronen per Quadratmeter*)		Im Kartirungswege		

*) Incl. Oderberger Ueberfuhrsgebühr

145

Kaschau-Oderberger Eisenbahn

bethelligten Verwaltungen

Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Malz

Stationen der Strecke Kassa—Héthárs (beide inclusive)

Oderberg, Teschen an Karwin

a) Minimalquantum 6.000 Tonnen.
b) Minimalquantum 10.000 Tonnen.

Die für Kassa festgesetzte Begünstigung findet nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in Kassa, bezw. in den Stationen der Linie Hidas—Némethi (inclusive)—Kassa—N.-Szöllös (inclusive), sowie in den nördlich dieser Linie gelegenen Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen aufgegeben und zur Station per Achse, bezw. auf einem Industrie- oder Strassenbahngeleise zugeführt wurden, welcher Umstand seitens der Aufgabsstation zu bestätigen ist. Die für Oderberg festgesetzte Begünstigung findet nur auf solche österreichische und ausländische Stationen Anwendung, welche cartellmässig ausschliesslich via Oderberg instradiren. Eine Ausnahme bilden lediglich die Stationen Brodek, Brünn, Kojetein, Kremsier, Prerau, Prossnitz und Olmütz loco und transito, sowie Böhm.-Trübau loco und transito, für welche die publicirten Nachlässe sowohl via Oderberg als auch via Teschen, bezw. Zsolna—Vlarapass gewährt werden. — Die für Teschen transito bestimmten Sendungen müssen nach einer Station der Ostrau-Friedlander Bahn und der Städtebahnlinie der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmt sein. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen

vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1901

Local-, bezw. Verbandstarife

ad a) 15 Heller Refactie per 100 kg;
ad b) 8 Heller Super-Refactie per 100 kg für das die ersten 6000 Tonnen übersteigende Quantum

Im Rückvergütungswege

Auf eine und dieselbe Firma als Aufgeberin lautende, mit der beduugenen Bestätigung versehene Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis 31. März 1902 vom Aufgeber vorzulegen sind

Fortlaufende Nummer	1
Das Zugeständniss wird gemacht: Die Publication erfolgt	2
von der	3
und im Namen der	
für Artikel	4
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route): von	5
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatzo (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
146	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	bethelligten Verwaltungen	Häringe, frische (grüne) oder gesalzene	Breslau Oderhafen Cosel Oderhafen Pöpelwitz Umschlag	Eperjes und Kassa	Gültig bei Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1901	Ostdeutsch-Ungarischer Verband, Theil II, Heft 1		Markpfennige a) 262 b) 216 a) 197 b) 158 a) 260 b) 215		Im Kartirungswege		
147	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Csácza Kisutcza-Ujhely Krasznó Zsolna	Oderberg (für die in der Umgebung von Hruschau und M.-Ostrau befindlichen Gruben)	**Minimalquantum 25.000 Tonnen.** *) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1901	Localtarif	Heller 27 33 30 35	Heller 24 30 27 32	Heller 3 3 3 3	Im Rückvergütungswege, gegen entsprechende Sicherstellung auch im Kartirungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1902, unter Einem sind auch die in gleicher Weise ausgestellten orig. Frachtbriefe über die nach Deutschland verfrachteten Sendungen einzureichen (siehe Anmerkung)	*) In das oben stipulirte Minimalquantum werden die über Oderberg nach Deutschland auf Grund der tarifmässigen Sätze verfrachteten Quantitäten mit eingerechnet.
				Csácza Kisutcza-Ujhely Kraszno Zsolna	Dombrau					18·8 26·6 21·6 30·6	3·2 1·4 3·4 2·4			
148	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Kalksteine	Haltestelle Sztrecsnó	Trzynietz	**Minimalquantum 12.000 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1901	Localtarif	17·4 Heller			Im Rückvergütungswege, bei entsprechender Sicherstellung im Kartirungswege	Auf eine und dieselbe Partei als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, bis längstens 31. März 1902		

Fortlaufende Nummer	149	150	151
1			
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
2			
3		betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kleinkohle zur Steinkohlencoaks-Erzeugung	Mineralkohle	Mineralkohle und Steinkohlencoaks
4			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Oderberg trs. (für Sendungen aus M.-Ostrau, bezw. aus dem Ostrauer- und Hruschauer-Reviere)	Dombrau	Dombrau oder Karwin
5 nach	Karwin loco	1. Belgrad loco 2. Belgrad transit	Eperjes
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Minimalquantums 15.000 Tonnen.** **Bestimmung der Sendungen zur Verwendung in den Coaksanstalten in Karwin während der Dauer der Betriebsstörung in den Karwiner Gruben.** Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Bei Aufrechthaltung der für Kohlentransporte giltigen Tarifbestimmungen ist die Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zu bezahlen	Die Sendungen müssen zum Regiegebräuche der Eperjes-Bártfaer Localbahn bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen hat die genannte Verwaltung oder eines ihrer Organe als Aufgeber und Empfänger zu erscheinen. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Ausnahmetarifes I unseres Localgütertarifes
6			
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis zur Behebung der Betriebsstörung in den Karwiner Gruben, spätestens bis Ende 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1901
7			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Bestehen keine directen Tarifsätze	Localtarif
8			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	4 Heller	Francs in Gold ad 1. 2·12 ad 2. 2·07	86 Heller
9		ad 1. 2·09 ad 2. 2·04	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)			
10			
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
11			
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege, gegen entsprechende Sicherstellung auch im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
12			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, bis Ende März 1902		
13			
Besondere Bemerkungen			
14			

Fortlaufende Nummer	152	153	154
Die Publication erfolgt von der Namen der und im	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Mineralkohle	Mineralkohle	Mineralkohle und Steinkohlencoaks
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Karwin Dombrau Oderberg transit	Ruttka	Dombrau	Dombrau
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	1) Zsolna 2) Ruttka	Trzynietz	Karwin, Coaksanstalt	Oderberg loco
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Die Sendungen müssen zum Regiegebrauche der kgl. Ungar. Staatsbahnen bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen hat die genannte Verwaltung oder eines ihrer Organe als Aufgeber und Empfänger zu erscheinen. Im Uebrigen die Bestimmungen des Ausnahmetarifes I des Localtarifes vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1901	Tarifmässige Bestimmungen des Ausnahmetarifes I unseres Localgütertarifes vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1901	**Minimalquantum für das Kalenderjahr 1000 Tonnen.** Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	**Minimalquantum für das Kalenderjahr 1000 Tonnen.** Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901
Bezeichnung	Local-, bezw. Verbandstarif	Localgütertarif	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller 1) 24·8 2) 29·8 1) 21·6 2) 26·6 1) 20·8 2) 26·0	35 Heller	48	46
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg				
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg				
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege, bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1902	
Besondere Bemerkungen	Bei den in Oderberg von Deutschland eintretenden Sendungen wird eine Ueberfuhrsgebühr von 2 Hellern per 100 kg aufgerechnet		Dieser Frachtsatz wird nur für die in Karwin zur Verkoksung anlangende Kohle angewendet	Dieser Frachtsatz wird nur bei den auf die Zuschubsgeleise der Oderberger Petroleumraffinerie und des Oderberger Röhrenwalzwerkes übergebenden Sendungen angewendet. Für die an die Oderberger Petroleumraffinerie bestimmten Sendungen wird an Zuschubsgebühr 6 Heller per 100 kg aufgerechnet

Fortlaufende Nummer	155	156
Die Publication erfolgt von der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Mineralkohle und Steinkohlencoaks
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Karwin / Dombrau / Oderberg	Karwin / Dombrau / Oderberg trans.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Trzynietz loco Werk	Ruttka trs. (für Sendungen nach Zólyom-Brezó) / Ruttka trs. (für Sendungen nach Zólyom-vasgyár)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Minimalquantum 75.000 Tonnen.** Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen des Localtarifes. Falls das Minimalquantum von 75.000 Tonnen nicht erreicht werden sollte, werden die Sendungen von Karwin mit 8 Hellern, jene von Dombrau mit 10 Hellern per 100 kg, endlich jene von Oderberg zum tarifmässigen Satze berechnet	**Minimalquantum 25.000 Tonnen.** / **Minimalquantum 25.000 Tonnen.** Einhaltung der Bestimmungen unseres Ausnahmetarifes I
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1901	vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1901
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif	Local-, bezw. Verbandstarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	7·4 / 8·8 / 13·2 Heller	31·6 Heller / 32·4 Heller / 36·2 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege, bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege, bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, bis längstens 31. März 1902	Gegen auf die reclamirende Partei als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe bis Ende März 1902
Besondere Bemerkungen	Betreffs Sendungen, die in Oderberg aus Deutschland übertreten, wird eine Ueberfuhrsgebühr von 2 Hellern per 100 kg aufgerechnet	Für aus Deutschland in Oderberg übertretende Sendungen wird noch eine Ueberfuhrsgebühr von 2 Hellern per 100 kg zu diesen Frachtsätzen hinzugerechnet

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
157	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Karwin	Teschen transit (für Sendungen nach Baschka und Carlshütte)	**Minimalquantum 20.000 Tonnen.** Im Uebrigen die Bestimmungen des localtarifmässigen Ausnahmetarifes 1	vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1901	Localtarif		5·2 Heller		Im Rückvergütungswege, bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe, längstens Ende März 1902	
158	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Oderberg transit Dombrau Karwin	Krompach	**Minimalquantum** **a) 80.000 Tonnen** **b) 60.000 „** **c) 40.000 „** Im Uebrigen gelten die Bestimmungen unseres Localgütertarifes	vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1901	Local-, bezw. Verbandstarif	ad a) 0·22 Heller Brutto-Einheitssatz ad b) 0·23 „ „ „ ad c) 0·24 „ „ „ per 100 kg und 1 km			Im Rückvergütungswege, bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende März 1902	Bei in Oderberg von Deutschland übertretenden Sendungen wird eine Ueberfuhrsgebühr von 2 Hellern per 100 kg aufgerechnet
159	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Z w a r d o n		**Minimalquantum 1) 2500, 2) 10.000, 3) 55.000 Tonnen.** Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein. Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes I des Localgütertarifes	vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1901	Localtarif		Heller ad 1) 27·6 26·4 ad 2) 24·0 ad 3) 17·6 16·6		Im Rückvergütungswege, bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende März 1902	Gegen auf ein und dieselbe Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bis Ende März 1902

1) Dombrau, Karwin
2) Dombrau
3) Dombrau, Karwin

Fortlaufende Nummer	160	161	162
Die Publication erfolgt von der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
und im Namen der		kgl. Ungar. Staatsbahnen	kgl. Ungar. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Mineralkohle und Steinkohlencoaks
von	Oderberg Dombrau Karwin	Dombrau oder Karwin	Dombrau oder Karwin
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Oderberg Dombrau Karwin	Zágráb	Baja Ujvidék Eszék
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Minimalquantum 1) 5000 Tonnen 2) 6000 Tonnen.	**Minimalquantum 4500 Tonnen.**	**Minimalquantum 2000 Tonnen.** Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarif bestimmungen. Sendungen müssen für die an den gegenannten Städten befindlichen Gasanstalten bestimmt sein
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1901	vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1901	vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Oesterr.-Ungarischer Koblentarif, Heft 2	Ausnahmetarif für den Oesterr.-Ungarischen Koblenverkebr, Heft 2
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller	156 Heller	Heller
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Oderberg: 40 (ad 1) 51·4, ad 2) 46·6) Dombrau: 36 (ad 1) 48·0, ad 2) 44·0) Karwin: 36 (ad 1) 47·4, ad 2) 42·6) Rózsahegy-fonógyár: 47·4 / 44·0 / 42·6		132 140 142
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Anf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis 31. März 1902	Gegen Vorlage der auf die Agramer Gasgesellschaft als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende März 1902	Gegen auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1902
Besondere Bemerkungen	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 1 unseres Localgütertarifes. Die Begünstigung für Rózsahegy loco wird nur in dem Falle angewendet, wenn die Sendungen in Rózsahegy durch Partelorgane aus dem Eisenbahnwagen factisch ausgeladen und mittelst Achsfuhrwerken nach der Stadt verfrachtet werden, welcher Umstand durch unseren Stationschef in Rózsahegy auf den Original-Frachtbriefen zu bestätigen ist Bei Sendungen, die in Oderberg aus Deutschland übertreten, wird eine Ueberfuhrsgebühr von 2 Hellern per 100 kg aufgerechnet		

Fortlaufende Nummer	163	164
Die Publication erfolgt	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Mineralkohle
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Domhrau Ostrauer Revier Mähr.-Ostrau Hruschau Karwin	Dombrau Karwin Trzynieta
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Lábatlan	Vulka-Pordány
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Minimalquantum 3000 Tonnen.** Anfrechthaltung der für die Kohlen- und Coakstransporte bestehenden tarifarischen Bestimmungen Die Sendungen müssen für die Lábatlaner Ziegel- und Cementfabriks-Actiengesellschaft bestimmt sein	**Minimalquantum 1000 Tonnen.** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1901	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ausnahmetarif, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehres, giltig vom 1. September 1897	Ausnahmetarif, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehres, giltig vom 1. September 1897
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	118 Heller	1214 Heller 1214 1214
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	118 Heller	1214 1214 1214
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf die Lábatlaner vereinigte Ziegel- und Cementfabriks-Actiengesellschaft als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis 31. März 1902 der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C 111) vorzulegen sind	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens bis 31. März 1902. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
165	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	bethelligten Verwaltungen	Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Oderberg*)	Budapest nyugoti pályaudvar	Minimalquantum 30.000 Tonnen. Anfrechthaltung der für den Kohlenverkehr bestehenden allgemeinen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1901	Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischen, bezw. Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr		Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei als Aufgeberin lautenden Duplicat Frachtbriefe, bezw. bei den aus Preussisch-Schlesien stammenden Sendungen gegen die seitens der Bahnanstalt beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, bis Ende März 1902	*) Für aus Deutschland in Oderberg übertretende Kohlen- etc. Sendungen wird zu den gewährten Refactiesätzen noch als Ueberfuhrsgebühr 2 Heller per 100 kg hinzugerechnet. **) Für Sendungen von Szczakowa, Mähr.-Ostrau und Hruschau finden die für das Ostrauer Kohlenrevier zugestandenen Frachtnachlässe Anwendung
					Budapest Palota-Ujpest					120				
					Budapest Köbánya alsó pályaudvar					120				
					Budapest-Józsefváros					120				
					Budapest-Ferenczváros									
					Budapest Kitérö									
					Budapest d. p. t. p. u.									
					Budapest-Lipótváros									
					Budapest-Angyalföld									
					Budapest-Kelenföld					124				
					Köbánya felsö p. u.					120				
					Köbánya-hizlalda									
				Dombrau	Budapest nyugoti pályaudvar					116				
					Budapest Palota-Ujpest					116				
					Budapest Köbánya alsó pályaudvar					116				
					Budapest-Józsefváros					116				
					Budapest-Ferenczváros									
					Budapest-Kitérö									
					Budapest d. p. t. p. u.									
					Budapest-Lipótváros									
					Budapest-Angyalföld									
					Budapest-Kelenföld					120				
					Köbánya felsö p. u.					116				
					Köbánya-hizlalda									
				Karwin	Budapest nyugoti pályaudvar					114				
					Budapest Palota-Ujpest					114				
					Budapest Köbánya alsó pályaudvar					114				
					Budapest-Józsefváros					114				
					Budapest-Ferenczváros									
					Budapest-Kitérö									
					Budapest d. p. t. p. u.									
					Budapest-Lipótváros									
					Budapest-Angyalföld									
					Budapest-Kelenföld					120				
					Köbánya felsö p. u.					114				
					Köbánya-hizlalda									
				Ostrauer Kohlenrevier**)	Budapest nyugoti pályaudvar					116				
					Budapest Palota-Ujpest					116				
					Budapest Köbánya alsó pályaudvar					116				
					Budapest-Józsefváros					124				
					Budapest-Ferenczváros									
					Budapest-Kitérö									
					Budapest d. p. t. p. u.									
					Budapest-Lipótváros									
					Budapest-Angyalföld									
					Budapest-Kelenföld					128				
					Köbánya felsö p. u.					124				
					Köbánya-hizlalda									
				Granica	Budapest nyugoti pályaudvar					162·6				
					Budapest Palota-Ujpest									
					Budapest Köbánya alsó pályaudvar									
					Budapest-Józsefváros									
					Budapest-Ferenczváros									
					Budapest-Kitérö									
					Budapest d. p. t. p. u.									
					Budapest-Lipótváros									
					Budapest-Angyalföld									
					Budapest-Kelenföld					173·8				
					Köbánya felsö p. u.					162·6				
					Köbánya-hizlalda									

1. Die für die Station Budapest-Kelenföld giltige Refactie wird auch für Sendungen nach den Stationen Ó-Buda-Filatorigát und Buda-Császárfürdö-Kitérö unter Einrechnung in das bedungene Minimalquantum angewendet.
2. Wenn die für die Budapester Gasfabrik nach Budapest-Ferenczváros und -Józsefváros bestimmten Steinkohlentransporte von diesen Bahnhöfen auf den Eisenbahnwagen unmittelbar in die Gasfabrik überführt und dort durch die Arbeiter der Fabrik ausgeladen werden, so wird für diese Leistung auf Grund der vorzulegenden Original-Frachtbriefe der Betrag von 1·2 Hellern per 100 kg rückvergütet.
3. Die Begünstigung kann nach Abschluss eines Vertrages mit den kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und nach Deponirung einer Caution von **20.000 Kronen** auch im Kartirungswege angewendet werden.

Fortlaufende Nummer	166	167	168	169
Die Publication erfolgt	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
von der und im Namen der				kgl. Ungar. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Steinkohlencoaks	Nebenproducte der Petroleumraffinerie, und zwar Blau- und Grünöl, Gasöl, Solaröl, Mineralschmieröl, Petroleumkokes, Massoud (Residuum)	Neutralöl (Residuum) (Rückstände der Petroleum-Fabrikation)	Reisekörbe
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Oderberg transit / Karwin / Dombrau	Zsolna transit	Oderberg	Nagy-Enyed
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Ruttka transit	Oderberg transit	Ruttka	Oderberg transit inclusive Oderberger Ueberfuhrsgebühr
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Minimalquantum ad 1) 25.000 Tonnen, ad 2) 80.000 Tonnen.** Sendungen müssen für Nyustya-Likér bestimmt sein. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des localtarifmässigen Ausnahmetarifes 1 massgebend	Bei Zahlung der Fracht für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit nach deutschen Stationen ausgestellten Frachtbriefen ohne Routenvorschreibung aufgegeben werden. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der kgl. Ungarischen Staatsbahnen bestimmt und an ein Organ der kgl. Ungarischen Staatsbahnen adressirt sein. Im Uebrigen gelten die einschlägigen Tarifbestimmungen	Zahlung der Fracht für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen. Die Sendungen müssen mit nach Essen lautenden directen Frachtbriefen aufgegeben werden
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, spätestens aber bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Local-, bezw. Verbandstarif	Localgütertarif	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller: ad 1) 36·2, ad 2) 35·0 / ad 1) 31·6, ad 2) 30·4 / ad 1) 33·0, ad 2) 31·0	54 Heller inclusive Oderberger Ueberfuhrsgebühr	57 Heller	425 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg				
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege, bei entsprecheuder Sicherstellung auch im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin und Empfängerin lautende Origiual-Frachtbriefe bis Ende März 1902	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bis 31. Marz 1902		
Besondere Bemerkungen	Betreffs Sendungen, die in Oderberg aus Deutschland übertreten, wird noch an Ueberfuhrsgebühr 2 Heller per 100 kg aufgerechnet			
	14	13	12	11 / 10 / 9 / 8 / 7 / 6 / 5 / 4 / 3 / 2 / 1

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
				von	nach									
170	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**								Heller	Heller	Heller			
		betheiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Margitfalu trs. (für in Szomolnokbuta zur Aufgabe gelangende Sendungen)	Lanzendorf-Rannersdorf				121	111·4	9·6			
					Bruck a. M.				178	169·3	8·7			
					Wien St.E.G. transit (Sendungen müssen nach Liesing bestimmt sein)				134	100	34			
			Schwefelkiesabbrände	nach Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen und nach den ungarischen Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, sowie nach Oderberg, Domhan, Teschen und Trzynietz	Petrowitz via Karwin Localbahn				84	70·84	13·16				
			Schwefelkiesabbrände und Schwefelkiesabbrände	Brassó trs. (für in Zernest zur Aufgabe gelangende Sendungen), Budapest-Ferenczváros, Horka, Máramaros-Sziget trs. (für in Kis-Bocskó zur Aufgabe gelangende Sendungen), Pozsony, Pozsony dinamitgyár, Rozsahegy, Zsolna		**Minimalquantum 50.000 Tonnen.** Die Sendungen müssen auf den Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen oder, wenn beide Bahnen am Transporte betheiligt sind, auf beiden Linien insgesammt zumindest 100 km durchlaufen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen der Sendungen hat auf Kosten der Partei zu geschehen. Im Uebrigen gelten die tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Local-, bezw. Verbandstarife	Sowohl auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, als auch auf den Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn der Einheitssatz von 0·22 Hellern per 100 kg und 1 km, hinzugerechnet per Wagen und Bahn je 2 Kronen Manipulationsgebühr und die ungarische Transportsteuer*)	Variirt	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende April 1902	

*) Für von Szomolnokbuta nach Oesterreich oder darüber hinaus über Oderberg, Teschen, Zwardon, Vlarapass, Landesgrenze bei Gyanafalva, Brück a. L. und Marchegg bestimmte Schwefelkies-Sendungen wird auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn der Brutto-Einheitssatz von 0·2 Hellern, hingegen auf den österr. Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn der Brutto-Einheitssatz von 0·22 Hellern per 100 kg und 1 km berechnet. Für solche Transporte, für welche billigere directe Frachtsätze bestehen, entfällt jede Rückvergütung. Die betreffenden Sendungen werden jedoch in das bedungene Quantum eingerechnet

Fortlaufende Nummer	171	172
1		
2	Die Publication erfolgt	
3	von der und im Namen der	
4	für Artikel	Steine. Kalk, Ziegel, Holz und andere Baumaterialien, sowie Fabrikseinrichtungsgegenstände
5	Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Stammholz der Pos. H—18/1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I (Rohmaterial zu Sägezwecken) — Rózsahegy
5	Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Teschen — hinsichtlich des Durchlaufes auf unserer österr. Strecke — Krompach
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Minimalquantum 3000 Tonnen.** Frachtsatz nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Vide Anmerkung *) — Die Sendungen müssen an die Hernádthaler Eisenwerke nach Krompach zum weiteren Ausbau der Fabrik bestimmt sein. Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen
7	und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901 — vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1901
8	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif — Localtarif
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	44 Heller — Variirt
10	per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	38 Heller — 0·20 Heller Einheitssatz per 100 kg und 1 km. Hiezu gerechnet 4 Heller Manipulationsgebühr per 100 kg für den ganzen Durchlauf
11	per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	6 Heller
12	Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege — Im Rückvergütungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis 31. März 1902 — Gegen auf die Hernadthaler Eisenwerke als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende März 1902
14	Besondere Bemerkungen	*) Ausserdem ist durch die reclamirende Firma als Aufgeberin mittelst Frachtbrief-Duplicate der Nachweis zu erbringen, dass in der gleichen Zeitperiode von Teschen nach Oderberg loco oder transit ein **Minimalquantum von 2000 Tonnen Schnittholz** aufgeliefert wurde

Fortlaufende Nummer	173	174
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Eisenerze	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Ruttka transit (von Gömöror Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen)	Zagórzany
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Dombrau (für Witkowitz)	Pozsony-Ujváros
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Minimalquantum 150.000 Tonnen.** Bezahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen auf dem Industriegeleise, welches aus dem Budapester Donauuferbahnhofgeleise abzweigt, aus den Cisternen in die Schiffe verladen, weiter befördert werden
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	32·0 Heller	235 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	26·16 Heller	Borysław 170 Drohobycz 167 Gorlice 170 Iwonicz 153 Jasło 162 Jedlicze 156 Kolonea 194 Krechowice 176 Krosno 153 Nadwórna 170 Oszmica 144 Rynanów 150 Sambor 168 Sanok 141 Skolyszyn 165 Sloboda rungurska-Grube 238 Ustrzyki 150 Zagórzany 168
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	5·84 Heller	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege, bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf eine und dieselbe Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe bis 31. März 1902	
Besondere Bemerkungen		Der nach den Bestimmungen des Localtarifes, Theil II, der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen vorgesehene Localzuschlag von 4 Hellern wird für diese Sendungen nicht eingehoben Die Beförderung der in Słoboda rungurska-Grube zur Aufgabe gelangenden Sendungen hat in den der Partei gehörenden Cisternenwagen zu erfolgen. Die Füllung und Abschlauchung der Cisternenwagen haben die Parteien zu besorgen

k. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der	2
und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (Bezeichnungsweise Route) von	5
nach	6
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	7
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	9
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

| | | |

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
176	k. k. österr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2	sämmtlichen Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes, Theil II, Heft 2, der k. k. österr. Staatsbahnen enthaltenen Linien	Husiatyn transit (für Russland)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Specialtarif 2	Specialtarif 3	Resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen längstens bis Ende März 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirkende Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate und Frachtbriefe, auf welch letzteren die erfolgte Ausfuhr nach Russland durch das k. k. Grenzzollamt in Husiatyn bestätigt sein muss. Diese mit dem Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss auch in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und vom Magazinsbeamten gezeichnet werden und hat zu lauten: „Sendung ist angelangt von Station . . . . . am . . . . . unter Frachtkarte Nr. . . . Brief Nr. . . . und hat bis zum Austritte nach Russland am . . . . . unter Zollaufsicht ununterbrochen in den Bahnräumlichkeiten gelagert“	
177	k. k. österr. Staatsbahnen	hetheiligten Verwaltungen	Papier aller Art und Packpapier der Position P—2 unter 1/c und d der Güterclassification im Tarife, Theil I, Abth. B, Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits vom 1. Jänner 1899	Hallein	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 10. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Decemher 1901	Tarif vom 1. October 1886 für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich	Besteht derzeit keiner	Frankfurt a. M. Hauptbhf. trs. und Frankfurt a. M. Hafen Gustavsburg (transit) Mainz Hafen und Kastel Hafen Mannheim (transit) und Ludwigshafen a. Rh. (transit)	Mark 1·92 2·00 2·01 1·80	Im Kartirungswege			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
178	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Heu	Cervignano Reichsgrenze	Triest S.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 6000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist von der Partei zu bewirken und sind die Decken vom Aufgeber beizustellen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Besteht kein directer Tarif	50 Centimes		Im Kartirungswege		
179	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Starkenbach-Rochlitz	Frachtgüter aller Art	Starkenbach Stadt Starkenbach transit und umgekehrt		Anfgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg | 5000 kg per Frachtbrief und Wagen in Mengen unter 5000 kg	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	Heller 12 10 8	Verschieden	Im Kartirungswege		
180	k. k. österr. Staatsbahnen	Ybbsthalbahn	Blochholz	Lunz	Pöchlarn	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen (hinsichtlich der Ybbsthalbahn für zwei Wagen) und Achsabfuhr in die Bestimmungsstation Pöchlarn. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 30. Juni 1901	Localtarif	59 Heller	54 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		
181	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Chlorkalinm (Kali, salzsaures)	Smichow	Alt-Damm (Dir.-Bez. Stettin)	Gültig bei Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 15. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif-Theil II. Heft 2, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. August 1900	Besteht keiner	130 Pfennige		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1	183	182
Die Publication erfolgt von der	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Kohlen, mineralische	Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineralheer, mineralische Schmieröle, Petroleum-Naphta und Benzin, aus Petroleum destillirt (siehe auch besondere Bemerkungen)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Pardubitz (St.E.G. und S.N.D.V.B.)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Vulka-Pordány	Moldau trans. Eger trans. Furth i. W. trs. Eisenstein trans. Simbach trans. Salzburg trans. Lindau trans. Bregenz trans. St. Margrethen trans. Buchs trans. Passau loco und trans.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1010 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Bezuges von mindestens dem gleichen Frachtquantum Rohpetroleum ab galizischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach Pardubitz. Dieser Bezug muss innerhalb einer Frist von längstens 12 Monaten von dem Tage des Versandes ab Pardubitz bewirkt worden sein
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Ausnahmetarif, Tarifheft 3, für den Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr via Sillein-Pressburg, via Lundenburg-Marchegg, bezw. Lundenburg-Wien vom 1. September 1897 nebst Nachträgen	Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. Juni 1900, bezw. Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. März 1896, resp. besondere Kartirungssätze
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	1300 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	74·4 84·4 78·4 84·4 110·0 107·4 170·0 170·0 171·2 167·6 105·4
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	1244 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	53·6 73·6 62·6 70·6 91·8 93·4 166·0 166·0 167·2 163·6 89·8
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	56 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	20·8 10·8 15·8 13·8 18·2 14·0 4·0 4·0 4·0 4·0 15·6
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Die Rückerstattung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Beibringung der Frachtbriefe über den Bezug des entsprechenden Quantums Rohpetroleum nach Pardubitz und der Frachtbrief-Duplicate über den Versand ab Pardubitz. Der Empfänger der Sendungen in Pardubitz muss zugleich als Absender der Transporte ab Pardubitz im Frachtbriefe genannt sein. Die Rückvergütung ist spätestens drei Monate, vom Tage des Versandes ab Pardubitz an gerechnet, bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag zu reclamiren, widrigenfalls jeder Rückvergütungsanspruch erlischt. Dem Rückvergütungsansuchen ist stets eine rechnungsmässige Aufstellung über die beanspruchte Rückerstattung beizugeben
Besondere Bemerkungen	14		Für Sendungen von Petroleum-Naphta und Benzin, aus Petroleum destillirt, werden unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen die vorstehenden, um 10 Percent erhöhten Frachtsätze eingehoben

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

k. k. österr. Staatsbahnen

Zeitungen in Ballen als Eilgut

1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)	8)
im Höchstgewichte von	150	50	80	100	50	50	50
Kilogramm per Sendung							
bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge Nr.	5	3	5	3	5	3	5

Wien Nordbahnhof

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der Namen der	2 / 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Jaroslau	Czernowitz	Przemyśl	Lemberg
			Heller
2980·5	3553·5	3091·5	3259·5
1200	1524	1200	1200
1780·5	2029·5	1891·5	2059·5
			Heller
			Heller
Im Kartirungswege			

I. Die Auflieferung hat bei den sub 1), 5), 7) und 8) bezeichneten Sendungen in einem oder mehreren Packeten, bei den sub 2), 3), 4) und 6) angeführten Transporten in einem Packete zu erfolgen.

II. Die Zeitungspackete sind in einer stets conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit einer deutlichen, vorher bekanntzugebenden Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge aufzugeben. Die Packete müssen auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rothem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten: den Namen und den Wohnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungspacket", die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zunamen, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren.

III. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung vorzusorgen.

IV. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen.

V. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen.

VI. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahme ist nicht gestattet.

VII. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen

vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901

Tarif-Theil II für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. August 1900

Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Hellern zur Einhebung, auch wenn eine Aufnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird. Ab Krakau werden die fraglichen Sendungen mit den anschliessenden Zügen der k. k. österr. Staatsbahnen weiterbefördert.

Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit den bezeichneten Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Theiles I, Abth. A, nur über besondere, bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung

185

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

k. k. österr. Staatsbahnen

Zeitungen in Ballen als Eilgut im Höchstgewichte von 100 kg per Sendung bei Auflieferung zu den Schnellzügen Nr. 4 und 6

L e m b e r g

W i e n N o r d b a h n h o

1. Die Auflieferung der fraglichen Sendungen kann in einem oder mehreren Packeten bis zu dem angegebenen Gesammt-Höchstgewichte erfolgen.
2. Die Zeitungspacketo sind in einer stets conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit einer deutlichen, vorher der Eisenbahn bekanntzugebenden Adresse derart rechtzeitig aufzuliefern, dass die Abfertigung und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann. Die Packete müssen auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-)Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rothem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten: den Namen und Wohnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungs-Packet", die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zuname, Wohnort, Bestimmungsstation.) Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Lemberg zu vereinbaren.
3. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen.
4. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet.
5. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherigo Avisirung vorzusorgen.
6. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so baftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen.
7. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommeu

vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901

Tarif-Theil II für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Angust 1900

3259·5 Heller

1200 Heller

2059·5 Heller

Im Kartirungswege

Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahmsstempelgebühr von 10 Hellern zur Einhebung, auch wenn eine Aufnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird.
Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit den bezeichneten Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Theiles I, Abtb. a, nur über besondere bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg einzuholende Bewilligung

1	Fortlaufende Nummer												
2	Das Zugeständniss wird gemacht												
3	Die Publication erfolgt von der und im Namen der												
4	für Artikel												
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	von											
6		nach											
7	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit											
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung											
9		Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg											
10	per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)											
11		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)											
12	Art der Durchführung												
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss												
14	Besondere Bemerkungen												

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
186	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Steine, roh behauen, sowie Saum- und Bordsteine	Chrzanow (Frachtenstation)	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	89 Heller	60 Heller	29 Heller	Im Rückvergütungswege	**Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses**	
187	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Ziegel des Ausnahmetarifes Nr. 43 C	Heidegersdorf	Aussig Oe.N.W.B. und St.E.G. Böhm.-Kamnitz B.N.B. Böhm.-Leipa B.N.B. Habichtstein B.N.B. Haida B.N.B. Schluckenau B.N.B. Straussnitz-Neustadtl B.N.B. Zwickau (Böhmen) B.N.B.	Unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 43 C vorgeschriebenen Bedingungen	vom 15. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Osdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1899	Mark-pfennig 51 49 54 58 48 39 53 58			Im Kartirungswege		
				Laubau	Aussig Oe.N.W.B. und St.E.G. Böhm.-Kamnitz B.N.B. Böhm.-Leipa B.N.B. Habichtstein B.N.B. Haida B.N.B. Schluckenau B.N.B. Straussnitz-Neustadtl B.N.B. Zwickau (Böhmen) B.N.B.				49 47 52 55 46 36 51 55					

Fortlaufende Nummer	188	189	190
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Frachtgüter aller Art (excl. Kohle und Coaks)	Reis, geschält, auch gemahlen	Cement und Kalk, gebrannt
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Aussig Oe.N.W.B. loco und transit	Schreckenstein	Leitmeritz Oe.N.W.B. / Lobositz St.E.G.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Schreckenstein	Linz / Salzburg / Steyer / Wels	Görlitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Diese Sendungen müssen von Schreckenstein mit neuen Frachtbriefen weiter befördert werden	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	vom 15. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1898	Localtarife	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Bestehen keine directen Sätze	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	6 Heller	218 / 215 / 250 / 209 Heller	56 Pfennige / 52 Pfennige
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	Verschieden	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Vorlage der die Identität der Sendungen bis, bezw. von Schreckenstein nachweisenden Original-Frachtbriefe bis längsteus Ende Februar 1902		
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
191	k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen		Reexpeditionsbefugniss für Holz der Pos. H—18 und 19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Für die Station Pilsen		Laut Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, VIII 2	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901							
192	k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen		Reexpeditionsbefugniss für Getreide der Pos. G—9 und Oelsaaten der Pos. O—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Für die Station Pilsen		Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, VIII 2	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901							
193	k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen		Reexpeditionsbefugniss für 1. Hopfenstangen; 2. Hopfenstulen	Für die Station Petersburg i. B.		Laut Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, VIII 2	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901							
194	k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck		Reexpeditionsbefugniss für Schnittholz der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898	Für die Stationen Eben und Salzburg der k. k. österr. Staatsbahnen		Bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die die Reexpeditionsbegünstigung geniessende Firma W. Ostertag hat bei der Versendung von der Versandt- nach der Reexpeditionsstation als Empfängerin, dagegen bei der Sendung von der Reexpeditions- nach der Bestimmungsstation als Absenderin zu erscheinen. Einhaltung der weiteren Bestimmungen des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, VIII 2	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901							

Im Rückvergütungswege

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
1	Nr. 136 vom 27. November 1900	2632	K. k. österr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannt	Setzdorf	Scheune	Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1901 wird der Frachtsatz von 122 Pfg. per 100 kg auf **116 Pfg.** per 100 kg abgeändert	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
2	Nr. 149 vom 29. December 1900	3681	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Cacaobohnen, Carobbe, Gewürze aller Art, Indigo, Kaffee, Oele aller Art, Südfrüchte	Triest	ungarischen Stationen	In der zur Rubrik 10 gehörigen Tabelle auf Seite 3208 ist der Frachtsatz nach Pécs-Küjváros von 355 h auf 365 h, derjenige nach Zalabér von 211 h auf 311 h abzuändern	
	Nr. 149 vom 29. December 1900	3775	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle, mineralische, und Coaks	Kralup transit	Stationen der Süd-Nord-deutschen Verbindungsbahn	In Rubrik 10 (Zugestandener Frachtsatz) hat der Frachtsatz für Liebenau statt 54·5 richtig 54·4 zu lauten. Die Stationsbezeichnung Liebstadt in Rubrik 5 ist auf **Liebstadtl** zu berichtigen.	
		3791			Hohlglas-sendungen, Deckenmiethe	Steinschönau	d) Laube, bezw. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Statt 4·25 hat es richtig 4·25 Mark zu lauten.	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich Ungarn . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 4 **Wien, 8. Jänner 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarif-ermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Finanzministeriums und des Handelsministeriums vom 29. November 1900,*) betreffend die Errichtung einer Zollexpositur mit Hafen- und Seesanitätsdienst zu Faresina.

Zu Faresina auf der Insel Cherso ist eine Zollexpositur mit Hafen- und Seesanitätsdienst errichtet worden, welche bereits am 1. November 1900 ihre Wirksamkeit begonnen hat.

Diese Expositur ist mit denselben Abfertigungsbefugnissen ausgestattet, welche derlei Zollexposituren mit Hafendienst im Küstenlande (Anmerkung zu Z. 23/VIII der Ministerialverordnung vom 1. August 1891, R.-G.-Bl. Nr 154) eingeräumt sind.

Böhm m. p. **Call** m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 7. December 1900,**) betreffend die Aufhebung des Nebenzollamtes II. Classe in Jablanac und Errichtung einer Expositur des Hauptzollamtes Zengg in Jablanac mit den Befugnissen eines Nebenzollamtes II. Classe.

Nach einer Mittheilung des königlich ungarischen Finanzministeriums ist das Nebenzollamt II. Classe in Jablanac mit Ende September 1900 aufgehoben und mit dessen Agenden die königliche See-Finanzwachabtheilung in Jablanac, als Expositur des Hauptzollamtes in Zengg, betraut worden.

Die genannte Finanzwachabtheilung hat ihre Amtsthätigkeit als Zollexpositur mit den Befugnissen eines Nebenzollamtes II. Classe am 1. October 1900 begonnen.

Böhm m. p.

Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen vom 30. December 1900,***) betreffend die Aufhebung des mit der Ministerialverordnung vom 27. September 1900, R.-G.-Bl. Nr. 163, erlassenen Ein- und Durchfuhrverbotes gegenüber Glasgow in Schottland.

Mit Rücksicht auf das amtlich constatirte Erlöschen der Pest in Glasgow in Schottland wird im Einvernehmen mit der königlich ungarischen Regierung das mit der Verordnung vom 27. September 1900, R.-G.-Bl. Nr. 163, erlassene Verbot der Ein- und Durchfuhr gewisser Waaren und Gegenstände aus Glasgow aufgehoben.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage, an welchem sie den betreffenden Zollämtern, beziehungsweise Seesanitätsbehörden bekannt wird, in Kraft.

Koerber m. p. **Böhm** m. p. **Call** m. p.

*) Enthalten in dem am 28. December 1900 ausgegebenen XCII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 215.
**) Enthalten in dem am 28. December 1900 ausgegebenen XCII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 216.
***) Enthalten in dem am 30. December 1900 ausgegebenen XCIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 233.

Erlass des Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit dem Handelsministerium vom 18. December 1900, Z. 59.203. an sämmtliche Staatsbahn-Directionen und österreichischen Privatbahn-Verwaltungen, betreffend Abänderung des Einsendetermines für die zwischenverkehrsstatistischen Waarenerklärungen und Erstattung von Fehlausweisen.

Im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium wird die . . . . . in Kenntniss gesetzt, dass in Abänderung der Bestimmungen der §§ 8 und 22 des Erlasses der Ministerien des Handels und der Eisenbahnen vom 20. December 1899, Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 147 ex 1899, die seitens der Eisenbahnstationen im Laufe eines Monates eingezogenen zwischenverkehrsstatistischen Waarenerklärungen, welche nach den vorbezogenen Bestimmungen bis längstens 5. des nachfolgenden Monates an das k. k. zwischenverkehrsstatistische Amt im Handelsministerium einzusenden waren, ab 1. Jänner 1901 monatlich an zwei Terminen der genannten Stelle vorzulegen sind, und zwar die in der Zeit vom 1. bis einschliesslich 15. eingezogenen Waarenerklärungen bis längstens 20. desselben Monates und die vom 15. bis einschliesslich letzten gesammelten bis längstens 5. des darauffolgenden Monates.

Wünschenswerth ist es, dass die Einsendung der Waarenerklärungen nach Thunlichkeit vor Ablauf obiger Endtermine, daher schon in den Tagen zwischen dem 1. und 5., bezw. zwischen dem 15. und 20. jeden Monates erfolgt.

Die in den §§ 7, 8, 21, und 22 des eingangs citirten Erlasses hinsichtlich des Ordnens der Waarenerklärungen, der Führung des Tagesausweises, sowie bezüglich der Einsendung des Monatsausweises enthaltenen Bestimmungen werden durch Vorstehendes nicht berührt.

Falls während eines Monates in einer Station zwischenverkehrsstatistische Waarenerklärungen nicht zur Einziehung gelangt sind, ist dies von der betreffenden Station ab 1. Jänner 1901 an das k. k. zwischenverkehrsstatistische Amt im Handelsministerium mittelst eines bis längstens 5. des folgenden Monates vorzulegenden Fehlausweises anzuzeigen.

Zur Erstattung dieser Fehlausweise haben gehörig adjustirte Formularien für „Monatsausweise" zu dienen, welche mit einem Diagonalstrich zu versehen sind.

Die . . . . . wird $\frac{\text{beauftragt}}{\text{eingeladen}}$, die Stationen des dortseitigen Bereiches von Vorstehendem rechtzeitig in Kenntniss zu setzen.

Die einschlägige Abänderung, bezw. Ergänzung der Verordnung vom 20. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 247, erfolgt demnächst.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Liharzik m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. November 1900, Z. 54 743, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen betreffend die Bewerbungen anspruchberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wittek m. p

Verzeichniss

jener vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung an anspruchberechtigte Unterofficiere ertheilten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
4968	Petrič Peter		1					1
5088	Koziol Michael*)		1					
5093	Gruber Josef		1					1
5183	Fixa Dominik		1					
5239	Malkovsky Alois		1					1
5251	Gruden Franz I		1					
5384	Vychodil Wenzel		1					
5472	Buresch Eduard		1					1
5556	Dobler Gebhard		1					1
7024	Kunz Anton	1						1
7089	Klupak Anton		1					
7148	Barton Gustav	1						1
7189	Burg Carl von der		1					1
7388	Hopfner Josef		1					1
7406	Lernbeis Josef	1						1
7420	Slavič Michael		1					1
7460	Schober Ernst					1		1
7470	Kraljević Stephan		1					1
7561	Kučera Carl		1					
7651	Lehr Josef					1		1
7690	Supan Josef	1						1
7789	Trumser Heinrich**)							1
7846	Maćków Basil	1						1
7994	Recht Isaak	1						1
8188	Dziedzic Blasius	1						1
8234	Maznaś Ladislaus	1						1
8292	Fritz Philipp	1						1
8444	Skolucki Franz	1						1
8473	Prassl Leopold	1						1
8478	Jurić Johann	1						1

Nr. des Certificates	Name des Anspruchberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
8511	Harand Franz	1						1
8525	Nowak Franz	1						1
8623	Peleszczuk Roman	1						1
8626	Radomski Marzelius	1						1
8661	Zehethofer Florian**							1
8665	Kwiatkowski Wladimir	1						1
8669	Klier Josef	1						1
8707	Kravčar Johann	1						1
8719	Filip Franz	1						1
8727	Sorochtej Hryn	1						1
8739	Czuba Adalbert	1						1
8758	Krupa Simon	1						1
8784	Welc Josef	1						1
8790	Kaaserer Anton	1						1
8793	Leja Josef	1						1
8804	Bogdan Anton	1						1
8832	Kapuściarz Matthias	1						1
8894	Keller Friedrich	1						1
8914	Thalmayr Josef	1						1
8925	Hornik Ludwig	1						1
8935	Kotelnicki Johann	1						1
8968	Prusak Josef	1						1
9021	Zenker Augustin	1						1
9039	Broniowski Johann	1						1
9032	Weidinger Wolfgang	1						1
9090	Köhler Johann	1						1
9095	Kycia Jakob	1						1
9120	Kotzor Benjamin	1						1
9151	Carda Wenzel	1						1
9155	Ameshofer Johann	1						1
9156	Marek Sigmund	1						1
9197	Douscha Josef	1						1
9203	Schächter Juda	1						1
9220	Schwarzschachner Johann	1						1
9266	Grötz Mendel	1						1
9279	Gałuszka Peter	1						1
9310	Müller Wenzel		1					
9325	Hullak Michael	1						1
9335	Černý Anton**							1
9336	Bojko Elias	1						1
9347	Bauer Martin**							1
9350	Halip Georg	1						1
9356	Sapa Johann	1						1
9363	Strzelecki Josef	1						1
9386	Siekirski Adalbert	1						1
9394	Heger Carl	1						1
9400	Streit Rudolf	1						1
9402	Zábrodský Johann	1						1
9410	Karszniewics Boleslaus Adalbert**							1
9422	Czupil Anton	1						1
9432	Nypaur Heinrich	1						1
9449	Byczyk Senko	1						1
9462	Persič Alfred	1						1
9471	Schwarzberg Nuchim	1						1
9479	Smiszkiewicz Basilius	1						1
9510	Mayrhofer Anton	1						1
9525	Sory Ignaz	1						1
9547	Kurz Johann	1						1
9562	Dabrowiecki Stephan	1						1
9563	Haarlos Peter	1						1
9564	Stygar Olexa	1						1
9572	Kuntel Josef	1						1
9597	Gaska Peter	1						1
9611	Hohenegger Johann	1						1
9616	Falcieri Conrad	1						1
9622	Moczurád Stephan	1						1
9632	Ternbach recte Händler Lazar	1						1
9648	Schober Wenzel	1						1
9653	Kalouner Johann	1						1
9733	Schmied Anton	1						1
9736	Przybycień Laurenz	1						1
9742	Górski Georg	1						1
9744	Canins Josef	1						1
9751	Kreissl August	1						1
9786	Zeman Ignaz	1						1
9793	Huber Victor	1						1
9798	Rušikvas Josef	1						1
9843	Candussio Felix	1						1
9901	Wagner Georg	1						1
9909	Zbiegień Romuald	1						1
9915	Mycawka Stanislaus	1						1
9919	Lorenz Anton	1						1
9924	Gramer Josef	1						1
9925	Schwab Alfons	1						1
9928	Salamańczuk Onufry	1						1
9931	Woźniak Peter	1						1
9963	Hammer Bertram	1						1
9982	Krisper Josef	1						1
9983	Bartl Johann	1						1
10016	Jazlowitz Wolf	1						1
10031	Ryznar Josef	1						1
10032	Wołoszyn Michael	1						1
10041	Walczykiewicz Johann	1						1
10077	Zupan Lorenz	1						1
10089	Bernašek Jaroslav	1						1
10097	Bayunk Carl	1						1
10113	Becker Carl	1						1
10125	Minati Vincenz	1						1
10138	Astalosz Anton	1						1
10139	Slanina Wilhelm	1						1
10141	Breitschädel Emanuel	1						1
10145	Kokotko Gregor	1						1
10146	Gorak Jacob	1						1
10157	Małek Josef	1						1
10172	Kolář Anton	1						1
10175	Haschek Ludwig	1						1
10181	Huber Johann	1						1
10213	Schilcher Josef	1						1
10222	Videmann Anton	1						1
10230	Frank Josef	1						1
10238	Oleksyń Michael	1						1
10266	Oss Josef	1						1
10112	Parzer Georg***		1					
11498	Prottung Christof***	1						1
14761	Clementz Josef***		1					
16446	Jakubiszyn Carl***	1						1

*) Das bezügliche Certificat konnte nicht eruirt werden und wolle im Vorfindungsfalle an das k. k. Ministerium für Landesvertheidigung eingesendet werden.

**) Bewerber war mit einem Certificate für Dienerstellen betheilt, welches nun wegen Ausfolgung eines Certificates für Beamtenstellen an denselben annullirt wurde.

***) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber infolge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr in Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.

Anmerkung: Die Einsendung der noch nicht eingelangten Certificate wird vom Ministerium für Landesvertheidigung veranlasst.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. Jänner 1901, Z. 154, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministers hat die kgl. ungarische General-Inspection für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest mit Note vom 17. December 1900 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die am 7. December eröffnete Verbindungslinie Ersekujvár—Nagysurány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt worden ist.

Da das von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen betriebene Netz — soweit nicht einzelne Theile in der Liste ausdrücklich ausgeschlossen sind — dem Uebereinkommen als Ganzes angehört, ist eine Aenderung der Liste der diesem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken nicht erforderlich. Aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Linie in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Betriebseröffnung an zu rechnen.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Ziffer 1, des Internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 28. December 1900 Kenntniss gegeben.

Wien, am 4. Jänner 1901.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Hochbauten am Betriebsbahnhofe Wienquai im XIII. Bezirk: Bauconsensertheilung. Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten und vom Standpunkte der Bauordnung und der Localinteressen entsprechend befundenen Projectes für die neu herzustellenden Hochbauten und Geleiseanlagen am Betriebsbahnhofe der Wiener elektrischen Strassenbahnen im XIII. Bezirke an der linken Wienzeile, Anschützgasse und der verlängerten Iheringgasse im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums den Bauconsens ertheilt.

[E.-M.-Z. 56.829.]

— (Hochbauten am Betriebsbahnhofe Erdberg: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten und vom Standpunkte der Bauordnung und der Localinteressen entsprechend befundenen Projectes für eine Wagenhalle und einen Wächterraum in dem projectirten Betriebsbahnhofe der Wiener elektrischen Strassenbahnen in Erdberg nebst den zu der Wagenhalle führenden, aus dem bestehenden Geleise in der Erdbergerstrasse abzweigenden Geleiseanlagen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 47.564.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

5. Jänner. — Wegen Eistreibens auf der Donau wurde der Trajectverkehr zwischen Gombos-Bogojeva und Erdöd bis auf Weiteres eingestellt.

K. k. österreichische Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Pilsen: Eröffnung der Verrechnungsstelle Karlsbad K. J.) Zufolge Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction vom 22. December 1900 wurde in der bisher blos für den Personen- und Gepäcksverkehr der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt und bezüglich des Güterverkehres dieser Eisenbahn nur als Uebergangsstation eröffneten Anschlussstation Karlsbad B.E.B. mit 1. Jänner 1901 eine eigene Station, bezw. Verrechnungsstelle für den Gesammtverkehr mit der Bezeichnung Karlsbad K. J. errichtet. Die Station Karlsbad K. J. fungirt somit nicht nur als Uebergangsstation von der a. p. Buschtěhrader Eisenbahn auf die Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt und umgekehrt, sondern auch in Ansehung des Personen-, Gepäcks- und Güterverkehres wie jede andere Zwischenstation der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Monate October 1900.) Die Einnahmen im Monate October stellen sich auf Mark 118,666.000 und übertreffen die vorjährige Zahl um Mark 6,888.000. Der Personenverkehr brachte Mk. 32,017.000 (+ 1.467.000), der Güterverkehr Mk. 86,649.000 (+ 5,421.000) und aus sonstigen Quellen flossen Mk. 7,780.000 (— 240.000). Für die Zeit vom 1. April bis 31. October sind Mk. 851,712.000 oder Mk. 56,868.000 mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Das Mehr vertheilt sich mit Mk. 20,143.000 auf den Personenverkehr, mit Mk. 36,378.000 auf den Güterverkehr und mit Mk. 341.000 auf sonstige Quellen.

Preussen. (Eröffnung der Theilstrecken Neustadt—Wallstawe und Wallstawe—Dülseberg der Salzwedeler Kleinbahn für den Gesammtverkehr.) Am 24. October 1900 ist von der im Bau befindlichen 1 m-spurigen Salzwedeler Kleinbahn (Strecke Salzwedel—Dähre—Diesdorf) die 12·8 km lange Theilstrecke Neustadt—Wallstawe mit den Stationen Salzwedel-Neustadt, Salzwedel-Altperverthor, Salzwedel-Neuethor, Kemnitz, Wieblitz-Tylsen und Wallstawe, dann am 5. December 1900 die an die obbezeichnete Strecke anschliessende, gleichfalls der Salzwedeler Kleinbahn gehörige und mit 0·75 m Spurweite erbaute Theilstrecke Wallstawe—Dülseberg mit den Stationen Ellenberg, Deutsch-Horst, Dähre und Dülseberg für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

— (Eröffnung der Strecke Marienburg Westpr.—Schönau und Marienburg Westpr.—Lindenau der westpreussischen Kleinbahnen für den Gesammtverkehr.) Von den der westpreussischen Kleinbahnen-Actiengesellschaft in Berlin gehörenden westpreussischen Kleinbahnen sind am 15. October 1900 die Strecken Marienburg Westpr.—Schönau mit der Station Marienburg und den Haltestellen Kalthof, Dammfelde und Schönau, und Marienburg Westpr.—Lindenau mit den Haltestellen Kaminke, Traghеim, Gross- und Klein-Lesewitz und Lindenau für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

— (Eröffnung der Kleinbahn Kamenz-Reichenstein für den Gesammtverkehr.) Am 3. November 1900 ist die vollspurige, 12·1 km lange Kleinbahn Kamenz-Reichenstein mit den Stationen Kamenz-Kleinbahnhof, Baizen, Wolmsdorf, Dorndorf und Reichenstein für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

— (Eröffnung der Strecke Altfelde—Stalle der westpreussischen Kleinbahnen für den Gesammtverkehr.) Am 7. November 1900 ist die der westpreussischen Kleinbahnen-Actiengesellschaft in Berlin gehörende Strecke mit 0·75 m Spurweite Altfelde—Stalle mit den Stationen Altfelde, Schablau, Fischau, Preuss.-Rosengarth und Stalle für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

— (Eröffnung der Kleinbahn Hoffstädt-Virchow für den Gesammtverkehr.) Am 10. November 1900 ist die der Ostdeutschen Eisenbahngesellschaft in Königsberg i. Pr. gehörige, 17·09 km lange, vollspurige Klein-

bahnstrecke Hoffstädt—Virchow mit den Stationen Linichen-Forst (Deutsch-Fuhlbeck), Gross-Linichen, Herzberg, Neuhof, Virchow Haltepunkt und Virchow Bahnhof für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Die vorgenannte Strecke bildet eine Fortsetzung der im Betriebe befindlichen Kleinbahn Deutsch-Krone—Hoffstädt (Kreisgrenze) und schliesst in Virchow an die preussische Staatsbahnstrecke Callies—Falkenburg an.

— (Eröffnung der Nebenbahn Stralsund-Triebsees für den Gesammtverkehr.) Am 16. December 1900 ist die 36·04 km lange, der Eisenbahngesellschaft Stralsund—Triebsees gehörige vollspurige Nebenbahn Stralsund-Triebsees mit den Stationen Nogast, Steinhagener Weiche, Steinhagen, Richtenberg, Franzburg, Neumühlen Weiche, Pöglitz, Rekontin und Siemersdorf für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Die Bahn schliesst in Stralsund an die Preussischen Staatsbahnen, in Franzburg an die Franzburger Südbahn und in Triebsees an die Greifswald-Grimmener, die Mecklenburgische Friedrich Franz-Bahn und die Franzburger Südbahn an.

— (Eröffnung der Theilstrecke Vochem—Berzdorf der Köln—Bonner Kreisbahnen für den Gesammtverkehr.) Die 4·4 km lange, der Actiengesellschaft der Köln-Bonner Kreisbahnen gehörige Theilstrecke Vochem—Berzdorf der Kleinbahn Vochem-Brühl-Wesseling ist für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Die Strecke Vochem—Anschlussbahnhof ist schmalspurig, die Strecke Anschlussbahnhof—Berzdorf dreischienig ausgeführt. In Brühl ist die neue Theilstrecke durch ein vollspuriges Anschlussgeleise mit dem Staatsbahnhofe daselbst verbunden.

Preussen und Hessen. (Kgl. Preussische und grossherzogl. Hessische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Mainz: Eröffnung neuer Bahnstrecken.) Die Strecken der preussisch-hessischen Eisenbahn-Direction Mainz von Worms Hauptbahnhof bis zur Einmündung in die Strecke Hofheim—Rosengarten (5·2 km) mit der 931 m langen Rheinbrücke und vom Abzweigungspunkte der vorgenannten Strecke bis zur Einmündung in die Strecke Lampertheim—Rosengarten (1·87 km) sind für den Personenverkehr eröffnet worden.

Württemberg. (Eröffnung des Güterverkehres auf der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach.) Am 18. December 1900 ist die von der Station Möckmühl der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen abzweigende, 39·0 km lange schmalspurige Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach mit den Stationen: Möckmühl, Ruchsen, Widdern, Olnhausen, Jagethausen, Berlichingen, Schönthal, Bieringen, Westernhausen, Winzenhofen, Marlach, Gommersdorf, Krautheim, Klepsan und Dörzbach zunächst für den Güterverkehr von Wagenladungen, Stückgütern, Eilgütern und Expressgütern eröffnet worden. Die Eröffnung der Strecken für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und lebenden Thieren wird zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Fahrzeuge, welche nur an den Stirnseiten der Wagen eingeladen werden können, sowie Sprengstoffe werden zur Beförderung nicht angenommen. Der Betrieb erfolgt nach Massgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, der Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. October 1899, sowie der für den Verkehr auf der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach giltigen besonderen Bestimmungen. Die örtliche Leitung des Betriebes auf der vorgenannten Nebenbahn erfolgt durch die Bahnverwaltung in Dörzbach, an welche alle auf Betriebs- oder Verkehrsangelegenheiten bezughabenden Schriftstücke zu leiten sind.

Frankreich. (Vorlage des Gesetzentwurfes zu Gunsten des Baues der projectirten Eisenbahn Villeneuve-sur-Lot-Falgyerat.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat der Legislative den Gesetzentwurf zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes einer als Vollbahn herzustellenden Eisenbahn vorgelegt, welche im Bereiche des Departements Lot-et-Garonne (Landschaft Guienne), von der Station Villeneuve-sur-Lot der Flügelbahn Penne-Villeneuve-sur-Lot Tonneins der Linie Paris—Limoges—Perigueux—Penne—Ayen der Hauptbahn-Gesellschaft Paris—Orléans abzweigend, diese über Casseneuil, Saint Pastour, Cancon, Longratte, Montanriol und Castillonnés in der Station Falgyerat mit der Flügelbahn Bergerac-Falgyerat-Marmonde der Linie Bordeaux—Falgyerat—Monsempron der Eisenbahn-Gesellschaft Paris-Orléans verbinden wird, welche auch Concessionswerberin für diese 38·9 km lange Linie ist, deren Kosten mit Frcs. 4,600.000 präliminirt sind.

— (Gemeinnützigkeits-Erklärung zu Gunsten des Baues der projectirten Eisenbahn Morez-Saint Claude.) Die Legislative hat die Gemeinnützigkeits-Erklärung zu Gunsten des Baues und Betriebes der als Vollbahn einzurichtenden projectirten Linie Morez—Saint Claude ausgesprochen. Die projectirte Linie wird von der Station Saint Claude der Linie La Clus—Saint Claude der Hauptbahn-Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée (Mittelmeerbahn) und deren Linie Lons-Le-Saunier—Saint Claude abzweigen und im Bereiche des Departements Doubs (Landschaft Franche Comté) vorläufig bis Morez führen. Die Kosten dieser von der Direction der Eisenbahn Paris-Lyon-Méditerranée projectirten 24·155 km langen Linie, deren Trasse ins Gebirgsterrain fällt, sind mit Frcs. 9,709.000, d. i. Frcs. 393.000 per laufendes Bahnkilometer bemessen.

— (Eröffnung der Theilstrecke Cany—Fécamp der Linie Dieppe—Havre.) Die von der Direction der Französischen Westbahn erbaute Theilstrecke Cany—Fécamp, als Verbindungslinie zwischen den als Sackbahnen endigenden Linien Dieppe—Saint Vaast—Bozeville—Cany und Le Havre—Harfleur—Les-Ifs—Fécamp—Motteville—(Montérolier—Amiens) der Westbahn-Gesellschaft, wurde im Monate November 1900 in einer Länge von 29·432 km dem Betriebe übergeben. Auf diesen im Bereiche des Departements Seine-Inférieure (Landschaft Normandie) erbauten Linien wurden ausser den beiden Endstationen, Greinville-la-Teinturière, Ourville, Valmont, Colleville, Saint-Hélène und Fécamp-Saint Ouen als Stationen eingerichtet. Die neue, im Anschlusse mit bereits bestehenden Linien combinirte Bahn führt, soweit als es die Felsengestade der Normandie gestatten, parallel zur Meeresküste, und vermittelt die derzeit nächste Schienenverbindung zwischen den Haupthäfen Dieppe und Havre des Canals La Manche, sowie mit den im Mittelpunkte der Bahn gelegenen Cabotagehäfen von Fécamp.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Vortrag des beh. aut. Civil-Ingenieurs E. A. Ziffer: „Ueber die beim VI. internationalen Eisenbahn-Congresse in Paris 1900 behandelten Fragen, betreffend das Secundärbahnwesen".) Einleitend gibt der Vortragende eine Darstellung des Verlaufes der Eröffnungsfeierlichkeiten des in der Zeit vom 20. September bis 1. October 1900 in Paris abgehaltenen Congresses, worauf er einen geschichtlichen Rückblick über die Gründung desselben entwirft und sodann die Organisation und das Verhandlungsprogramm des Congresses bespricht.

Hinsichtlich der Frage: „Ueber den Einfluss der Secundäreisenbahnen auf den öffentlichen Wohlstand" (Referenten General-Director C. de Burlet, Brüssel, Staatsrath Colson, Paris, und Civil-Ingenieur E. A. Ziffer, Wien) lag nur in Bezug auf die wirthschaftlichen Bahnen in Belgien ein eingehendes Referat vor, in welchem der Nachweis erbracht wurde, dass durch diese Bahnen kürzere und ökonomischere Verbindungen zwischen dem Lande und den Städten geschaffen, in weiterer Folge die Hebung der landwirthschaftlichen Erzeugnisse bewirkt und eine Verbilligerung zahlreicher Gebrauchsartikel herbeigeführt worden ist. Andererseits machte sich der Einfluss der Secundärbahnen durch die Errichtung von Industrien geltend, wodurch der Bevölkerung Erwerb geboten wurde, ferner durch die Anregung zu geschäftlichen Unternehmungen, in weiterer Beziehung sind die dem Staate durch die Postbeförderung erwachsenden Ersparnisse, sowie die Verminderung der Ausgaben für die Strassenerhaltung und namentlich die den grossen Eisenbahnen durch die Einmündung der Vicinalbahnen entstandenen Mehreinnahmen zu erwähnen.

Da bedauerlicherweise über die in den anderen Ländern gelegenen Bahnen gleicher Kategorie keine oder nur ungenügende Antworten den Referenten zugekommen sind, beschloss der Congress, diese wichtige Frage abermals auf die Tagesordnung der nächsten Versammlung zu stellen.

Was die Frage: „Welches sind die besten Mittel, die Herstellung der Secundärbahnen zu fördern?" (Referenten General-Director J. Tatlow, Dublin, und W. M. Acworth, London) anbelangt, so erklärt der Congress, dass in der Reduction der Ausgaben, sowie in der finanziellen Unterstützung durch den Staat, die Provinzen, die Gemeinden, bestehende Eisenbahnen und sonstige Interessenten die zweckentsprechendsten Mittel zu suchen sind. In ersterer Beziehung wurde eine Reihe von Massnahmen als fördernd anerkannt, von denen insbesondere die Vereinfachung der Concessions- und Enteignungsverhandlungen, die abgabenfreie Benützung der Strassen und Wege, volle Freiheit für einen wirthschaftlichen Betrieb, Beschränkung der Sicherheitsmassregeln im Hinblicke auf Bahnen mit schwachem Verkehre, Aufstellung von Agenten etc. hervorzuheben sind. In Bezug auf die finanzielle Unterstützung bezeichnet der Congress

es für sehr wichtig, dass die interessirten Gemeinden bei der Grunderwerbung das thunlichste Entgegenkommen, insbesondere durch Uebernahme derselben auf eigene Rechnung, bethätigen, die bestehenden Eisenbahnen an den durch die Einmündung der Zufuhrsbahnen in ihre Bahnhöfe entstandenen Kosten participiren, und für die hiedurch ihren Linien zugeführten Verkehre gewisse Prämien an die Secundärbahnen leisten. Was endlich die directe finanzielle Unterstützung durch die Behörden betrifft, so weist der Congress auf die mit so ausgezeichnetem Erfolge in Belgien bestehenden Organisationen hin, wo die Secundäreisenbahnen fast ausschliesslich durch die Capitalsbetheiligung seitens des Staates, der Provinzen, Gemeinden und der bedienten Ortschaften erbaut worden sind.

In Bezug auf die Frage: „Welches sind die Mittel, die Nachtheile der Kreuzung der Hauptbahnen durch die Secundärbahnen zu verringern?“ (Referent Director O. Schüler, Wien) ist der Congress der Ansicht, dass die Kreuzung der Bahnlinien mit starkem Verkehre im Niveau soviel als möglich zu vermeiden wäre; im Falle jedoch eine Uebersetzung im Niveau unvermeidlich ist, erklärt sich der Congress mit den vom Berichterstatter beantragten technischen Vorschriften einverstanden.

Bezüglich der Frage, betreffend die „Personen- und Güterwagen der Secundärbahnen“ (Referent Ingenieur De Rechter, Brüssel), empfiehlt der Congress rücksichtlich der Personenwagen die Type mit Zutritt von den Endplattformen oder von der Längsseite des Wagens und einem mittleren Fassungsraume, ferner sind behufs Verringerung des todten Gewichtes Untergestelle mit vorzugsweise zwei Achsen anzuwenden; jedoch dort, wo eine grosse Lenksamkeit der Fahrbetriebsmittel erforderlich ist, bieten Personenwagen auf Drehgestellen Vortheile. Für den Güterverkehr wird die Anwendung von Wagen mit einer Tragkraft von 10 t als wünschenswerth bezeichnet.

In der Frage: „Welches sind die besten Mittel, die Producte von den Wirthschaftshöfen zu den Aufgabe-Bahnhöfen der Hauptbahnen zuzuführen?“ (Referenten: Vicepräsident J. T. Harahan, Chicago, Walter Gardner, London, und Ingenieur R. Godfernaux, Paris), hält es der Congress für nothwendig, dass eine Erleichterung dieses Transportdienstes durch mechanische Einrichtungen anzustreben sei, welche leistungsfähiger, billiger und schneller als die gegenwärtig angeordneten Beförderungsmittel sind. Der Congress legt ferner Werth darauf, dass in dieser Richtung den Strassenautomobilen regere Beachtung angewendet werde.

Was die Frage der „Heizung der Personenwagen“ betrifft (Referent Ingenieur G. Rigoni, Mailand), so konnte der Congress in keinem der dermalen im Gebrauche stehenden Systeme eine rationelle Lösung erblicken.

Im Hinblicke auf die letzte Frage, betreffend „den elektrischen Betrieb auf Haupt- und Secundärbahnen“ (Referenten: Chef-Ingenieur N. H. Heft, New-York, Ingenieur Auvert und Inspector Mazen, Paris), constatirt der Congress, dass die beim elektrischen Betriebe erzielten Fortschritte die Einführung desselben auf gewissen Eisenbahnlinien gestatten, welche unter besonderen technischen oder wirthschaftlichen Bedingungen sich befinden. Man kann übrigens die Aufgabe dieser Anwendung als vortheilhaft gelöst nicht ansehen, um allen Anforderungen des Betriebes zu entsprechen, besonders wenn es sich darum handelt, schwere Züge mit grosser Geschwindigkeit auf langen Strecken zu befördern.

Mit dem Hinweis auf die grosse Tragweite, welche die auf dem Congresse behandelten Fragen in Bezug auf die Entwicklung des Secundärbahnwesens haben, schloss der Vortragende seine interessanten Ausführungen.

Actiengesellschaft „Notolitzer Localbahn“. (Constituirende Generalversammlung.) Am 3. April 1900 fand in Prag die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Netolitzer Localbahn“ statt. Bei derselben waren fünf Actienzeichner erschienen, welche theils im eigenen, theils im Vollmachtsnamen 1390 Actien mit 693 Stimmen vertraten. Die Versammlung wurde namens der Concessionäre von Herrn Dr. Ottokar Kudena, Advocaten in Netolitz, mit der Mittheilung eröffnet, dass die Statuten der Actiengesellschaft „Netolitzer Localbahn“ auf Grund der seitens des k. k. Ministeriums des Innern ertheilten Ermächtigung vom 14. Juli 1898, Z. 20764, von der k. k. Statthalterei in Prag unterm 29. December 1899, Z. 193245, genehmigt wurden, und dass im Uebrigen auch alle sonstigen Bedingungen erfüllt erscheinen, welche nach § 6 dieser Statuten für die Abhaltung der constituirenden Generalversammlung massgebend sind. Sodann stellte Dr. Kudena die Herren: Franz Jahoda, Director der Eisenbahnabtheilung des Landesausschusses für das Königreich Böhmen, und Dr. Wladimir Faček, Concipisten dieses Landesausschusses, als die mit Decret vom 31. März 1900, Z. 21.062, vom mehr gedachten Landesausschusse im Grund des § 28. al. 5, der Gesellschaftsstatuten ernannten zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes vor. Hierauf wählte die Generalversammlung gemäss § 6 der Statuten Herrn Dr. Ottokar Kudena zum Vorsitzenden, Herrn Josef Kuliš, k. k. Steuereinnehmer i. R. in Netolitz zum Schriftführer, und die Herren Ferdinand Riedl, Herrschaftsdirector in Böhmisch-Krumau, und Adalbert Mugo, Bürger in Netolitz, zu Scrutatoren und Verificatoren. Herr Dr. Kudena theilte ferner mit, dass zur Generalversammlung auch die Landesbank für das Königreich Böhmen eingeladen worden sei, dass jedoch ein Vertreter derselben nicht erschienen sei. Der Vorsitzende constatirte hierauf, dass die Generalversammlung, nachdem in derselben fünf Actionäre anwesend sind, welche 1390 Actien, daher das gesammte Anlagecapital der Gesellschaft per fl. 139.000 = K 278.000 darstellen, beschlussfähig und zur Vornahme der Wahlen berechtigt sei. Nach dieser Mittheilung beschliesst alsdann die Generalversammlung, eine Actiengesellschaft unter der Firma „Netolitzer Localbahn—Místní dráha Netolická“ mit dem Sitze in Prag zu errichten, und die vorliegenden, behördlich genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzunehmen. Der Vorsitzende gibt hierauf unter Berufung auf seine frühere Mittheilung bekannt, dass der Landesausschuss für das Königreich Böhmen zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes bereits ernannt habe, und dass nunmehr — da der Verwaltungsrath statutengemäss aus acht Mitgliedern zu bestehen habe — seitens der constituirenden Generalversammlung noch die restlichen sechs Mitglieder des Verwaltungsrathes zu erwählen seien. Durch die hierauf vorgenommene Wahl werden sohin die folgenden sechs Herren seitens der Generalversammlung als Mitglieder in den Verwaltungsrath berufen: 1. Dr. Ottokar Kudena, Advocat in Netolitz; 2. Adalbert Mugo, Bürger in Netolitz; 3. Ferdinand Riedl, Herrschaftsdirector in Böhmisch-Krumau; 4. Fürst Adolf Josef Schwarzenberg, Herrschaftsbesitzer; 5. Josef Kuliš, k. k. Steuereinnehmer i. R. in Netolitz, und 6. Wenzel Dvořák, Liegenschaftsbesitzer in Podřischt bei Netolitz. Die Gewählten nehmen die Wahl an und wird hierauf die Generalversammlung geschlossen. Bei der unmittelbar hierauf stattgefundenen ersten (constituirenden) Sitzung des neugewählten Verwaltungsrathes wurde Herr Dr. Ottokar Kudena zum Präsidenten und Herr Josef Kuliš zum Präsidentenstellvertrer des Verwaltungsrathes gewählt, und ferner die beiden Verwaltungsrathsmitglieder Herr Franz Jahoda und Dr. Wladimir Faček im Sinne des § 27 der Gesellschaftsstatuten mit der Führung und Erledigung der laufenden Geschäfte und mit der Entgegennahme sämmtlicher Postsendungen der Actiengesellschaft betraut.

Verzeichniss der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes für Tirol und Vorarlberg in Innsbruck pro 1901.) Laut der vorliegenden Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Innsbruck beträgt die Zahl der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten 99, mithin um 3 Sachverständige weniger als im Vorjahre.

[E.-M.-Z. 58.618/7.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 2. Jänner 1901 dem Abtheilungsvorstande und Oberinspector der österreichischen Staatsbahnen Alfred Rickel, anlässlich der von ihm erbetenen Uebernahme in den bleibenden Ruhestand, das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 4. Jänner 1901 den mit dem Titel eines Regierungsrathes bekleideten Staatsbahndirectoren Carl Neudeck und Arthur Freiherrn Borowiczka von Themau den Titel und Charakter eines Hofrathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht. **Wittek** m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Aenderung der Stationsbezeichnung Neuschloss.

Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1901 wird die Bezeichnung der an der Linie Teplitz (Settenz)—Reichenberg gelegenen Station „Neuschloss“ in Neugarten umgeändert.

Teplitz, am 4. Jänner 1901. [17]

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.
Güterverkehr Bukowina—Galizien—Frankreich.

Ausnahmetarif für die Beförderung verschiedener Artikel zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits, Eger transit, Nürnberg transit und Wien I K.E.B. (Westbahnhof) transit andererseits vom 1. Jänner 1895.

Neue Frachtsätze für Felle- und Häutetransporte.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 28. Februar 1901 treten für die Beförderung von Fellen, getrockneten (ausschliesslich Rauhwaaren, Pelzwerk), und Häuten (gesalzen, getrocknet, roh, verpackt) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen die nachstehenden Frachtsätze*) in Wirksamkeit:

Zwischen und	Eger transit	Nürnberg transit	Wien I K.E.B. Westbhf.) transit
	Francs Gold per 1000 kg		
Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:			
Krakau	40·95	50·35	17·90
Podgórze-Bonarka	40·95	50·35	17·90
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:			
Buczacz	72·00	81·40	48·95
Czortkow	73·70	83·10	50·65
Jaroslau	55·65	65·05	32·60
Lemberg	62·20	71·60	39·15
Neu-Sandec	53·50	62·90	30·45
Podgórze-Bonarka	40·95	50·35	17·90
Podgorze-Plaszow	40·95	50·35	17·90
Posada-Chyrowska	59·20	68·60	36·15
Przemyśl	57·80	67·20	34·75
Rzeszów	52·20	61·60	29·15
Sambor	61·00	70·40	37·95
Stanislau	68·40	77·80	45·35
Stryj	64·00	73·40	40·95
Tarnopel	68·40	77·80	45·35
Tarnow	46·85	56·25	23·80

Hiedurch werden die auf Seite 7—9 des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifes, bezw. der dazu gehörigen Nachträge I und II enthaltenen Frachtsätze für Felle und Häute aufgehoben und ersetzt.

Gleichzeitig sind die auf Seite 11 des genannten Tarifes unter Punkt V in Colonne 3 für Felle und Häute bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen bezifferten Frachtsätze wie folgt zu berichtigen:

Zwischen	Paris Douane
	Francs Gold per 1000 kg
Eger transit	77·75
Nürnberg transit	48·35
Wien I K.E.B. Westbahnhof transit	80·80

Wien, am 29. December 1900. [18]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

*) Für unverpackte Felle vermindern sich diese Frachtsätze um 30 Centimes per 1000 kg.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Station Sieniawa.

Die auf der Localbahn Chabówka-Zakopane liegende, für den Gesammtverkehr ohne Einschränkung eingerichtete Station Sieniawa wird ab 10. Jänner 1901 in eine Personenhalte- und Ladestelle für den Personenverkehr, den beschränkten Gepäcksverkehr und den Güterverkehr nur in vollen Wagenladungen umgewandelt.

Krakau, im December 1900. [19]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif, Theil II, Heft 3.

Verlängerung der Giltigkeit der Frachtsätze für Schafwollgarne.

Die Giltigkeit der im Theil II, Tarifheft 3, des obgenannten Eisenbahnverbandes auf den Seiten 87, 138, 156 enthaltenen directen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 37 für die Beförderung von Schafwollgarnen (A. eindrähtigen, B. zwei- und mehrdrähtigen) wird vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1901 verlängert.

Wien, am 31. December 1900. [20]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Verband.

Einführung des Nachtrages 7 zum Tarifheft 3.

Mit 1. Jänner 1901 ist zum Heft 3 des Deutsch-Niederländischen Verbandstarifes vom 15. Februar 1898 der Nachtrag 7 in Kraft getreten, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld und in der Station Reichenberg zum Preise von 0·20 Mark, resp. 24 Hellern erhältlich.

Wien, am 4. Jänner 1901. [21]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Ergänzung der Reexpeditionsbestimmungen für Getreide u. s. w.

Declassification von Häuten (Fellen).

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1901 ist auf Seite 24 des Tarif-Theiles I, Ziffer 1 der Bestimmungen über die Einlagerung und Reexpedition von Getreide u. s. w., wie folgt zu ergänzen:

Hinter dem Worte „Kleie" ist einzuschalten: „auch Grieskleie und Gerstenkleie, ferner Reiskleie, Reishülsen und Reisfuttermehl."

Der Schlusssatz der Ziffer 1 erhält folgenden Wortlaut:

„Im Verkehre mit den Preussisch-hessischen Staatsbahnen und den Reichseisenbahnen sind die Artikel Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate aus Getreide und Hülsenfrüchten, Kleie, auch Grieskleie und Gerstenkleie, ferner Reiskleie, Reishülsen und Reisfuttermehl, Malz und Oelsaaten von der Reexpedition ausgeschlossen.

Mit Wirksamkeit vom gleichen Tage ist auf Seite 47 die Position H—4 wie folgt abzuändern:

„Häute (Felle), frische, ungesalzene, frische, gesalzene, ferner getrocknete oder gekalkte, aber nicht weiter bearbeitete (mit Ausnahme von Pelzwerk)

II A² Sp.-T. I — "

Wien, am 31. December 1900. [22]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigungen im Anhange zu den Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2.

In dem vom 1. Jänner 1901 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2, im obbezeichneten Verbande sind nachstehende Druckfehler zu berichtigen, und zwar:

Auf dem Titelblatte im ungarischen Texte ist der Einführungstermin von „január hó 15.-től" auf „január hó 1.-től" zu berichtigen, ferner ist auf Seite 43 in der Relation „Pécs—Villach" der Frachtsatz von **296 h** zu streichen und dieser Frachtsatz in die nächstfolgende Spalte für die Relation „Pécs—Waidbruck" einzustellen.

Wien, am 4. Jänner 1901. [23]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bau-Ausschreibung.

Auf der für Rechnung der Localbahn Triest-Parenzo mit 76 Centimeter Spurweite herzustellenden **Theilstrecke Buje—Parenzo** ist die Ausführung der Arbeiten des **Unterbaues**, dann aller **Oberbau-** und der **Hochbauarbeiten**, ausschliesslich der Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Brücken und der mechanischen Ausrüstung der Wasserbeschaffungsanlagen, sowie der Lieferung der Oberbaumaterialien und der Gebäudeausrüstung, im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt zum Theile auf Nachmass gegen Einheitspreise, zum Theile gegen Pauschalpreise, getrennt nach Baulosen.

Die Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Kronen abgerundet:

Bezeichnung der Losstrecke	Baulos-Nr.	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometern	Unterbau	Oberbau	Einfriedungen, Bahnzeichen und Grenzsteine	Hochbau	Zusammen
vom Ende der Station Buje bis Biloslav	8	62·300 und 72·814	10·518	513.160	38.153	7.174	36.000	594 487
von Biloslav bis Kaligarich	9	72·814 und 81·200	8·386	1,024.924	33.886	6.978	12.000	1,077.788
von Kaligarich bis Sittich	10	81·200 und 90·000	8·716	600 194	40.931	7.053	30.000	678.178
von Sittich bis Trt. Chervar	11	90·000 und 98·000	3·010	504.181	37.983	6.439	33.000	581.603
von Trt. Chervar bis S. Rocco	12	98·000 und 106·000	7·986	302.821	39.653	4.981	43.000	390.455
von S. Rocco bis Radoš	13	106.000 und 116·780	10·780	83.621	44.871	5.285	58.000	191.777
von Radoš bis Sa. Eleuterio	14	116.780 und 126·130	9·287	73.237	42.082	7.984	73.000	196.303
		Zusammen	63·683	3,102.138	277.559	45.894	285.000	3,710.591

Die Vollendungstermine für alle sieben Baulose sind derart festgesetzt, dass ab 15. Mai 1902 die Aufstellung der eisernen Tragwerke der Brücken, ab 1. Juli 1902 die Montirung der mechanischen Einrichtung der Wasserbeschaffungsanlagen, Wasserkrahne und Brückenwaagen ungehindert beginnen kann, dass ferner vom 1. September 1902 an sämmtliche Hochbauten der anstandslosen Benützung übergeben werden und von demselben Tage an durchlaufende Materialzüge verkehren können, und dass vom 15. October 1902 an der Betrieb anstandslos eröffnet werden kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben vorgeschriebenen Formulare, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei dem Departement 18 des k. k. Eisenbahnministeriums (Wien, I. Elisabethstrasse Nr. 9) und bei der k. k. Eisenbahnbauleitung in Triest (Via Belpoggio Nr. 2) einzusehen und von den Offerenten zu unterfertigen. Diese Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei den vorbezeichneten Dienststellen auch gegen Bezahlung erhältlich.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis **31. Jänner 1901, 12 Uhr Mittags**, bei dem Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien einzureichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags beim Departement 18 statt. Das Offert muss auf sämmtliche Herstellungen des betreffenden Bauloses lauten, und ist für jedes Baulos ein besonderes Offert einzubringen. Der Offertleger hat bis zum 28. Februar 1901 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Das zu erlegende Vadium beträgt: für Baulos 8: K 29.700, Baulos 9: K 53.800, Baulos 10: K 33.900, Baulos 11: K 29.000, Baulos 12: K 19.500, Baulos 13: K 9.500 und Baulos 14: K 9 800, welches im Erstehungsfalle als Caution rückbehalten wird.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheil derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von den Offerenten nicht unterschrieben wurden, oder betreffs welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einbringung der Offerte bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, am 28. December 1900. — [E.-M.-Z. 46.355.]

K. k. Eisenbahnministerium.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
195	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	**Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche zur Errichtung einer Schuhgummi- und Strumpfbänderfabrik in Sopron bestimmt sind, bei frachtgutmässiger Beförderung**	Leobersdorf Wittmannsdorf Klein-Schwechat Wien-Matzleinsdorf Wien E.W.A.	Sopron R.Oe.E.E. und Sopron S.B.	**Die Frachtgebühren sind für jene Gewichtsmenge zu entrichten, welche laut der betreffenden Tarifclasse, bezw. für den betreffenden Artikel tarifmässig vorgeschrieben ist. Mit einem Frachtbriefe sind mindestens 5·0 kg aufzugeben. Falls die Sendung aus mehreren Artikeln besteht, muss jeder einzelne Artikel mindestens in einem Gewichte von 5·0 kg zur Aufgabe gelangen. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen. Die zum Versandt gelangenden Transporte müssen noch vor ihrer Effectuirung bei der Betriebs-Direction der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn zur Anmeldung gebracht werden**	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Banvollendung der in Rubrik 4 bezeichneten Fabrik, längstens jedoch bis Ende December 1901	Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband. Tarif-Theil II, Heft 1, nebst Anhang vom 1. Jänner 1901	Verschieden	50percentige Ermässigung der bezüglichen directen Frachtsätze mit der Beschränkung, dass bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens ein Minimal-Einheitssatz von 0·26 und bei Frachtzahlung nicht nach dem Ladegewichte des Wagens ein solcher von 0·32 Hellern per 100 kg und 1 km resultirt		Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen die spätestens bis Ende Februar 1902 an die Betriebs-Direction der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn in Sopron zu bewirkende Vorlage der auf den Namen der Partei als Empfängerin lautenden Frachtbrief-Duplicate, bezw. Aufnahmsscheine oder Frankaturrechnungen im Falle der Entrichtung der Frachtgelder bei der Aufgabe oder Original-Frachtbriefe im Falle der Ueberweisung der Frachtgelder an den Empfänger	Von der Begünstigung sind ausgeschlossen: Verbrauchsartikel, welche zu Fabrikationszwecken dienen, und zwar solche, welche zur Einleitung und Unterhaltung des Betriebes der zu erbauenden Fabrik bestimmt sind, desgleichen alle zur Bauausführung nothwendigen Requisiten (Geräthe, Gerüste, Werkzeuge, Baumaschinen etc.)

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
196	Südbahn-Gesellschaft	kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und Bács-Bodrogher Localeisenbahn	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Algyö	Triest	Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1900	277	253	24	Im Kartirungswege		
				Beska					262	229	33			
				Detta					311	287	24			
				Gyertyámos					297	257	40			
				Hodmezö-Väsárhely					280	263	17			
				India					260	229	31			
				Karlocza					265	215	50			
				Kukujevci-Erdöveg					240	227	13			
				Martinci					246	221	25			
				Mitrovicz					249	207	42			
				Mitrovicz-Szávapart					249	207	42			
				Mokrin					287	269	18			
				Nagy-Kikinda					290	257	33			
				Nagy-Szt. Miklós					290	275	15			
				Orczifalva					308	277	31			
				Oroszlámos					282	259	23			
				Ó-Bessenyö					287	269	18			
				Pérjamos					295	285	10			
				Pétervárad					267	215	52			
				Putinci					257	227	30			
				Ruma					252	221	31			
				Samac loco					222	197	25			
				Samac-Szávapart*)					226	197	29			
				Sáratalva					292	281	11			
				Sid					237	231	6			
				Szeged					275	239	36			
				Szeged-Rokus					275	249	26			
				Szöreg					277	249	28			
				Sztamora-Moravicza					313	293	20			
				Temesvár-Gyárváros					305	257	48			
				Temesvár-Józsefváros					305	257	48			
				Topolovecz					310	281	29			
				Uj-Pazua					260	239	21			
				Ujvidék					267	215	52			
				Valkány					285	263	22			
				Varjas					297	291	6			
				Verbácz					277	245	32			
				Versecz					316	303	13			
				Vojtek					310	281	29			
				Zimony					260	253	7			
				Zsombolya					295	257	38			
				Ada					315	229	86			
				Bács-Martonos					287	233	54			
				Bács-Petrovoszelo					324	229	95			
				Moholy					319	229	90			
				Ó-Bécse					332	229	103			
				Ó-Kanizsa					292	233	59			
				Zenta					304	229	75			
				Vogány				Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	217	—			
									Heller per 100 kg incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer		Heller per 100 kg			

*) In dem für Samac-Szávapart ausgewiesenen Satze ist die Benützungsgebühr für das Übergeleise bereits enthalten. Dieser Satz gelangt nur für in Samac loco aufgegebene Sendungen zur Anwendung und müssen daher dieselben mit Landfuhrwerken zugeführt werden, bezw. mit Schiffen anlangen und aus diesen in die Eisenbahnwagen umgeladen werden

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nach- und gilt stehender Bedingungen in der Zeit	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
197	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	a) Güter des Specialtarifes 1; b) Güter der Classe C, sowie des Specialtarifes 2	den Stationen der Körös-Belovár-Verőcze-Barcser Localbahn: Kloštár, Pitomača, Spišić-Bukovica, Vukosavljevica oder vice versa	Triest	Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der betreffenden Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	vom 1. Jänner bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, resp. Localtarif	Verschieden	Heller: ad a) 184 140; ad b) 190 144	Verschieden	Im Kartirungswege		
198	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	M a l z	Velencze	Triest	Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen per mare nach dem Auslande verschifft werden	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	180 Heller	160 Heller	20 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, unter Beischluss der die Verschiffung nach dem Auslande nachweisenden Schiffsconnaissements, bezw. Schiffsladescheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
199	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Banjaluka Stadt	Triest	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen sind bei der Aufgabe bahnämtlich abwiegen zu lassen; für diese Leistung ist ein Wägegeld von 60 h per Wagen zu entrichten. Das Anf- und Abladen hat die Partei auf ihre eigenen Kosten zu bewerkstelligen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	130 Heller	Im Kartirungswege				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
200	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—18 des Tarif-Theiles I, Ziffer 3 a), 3 b) und 3 c)	Dönji-Vakuf	Triest	Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif für den Bosnisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	291 Heller	270 Heller	21 Heller	Im Kartirungswege		In dem zugestandenen Frachtsatze ist die in Bosn.-Brod für das Umladen zur Einhebung gelangende Gebühr von 2 h per 100 kg inbegriffen
201	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eichenholzextract (in tropfbarflüssigem Zustande)	sämmtlichen in den Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, aufgenommenen Stationen	Triest	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Die Frachtsätze der Classe B	Die Frachtsätze der Classe C	Verschieden	Im Kartirungswege		
202	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Baranya-Sellye	Triest	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	146	142	4	Im Kartirungswege		
				Bizovac					175	164	11			
				Breznica-Njemačka					179	159	20			
				Bukovica					156	137	19			
				Čačince					159	139	20			
				Čaglin					169	164	5			
				Ciglenik					166	164	2			
				Feričanci					162	142	20			
				Josipovac-Kravice					173	170	3			
				Koška					181	161	20			
				Ljeskovica					169	161	8			
				Londjica					172	161	11			
				Medinci-Senkovac					152	137	15			
				Mikleuš					159	139	20			
				Našic					168	148	20			
				Normanci					178	164	14			
				Noskovci					149	139	10			
				Orahovica					162	142	20			
				Slatina					148	126	22			
				Stara-Zaláta					149	139	10			
				Šušine-Gjurgjenovac					165	145	20			
				Zoljan					176	159	17			

Fortlaufende Nummer	1	203	204	205
Die Publication erfolgt von der	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	3	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	a) Thonwaaren und Chamottemehl, b) Ziegel, als: Mauer- und Dachziegel, sowie Klinkersteine und Keramitziegel, ferner feuerfeste Ziegel, Chamotte-, Magnesit- und Dinasziegel	Calcium-Carbid	Kohlen, mineralische, Coaks, Kohlenziegel (Briquetts)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Bedekovčina	Jajce (Station der Bosn.-herceg. St.B.)	Bánya Szaboles
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Triest	Triest	Triest
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	ad a) Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief, ad b) bei Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und bei Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1900	Tarif für den Bosnisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, oezw. Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	ad a) 109 Heller ad b) 81 Heller	477 Heller	Ein directer Frachtsatz besteht nicht
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	ad a) 100 Heller ad b) 73 Heller	329 Heller	130 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	ad a) 9 Heller ad b) 8 Heller	148 Heller	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14		Für das Umladen der Sendungen in Bosn.-Brod ist eine Umladegebühr von 2 h per 100 kg zu entrichten	

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der Nr.	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
206		kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Linoleum	Budapest (S.B.)	a) bei Aufgabe von Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief, b) bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II (Heft 2)	a) 494 298 b) 538 330	a) 416 260 b) 460 292	a) 78 b) 78	Im Kartirungswege		
				Budapest dunaparti t. p. u. Budapest-Pereneczváros Budapest-fővámház Budapest fővám közr. Budapest-Józsefváros Kőbánya alsó p. u. Kőbánya felső p. n.									
				Budapest-Angyalföld Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti p. n.				Heller incl. ungar. Transportsteuer a) 548 340 b) 470 302		a) 78 b) 38			
207		betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	Triest	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen binnen sechs Monaten vom Tage des Eintreffens in Triest nach England, Amerika, Indien oder Japan zur Weiterbeförderung gelangen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Anhang zu dem Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	193 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	178 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	15 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der den Transport von der Aufgabsstation bis Triest nachweisenden Original-Bahnfrachtbriefe und der den Seetransport von Triest nach den englischen, amerikanischen, indischen oder japanischen Bestimmungshäfen nachweisenden Certificate des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanates in Triest, welche Documente längstens sechs Monate nach Weiterbeförderung ab Triest in Vorlage gebracht werden müssen	

206

Südbahn-Gesellschaft

207

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	208	209
1		
Die Publication erfolgt — von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
2		
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3		
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Mahlproducte der Pos. M—4	Holz der Classe C oder des Specialtarifes 2
4		
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Velencze	Blacko-Jakšić Čaglin Ciglenik Ljeskovica Londjica Pieternica Pozsega Ratkovica Zóljan
5	Martonvásár	Fiume
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	a) Wien loco, b) Wien St.E.G. transit mit der Bestimmung nach den im Tarife für den Westungar.-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 5, giltig vom 1. September 1900, aufgenommenen Stationen, insofern der Verkehr via Wien instradirt	Blacko-Jakšić Čaglin Ciglenik Ljeskovica Londjica Pieternica Pozsega Ratkovica Zóljan Wien St.E G., K.F.N.B. oder Matzleinsdorf
6	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	**Verfrachtung von mindestens 5000 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen — und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. März 1899, resp. Theil II. Hett 5, vom 1. September 1900	Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 3; Westungar.-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 3; Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1: Localtarife
8		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden
9		
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	Heller 114 108 108 105 105 114 118 118 103 164 158 158 155 155 164 168 168 153
10		
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	a) 28 Heller b) 24 Heller	a) 20 Heller b) 16 Heller Verschieden
11		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis Ende März 1902 bei der Direction der Südbahn-Gesellschaft in Wien einzureichen sind	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende März 1902 an die Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) vorzulegen sind
13		
Besondere Bemerkungen		Die nach Budapest d. p. t. p. n. angeführten Frachtsätze sind, mit je 6 Heller per 100 kg erhöht, auch für die Stationen Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u. und Budapest-Angyalföld giltig
14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
210	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Belisce	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Wien-Matzleinsdorf Simmering Schwechat-Kledering	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen hat durch die Partei, resp. auf deren Kosten zu erfolgen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife, bezw. Tarif für den Westungar.-Oesterreichischen Eisenbahnverband	Es besteht kein directer Frachtsatz	138 Heller		Im Kartirungswege		Die Kosten der Umladung in Noskovei sind in den Frachtsätzen inbegriffen
211	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Belisce	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Wien-Matzleinsdorf Simmering Schwechat-Kledering	**Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen.** In dieses Quantum werden auch jene gleichartigen Sendungen einbezogen, welche innerhalb der Begünstigungsdauer ab Belisce nach Budapest-dunap. t. p. u., Budapest-Józsefváros, Budapest-Angyalföld, Budapest-Lipótváros und Budapest-nyugoti pal. verfrachtet werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Bestehender ermässigter Kartirungsfrachtsatz	136 Heller	126 Heller	10 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche innerhalb drei Monaten nach Ablauf der Begünstigungsdauer der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) vorzulegen sind	Die Kosten der Umladung in Noskovei sind in den Frachtsätzen inbegriffen
212	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Vide Tabelle		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Vide Tabelle		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Nach	Von				
	Balassa-Gyarmat	Bátony	Fülek	Ajka	Várpalota
	Frachtsätze in Hellern per 100 kg				
Wien St.E.G.	82	91	97	56	67
Wien K.F.N.B.	82	91	97	—	—
Simmering St.E.G.	—	90	96	—	65
Schwechat-Kledering	—	89	95	—	—
Grammat-Neusiedl	—	86	92	—	64

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
213	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Presslinge, Rückstände von der Leinsamenöl-Fabrikation, auch zerkleinert (Mehl)	Triest	Eger Passau Salzburg Simbach	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür und Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandtarifes	vom 15. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif, Theil II, für den Südösterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Grenzverkehr	Bezügliche Ausnahmefrachtsätze bestehen nicht	200 152 144 151 Heller incl. Manipulationsgebühr		Im Kartirungswege		
214	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Zündwaaren	via Triest seewärts		Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandtarifes. a) Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg b) " " " 6.000 kg c) " " " 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901		Tarif für den Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehr nach Binnenstationen der orientalischen Eisenbahnen nach Hafenplätzen der Levante. Theil I und Theil II, Heft 1	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Gulden ö. W. Gold a) b) 1·67 1·61 1·73 1·66		Im Kartirungswege		
					Preding-Wieselsdorf Deutsch-Landsberg Graz S.B. Leibnitz Maria-Rast	Saloniki, Dedeagatsch, Constantinopel				Gulden ö. W. Gold a) a) a) 2·07 1·57 0·50 2·05 1·57 0·48 2·03 1·57 0·46				
				via Triest—Dedeagatsch				Via Dedeagatsch bestehen keine directen Frachtsätze		Centimes a) b) c) 662 646 616 676 658 628 637 — 607 637 — 607 637 — 607		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
215	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes II	Siehe Tabelle		ad a) und b) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. ad b) **Bei Auflieferung von mindestens 28.000 Tonnen.**	ad a) vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901 ad b) vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Localtarife, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	ad a) Im Kartirungswege ad b) Im Rückvergütungswege		

Nach	Von							
	Drenovce		Ottok		Spaćva		Vrbanje	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Hellern							
Budapest-dunapart. t. p. u. und Jozsefváros	115	99	99	83	106	90	110	94
Budapest-uyugoti p. u., Lipótváros und Angyalföld	121	103	105	87	112	94	116	98
Fiume	159	141	143	125	150	132	154	136
Wien St.E.G., „ K.F.N.B., „ Matzleinsdorf und Schwechat-Kledering	169	161	153	145	160	152	164	156

ad b) Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1902 an die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (Abtheilung C IV b) in Budapest einzusenden sind

ad b) Diese ermässigten Frachtsätze finden unter Aufrechthaltung der auf diese Frachtbegünstigung bezüglichen Bestimmungen auch auf solche Sendungen Anwendung, welche von Drenovce, Ottok, Spaćva und Vrbanje nach Vinkovci gesendet, dort behufs Manipulation ausgeladen und dann durch dieselbe Firma mittelst Eisenbahn nach Budapest, Fiume, Wien, bezw. Schwechat-Kledering weiter befördert werden. Für solche Sendungen wird eine **Reexpeditionsgebühr von 4 Hellern per 100 kg** eingehoben und zugleich bedingen, dass die Reexpedition in Vinkovci spätestens 12 Monate nach Einlangen der Sendungen in Vinkovci erfolgt sein muss. Rücksichtlich dieser reexpedirten Sendungen sind behufs Liquidirung der Frachtbegünstigung auch die auf den Namen der reclamirenden Partei als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über den per Bahn erfolgten Transport der Sendungen von der Aufgabsstation bis Vinkovci und die den Weitertransport ab Vinkovci nachweisenden, auf den Namen derselben Partei als nochmaligen Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate zu Vorlage zu bringen. Rücksichtlich solcher reexpedirter Sendungen, welche erst im Jahre 1902 weiterbefördert werden, sind die bezüglichen Documente spätestens drei Monate nach dem Tage der erfolgten Reexpedition vorzulegen. Diese reexpedirten Sendungen werden stets in das bedungene Minimalquantum desjenigen Jahres eingerechnet, in welchem diese Sendungen nach Vinkovci aufgegeben wurden.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	und im Namen der betheiligte Verwaltungen	für Artikel	für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Das Zugeständniss wird gemacht						Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
216		Südbahn-Gesellschaft											
		betheiligte Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Noskovci transit (von Stationen der Localbahn Belišće-Noskovci) von	Noskovci transit (von Stationen der Localbahn Belišće-Noskovci) nach	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, bezw. Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	120 Heller	Im Kartirungswege		Die Sendungen sind in Noskovci durch die Partei auf eigene Kosten umzuladen
217		Südbahn-Gesellschaft											
		betheiligte Verwaltungen	Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt der Pos. E—5 / Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6	der Güterclassification des Tarifes, Theil I (Abth. B. Abschn. G)	Store	Wien (Matzleinsdorf)	Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verband-Gütertarifes. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die betreffenden Transporte müssen zur See nach dem Zollauslande exportirt werden. Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender	vom 15. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband. Tarif-Theil II (Heft 1), giltig vom 1. September 1898			Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest (Pos. VIII)“ im Kartirungs-, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege: Gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ beizubringenden Documente innerhalb der festgesetzten Frist	
					Triest				Directe Frachtsätze bestehen nicht				
										Heller			
										verschieden	110		
										173	89		
										verschieden	21		
218		Südbahn-Gesellschaft											
		betheiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische	Kombi Szaszvar-Maza	Wien St.E.G. / Wien K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht					Im Kartirungswege		
				Uszög transit	Wien St.E.G. / Wien K.F.N.B.					Heller			
				Wien-Matzleinsdorf						118	117		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
219	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Digras aus der Position F—8 des Tarifes, Theil I	Neratovic	Roveredo	Bei Aufgabe von mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	vom 15. Jänner 1901 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband, Tarif, Theil II	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 541 b) 362		Im Kartirungswege		
220	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2	Lengenfeld Kronau Ratschach-Weissenfels Tarvis Thörl-Maglern Arnoldstein Fürnitz Villach loco St. Ruprecht Ossiach Feldkirchen Glanegg St. Veit a. d. Glan Glandorf Launsdorf Brückl Eberstein Mösel Treibach-Althofen Hirt Friesach Einöd Neumarkt in Steiermark St. Lambrecht Scheifling Unzmarkt St. Georgen a. d. Mur Thalheim Judenburg Zeltweg Knittelfeld St. Lorenzen St. Michael	G ö r z	Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Heller 132 135 138 141 141 144 147 147 150 153 155 157 160 162 162 164 166 168 166 166 168 171 171 173 175 175 177 179 179 182 184 184 188	Heller 128 123 120 116 120 123 123 128 133 138 142 145 148 148 151 154 154 160 154 157 160 163 163 166 166 169 171 171 173 176 178 178 182	Heller 4 12 18 25 21 21 24 19 17 15 13 12 12 14 11 10 12 8 12 9 8 8 8 7 9 6 6 8 6 6 6 6	Im Kartirungswege		
221	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2	Gummern Paternion-Feistritz Rothenthurm Spittal a. d. D. Sachsenburg Kleblach-Lind Greifenburg Dellach Ober-Drauburg Nicolsdorf Dellsach Lienz Föderlach-Faakersee Velden am Wörthersee Pörtschach am See Krumpendorf Klagenfurt loco	G ö r z	Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Heller 160 165 172 178 185 190 195 199 203 208 212 212 165 165 172 178 161	Heller 111 116 153 159 166 171 176 180 181 189 193 193 146 146 153 159 151	Heller 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19 10	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
222	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe Tabelle		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	ab 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		Der Versender ist verpflichtet, die Sendungen bei der Aufgabe bahnamtlich wägen zu lassen, für welche Leistung bei Abwaage auf der Geleisebrückenwaage ein Wägegeld von 60 Hellern per Wagen, bei Abwaage auf der Brückenwaage für Strassenfuhrwerke ein Wägegeld von 0·6 Hellern per 100 kg zu entrichten ist	

Frachtsatz per 100 kg in Hellern

Nach	Von: Annavölgy-Sárisáp Drasche-bányatelep	Bánhida	Dorog Ebszöny Tokod Tokod-rakodó	Kis-Terenne	Pilis-Vörösvár Szent-Iván kitérő	Pálfalva und Salgó-Tarján	Solymár
Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft							
Deutsch-Altenburg	69·8	61·8	66·8	99·8	75·8	101·8	76·8
Fischamend	62·0	54·0	59·0	96·0	68·0	98·0	69·0
Götzendorf	50·0	12·0	47·0	81·0	56·0	86·0	57·0
Grammat-Neusiedl	50·0	12·0	47·0	86·0	56·0	88·0	57·0
Gross-Schwechat	65·0	58·0	62·0	102·0	71·0	104·0	72·0
Hainburg	72·2	61·2	69·2	102·2	78·2	104·2	79·2
Himberg	52·0	15·0	49·0	88·0	58·0	90·0	59·0
Klein-Neusiedl	60·4	52·4	57·4	91·0	66·4	96·0	67·4
Klein-Schwechat	65·0	58·0	62·0	102·0	71·0	104·0	72·0
Lanzendorf-Rannersdorf	52·0	15·0	49·0	89·0	58·0	90·0	59·0
Mannersdorf	60·4	52·4	57·4	91·0	66·4	96·0	67·4
Pachfurth	60·2	52·2	57·2	90·2	66·2	92·2	67·2
Petronell	65·8	57·8	62·8	95·8	71·8	97·8	72·8
Raa-dorf	72·0	65·0	69·0	91·0	78·0	93·0	79·0
Rohrau	61·8	53·8	58·8	91·8	67·8	93·8	68·8
Siebenbrunn-Leopoldsdorf	76·0	69·0	73·0	91·0	82·0	93·0	83·0
Schönfeld-Lassee	70·0	61·0	67·0	90·0	76·0	92·0	77·0
Schwadorf	60·4	52·4	57·4	91·0	66·4	96·0	67·4
Schwechat Kiedering	54·0	17·0	51·0	89·0	60·0	91·0	61·0
Summering (St.E.G.)	54·0	17·0	51·0	90·0	60·0	92·6	61·0
Stadlau	69·8	62·8	66·8	91·0	75·8	93·0	76·8
Trautmannsdorf	18·0	10·0	15·0	83·0	51·0	85·0	55·0
Wien (St.E.G.)	54·0	17·0	51·0	91·0*	60·0	93·0*	61·0
Wilfleinsdorf	18·0	10·0	15·0	81·0	51·0	83·0	55·0
Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft							
Atzgersdorf-Mauer	76	69	73	113	82	115	83
Baden-Frachtenbahnhof	86	79	83	123	92	125	93
Brunn-Maria-Enzersdorf	80	73	77	117	86	119	87
Felixdorf	84	76	81	120	90	122	91
Gumpoldskirchen	86	79	83	123	92	125	93
Guntramsdorf	86	79	83	123	92	125	93

Frachtsatz per 100 kg in Hellern

Nach	Von: Annavölgy-Sárisáp Drasche-bányatelep	Bánhida	Dorog Ebszöny Tokod Tokod-rakodó	Kis-Terenne	Pilis-Vörösvár Szent-Iván kitérő	Pálfalva und Salgó-Tarján	Solymár
Hetzendorf	76	69	73	113	82	115	83
Leobersdorf	80	71	77	113	86	117	87
Liesing	80	73	77	117	86	119	87
Mödling	80	73	77	117	86	119	87
Theresienfeld	84	76	81	120	90	122	91
Vöslau-Gainfarn	80	81	86	125	95	127	96
Wr. Neustadt	78	70	75	114	84	116	85
Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn							
Achau	78	70	75	111	84	116	85
Ebenfurth	69	60	66	102	75	106	76
Ebreichsdorf	72	64	69	108	78	110	79
Hennersdorf	80	73	77	117	86	119	87
Inzersdorf	80	73	77	117	86	119	87
Mitterndorf-Moosbrunn	62	54	59	98	68	100	69
Münchendorf	78	70	75	114	84	116	85
Ober-Eggendorf	72	64	69	108	78	110	79
Pottendorf-Landegg	66	58	65	102	72	101	75
Unter-Waltersdorf	66	58	63	102	72	104	73
Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang							
Aspang	103	95	100	137	109	141	110
Biedermannsdorf	75	68	72	112	84	111	82
Centralfriedhof	72	65	69	109	78	111	79
Edlitz	99	91	96	135	105	137	106
Erlach	91	83	88	127	97	129	98
Klein-Wolkersdorf	89	81	86	125	95	127	96
Maria-Lanzendorf	71	67	71	111	80	113	81
Ober-Waltersdorf	83	76	80	120	89	122	90
Pitten	92	84	89	128	98	130	99
Scheiblingkirchen	97	89	94	133	103	135	104
Seebenstein	94	86	91	130	100	132	101
Tattendorf	85	78	82	122	91	124	92
Traiskirchen	80	73	77	117	86	119	87
Trumau	82	75	79	119	88	121	89

* Dieser Frachtsatz gilt auch im Verkehre mit Wien K.F.N.B.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
223	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten Oelkuchen	Siehe Tabelle	Graz k.k.St.B. Graz S.B.	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Kartirungsfrachtsätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten Refactiefrachtsätze nur bei Verfrachtung von mindestens 1000 Tonnen angewendet	vom 1. Jänner 1901 bis Ende Juli 1901	Localtarife, Südwestösterr.-Ungarischer Eisenbahnverband-Tarif, Theil II, Heft I	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege, die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende October 1901 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung CIV b) in Budapest vorzulegen sind.	

Von	Frachtsatz per 100 kg in Hellern a)	b)
Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen:		
Baja	196	186
Bács-Almás	214	204
Bács-Topolya	230	220
Beregszó	254	244
Beska	214	204
Bikity-Borsod	204	194
Csantavér	232	222
Detta	274	264
Fehértemplom	242	232
Gáttája	284	274
Gertenyes	290	280
Gyertyámos	254	244
Hegyes-Feketehegy	212	202
Horgos	228	218
Jas-enova	248	238
Jám	252	242
Kalocsa	180	170
Karlócza	210	200
Keczel	194	184
Kis-Kun-Dorosma	226	216
Kiszács	210	200
Merczifalva	268	258
Mokrin	246	236
Móriczföld-Sósd	284	274
Nagy-Kikinda	248	238
Nagy-Szent Miklós	252	242
Oravicza	270	260
Orczifalva	268	258
Oroszlámos	236	226
Ó-Besenyö	246	236
Ó-Kér	210	200
Öreg-Csertö	184	174
Perjámos	256	246
Petervárad	210	200
Rakasdia	264	254
Rácz-Szent Péter	262	252
Remete	262	252
Ság	262	252
Sárafalva	258	248
Szakálháza	254	244
Szeged	222	212
Szeged-Rókus	226	216
Szent András	262	252
Szent Hubert	254	244
Szöreg	226	216
Sztamora-Moravicza	270	260
Temes-Rékás	268	258
Temesvár-Gyárváros	254	244
Temesvár-Józsefváros	254	244
Topolovecz	272	262
Ujvidék	210	200
Valkány	240	230
Varjas	266	256
Verbász	208	198
Vojtek	272	262
Zsehely	268	258
Zsidovin	290	280
Zsomholya	254	244
Versecz	258	248
Stationen der Localbahn Baja-Zombor-Ujvidék:		
Bresztovácz	212	202
Bulkesz	222	212
Futtak	215	205
Gajdobra	221	211
Gara	204	194
Gákova	207	197
Hódságh	216	206
Ó-Sztapár	209	199
Parabuty	219	209
Paraga	222	212
Petrovácz-Glozsán	221	211
Rigyicza	206	196
Sztanisics	210	200
Vaskut	200	190
Stationen der Bács-Bodrogher Localbahn:		
Ada	212	202
Adorján-Kishegyes	212	202
Bács-Martonos	212	202
Bács-Petrovosello	212	202
Karjad	228	218
Mohol	212	202
Ó-Becse	212	202
Ó-Kanizsa	212	202
Orom	228	218
Zenta	212	202
Stationen der Localbahn Hegyes-Feketehegy—Palanka:		
Despot-Szent Iván-Pivnicza	214	204
Kula	208	198
Palánka	224	214
Szilhás	224	214
Torzsa	212	202
Stationen der Localbahn Ó-Becse-Ujvidék-Titel		
Bács-Földvár	225	215
Csurog	231	221
Gospodince	235	225
Járek	228	218
Káty	230	220
Kovil-Szent Iván	238	228
Lok	216	236
Temerin	230	220
Tisza Kálmánfalva	233	223
Titel	250	240
Vaskapu	223	213
Vilova-Gardinovce	242	232
Zsablya	238	228
Stationen der Localbahn Puszta-Tenyö Kun-Szent Márton:		
Baghy-major	206	196
Homok	219	209
Kun-Szent Marton	223	213
Martfü	208	198
Tisza-Földvár	217	207
Stationen der Localbahn Kun-Szent Márton—Szentes:		
Szentes	226	216
Töke	226	216
Stationen der Localbahn Szeged—Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek:		
Beodra	234	224
Bocsár	231	221
Elemér	226	216
Esztermajor	228	218
Karlova	235	225
Kumán	226	216
Mellencze	226	216
Nagy-Becskerek	226	216
Török-Becse-Aracs	224	214
Csóka		
Gyala		
Kanizsa-Józseffalva		
Ó-és-Uj-Szent Iván		
Pádé	212	202
Szanád		
Szerö-Keresztur		
Tisza-Szent Miklós		
Stationen der Localbahn Pancsova-Petrovosello:		
Réva-Ujfalu	246	236
Pancsova-Temespart	246	236
Stationen der Localbahn Szentes Hódmezö-Vásárhely:		
Martely	254	244
Mindszent	249	239
Szegvár	242	232
Stationen der Localbahn Temesvár—Nagy-Szent Miklós:		
Billéd	273	263
Kis-Becskerek	267	257
Lovrin	263	253
Nagy-Ösz	257	247
Sándorháza	272	262
Uj-Bessenyö	263	253
Stationen der Localbahn Temesvár-Módos:		
Feodor	268	258
Gyülvész	268	258
Keresztes	264	254
Parácz	261	251
Rudna	270	260
Román-Szent Mihály	261	251
Szabadfalu	260	250
Uj-Pécs	266	256
Utvin	261	251
Stationen der Torontaler Localbahn:		
Antalfalva	261	251
Bethlentanya	266	256
Bóka	258	248
Csene	268	258
Czrepája	264	254
Dohricza	272	262
Écska-Zsigmondfalva	237	227
Fény	265	255
Ferdinandfalva	274	264
Ferenczhalom	259	249
Györgyháza	272	262
Iláucsa	277	267
Jánosföld	269	259
Járkovácz	263	253
Kanak	264	254
Kevi-Szöllös	281	271
Kécsa	264	254
Klári	263	253
Kurjácska	266	256
Lajosfalva	268	258
Lajosmajor	245	235
Laudontanya	271	264
Lázárföld	237	227
Módos	261	251
Nagy-Becskerek-Bégap.	226	216
Nagy-Margitta	277	267
Ó-Lécz	267	257
Ó-Telek	268	258
Öregfalu	267	257
Pancsova	246	236
Párdány	268	258
Puszta-Kenderes	239	229
Sándorudvar	234	224
Számos	267	257
Szárcsa	249	239
Széchenfalva-Rárós-Istvánvölgy	270	260
Szécsány	253	243
Szivattyu-telep	272	262
Temes-Paulis	264	254
Tomásovácz	244	234
Torontál-Almás	257	247
Torontál-Ozora	247	237
Torontál-Ujvár	271	261
Torontál-Vásárhely	265	255
Uj-Alibunár	286	276
Uj-Zichyfalva	277	267
Uj-Zsombolya	259	249
Verseczrét	263	253
Stationen der Localbahn Versecz-Kuhin:		
Alihunár	274	264
Bavaniste	271	264
Károlyfalva	276	266
Kuhin-Dunapart	258	248
Mramorák-Delihlát	280	270
Román-Petre	266	256
Temes-Knbin	258	248
Temes-Miklós	275	265
Ulma	271	261
Vlajkovec	268	258
Stationen der Localbahn Zsebely-Csakovar-Bóka:		
Bánlak	272	262
Csákovár	279	269
Giläd	277	267
Gyér	264	254
Surján-Zsibova	259	249
Tolvádia	267	257

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
224	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Schnittholz der Abtheilung a/3 laut Ausnahmetarif Nr. 55 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	den in der nachstehenden Tabelle enthaltenen österreichischen Stationen	den in der nachstehenden Tabelle enthaltenen deutschen Stationen	Bestimmungen laut Ausnahmetarif Nr. 55 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	Tarif-Theil II, Heft 10, vom 1. December 1898 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Die bezüglichen directen Frachtsätze des vorstehend genannten Tarifes	Directer Frachtsatz des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes nach Abzug des bezüglichen Nachlasses laut Rubrik 11	laut nachstehender Tabelle	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche von Seiten der Absender bis längstens 1. April 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction, in deren Bereiche die Aufgabe der Sendungen erfolgte, zu bewirken ist	

Von	Nach: Heilbronn am Neckar	Stuttgart (alle Bahnhöfe)	Ulm	Bruchsal, Karlsruhe Hptbhf. und Rangirbahnhof, Landau	Frankenthal	Pirmasens
	Nachlass in Pfennigen für 100 Kilogramm					
Bednarów, Ławoczne	61	41	12	49	58	50
Bolechów, Morszyn, Synowodzko wyżne, Wygoda	58	38	9	46	55	47
Borki wielki, Czernowitz, Hadikfalva, Hatna, Hliboka, Mikuliczyn, Nadworna, Nepolokoutz, Tartarów, Volksgarten, Worochta, Woronienka	52	32	3	40	49	41
Borysław, Komancza, Korościenko, Lemberg Lisko Lukawica, Łupkow, Posada-Cayrowska, Rawa ruska, Sambor, Starzawa, Ustrzyki, Zagórz	53	33	4	41	50	42
Brody, Zablotce	45	25	—	33	12	34
Dolina	61	31	12	49	58	50
Chodorow	69	49	20	57	66	58
Krasne				29		
Krechowice, Skole	60	40	11	48	57	49
Lemberg-Podzamcze	44	24	—	32	41	33
Ożydów	41	21	—	29	38	30
Ottynia	56	36	7	44	53	45
Stanislau	59	39	10	47	56	48
Stryj	54	34	5	42	51	43
Tarnopol	—	—	—	40		—
Zborów	46	26	—	34	43	35
Zloczów	43	23		31	41	32

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Die Publication erfolgt von der Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
k. k. österr. Staatsbahnen	Holz des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes				Stara-Petrovoselo	München C.B.	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz und Borke. Theil IV, Heft 2, vom 1. August 1893 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze			Im Kartirungswege		
						München O.B.									
						München R.B. (Laim)									
						München S.B.									
						Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Mark									
						Abtheilung a									
						b									
						c									
						2·14									
						2·11									
						2·13									
						2·12									
						2·65									
						2·61									
						2·64									
						2·62									
						2·71									
						2·67									
						2·70									
						2·68									
k. k. österr. Staatsbahnen	Holz, benannt sub Punkt 1, 2, 3, 5 und 7 der Pos. II 19 der Güterclassification im Tarife, Theil I, exclusive aller zu Grubenzwecken bestimmten Hölzer und exclusive der vorstehend unter a) angeführten Holzgattungen				Kapellen und Neuberg	Wien (Matzleinsdorf)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 per Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	72 Heller	65 Heller	53 Heller	Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze finden auch Anwendung auf Wien (Matzleinsdorf) vorgelegenen Stationen der Südbahn-Gesellschaft
Südbahn-Gesellschaft	c) Holz der Pos. II—18, II—19 und II—29 der Güterclassification im Tarife, Theil I, insoweit nicht vorstehend unter a) und b) rangirend			a) Brennholz, hartes und weiches, in Scheitern, Schleifholz bis 2·5 m Länge, Stock- (Wurzel-) Holz, Reiserholz, Faschinen, Schwarten bis 7 m Länge												

Fortlaufende Nummer	227	228
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Holz der Pos. H—18 des Tarif-Theiles I für die österr.-ungar. Eisenbahnen	Gewehrschäfte (roh vorgearbeitet)
für die Transportstrecke (Bezeichnungsweise Route) von	Gilvács	Neuulm
für die Transportstrecke (Bezeichnungsweise Route) nach	Feldkirch transit	Budapest dunap. t. p. u.
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Dieser Frachtsatz wird nur für solche Sendungen angewendet, welche an einen Empfänger in Feldkirch adressirt sind und nach erfolgter Einlagerung daselbst nach Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit, bezw. St. Margrethen transit oder nach ausländischen Stationen reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Feldkirch transit zu lauten	Holzsägespäne zur Bier- und Essigklärung Bereg-St. Miklós Augsburg Bamberg Bayreuth Fürth Hof Kulmbach München C.B. München O.B. München R.B. (Laim) München S.B. Nürnberg C.B. Nürnberg O.B. Regensburg oder umgekehrt Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Tarif-Theil IV, Heft 2, vom 1. August 1893 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es besteht kein directer Frachtsatz	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	329 Heller	2·35 Mark 2·69 3·01 3·00 2·71 2·73 2·70 2·74 2·03 2·71 3·02 2·83 3·12 2·90 Mark
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
229	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Borke (Rinde) laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	allen in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife aufgenommenen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Südbahn-Gesellschaft oder umgekehrt	Trenufeld	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Tarif-Theil IV, Heft 2, des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1893	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Die in der Tarif-Tabelle II (für Borke) des vorgenannten Tarifes für die Station Vilshofen vorgesehenen Frachtsätze, erhöht um 0·85 Mark für 100 kg		Im Kartirungswege		
230	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Arad Budapest-dunap. t. p. u. Budapest-föv. közrakt. Budapest-Józsefváros Budapest d. v. Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti p. n. Budapest-Kelenföld Ó-Buda-Filatorigát Buda-Császárfürdökikötö Békés-Csaba Czegléd Debreczen Györ Nagy-Kikinda loco und transito Nagyvárad Nyitra Pozsony Pozsony-fiók p. u. Pozsony-tarház Pozsony-Ujváros Szeged Szeged-Rókus Szolnok-tehér p. u. Temesvár-Gyárváros Temesvár-Józsefváros Vácz Zombor	Cosel-Oderhafen	Die Sendungen müssen von diesem Umschlagsplatze per Schiff a) nach Berlin, b) nach sonstigen deutschen Stationen, mit Ausnahme von Hamburg, weiterbefördert werden. Zahlung der Frachtgebühren mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	für die Dauer der Schiffahrt auf der Oder im Jahre 1901	Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2 V e r s c h i e d e n Die bis zur Umschlagsstation bestehenden Frachtsätze, gekürzt um die in der folgenden Rubrik ausgewiesenen Nachlässe	Pfge. a) b) 20 20 45 35 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 45 35 45 35 20 20 30 20 30 20 20 20 20 20	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Oder. Diese Documente, welche keinen babnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1902 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (C IV b) einzureichen	Die für die Budapester Stationen giltige Refactie wird auch für mit directen Frachtbriefen in Eszék zur Aufgabe gebrachten und in Budapest zur Umkartirung gelangenden Sendungen gewährt

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

k. k. österr. Staatsbahnen

Zeitungen in Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut

im Höchstgewichte (per Sendung) von:	50 kg	30 kg	30 kg	20 kg
bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge:	Nr. 5	Nr. 3	Nr. 5	Nr. 3

Wien Nordbahnhof

Mähr.-Schönberg	Jägerndorf via Troppan

1. Es wird gestattet, zu den nebenbezeichneten Zügen ein oder mehrere Packete bis zu dem angegebenen Gesammt-Höchstgewichte zur Aufgabe zu bringen.
2. Die Zeitungspackete sind in einer stets conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit einer deutlichen, vorher bekanntzugebenden Adresse derart rechtzeitig aufzuliefern, dass die Abfertigung und eventuell Verwiegung anstandslos erfolgen kann. Die Packete müssen auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rothem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten: den amen und den Wohnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungspacket", die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zunamen, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren.
3. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen.
4. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahme ist nicht gestattet.
5. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung vorzusorgen.
6. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen.

vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901

Tarif-Theil II für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1901 und Localgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899

1494	1431	Heller
873	1097	
321	334	

Im Kartirungswege

Die mindeste Transportgebühr per Sendung beträgt 60 Heller. Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Hellern zur Einhebung, auch wenn eine Aufnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird. Etwa erwachsende Nebengebühren werden tarifmässig eingehoben. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen. Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit den bezeichneten Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Theiles I, Abth. A, nur über besondere, bei der Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der Namen der und im	2, 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6, 7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

235

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Kaschau-Oderberger Eisenbahn

Zeitungen in Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut

im Höchstgewichte (per Sendung) von:	50 kg	30 kg
bei Aufhieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge:	Nr. 5	Nr. 3

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der Nummer der	Die Publication erfolgt und im Namen für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
				Wien Nordbahnhof via Oderberg Teschen K.O.B.			Localtarife	1439 Heller	1092 Heller	347 Heller	Im Kartirungswege		

1. Es wird gestattet, zu den nebenbezeichneten Zügen ein oder mehrere Packete bis zu dem angegebenen Gesammt-Höchstgewichte zur Aufgabe zu bringen.
2. Die Zeitungspackete sind in einer stets conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit einer deutlichen, vorher bekanntzugebenden Adresse derart rechtzeitig aufzuliefern, dass die Abfertigung und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann. Die Packete müssen auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-)Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rothem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten: den Namen und Wohnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungs-Packet", die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zuname, Wohnort, Bestimmungsstation.) Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren.
3. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen.
4. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet.
5. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung vorzusorgen.
6. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen.

vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901

Die mindeste Transportgebühr per Sendung beträgt 60 Heller. Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahmsstempelgebühr von 10 Hellern zur Einhebung, auch wenn eine Aufnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird. Etwa erwachsende Nebengebühren werden tarifmässig eingehoben. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen. Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit den bezeichneten Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Theiles I, Abth. A, nur über besondere bei der Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
233	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft	Güter des Specialtarifes 1	Holics transito (für Sendungen von Stomfa, Zohor, Detrekö - Csitörtök, Nagy-Lévárd und Székelytalu-Barszentgyörgy)		Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899 und directer Tarif zwischen der Localbahnstation Göding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Station Holics der Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft vom 1. October 1898	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 32 33		Im Kartirungswege		
				Holics transito (für Sendungen von Devényö, Malaczka und Egbell)	Bisenz-Pisek K.F.N.B. via Göding									
			bezw. vice versa											
234	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	bethelligten Verwaltungen	Getreide	Göding loco		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Abfertigung der Sendungen auf Grund des Tarif-Theiles III, Heft 2 des Oesterr.-ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, insoweit in dem bezeichneten Tarife für die in Frage kommenden Relationen directe Frachtsätze vorgesehen sind	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Tarif-Theil III, Heft 2, des Oesterr.-ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895 und, insoweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localtarife		Verschieden						
			Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (ausgenommen die Stationen der Marchthalbahn), insoweit für selbe bezüglich des Verkehres mit Göding in den Instradirungstabellen für den Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband (Theil III, Heft 2) eine Verkehrsleitung vorgesehen ist					Frachtsätze des Specialtarifes, laut Localgütertarifes der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vom 1. September 1900 für die Station Holics, erhöht um 10 Heller per 100 kg, sofern sich hiedurch billigere Transportgebühren ergeben als über die Instradirungsroute laut der in Spalte 5 genannten Instradirungstabellen		Verschieden						
												Im Rückvergütungswege		
													Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt		
													Die nebenstehend zugestandenen Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Die Frachtsätze werden aus den Gebührenantheilen der betheiligten österr. Bahnverwaltungen getragen		

Die ziffermässig gleichen Frachtsätze, wie die vorstehend für Getreide zugestandenen, werden auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtung angewendet. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Aufnahmsbescheinigungen, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzubringen sind und nicht zurückgestellt werden

235

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

betheiligten Verwaltungen

Getreide

Stationen der königl. ungar. Staatseisenbahnen (ausgenommen die Stationen der Marchthallinie), insoweit für selbe bezüglich des Verkehres mit Göding in den Instradirungstabellen für den Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband (Theil III, Heft 2) eine Verkehrsleitung vorgesehen ist

Göding loco

Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Abfertigung der Sendungen auf Grund des Tarif-Theiles III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, insoweit in dem bezeichneten Tarife für die in Frage kommenden Relationen directe Frachtsätze vorgesehen sind

vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901

Tarif, Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895 und, insoweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localtarife

Verschieden

Frachtsätze des Specialtarifes 1 laut Localgütertarifes der Königl. ungar. Staatseisenbahnen vom 1. September 1900 für die Station Holics, erhöht um 6 Heller per 100 kg, soferne sich hiedurch billigere Transportgebühren ergeben als über die Instradirungsroute laut der in Spalte 5 genannten Instradirungstabellen

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt

Die nebensteheud zugestandenen Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der betheiligten österreichischen Bahnverwaltungen getragen

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	Das Zugestandniss wird gemacht		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)			Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
			von	nach								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1			Getreide	Göding loco	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Abfertigung der Sendungen auf Grund des Tarif-Theiles III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, insoweit in dem bezeichneten Tarife für die in Frage kommenden Relationen directe Frachtsätze vorgesehen sind	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Tarif, Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895 und, insoweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localtarife	Verschieden	Frachtsätze des Specialtarifes 1 laut Localgütertarifes der Königl. ungar. Staatseisenbahnen vom 1. September 1900 für die Station Holics, erhöht um 6 Heller per 100 kg, soferne sich hiedurch billigere Transportgebühren ergeben als über die Instradirungsroute laut der in Spalte 5 genannten Instradirungstabellen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Die nebensteheud zugestandenen Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der betheiligten österreichischen Bahnverwaltungen getragen

236

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Güter des Specialtarifes 1

Von	Nach	Bestehen keine directen Frachtsätze		Im Kartirungswege	
		Heller	Heller	Heller	Heller
Bisenz-Pisek K.F.N.B. via Rohatetz					
Sudomeritz-Petrau K.F.N.B. (für Sendungen von Szakoloza)	Vlarapass loco und trans.	29	69	29	2
	Bilinitz-Brumov		66		
	Bohuslavitza V.		61		
	Hradek-Slavicin		58		
	Bojkowitz		49		
	Nezdenitz				
	Anjezd-Luchatschowitz		46		
	Ung.-Brod		42		
	Hradschowitz		38		
	Popowitz		33		
	Kunowitz		30		
Sudomeritz-Petrau K.F.N.B. loco		29	21	10	
bezw. vice versa					
Bisenz-Pisek K.F.N.B. via Ung.-Hradisch					

Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen tarifmässigen Bestimmungen

vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901

Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898, dann Localtarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Juli 1898

Die ziffermässig gleichen Frachtsätze, wie die vorstehend für Getreide zugestandenen, werden auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtung angewendet. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Aufnahmsbescheinigungen, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzubringen sind und nicht zurückgestellt werden.

Fortlaufende Nummer	237	238	239
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	Buschtêhrader Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Sand	Mineralische Kohle und Coaks	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner Eisenbahnschwellen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Elbeteinitz	Kladno, Altkladno, Neukladno, Buschtêhrad, Duby und Střebichowitz-Winařitz (auch Libnschiner Schacht)	Olmütz transit (für von Galizien provenirende Sendungen)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Okříschko (Oe.N.W.B.) / Ihlawka-Katharinenhad	Mannersdorf	Böhm.-Leipa transit (für Niemes Stadt)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen / bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Anfgabe in ganzen Wagenladungen. Anfrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen / bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Anfrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen / bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarife	Tarif, Theil II, Heft 2, des Oesterr. Eisenbahnverbandes
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	63 Heller / 70 Heller *)	1028 Heller per Tonne à 1000 kg	103 Heller per 100 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Anf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1902 vorzulegen sind	Anf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und laugstens bis Ende März 1902 vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen	*) Dieser Frachtsatz gilt nur für Sand, unverpackt		

NB. Dieser Frachtsatz gelangt nur für jene Sendungen zur Anwendung, welche in galizischen Stationen mit directen, nach Niemes Stadt lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
240	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holzkohle	Arad	Prag (St.E.G., Oe.N.W.B. und St.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II. Heft 1, vom 1. Jänner 1900	258 Heller	199 Heller	59 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
241	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Reis, geschält, auch gemahlen	Schreckenstein	Halbstadt	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Theil II, Heft 2, des Oesterr. Eisenverbandes	Heller 167	Heller 116	Heller 51	Im Kartirungswege		
					Mittelsteine				179	143	36			
242	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren aller Art zum Export, in beliebiger Verpackung	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	Bilnitz-Brumov Bisenz-Pisek Bisenz-Stadt Gaya Hullein Krasna Kwassitz-Tlumatschan Mähr.-Weisskirchen Olmütz Pohl Ung.-Hradisch Ung.-Hradisch Stadt Vlarapass Wall.-Meseritsch	Bei Bezahlung der Fracht mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1901	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife	Verschieden	Pfge a)	Pfge b)	Im Kartirungswege*)		
										213	166			
										187	147			
										187	147			
										187	147			
										161	127			
										186	146			
										165	130			
										167	133			
										138	110			
										175	138			
										177	139			
										183	145			
										216	168			
										186	146			

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen, nach Hamburg, Harburg, Lübeck, Stettin, Bremen und Bremerhaven, nach belgischen oder niederländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit blos nach Bodenbach St.E.G. transit oder nach Tetschen Oe.N.W.B. transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplicat-Frachtbriefe oder durch Bestätigungen der Güterverwaltungen der kgl. Sächsischen Staats-eisenbahnen in Bodenbach, resp. Tetschen der Weiterversandt von Bodenbach, resp. Tetschen nach Hamburg, Harburg, Lübeck, Stettin, Bremen oder Bremerhaven, nach belgischen oder niederländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens 31. März 1902 ausser diesen Duplicat-Frachtbriefen oder den Bestätigungen der Güterverwaltungen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Bodenbach, resp. Tetschen auch die auf die contrahirende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, resp. Tetschen in Vorlage gebracht werden. Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendung auf Sendungen, welche ab Bodenbach, resp. Tetschen per Bahn bis Mannheim oder Gustavburg, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinroute weiter befördert werden. In letzterem Falle muss jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdocumente über den Bahntransport bis und ab Bodenbach, resp. Tetschen auch noch durch die Schiffsladescheine ab den Rhein-Main Umschlagplätzen der Nachweis geliefert werden, dass die Weiterbeförderung nach Belgien oder Holland erfolgt ist. Schliesslich gelten diese Frachtsätze im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbe-Umschlagplätzen aufgelieferten Hohlglassendungen nachweislich theils per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck, theils per Bahn nach Bremen, Bremerhaven oder Stettin, oder nach Belgien oder Holland, bezw. bis Mannheim, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagstationen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
243	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Gebrauchte, leere Fässer unter 8 Hektoliter Gehalt und zur Verladung durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen geeignet, dann gebrauchte, leere Metallcylinder zur Beförderung von Spiritus	Siehe untenstehende Tabelle		a) Aufgabe in beliebigen Mengen und Frachtzahlung für mindestens 20 kg; b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief; c) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen vom 10. Jänner 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901		Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seeafenverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. August 1898		Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 110 vom 27. September 1900 unter fortlaufender Nummer 2106 verlautbarten einschlägigen Frachtsätze treten hiedurch ausser Kraft

Nach und von

Von und nach	Bubentsch-Bubna			Jungbunzlau			Kolin (Oe.N.W.B., St.E.G.)			Liehen (Oe.N.W.B., St.E.G.)			Pardubitz (St.E.G., S.N.D.V.B.)			Prag (B.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.) Prag (Bubna) † Prag (Sandthor) † Prag (Smichow) † Prag St.B. transit			Smichow			Smiritz			Wysočan (B.N.B., Oe.N.W.B.)		
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennigen																										
Altona	287	242	172	274	229	159	297	252	182	287	242	172	303	260	182	287	242	172	287	242	172	287	242	172	292	249	171
Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)	293	250	177	280	237	164	303	260	187	293	250	177	318	278	193	293	250	177	293	250	177	293	250	177	307	267	182
Brake (Odenburg) Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen) Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen) Nordenham Nordenham (Fischereihafen)	305*	270*	191*	292*	257*	178*	315*	280*	201*	305*	270*	191*	330*	298*	207*	305*	270*	191*	305*	270*	191*	305*	270*	191*	319*	287*	196*
Hamburg B. Wilhelmsburg	284	239	170	271	226	157	291	219	180	284	239	170	300	257	180	284	239	170	284	239	170	284	239	170	289	246	169
Hamburg-Sternschanze	—	240	171	—	227	158	—	250	181	—	240	171	—	258	181	—	240	171	—	240	171	—	240	171	—	247	170
Harburg H.	281	235	168	268	222	155	291	245	178	281	235	168	297	253	178	281	235	168	281	235	168	281	235	168	286	242	167
Harburg U.E.	281	236	168	268	223	155	291	246	178	281	236	168	297	254	178	281	236	168	281	236	168	281	236	168	286	243	167
Lübeck	280	235	167	267	222	154	290	245	177	280	235	167	296	253	177	280	235	167	280	235	167	280	235	167	285	242	166
Pommerensdorf	—	182	135	—	168	122	—	190	145	—	182	135	—	183	132	—	182	135	—	182	135	—	182	135	—	172	121
Stettin	226	181	134	211	167	121	232	189	144	226	181	134	229	182	131	226	181	134	226	181	134	226	181	134	218	171	120
Swinemünde	246	201	148	231	190	135	252	212	158	246	204	148	249	205	145	246	204	148	246	204	148	246	204	148	238	191	134
Warnemünde	270	223	160	266	217	152	276	231	170	270	223	160	284	211	168	270	223	160	270	223	160	270	223	160	273	230	157

† Im Verkehre mit Pommerensdorf, Stettin, Swinemünde und Warnemünde ist directe Abfertigung nicht zulässig.

* Diese Frachtsätze haben nur für den See-Ans- und Einfuhrverkehr Giltigkeit; für den Locoverkehr erhöhen sich dieselben:

	a)	b)	c)
	Pfennige per 100 kg		
bei Brake (Oldenburg)	4	—	—
„ Bremerhaven	7	2	—
„ Geestemünde	7	2	—
„ Nordenham	10	5	2

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
244	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Malz	Siehe die nachstehende Tabelle	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897		Siehe die nachstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung nach und von Hamburg seewärts, nach und von Harburg seewärts oder nach und von Lübeck seewärts. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1902 in Vorlage zu bringen	

Von	für 100 kg in Pfgn.	Von	für 100 kg in Pfgn.	Von	für 100 kg in Pfgn.	Von	für 100 kg in Pfgn.
Baranow	200	Hadikfalva	304	Mielec	191	Sambor	211
Barszczowice	206	Hadyńkowce	275	Mikolajów	217	Sędziszów	186
Bełz	208	Halicz	242	Monasterzyska	250	Slotwina	160
Bierzanów	143	Hliboka	299	Mosciska	192	Sniatyn	277
Bobrka	217	Husiatyn	282	Mszana	199	Sokal	206
Bochnia	155	Itzkany	318	Nadbrzezie	209	Stanislau	233
Bogdanówka	234	Jaroslan	189	Nizniow	241	Stryj	211
Bogumilowice	166	Jezierna	222	Nowa grobla	208	Snrochów	203
Borkl wielkie	229	Jezierzany	256	Nowosielitza	339	Szczerzec	220
Bortniki	228	Kalinowszczyzna	267	Oleszów	240	Tarnobrzeg	205
Borynicze	222	Kałnsz	227	Oleszyce	208	Tarnopol	227
Brody	216	Kołomea	265	Ostrów	208	Tarnów	169
Bnczacz	256	Kopyczyńce	275	Ozydów	214	Tłnmacz-Pałahycze	236
Bukaczowce	234	Korczów bei Uhnów	208	Podgórze-Plaszów	142	Tysmienica	233
Bnrsztyn	238	Korosciatyn	248	Podlęze	146	Uhnów	208
Chmielów	202	Korszów	258	Podwołoczyska	234	Wasylkowce	281
Chodorów	226	Krasne	211	Przemysl	192	Wieliczka	146
Czarna	176	Krechowice	224	Przeworsk	207	Wybranówka	219
Czerepkontz	299	Krystynopol	208	Pyszkowce	263	Zabłotce	216
Czernowitz	292	Lancnt	201	Radymno	190	Zabłotów	273
Czortków	268	Lemberg	202	Rawa rnska	208	Zadwórze	208
Dabie	186	Lemberg podzamkiem	203	Ropczyce	184	Zagórz	231
Dębica	179	Lnbaczów	208	Rozwadów	215	Zborów	219
Drohobycz	263	Luzan	283	Rzeszów	195	Złoczów	215
Dzuryn	267	Maxymówka	232	Rzochów	189	Znczka	292
Gródek	196	Medyka	191	Sądowa-Wisznia	192		

Für den Verkehr nach Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich vorstehende Frachtsätze nm 5 Pfge. für 100 kg, für den Verkehr nach Dresden-Elbkai erhöhen sich dieselben nm 36 Pfge. für 100 kg.

In den Frachtsätzen für Anssig-Landungsplatz, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landnngsplatz nnd Schönpriesen-Umschlag ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten. Dieselbe beträgt im Verkehre mit Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nnd Schönpriesen-Umschlag 5 Pfge., im Verkehre mit Anssig-Landungsplatz 10 Pfge. für 100 kg.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
245	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Nutzholz des Ansnahmetarifes Nr. 41 des vom 1. April 1900 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverbandes	Darmanestie	Triest	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. April 1900	Besteht kein directer Frachtsatz	334 Centimes		Im Kartirungswege		Rücksichtlich der zu verfrachtenden Sendungen sind die Bestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Rnmänischen Eisenbahnverbandes massgebend
246	**k. k. Staatsbahn-Direction Wien**		Ziegel der Pos. Z—1 in Wagenladungen	Inzersdorf	allen Stationen		vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Im Sinne der Znsatzbestimmung XVI znm § 53 des B.-R. zu entrichtende Gebühren	Verschieden	Zahlung eines Jahrespanschales von 200 Kronen	Verschieden			Nebiger Pauschalbetrag ist vor Inanspruchnahme des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Directions-Cassa in Wien zu erlegen

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
2	Nr. 141 vom 8. December 1900	2959	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Coaks, sowie für Güter der Wagenladungsclassen A. B. C nnd der Specialtarife 2 nnd 3	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Wien St.E.G. loco, Stadlau loco	In die Rnbrik 14 (Besondere Bemerkungen) ist die nachstehende Erläuterung anfzunehmen: „Der Frachtsatz von 10 h per 100 kg findet nur dann Anwendung, wenn derlei Sendungen mit Frachtbriefen znr Aufgabe gebracht werden, welche nach über Wien St.E.G., Stadlau oder Wien (Abzweigung bei der Stadlaner Brücke) hinaus gelegenen Bestimmungsstationen lauten	
							Wien St.E.G. transit, Stadlau transit, Wien (Abzweigung bei der Stadlaner Brücke) transit		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Lautende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
3	Nr. 149 vom 29. December 1900	3677	K. k. österr. Staatsbahnen		Candiszucker	Prag St.B.	Wien II(K.F.J.B.) etc.	In der Rubrik 4 soll es richtig heissen: „Zucker der Pos. Z—8 a der Güterclassification“	
4	Nr. 149 vom 29. December 1900	3742	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Rohdachpappe der Pos. P—36 der Güterclassification im Tarife „Theil I“	Mähr.-Ostrau	Budapest	In der Rubrik 3 ist die Position P—36 auf P 3/b zu berichtigen. In der Rubrik 7 ist die Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses wie folgt zu berichtigen: „vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901“. In der Rubrik 13 ist der Termin der Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bis Ende März 1902 zu erstrecken, und schliesslich in die mit NB. bezeichnete Fussnote die nachstehende Ergänzung aufzunehmen: Die vorstehenden Frachtsätze finden, um 8 Heller per 100 kg erhöht, auch im Verkehre mit Budapest déli vasut Anwendung	
5	Nr. 1 vom 1. Jänner 1901	12	Buschtěhrader Eisenbahn		Mineralische Kohle (Steinkohle) als Frachtgut	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	Kolleschowitz	Quantum der Mindestverfrachtung richtig 1.500 Tonnen anstatt 15.000 Tonnen	
6	Nr. 1 vom 1. Jänner 1901	34	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Eichen-, Rusten- und Eschenklötze, sowie andere Rundhölzer	Barcs	Passau	In der vierten Rubrik ist anstatt „tarifmässigen“ zu setzen: „betriebsmässigen“	
7		43			Bau-, Werk- und Schnittholz etc.	Barcs	Stationen der Französischen Ostbahn etc.	Der Text der achten Rubrik hat zu lauten: „Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verbandstarif, Theil IV, Heft 2, bezw. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif, Theil IV, 2. Heft (Frachtsätze der Serie 2)“	
	Nr. 141 vom 8. December 1900	3047	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Holz des Specialtarifes III und des Ausnahmetarifes 3	Hronow, Nachod, Neustadt a. d. Mettau und Opočno	Preussisch-schlesischen Stationen etc.		In den Rubriken 4 und 6 hat es anstatt „Ausnahmetarif III“ richtig „Ausnahmetarif 3“ zu lauten	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 5. **Wien, 10. Jänner 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 22. December 1900 *) für die Localbahnen Kaaden-Willomitz und Radonitz-Duppau.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung ertheile ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Dr. Franz Waldert, Advocaten in Prag, im Vereine mit Gustav Ritter Hodek von Zelevic, Zuckerfabrikanten in Fünfhunden, und Ferdinand Stamm, Bergwerksbesitzer in Fünfhunden, die erbetene Concession zum Baue und Betriebe der nachbenannten, als normalspurige Localbahnen auszuführenden Locomotiveisenbahnen, und zwar:

1. Von der Station Kaaden-Brunnersdorf der Linie Komotau—Eger der ausschliesslich privilegirten Buschtěhrader Eisenbahn nach Willomitz zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Kaschitz—Radonitz und

2. von der Station Radonitz der vorbezeichneten Staatsbahnlinie nach Duppau in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildenden Eisenbahnen geniessen die Concessionäre die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahnen sofort nach erhaltenem Bauconsense zu beginnen, binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertigen Bahnen dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahnen haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von K 25.000 in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahnen das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

*) Enthalten in dem am 28. December 1900 ausgegebenen XCIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 220.

§ 4.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahnen nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahnbetriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahnen einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung der von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Capitalsreserve effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten, zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat, und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahnen. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 8.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahnen wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 10.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahnen für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützten Bahnen oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirten Bahnen nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bedingungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normirten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind bei Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern sammt Zuschlägen und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer sammt Zuschlägen nach dem Percentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten durchschnittlichen Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a, des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnpercentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

3. Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahnen während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

4. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen in den Absätzen 1 bis 3 ermittelte durchschnittliche Reinertrag ohne den daselbst angeführten Zuschlag nicht wenigstens jenen Jahresbetrag erreichen, welcher zur planmässigen Verzinsung und Rückzahlung des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen unter der Garantie dieses Königreiches aufzunehmenden Hypothekaranlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das obgedachte Hypothekaranlehen bis zur vollständigen Rückzahlung desselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und den Concessionären die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

5. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der nach den Bestimmungen der vorstehenden Punkte an die Concessionäre zu entrichtenden, noch nicht fälligen Rentenzahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe dieser Zahlungen — selbstverständlich nach Abzug des etwa im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 2 in diesen Zahlungen enthaltenen Zuschlages — gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Barem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

6. Durch die erfolgte Einlösung der Bahnen und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Zahl 1—5 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, beziehungsweise nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahnen mit allen dazu gehörigen beweglichen und un-

beweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

7. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;

b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;

c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Zahl 1 bis 5) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

8. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

9. Die Concessionäre sind verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Concessionäre dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Concessionäre und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahnen für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahnen bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

10. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Zahl 7) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahnen und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven in dem im § 11, Absatz 6, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahnen (§ 11) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahnen, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, beziehungsweise den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die

Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wien, am 22. December 1900.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die Localbahnen Kaaden-Willomitz und Radonitz-Duppau.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirten Bahnstrecken von Kaaden nach Willomitz und von Radonitz nach Duppau sind als eingeleisige Localbahnen mit einer Spurweite von 1·435 m unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf den gegenständlichen Localbahnen wird vorläufig mit 25 km per Stunde festgesetzt.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachstehenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Eisenbahn-Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter haben die Concessionäre, abgesehen von den ihnen obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständlichen Localbahnen, bezw. bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Der von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter ist dem k. k. Eisenbahnministerium namhaft zu machen und behält sich dasselbe das Recht vor, gegebenen Falles innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige gegen die Bestellung Einsprache zu erheben.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 19·6 km lange Strecke Kaaden—Willomitz zweigt am westlichen Ende der Station Kaaden-Brunnersdorf der Strecke Komotau—Eger der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn ab, wendet sich mittelst eines Kehrbogens zur Reichsstrasse und führt in der Nähe derselben abwärts bis zu der nordöstlich der Stadt Kaaden anzulegenden gleichnamigen Station. Von hier aus führt die Trasse zur Uebersetzung des Egerflusses, ersteigt sodann das Hochplateau bei Bergstadtl, bewegt sich unter Berührung der Ortsgebiete von Horschenitz und Pohlig anfangs in südöstlicher, dann in westlicher Richtung abwärts, und gelangt nach Fünfhunden, woselbst im Osten der Ortschaft die Station Fünfhunden angelegt wird. Nach dem Verlassen dieser Station folgt die Bahn dem Thallaufe des Aubaches aufwärts bis zu der nordöstlich der Stadt Willomitz anzulegenden gleichnamigen Station, von welcher aus Verbindungsgeleise zum Anschlusse an die Linie Kaschitz—Schönhof—Radonitz der k. k. Staatsbahnen einerseits in der Richtung gegen Radonitz, andererseits gegen Schönhof hergestellt werden.

Die circa 13·6 km lange Strecke Radonitz—Duppau schliesst am westlichen Ende der Station Radonitz der obgenannten Staatsbahnlinie an, führt als Fortsetzung derselben in westlicher Richtung unter Berührung der Ortsgebiete Gehac, Gestob und Wobern, und gelangt in das Thal des Aubaches. In ihrem weiteren Zuge entwickelt sich die Trasse an der linksuferigen Thallehne des Aubaches aufwärts, wendet sich nächst der Aumühle gegen Südwest und gelangt am Ostabhange des Husenberges nach Duppau, woselbst unmittelbar an der Kaaden-Duppauer Bezirksstrasse die Station Duppau angelegt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der gegenständlichen Localbahnen an die Linie Kaschitz—Schönhof—Radonitz, und zwar rücksichtlich der Verbindungslinie der Localbahn Kaaden-Willomitz an die currente Strecke nächst Willomitz und rücksichtlich der Localbahn Radonitz-Duppau in der Station Radonitz herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussstation und der in Betracht kommenden Bahnstrecken, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre, eine Vereinbarung mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die diesbezüglichen Projecte und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der genannten Staatsbahn-Direction nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von neuen Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Localbahnen mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Localbahnen und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 200 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, wenn der Krümmungshalbmesser dieser Strecken weniger als 600 m beträgt.

Die Anordnung der Uebergangsbögen hat unter Zugrundelegung der Constante 6000 zu erfolgen.

Die grösste Neigung in den geraden Strecken wird bei der Linie Kaaden—Willomitz mit 23 Permille und bei der Linie Radonitz—Duppau mit 25 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen mindestens 4·5 m, bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen und in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist stets mit 4·75 zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 m oder weniger als 300 m Halbmesser eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der genehmigten Normalien zu erhalten.

In allen Erdeinschnitten, sohin auch in solchen mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel 1 m, mindestens aber 0·6 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken“ in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte der Bahnen sind die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjecten im Unterbaue gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjecte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, dann offene Unterbauobjecte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjecten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen in der Regel nicht unter 4 m, bei sonstigen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen. Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt eine Maximalhöhe der offenen Durchfahrten von 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter und mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·4 m Länge, 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattungen sind die Bestimmungen der besonderen Bedingnisse des Landesausschusses des Königreiches Böhmen für die Lieferung von Oberbauschwellen massgebend.

In Abweichung von dem obbezeichneten Oberbaunormale wird ferner gestattet, dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 249 m die nach diesem Normale vorgeschriebene Anzahl der Unterlagsplatten und Nägel eine Verminderung erfahren kann, deren Ausmass jedoch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen. Dieses Mass gilt in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau zu erbauen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

Mit Rücksicht auf die Betriebsübernahme der Localbahnen durch die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung sind die Hochbauten der Stationen thunlichst nach den Normalien der k. k. Staatsbahnen auszuführen; eventuell in Aussicht genommene Abweichungen von denselben sind bei Vorlage der bezüglichen Hochbaupläne entsprechend zu begründen.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Bezüglich des Ausgangspunktes der Kilometrirung der Bahnlinien ist die Weisung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Die Einrichtung der Telegraphenapparate hat nach den Normaltypen der k. k. Staatsbahnen zu erfolgen.

Für den Fall, als die Telegraphenleitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich die Concessionäre rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Die in den Hauptgeleisen der Stationen liegenden Weichen sind nach Massgabe des Erfordernisses und nach von der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen einzuholenden Weisungen mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten. Die Concessionäre haben wegen der Art und des Ausmasses dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen das Ein-

vernehmen zu pflegen, und unterwerfen sich dieselben der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, falls eine Einigung mit der genannten Staatsbahn-Direction nicht erzielt werden könnte.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel in dem vom k. k. Eisenbahnministerium festgesetzten Ausmasse erfolgt durch die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung auf Kosten der Concessionäre.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Zwecke erforderlichen Geldmittel, insoweit für die Deckung derselben nicht bereits durch das in Betreff der Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung abzuschliessende Uebereinkommen vorgesorgt erscheint, in den vom k. k. Eisenbahnministerium zu bezeichnenden Terminen und Theilbeträgen zur Verfügung zu stellen.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 Tonnen nicht überschreiten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Concessionäre von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es den Concessionären obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselben sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet haben.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahnen in eine Durchzugslinie.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Theil I der österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Theil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterclassification der k. k. österreichischen Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirten Localbahnen Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahnen in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert haben, welches die Vertheilung einer mindestens fünfpercentigen Dividende an die Actionäre ermöglicht, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf den concessionirten Bahnen die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahnen auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 22. December 1900.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Verbindung der Linie Neuer Markt—Operngasse—Getreidemarkt mit den Ringstrassengeleisen.) Das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Variantenproject für die Verbindung der Linie Neuer Markt—Operngasse—Getreidemarkt der Wiener elektrischen Strassenbahnen mit den Ringstrassengeleisen wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 59.751.]

Salzburger Eisenbahn und Dampftramway. Strecke Salzburg—Drachenloch: Zweiglinie von km 4·286 nach Maxglan: Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat hinsichtlich des von der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige, mit Dampfkraft zu betreibende Zweiglinie von km 4·286 der gesellschaftlichen Strecke Salzburg—Drachenloch nach Maxglan, welche ab der Station Communalfriedhof nur dem Güterverkehre dienen soll, die Trassenrevision und Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung auf den 14. Jänner 1901 anberaumt. [E.-M.-Z. 60.688.]

Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf. (Variantenproject km 12·4 bis 14·0: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 20. December 1900 die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Bezirksausschusse in Friedland vorgelegten Projectes einer Variante der Theilstrecke km 12·4 bis 14·0 der Localbahn Friedland-Reichsgrenze bei Heinersdorf, die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen.

Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 57.875.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsenserertheilung.) Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat den Bauconsens für die Herstellung einer Schleppbahn zum Lagerhause der landwirthschaftlichen Genossenschaft in Dürnkrut im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 60.762.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

6. Jänner. — Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Sepsi-Szt. György—Kézdi-Vásárhely der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Linie Teplitz [Settenz]—Reichenberg: Abänderung des Stationsnamens „Neuschloss“ in „Neugarten“.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen der Gemeinde Neugarten bei Böhm.-Leipa die Abänderung des Namens der Station „Neuschloss“ der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in „Neugarten“ genehmigt. [E.-M.-Z. 58.825.]

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Erfurt: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Schwarzburg.) Am 2 Jänner wurde die an der Bahnstrecke Oberrottenbach—Katzhütte gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle Schwarzburg nunmehr auch für den Güterverkehr (Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere) eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Wagen aus erfolgen kann, sowie von schwerwiegenden Fahrzeugen (Locomobilen, Künstlerwagen u. dergl.) und von Sprengstoffen und Privatdepeschen ist ausgeschlossen.

Bayern. (Vergebung von Locomotiven für die Staatseisenbahnen.) Von der General-Direction der Bayerischen Staatseisenbahnen wurde die Anfertigung und Lieferung von zehn $^3/_4$gekuppelten Tenderlocomotiven der Classe D XI (Zwillingssystem) für Localbahnen — zu liefern bis 30. November 1901 — an eine bayerische Locomotivfabrik vergeben. Der hiefür entfallende Gesammtbetrag beläuft sich auf ungefähr Mk. 370.000.

— (Beschaffung von Wagen für die Staatseisenbahnen.) Die General-Direction genannter Staatseisenbahnen hat die Anfertigung und Lieferung von 170 zweiachsigen Arbeitswagen mit 15 t Ladegewicht, Vereinslenkachsen, Hausspindelbremse und Abladetrichtern, ferner 100 zweiachsiger Arbeitswagen mit gleichem Ladegewicht und denselben Vorrichtungen, jedoch ohne Abladetrichter, und ferner 30 zweiachsiger Schienentransportwagen mit 15 t Ladegewicht und Freisitzspindelbremsen an eine bayerische Fabrik vergeben. Die Ablieferung sämmtlicher Wagen hat im Laufe des Februar 1901 zu erfolgen; der Kostenaufwand für die Lieferung der vorauf geführten 300 Wagen beziffert sich auf zusammen Mk. 779.650.

Russland. (Neue Bahnprojecte für das russische Weichselgebiet.) Wie aus Petersburg mitgetheilt wird, fand am 13/26. October 1900 in dem Ausschusse für die neuen Eisenbahnen eine Sitzung statt, in der die Frage, betreffend die Anlage von Zufuhrbahnen, Strassen- und Eisenbahnen vereinfachter Bauart im Weichselgebiete geprüft worden ist. Für die stark entwickelte Industrie dieses Gebietes sind billige und bequeme Beförderungsmittel schon lange ein wichtiges Bedürfniss, das eine ganze Reihe von Gesuchen zur Anlage folgender Linien herbeigeführt hat:

1. von Warschau nach Radom über Tartschin und Groitzi;
2. von Warschau bis Blone und bis zu den Leschnower Kronforsten und Kolpinsker Privatforsten;
3. von der Festung Nowo-Georgiewsk bis Plotzk über Plonsk;
4. von Radimin über Wyschkow nach Pultusk als Verlängerung der bereits bestehenden Linie Warschau—Radimin;
5. von Cholm bis Krylow über Grubeschow;
6. von Plotzk bis Kutno;
7. eine Verlängerung der Jablon-Wawerschen Zufuhrbahn von der Station Wawer bis zur Station Dembe-Welke bis Gura-Kalwaria über Kartschew und bis Garwolin;
8. von Mechow bis Proschowizy, und
9. von der Station Schidlowez der Iwangorod-Dombrower Eisenbahn bis zum Possad Präsisucha.

Ausserdem sollen noch einige unbedeutende Zufuhrbahnen gebaut werden.

— (Eisenbahnprojecte in Südrussland.) Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat das Project des Baues einer neuen Bahn im Süden Russlands bestätigt. Die neue Eisenbahnlinie wird die Kreise von Mariupol, Alexandrowsk, Jekaterinosslaw und Warchnedniepr owsk durchschneiden und bei der Station Dolginzewo mit der Jekaterinsker Eisenbahn verbunden. Folglich können die für den Mariupoler, Berdjansker und Nikolajewer Hafen bestimmten Getreidefrachten auf der neuen Bahnlinie befördert werden. Die Arbeiten werden im Frühjahre begonnen. Die Eisenbahnstrecke erreicht eine Länge von 430 Werst.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Strecken Worms-Hauptbahnhof bis zur Einmündung in die Strecke Hofheim—Rosengarten (5·020 km) und vom Abzweigungspunkte der vorgenannten Strecke bis zur Einmündung in die Strecke Lampertheim—Rosengarten (1·866 km) der kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direction Mainz, welche am 1. December 1900 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat den Vorstand der Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz, Oberinspector Moriz Tischler, zum Staatsbahn-Director-Stellvertreter für den technischen Dienst bei dieser Staatsbahn-Direction ernannt.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Altmaterial-Verkauf.

Von Seiten der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction wird das im Materialmagazine in Pilsen sich im Laufe des I. Quartales 1901, d. i. vom 1. Jänner bis 31. März 1901, voraussichtlich ansammelnde Altmaterial hiemit zum Verkaufe offerirt, und zwar:

Abfälle von Baumwoll-, Hanf-, Jute-, Kautschuk-, Leder-, Schafwoll- und Tuchwaaren, alte Stahlachsen, alter Stahl in grossen Stücken, alte Siederohre, Eisen- und Plattenblech, Eisendraht, unverbranntes und verbranntes Gusseisen, desgleichen Pausch- und Zerreneisen, Radsterne mit guss- und schmiedeeisernen Naben, Tyres aus Flussstahl mit und ohne Nuth, gusseiserne Bohr- und Drehspäne, schmiedeeiserne und Stahldrehspäne, Blattfedern-, Feilen-, Volutfedern-, Werkzeug- und Zirrenstahl, altes Bruchglas, alter Pappendeckel, Maculatur-, Stampf- und Korbpapier, sowie Telegraphenstreifen.

Nähere Angaben über die approximativen Quantitäten sind aus dem Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die ins Offert einzusetzenden Preise haben sich per 100 kg franco Waage Materialmagazin Pilsen zu verstehen.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder auch nur auf einen Theil desselben erstrecken und behält auch die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen es sich vor, die Anbote rücksichtlich des ganzen verlangten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerte, zu deren Verfassung nur die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden dürfen, sind mit einer ordnungsmässig überschriebenen „1 Krone"-Stempelmarke per jeden Bogen versehen, versiegelt und mit der Aufschrift **„Offert für den Ankauf von Altmaterial"** bis längstens den **30. Jänner 1901, 12 Uhr Mittags,** bei der unterzeichneten k. k. Staatsbahn-Direction einzubringen, und ist sich darin ausserdem noch ausdrücklich zu erklären, dass man mit den Bedingnissen für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen vollkommen einverstanden ist.

Die Eröffnung der Offerte erfolgt am **31. Jänner 1901** um **10 Uhr Vormittags** im Directionsgebäude in Pilsen, und kann jeder Offerent oder dessen Bevollmächtigter dieser Eröffnung beiwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine einlaufen oder den Bedingungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Concurs-Ausschreibung

von für certificirte Unterofficiere vorbehaltene Dienstposten, welche voraussichtlich im Laufe des I. Semesters 1901 zur Besetzung gelangen dürften.

Bezeichnung der zu besetzenden Stelle	Benennung der Unternehmung, bei welcher die Stellen in Erledigung kommen	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge: Taggeld	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge: Sonstige Emolumente	Erforderliche Kenntnisse und Bedingungen zur Erlangung	Ob für den Dienstposten erforderlich: eine Probepraxis und von welcher Dauer	Ob für den Dienstposten erforderlich: Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Unternehmung, wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin
100 provisorische Zugspacker	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K 2·—	Fahrstundengelder und Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit des Bewerbers, mindestens jedoch 6 Monate	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bis längstens 15. Februar 1901
50 provisorische Weichenwächter		K 1·80		Die deutsche Sprache in Wort und Schrift				
72 Magazins- und 25 Stationsaufseher-Aspiranten		K 2·— bis K 2·40	Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten				
7 provisorische Kanzleidiener		K 2·— bis K 2·60		Die deutsche Sprache in Wort und Schrift und Kenntniss der einfachen Rechnungsarten				

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind.

Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen.

Bedingung für alle Stellen ist ein Alter zwischen 18 und 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist; zu den Stellen für den äusseren Dienst ist ausserdem ein bahnärztliches Zeugniss darüber erforderlich, dass der Bewerber nicht farbenblind ist und normales Hörvermögen hat. Bewerber für Stellen des äusseren Dienstes, welche auch die Kenntniss einer slavischen Sprache (böhmisch oder polnisch) nachweisen und solche, welche früher bei einer Eisenbahn in Verwendung waren oder bei einer technischen Truppe gedient haben, erhalten unter sonst gleichen Verhältnissen den Vorzug.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen.

Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Directe Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden zwischen den Stationen Franzensbad und Soos.

Mit 1. Februar 1901 gelangen im Verkehre zwischen der Station Franzensbad der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn einerseits und der Station Soos der Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach über Tirschnitz andererseits directe Personenzugsfahrkarten III. Classe zur Einführung und findet auch directe Abfertigung von Reisegepäck und Hunden statt.

Wien, am 5. Jänner 1901. [24]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartirungssätzen.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 gelangen Kartirungssätze nach und von Chrzanów transit für den directen Verkehr zwischen Stationen der Localbahn Piła-Jaworzno einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn andererseits zur Ausgabe.

Exemplare dieser Kartirungssätze sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 20 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 5. Jänner 1901. [25]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil I, Abtheilung A.

Ergänzung des Verzeichnisses der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Auf Seite 5 des Haupttarifes, bezw. auf Seite 3 des Nachtrages II sind mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 die nachstehend verzeichneten Verwaltungen nachzutragen:

Verwaltung der Belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel;
kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin;
kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau;
kgl. Eisenbahn-Direction in Cassel;
kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld;
kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt;
kgl. Eisenbahn-Direction in Essen;
kgl. Eisenbahn-Direction in Frankfurt a. M.;
kgl. Eisenbahn-Direction in Halle a. d. S.;
kgl. Eisenbahn-Direction in Hannover;
kgl. Eisenbahn-Direction in Kattowitz;
kgl. Eisenbahn-Direction in Köln;
kgl. Eisenbahn-Direction in Magdeburg;
kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.

Wien, am 5. Jänner 1901. [26]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit der Französischen Nordbahn via Belgien.)

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 gelangt ein Ausnahmetarif für die frachtgutmässige Beförderung verschiedener Artikel, sowie von Pferden zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina), der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie der mitverwalteten Localbahnen einerseits, und Paris (La Chapelle), Station der Französischen Nordbahn, andererseits zur Ausgabe.

Abdrücke dieses Ausnahmetarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 1 Krone = 1 Franc für das Stück erhältlich.

Wien, am 5. Jänner 1901. [27]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Bukowina—Galizien—Frankreich.

Aufhebung des Tarifes vom 1. Jänner 1895.

Der in Nummer 1 dieses Blattes vom 1. Jänner 1901 unter fortlaufender Nummer 7 prolongirte Tarif für den Güterverkehr Bukowina—Galizien—Frankreich vom 1. Jänner 1895 wird nunmehr mit 31. Jänner 1901 vollständig aufgehoben.

Wien, am 5. Jänner 1901. [28]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarifheft 3.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 gelangt zum Theil II, Heft 3, des Tarifes für den vorbezeichneten Eisenbahnverband der Nachtrag I zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderung des Titelblattes, Aenderung der Ausnahmetarife, Ergänzung der Tariftafeln und Druckfehler-Berichtigung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zu dem auf dem Titelblatte angegebenen Preise erhältlich.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 28. Februar 1901 in Kraft.

Wien, am 2. Jänner 1901. [29]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Theil III.

Einbeziehung der Station Balbinowo in den Tarif.

Mit Giltigkeit vom 19. Jänner a. St./1. Februar n. St. 1901 wird die Station Balbinowo der Riga-Oreler Eisenbahn in den vom 19. Juni a. St./1. Juli n. St. 1898 giltigen Gütertarif Theil III (Ausnahmetarif für die Beförderung von Flachs, Hanf, sowie Flachs- und Hanfflocken, Flachs- und Hanfheede [Werg]) aufgenommen.

Es ist daher auf Seite 4 in der Tariftabelle A in alphabetischer Reihenfolge einzustellen:

Von			a) Flachs und Hanf	b) Flachs- und Hanfflocken u. s. w.
			bei Frachtzahlung für mindestens	
Werst	Kilometer	Station der	10.000 kg (610 Pud)	6560 kg (400 Pud)
			per verwendeten Wagen Kopeken per 100 kg	
920	982	Balbinowo . R.O.E.	152	

Wien, am 1. Jänner 1901. [30]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einrichtung eines Schlafwagencourses zwischen Wien und Fiume (Abbazia-Mattuglie) über St. Peter.

Mit 1. Februar 1901 gelangt bei den neuen Schnellzügen Nr. 1/b und 2/b ein Schlafwagencours in der Relation Wien—Fiume (Abbazia-Mattuglie) und umgekehrt über St. Peter zur Activirung.

Das Aufgeld für die Benützung einer Schlafstelle beträgt:

zwischen Wien und Fiume (Abbazia—Mattuglie) oder umgekehrt

I. Classe . . . . . K 15·—
II. „ . . . . . „ 12·—

und zwischen Pragerhof und Fiume (Abbazia—Mattuglie) oder umgekehrt

I. Classe . . . . . K 11·—
II. „ . . . . . „ 7·40

Gleichzeitig wird der zwischen Wien und Venedig über Cormons bestandene Schlafwagencours aufgelassen.

Wien, am 4. Jänner 1901. [31]

Kohlenverkehr Kaiser Ferdinands-Nordbahn—Localbahnen.

Einführung eines Tarifnachtrages I.

Mit 1. Februar 1901 gelangt zu dem vom 1. Februar 1898 giltigen Ausnahmetarif für den oben genannten Kohlenverkehr ein Nachtrag I zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages können im Wege der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 7. Jänner 1901. [32]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Eisenbahn—Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Februar 1901 gelangt an Stelle des vom 1. Februar 1898 giltigen Ausnahmetarifes für den obbezeichneten Kohlenverkehr ein neuer Tarif zur Einführung.

Exemplare desselben können im Wege der betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 7. Jänner 1901. [33]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt.

Niederösterreichische Waldviertelbahn.

Einreihung der Artikel „behauene und bearbeitete Steine“ in die ermässigte Wagenladungsclasse.

Ab 1. Jänner 1901 werden behauene und bearbeitete Steine unter jene Artikel eingereiht, welche nach den für die Niederösterreichische Waldviertelbahn geltenden Sonderbestimmungen und Tarifen zu den Sätzen der ermässigten Wagenladungsclasse befördert werden können.

Wien, am 1. Jänner 1901. [34]

Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt.

Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt.

Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank.

Einreihung des Artikels „Papierabfälle“ in die ermässigte Wagenladungsclasse.

Ab 1. Jänner 1901 werden Papierabfälle unter jene Artikel eingereiht, welche nach den für die Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank geltenden Sonderbestimmungen und Tarifen zu den Sätzen der ermässigten Wagenclasse befördert werden können.

Wien, am 1. Jänner 1901. [35]

Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt.

Tarifeur

gewandter Expedient, seit zehn Jahren in erstem Wiener Hause in ungekündigter Stellung, **sucht** gelegentlich in Wien oder anderem grossen Handelsplatze **selbstständigen Posten.**
Gefl. Anträge unter **„Elbe 4321“** an **Haasenstein & Vogler, Wien I.**

Mauthspediteur

mit Praxis des Wiener Zollamtes, reellen Charakters, für dauernde Stellung in eine deutsche Provinzhauptstadt gesucht.
Offerte unter **„Rechtlich B. J. 30“** an Haasenstein & Vogler, Wien I.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
247	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Regiegüter der Kaschau-Oderberger Eisenbahn 1. Eilgüter, gewöhnliche	Im Verkehre auf sämmtlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen des Abschnittes A, Theil II, Heft 2, des Localgütertarifes mit Ausnahme der Localbahnen Dolina - Wygoda und Tarnopol-Kopyczynce	Aufgabe als Frachtgut Aufgabe mit Frachtbriefen, auf welchen eine Dienststelle der Kaschau-Oderberger Eisenbahn als Absender und Empfänger erscheint, Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	2 Heller per 100 kg und 1 km, plus 10 Heller Mgb. per 100 kg		Im Rückvergütungswege Gegen Vorlage der auf eine Dienststelle der Kaschau-Oderberger Eisenbahn als Absenderin und Empfängerin lautenden Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche quartaliter bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau zu bewirken ist		
			2. Sperrige Güter, dann Stückgüter der Classe I I und II						0·82 Heller per 100 kg und 1 km, plus 8 Heller Mgb. per 100 kg				
			3. Wagenladungsgüter der Classe A						0·52 Heller per 100 kg und 1 km, plus 8 Heller Mgb. per 100 kg				
			4. Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend						0·46 Heller per 100 kg und 1 km, plus 8 Heller Mgb. per 100 kg				
248	k. k. österr. Staatsbahnen		Güter der Classe A, B und C, der Specialtarife 1, 2 und 3, sowie der Ausnahmetarife 1, II und V der Localbahn Budweis-Salnau	Gojau oder umgekehrt Budweis transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, bezw. 10.000 kg per Wagen, resp. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, je nach den für die einzelnen Classen und Artikel bestehenden Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen in der Station Gojau von einem daselbst abzweigenden Industriegeleise einlangen oder auf ein solches übergeben	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif, Theil II, Heft 3	Verschieden	Die für Kromau in den directen Tarifen enthaltenen Frachtsätze, insoweit directe höhere Frachtsätze im Verkehre mit Gojau bestehen	Verschieden	Im Rückvergütungswege Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate hinsichtlich der anfregebenen Sendungen und Originalfrachtbriefe rücksichtlich der zur Abgabe gelangenden Sendungen, vorzulegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen bis längstens Ende Februar 1902 Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente bereits eine Rückvergütung geleistet worden sein sollte, gelangt nur eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung		

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
249	k. k. österr. Staatsbahnen	Kolomeaer Localbahnen	Brennholz aus der Pos. H—19 der Güterclassification	Sloboda rungurska-Grube	Peczeniżyn-Szczepanowski	Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Wagenladungen innerhalb der Begünstigungsdauer. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901	Localtarif		Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1902 an die Staatsbahn-Direction in Stanislau	Die Anwendung der ermässigten Frachtsätze ist auch im Kartirungswege zulässig gegen eine seitens des Absenders in Baarem oder genehmigten Werthpapieren bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu leistende Caution behufs Deckung der zwischen den ermässigten und den normalen Frachtsätzen bei nicht erreichtem Minimalquantum aufgelaufenen Differenz
					Sopów				7	5·0	2·0			
					Kolomea Bahnhof				12	8·4	3·6			
				Sloboda rungurska-Grube					16	10·7	5·3			
				Rungury	Sopów				8	6·0	2·0			
					Kolomea Bahnhof				12	8·4	3·6			
				Peczeniżyn-Szczepanowski	Sopów				5	4·2	0·8			
					Kolomea Bahnhof				9	6·8	2·2			
250			Schotter aus der Pos. S—55 a der Güterclassification	Sopów	Kolomea Bahnhof	Auflieferung eines Minimalquantums von 80 Wagenladungen innerhalb der Begünstigungsdauer. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901		22	8	14		Gegen Vorlage der auf den Bezirksausschuss in Kolomea als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche zum Behufe der Liquidation bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist	
251	k. k. österr. Staatsbahnen	Kolomeaer Localbahnen	Kohle, mineralische, der Pos. K—25 der Güterclassification	Sopów	Kolomea transit für Sendungen nach Tłumacz-Pałahicze	Auflieferung eines Minimalquantums von 250 Wagenladungen innerhalb der Begünstigungsdauer. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901	Localtarif	Heller per Tonne	70	60	Im Rückvergütungswege	10	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist	

Fortlaufende Nummer	252	253	254	255	256	257	258
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen						
	Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf						
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Bau-, Brenn-, Lang-, Schnitt-, Werkholz, Extrahölzer, Schwellen, Fichtenrinde	Holzkohle	Roheisen, roher Eisenguss und Bessemerblöcke	Blochholz	Bundholz	Sägespäne	Schwartenholz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	allen Stationen der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf						
nach	allen Stationen der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf, sowie nach Unzmarkt transit						
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von mindestens 50 Schmalspurwagen à 5000 kg			Aufgabe in Wagenladungen à 5000 kg			Aufgabe in jedem Gewichte
und gilt in der Zeit	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901			vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen						
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden						
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden						
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Bei Aufgabe von mindestens 50 Schmalspurwagen à 5000 kg = 5 Percent „ „ „ „ 300 „ à 5000 kg = 10 „ „ „ „ „ 500 „ à 5000 kg = 20 „			35 Percent	25 Percent		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege						
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, bezw. Fracht-Anfnahmescheine, welche vom Absender bis längsten Ende März 1902 zu bewirken ist						
Besondere Bemerkungen	Von den genannten Artikeln sind einzeln oder zusammen 5000 kg per Frachtbrief und Wagen aufzngeben, oder es ist die Fracht für mindestens dieses Gewicht zu bezahlen						

Fortlaufende Nummer	259	260	261	262
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen			
und im Namen der	Murthalbahn Unzmarkt-Manterndorf			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Stahlzaggel	Kohle, mineralische	Frisch-schlacke	Anthracit	Holzstoff	Steine, roh oder behauen	Düngemittel aller Art, auch künstliche
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	allen Stationen der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf						
nach	allen Stationen der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf				allen Stationen der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf, sowie nach Unzmarkt transit		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufgabe in Wagenladungen à 5000 kg. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen		Aufgabe in jedem Gewichte		Aufgabe von mindestens 200 Schmalspurwagen à 5000 kg.	Aufgabe von mindestens 50 Schmalspurwagen à 5000 kg.	Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen von 5000 kg unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen						
	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901					vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif					Tarif-Theil I und Theil II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Localbahnen	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden						
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden						50 pCt. des tarifmässigen Frachtsatzes
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	10 %	10 %	35 %	20 %	Bei Aufgabe von mindestens 200 Schmalspurwagen à 5000 kg . . 15 Percent 300 „ à 5000 „ . . 20 „ 400 „ à 5000 „ . . 25 „	Bei Aufgabe von mindestens 50 Schmalspurwagen à 5000 kg . 5 Percent 100 „ à 5000 „ . 10 „ 200 „ à 5000 „ . 20 „	50 pCt. des tarifmässigen Frachtsatzes
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege						
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, bezw. Frachtaufnahmescheine, welche vom Absender bis spätestens Ende März 1902 zu bewirken ist					Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, bezw. Frachtaufnahmescheine, welche vom Absender bis längstens Ende März 1902 zu bewirken ist	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, bezw. Frachtenaufnahmescheine durch den Absender an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach bis spätestens Ende März 1902
Besondere Bemerkungen							

Fortlaufende Nummer	263	264	265
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen		
	Welser Localbahn-Gesellschaft		
für Artikel	Getreide, Heu, Stroh, Klee, Häckerling, Erdäpfel, Kraut oder andere Bodenproducte, sowie Holz, Sand, Kalk und Ziegel	a) Holzstoff der Pos. H—29 der Güterclassification b) Pappe der Pos. P—3 der Güterclassification	Schnittholz der Pos. H—18, Punkt 3, der Güterclassification
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	der Linie Wels—Unter-Rohr	Unter-Rohr	Säcke, gebrauchte
nach		Sattledt	Wels
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Anfliefernng von mindestens a) 500 t à 1000 kg, b) 1000 t à 1000 kg. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.	**Anfliefernng von mindestens 600 Tonnen à 1000 kg.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.	Aufgabe als Frachtgut in beliebiger Menge
	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen		
	vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	a) 27 b) 34	30 19
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Frachtsätze der bezüglichen Stationstarife im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen abzüglich a) 5 Percent b) 10 „	18 18	18 10
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	9 16	12 9
	Heller per 100 kg		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Vorlage der Frachtbrief-Duplicate an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz durch den Absender bis längstens Ende Februar 1902	Vorlage der Aufnahmescheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe an die k. k. Staatsbahn-Direction Linz durch den Versender bis längstens Ende Februar 1902	Vorlage der Frachtbrief-Duplicate seitens des Absenders bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz
Besondere Bemerknngen		In die bedungenen Minimalquantitäten werden auch die in Wels Stadt zur Anf- und Abgabe gelangenden gleichartigen Sendungen aus denselben Relationen einbezogen Die für Wels zugestandenen ermässigten Frachtsätze gelangen in gleicher Weise auch im Verkehre mit Wels-Localbahn rücksichtlich derselben Relationen zur Anwendung, sofern die an das Zugeständniss geknüpften Bedingungen erfüllt werden	
	14	11	3

Fortlaufende Nummer	1	266	267
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen und im der	3	Welser Localbahn-Gesellschaft	Welser Localhahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Frachtgüter aller Art	Getreide der Pos. G—9 und Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Wels Localbahn oder umgekehrt	W e l s Unter-Rohr Aschach a. d. Donau oder umgekehrt
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Wels	
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Nachweisung eines Versandtes und Empfanges in der Station Wels Localbahn von zusammen 3300 Tonnen à 1000 kg innerhalb der Begünstigungsdauer. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	**Auflieferung von mindestens 500 t à 1000 kg.** Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen und Ausschluss jeder sonstigen Frachtbegünstigung
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	3 h für 100 kg hinsichtlich der in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg zum Transporte gelangten Artikel; 4 h für 100 kg hinsichtlich der Sendungen unter 10.000 kg	Frachtsätze der bezüglichen Stationstarife im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen abzüglich 20 pCt.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Aufnahmescheine oder Frachtbrief-Duplicate, bezw. der auf ebendenselben als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz bis längstens Ende Februar 1902	Vorlage der Original-Frachtbriefe für Getreidesendungen und der Frachtbrief-Duplicate für Mahlproductensendungen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz durch den Empfänger, bezw. den Absender bis längstens Ende Februar 1902
Besondere Bemerkungen	14		In die bedungene Minimalquantität werden auch die in Wels-Stadt zur Auf-, bezw. Abgabe gelangenden gleichartigen Sendungen aus denselben Relationen einbezogen. Die im Verkehre mit Unter-Rohr für Wels zugestandenen ermässigten Frachtsätze gelangen in gleicher Weise auch für Wels-Stadt zur Anwendung, sofern die an das Zugeständniss geknüpften Bedingungen erfüllt werden

Fortlaufende Nummer	1	268	269
Die Publication erfolgt von der	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	3		Localbahn Beneschau-Wlaschim
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien b) Fahrbetriebsmittel	Eisenbahnschienen, Schienenbefestigungsmittel, Eisenbahnschwellen, Brückenconstructionen, Stationseinrichtungen und Ausrüstungsgegenstände
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien	Beneschau
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Beneschau, Čerčan-Pišely, Hrabovka transit und Mnichovic-Štrašic	Wlaschim
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die Localbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow bestimmt sein und mit Frachtbriefen zum Transporte gelangen, auf welchen die Bauleitung oder die Bauunternehmung dieser Localbahn als Empfängerin erscheint	Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung oder die Bauleitung der Localbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow als Empfängerin zu erscheinen hat und unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänuer 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	ad a) 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg. ad b) 50 Percent Nachlass von den normalen Frachtsätzen unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und des Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	50 Percent Nachlass von den normalen Frachtgebühren
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	12	ad a) Im Rückvergütungswege ad b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	ad a) Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung oder Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, seitens des Landesausschusses für das Königreich Böhmen bis längstens Ende Februar 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag. Im Falle auf Grund dieser Fracbtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	Gegen bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu bewirkende Vorlage der auf die bezeichnete Bauunternehmung oder Bauleitung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe. In dem Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung
Besondere Bemerkungen	14		

270

k. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2, 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

b) Fahrbetriebsmittel	a) Eisenbahnbaumaterialien. Eisenbahnschienen und Kleinmaterialien, Oberbauschwellen Weichen, eiserne Brückenconstructionen, Stationseinrichtungen, sowie Ausrüstungsgegenstände												
den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II. Heft 1, Abschnitt A. enthaltenen Stationen													
Neubof, Mies-Kladrau													
Die Sendungen müssen für die Localbahn Neuhof-Weseritz bestimmt sein	ad a) Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung oder die Bauleitung der Localbahn Neuhof-Weseritz als Empfängerin zu erscheinen hat und unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die Localbahn Neuhof-Weseritz bestimmt sein												
vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901													
L o c a l t a r i f													
V e r s c h i e d e n													
ad b) 50 Percent Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km und des Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	ad a) 0·2 h per 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h per 100 kg												
V e r s c h i e d e n													
ad b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen	ad a) Im Rückvergütungswege												
	ad a) Gegen bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen zu bewirkende Vorlage der auf die bezeichnete Bauunternehmung oder Bauleitung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe. In dem Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung												

Fortlaufende Nummer	271	272
1		
Die Publication erfolgt	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der		
und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Zahnstangen und sonstige Oberbaumaterialien	a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien b) Fahrbetriebsmittel
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	Zeltweg	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, Abschnitt A, enthalteuen Linien
nach	Prag St.B.	Rewnitz, Karlstein, Lochowitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut nnter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmnngen. Die Sendungen müssen zum Bane der Fortsetznngslinie Tannwald – Grünthal der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn bestimmt sein und mit Frachtbriefen nnter der Adresse der Bauunternehmung der genannten Fortsetzungslinie als Aufgeberin und Empfängerin zur Beförderung gelangen	ad a) Anfgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung oder die Bauleitung der Localbahn Hinter-Třeban—Lochowitz als Empfängerin zu erscheinen hat. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. ad a und b) Die Sendungen müssen für die Localbahn Hinter-Třeban—Lochowitz bestimmt sein
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31 December 1901
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	0·2 h per 100 kg und 1 km	ad a) 0·2 h für 100 kg nnd 1 km nnter Wahrung des Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg. ad b) 50 Percent Nachlass von den Frachtsätzen der Gebührenberechnungs-Tabelle unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und des Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	ad a) Im Rückvergütungswege. ad b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction Prag
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche von der Empfängerin bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu bewirken ist. Falls auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet worden seiu sollte, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	ad a) Gegen bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction Prag seitens des Landesausschusses des Königreiches Böhmen zu bewirkende Vorlage der anf die bezeichnete Bauunternehmung oder Bauleitung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe
Besondere Bemerkungen		Im Falle, als anf Grund der vorgelegten Frachtdocnmente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventnelle Mehrbetrag zur Liquidirung

Fortlaufende Nummer	1	274	273
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
Von der und im Namen der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Eisenbahnbaumaterialien	Eisenbahnbaumaterialien aller Art
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Stationen der Linien des Abschnittes C im Hefte I des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6	Heiligenstadt und Hütteldorf-Hacking	
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen zum Transporte gelangen, auf welchen eine k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn als Empfängerin erscheint, und von der betreffenden k. k. Bauleitung in eigener Regie verwendet werden	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen von einer k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn unter der eigenen Adresse bezogen und in eigener Regie verwendet werden
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	8	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	9	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	Verschieden	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11	0·2 Heller per 100 kg und 1 km, in minimo aber 8 Heller per 100 kg	6 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	13	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14	Gegen bis längstens Ende Februar 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien zu bewirkende Vorlage der auf eine der vorbezeichneten k. k. Bauleitungen als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe. Im Falle auf Grund dieser Documente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	Gegen bis längstens Ende Februar 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien zu bewirkende Vorlage der auf eine der vorbezeichneten k. k. Bauleitungen als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe. Im Falle auf Grund dieser Documente bereits eine Rückvergütung geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung
Besondere Bemerkungen	15	Die Cedirung dieser Frachtermässigung an dritte Personen ist unstatthaft	Die Cedirung dieser Frachtermässigung an dritte Personen ist unstatthaft

Fortlaufende Nummer	1	275	276
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Eisenbahn-Verwaltung und im Namen der	3		Welser Localbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	a) Eisenbahn-Betriebsmaterialien b) Fahrbetriebsmittel	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, Bahnausrüstungsgegenstände, Fahrbetriebsmittel, Bauwerkzeuge und Baurequisiten	a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, sowie Bahnausrüstungsgegenstände: b) Fahrbetriebsmittel
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	den Stationen der Welser Localbahnen	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Heft I, Abschnitt A, enthaltenen Linien
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	St. Pölten	Sattledt	Wels transit (für Sattledt), Gmunden, Gmunden Seebahnhof, Engelhof
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Betriebe der Pielachthalbahn bestimmt und an die Betriebsleitung der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. P.-Mank adressirt sein		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die Localbahn Sattledt-Grünau bestimmt sein und mit Frachtbriefen zum Transporte gelangen, auf welchen die Welser Localbahn-Gesellschaft als Concessionärin dieser Localbahn als Empfängerin erscheint
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901		vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif		Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden		Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	ad a) 0·2 h per 100 kg und 1 km unter Währung eines Minimälfrachtsatzes von 8 h per 100 kg; ad b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrnng eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg		ad a) 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Währung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg; ad b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtsätzen unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und des Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden		Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege		ad a) Im Rückvergütungswege ad b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Wien zu bewirkende Vorlage der auf die Betriebsleitung der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. P.-Mank (Pielachthalbahn) lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung		Gegen Vorlage der auf die bezeichnete Gesellschaft als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz. Im Falle auf Grund dieser Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung
Besondere Bemerknngen	14			

Fortlaufende Nummer	277	278
1		
Die Publication erfolgt von der Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2 / 3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Fahrbetriebsmittel / Ban- und Betriebsmaterialien	a) Oberbaumaterialien, eiserne Brückenbestandtheile, Bahnausrüstungs- und Inventargegenstände, b) Fahrbetriebsmittel
4		
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, entbaltenen Linien	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Heft 1, Abschnitt A, entbaltenen Linien
5		
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Breitenschützing, Lambach, Nenkirchen	Bregenz, Schwarzach
5		
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue und Betriebe der Localbahn Lambach-Haag bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Banunternehmung, bezw. Localbahnunternehmung als Empfängerin zur Beförderung gelangen	Anfgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die Bregenzerwaldbahn (Bregenz-Bezau) bestimmt sein und mit Frachtbriefen zum Transporte gelangen, auf welchen die Concessionäre dieser Bahn oder die Bauleitung als Empfänger erscheinen
6		
Das Zugeständniss wird gemacht in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif
8		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden
9		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die um 50 pCt. gekürzten normalen Frachtsätze des Tarifes, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und des Minimal-Frachtsatzes von 8 h per 100 kg	ad a) 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg, ad b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtsätzen unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und des Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg
10		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung des Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden
11		
Art der Durchführung	Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz / Im Rückvergütungswege	ad a) Im Rückvergütungswege, ad b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz zu bewirken ist. Falls auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	Gegen Vorlage der auf die bezeichneten Concessionäre oder Bauleitung als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck. — Im Falle auf Grund dieser Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung
13		
Besondere Bemerkungen		
14		

279

k. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt — von der	2
Die Publication erfolgt — und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Fahrbetriebsmittel	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien
den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen mit Ausnahme jener der Localbahn Dolina-Wygoda und Tarnopol-Kopyczynce	
H a t n a	
Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Kimpolung—Dorna-Watra mit der Abzweigung Požoritta-Louisenthal bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bukowinaer Localbahnen oder der Bauleitung derselben oder des k. k. Bahnstationsamtes in Kimpolung oder endlich der Bauunternehmung aufgegeben werden	
vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	
Localtarif	
Verschieden	
50 Percent der normalen Frachtgebühr unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg
Verschieden	
Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau	Im Rückvergütungswege
	Gegen bis längstens Ende Februar 1902 durch den Verwaltungsrath der Bukowinaer Localbahnen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirkende Vorlage der auf die vorbezeichnete Bahnunternehmung oder Bauleitung oder das k. k. Bahnstationsamt in Kimpolung als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht mehr zurückgestellt werden. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung

Fortlaufende Nummer	280	281
1		
Die Publication erfolgt — von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt — und im Namen der	Bukowinaer Localbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, sowie Banreqnisiten	Banmaterialien nnd Werkzeuge (mit Ansnahme von Sprengmitteln)
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Im Localverkehre sämmtlicher Bukowinaer Localbahnen	den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthalteuen Statlonen
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach		Anrachkirchen, Ebenzweier-Altmünster, Gmnnden
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgnt nnter Einhaltnng der allgemeinen Tarifbestimmnngen. Die Sendnngen müssen zum Bane der Localbahn Kimpolung—Dorna-Watra mit der Abzweignng Pożoritta-Louisenthal Verwendung finden und von der Baunternehmung bezogen werden	Aufgabe als Frachtgut nnter Eluhaltnng der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen znr Wildbachverbauung im Aurachthale hestimmt sein und mit an die betreffende Banleitnng adressirten Frachtbriefen znr Anfgabe gelangen
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschiedeu
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	50 Percent der tarifmässigen Frachtsätze aus der Gebührenberechnnngstabelle des Tarif-Theiles II, Heft 2, Abschnitt B, B 3 a und 3 b	Verschieden
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen normalen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle, unter Wahrung des Minimaleinheitssatzes von 0·2 h per 100 kg nnd 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen bis längstens Ende Februar 1902 durch den Verwaltnngsrath der Bukowinaer Localbahnen an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zn bewirkende Vorlage der auf die Banunternehmung als Empfängerin lautenden Frachtbrief	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction Linz zn bewirken ist
Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
282	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Baumaterialien und Werkzeuge (mit Ausnahme von Sprengmitteln)	den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Admont, Ebensee	Aufgabe als Frachtgut. Die Transporte müssen zur Verbauung des Lichtmessbaches bei Admont, bezw. das Langbathbaches bei Ebensee bestimmt sein und mit an die betreffende Bahleitung adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50 pCt. Nachlass von den in der Gebührenberechnungstabelle des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Abschnitt A, enthaltenen Frachtsätzen unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km, sowie des Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe seitens des Empfängers bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach, bezw. Linz	
283	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Baumaterialien und Werkzeuge (mit Ausnahme von Sprengmitteln)	Stationen der Strecke Spalato—Dernis		Aufgabe als Frachtgut. Die Transporte müssen zur Verbauung der Wildbäche Dičakov und Trziboliš bestimmt sein und mit an die betreffende Bahleitung adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	50 pCt.	50 pCt. Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen normalen Frachtsätzen der Gebührenberechnungs-Tabelle, unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie des Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis spätestens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction Triest zu bewirken ist	

Fortlaufende Nummer	284	285
1		
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2		
3	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Ziegel aus Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bruchsteine und Schotter aus Pos. 8—55 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I
4		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Lemberg-Kleparów	Brzuchowice
nach	Kulików-Mierzwica	
5		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Auflieferung eines Minimalquantums von 25 Wagenladungen 300 Wagenladungen Die Sendungen müssen zum Baue der Strasse Kulików-Mierzwica bestimmt sein	
6		
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif
8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	18 Heller	14 Heller
9		
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	14·4	11·2
10		
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	3·6	2·8
11		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	Gegen bis längstens Ende Februar 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu bewirkende Vorlage der auf die Bauunternehmung des Wasserwerkes in Krakau als Absenderin und Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, auf welchen seitens der Station Krakau bestätigt werden muss, dass die Sendungen zum Baue, bezw. zur Einrichtung des Wasserwerkes in Krakau verwendet werden. In dem Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung. Diese Frachtdocumente werden nicht mehr zurückgestellt
13		
Besondere Bemerkungen		
14		

k. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der	2
Die Publication erfolgt und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht von (für die Transportstrecke (beziehungsweise Route))	5
Das Zugeständniss wird gemacht nach (für die Transportstrecke (beziehungsweise Route))	5
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Gusseiserne Röhren aus Pos. E—5 der Güterclassification	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Königshof	den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen (exclusive Dolina—Wygoda und Tarnopol—Kopyczyńce)	Hrabovka transit (für Lemberg-Kleparow)	Lemberg loco und Lemberg transit für Sendungen nach der Station Lemberg-Kleparów	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg per Artikel und Frachtbrief, unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	Verschieden	30 pCt. Nachlass von den normalen Frachtsätzen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, Abschnitt A, enthaltenen Gebührenberechnungstabelle, unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	30 pCt. Nachlass von den normalen Frachtsätzen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Gebührenberechnungstabelle, unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist. Die bezüglichen Frachtbriefe müssen an die Stadtgemeinde Lemberg oder an die Bauunternehmung des Wasserwerkes in Lemberg adressirt und auf denselben von der genannten Stadtgemeinde bestätigt werden, dass die Sendungen zum Baue, bezw. zur Einrichtung des Wasserwerkes in Lemberg verwendet wurden	

Fortlaufende Nummer	287	288
1		
Die Publication erfolgt	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	
2		
3		
für Artikel	Gusseiserne Röhren aus Pos. E—5 der Güterclassification	Gusseiserne Röhren aus Pos. E—5 der Güterclassification
4		
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Lemberg	Oświęcim
nach	Lemberg-Kleparów	Lemberg
5		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Abladen der Transporte hat durch den Empfänger, bezw. auf dessen Kosten zu erfolgen. Die bezüglichen Frachtbriefe müssen an die Stadtgemeinde Lemberg adressirt und auf denselben von der genannten Stadtgemeinde bestätigt werden, dass die Sendungen zur Erweiterung der städtischen Gasleitungen verwendet wurden
6		
	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif
8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Heller	180 Heller
9		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	6 Heller	126 Heller
10		
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	4 Heller	54 Heller
11		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist. Die bezüglichen Frachtbriefe müssen an die Stadtgemeinde Lemberg oder an die Bauunternehmung des Wasserwerkes in Lemberg adressirt, und muss auf denselben von der Station Lemberg-Kleparów bestätigt werden, dass die Sendungen zum Baue des Wasserwerkes in Lemberg verwendet wurden	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg zu bewirken ist
13		
Besondere Bemerkungen		
14		

Fortlaufende Nummer	239	240
1		
Die Publication erfolgt von der 2 / und im Namen der 3	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
		Welser Localbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel 4	Verschiedene Einrichtungs-gegenstände und Werkzeuge / Kupferrohre / Eiserne Röhren, Bestandtheile für eine Röhrenprobirstation, gusseiserne Bestandtheile für Röhrenbrunnen, Welchblei	Eis, natürliches
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von 5	Oświęcim und Krakau	Breitenaich, Eferding, Aschach a. d. Donau
nach 5	Oswięcim	Wels oder Wels-Localbahn
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen 6	Anfgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg per Artikel und Frachtbrief. / und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen zur Erweiterung des städtischen Wasserwerkes in Czernowitz bestimmt sein und mit an den bauführenden Stadtmagistrat in Czernowitz adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	**Aufliefenung von mindestens 1000 Tonnen ab einer Versandtstntion.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Das Anf- nnd Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken
und gilt in der Zeit 7	vom 1. Jänner 1901 bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung 8	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg 9	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) 10	Verschieden	Frachtsätze der Gebührenberechnungs-Tabelle, bezw. der betreffenden Schnitttarif-Tabellen abzüglich 1 h für 100 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) 11	30percentiger Nachlass von den normalen Frachtsätzen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, enthaltenen Gebührenberechnungstabelle bis zur Grenze des Einheitssatzes von 0·2 h per 100 kg nnd 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	Verschieden
Art der Durchführung 12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss 13	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist. Die Frachtdocumente werden nicht mehr zurückgestellt	Vorlage der anf den Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz
Besondere Bemerkungen 14	In dem Falle, als anf Grnnd der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden oder von weiter her die Abfertigung der Sendungen im directen Verkehre erfolgt sein sollte, gelangt von dem Antheile der k. k. österr. Staatsbahnen nur der allfällige Resthetrag zur Liquidirung	

Fortlaufende Nummer	291	292	293
1	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2	Die Publication erfolgt		
3	von der Namen der	Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)
4	für Artikel	Schnitt- und Bauholz aus Pos. H—18 der Güterclassification	Holz der Pos. H—18 und 19, sowie H—20 a der Güterclassification
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Janów und Domażyr	Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Lemberg	Rawa ruska
6	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Auflieferung eines Minimalquantums von 100 Wagenladungen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Anfgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken
7	und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	Verschieden
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	15 Percent	20 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt B, unter Zifer VI enthaltenen Frachtsätzen des Specialtarifes 2 der Gebührenberechnungstabelle
12	Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend und vorzulegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg bis längstens Ende März 1902. Sollte auf Grund derselben eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg zu bewirken ist
14	Besondere Bemerkungen	Die Sendungen müssen in einer Erbsenschälfabrik in Lemberg verarbeitet werden, und hat demgemäss die betreffende Fabrik auf den Avisi und Bezugsscheinen zu bestätigen, dass die Erbsen thatsächlich zum Zwecke der Verarbeitung im eigenen Etablissement bezogen wurden	Gegen Vorlage der Aufnahmescheine, welche vom Absender bis längstens Ende März 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist

Fortlaufende Nummer	294	295
1		
Die Publication erfolgt und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2		
3	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification	Holzabfall (beim Säumen der Bretter und bei der Fässererzeugung abfallend)
4		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Dobrosin	Bełzec
nach	Lemberg-Frachtenbahnhof und Lemberg-Kleparów	Lemberg
5		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Auflieferung von mindestens 1000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, in minimo aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Wenn bei Verladung von weichem Abfallholz das Ladegewicht des Wagens nicht erreicht wird, so ist unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und Ausnutzung des Wagenraumes die Frachtberechnung nach dem Effectivgewichte der Sendung, mindestens aber für 80% des Ladegewichtes vorzunehmen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken
6		
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif
8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	40 Heller	31·3 Heller
9		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	32 Heller	25·0 Heller
10		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	8 Heller	6·3 Heller
11		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis 1. März 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg in Vorlage zu bringen sind und nicht mehr zurückgestellt werden
13		
Besondere Bemerkungen		
14		

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der Nauen der	und im	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
296	**k. k. österr. Staatsbahnen**													
	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)		Holz der Pos. H—18, Punkt 1 und 3, der Pos. H—19, Punkt 1 und 6, und der Pos. H—20 a) und b) der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bełzec	sämmtlichen Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) und umgekehrt	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901	Localtarif	Specialtarif 2 nach der Gebührenberechnungs-Tabelle des Tarif-Theiles II, Heft 2, Abschnitt B, V	Die um 30 pCt. gekürzten Frachtsätze des Specialtarifes 2 aus der Gebührenberechnungs-Tabelle des Tarif-Theiles II, Heft 2, Abschnitt B, V	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis 1. März 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg in Vorlage zu bringen sind und nicht mehr zurückgestellt werden	
297	**k. k. österr. Staatsbahnen**													
	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)		Rundschwarten aus der Pos. H—19	Holz aus der Pos. H—18, Punkt 1 und 3, Pos. H—19, Punkt 1 und 6, Pos. 20 a) und b) der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bełzec	Gilinsko / Lemberg / Rawa ruska transit	**Auflieferung eines Minimalquantums von 30 Wagenladungen. / 3500 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. / 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901	Localtarif	41 / 55 / 24	26 / 39 / 18	15 / 16 / 6	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender längstens bis 1. März 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	Heller

Fortlaufende Nummer	1	300	299	298
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen und im der	3			Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Kohle, mineralische, der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kalk, gebrannter, der Pos. K—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Schnittholz aus Pos. H—18, 19 und 20a der Güterclassification des Tarif-Theiles I
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route): von	5	Lemberg	Bełzec	Lemberg
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route): nach	5	Lemberg-Kleparów	Lemberg	Kulików-Mierzwica / Zólkiew
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	**Aufgabe von mindestens 100 Wagen als Frachtgut.** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	6 Heller	59 Heller	26 Heller / 32 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	4·4 Heller	31 Heller	21 Heller / 26 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	1·6 Heller	28 Heller	5 Heller / 6 Heller
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg zu bewirken ist
Besondere Bemerkungen	14		In das Minimalquantum sind auch jene Wagenladungen einzurechnen, welche von Bełzec via Lemberg nach Tarnopol gehen	

Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 Die Publication erfolgt und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
301	k. k. österr. Staatsbahnen		Seilerwaaren (Pos. 8—40 der Güterclassification)	Radymno	Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, angeführten Linien	Aufgabe in jedem Gewichte	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	der Classe II	der Classe A	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Aufnahmescheine oder Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1902 zu bewirken ist	
302	k. k. österr. Staatsbahnen		Plastersteine, Bordsteine und Sammsteine aus Pos. 8—55 b	den im Abschnitt A des Localgütertarifes, Theil II, Heft 2, enthaltenen Stationen	den südlich von Czernowitz gelegenen Stationen		vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif				Im Rückvergütungswege		

Rücksichtlich dieser Transporte erfahren bei der Reexpedition in Czernowitz die bezüglichen im Localtarife, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, sub IX 2, Art. 16, enthaltenen Bestimmungen unter f), bezw. h) nachstehende Aenderungen:

1. Unter f): die betreffenden directen Frachtsätze gelangen für das im Laufe der Begünstigungsperiode ab der Einlagerungsstation Czernowitz verfrachtete Gesammtgewicht zur Berechnung, wenn die Verfrachtung eines gleichen Gesammtgewichtes bis Czernowitz nachgewiesen erscheint;

2. unter h): in jenen Fällen, wo die Beschaffung der Original-Frachtbriefe ab der Einlagerungsstation bis zur Bestimmungsstation nicht möglich ist, können behufs Liquidirung der Differenzfrachten anstatt der Original-Frachtbriefe die von der Reexpeditionsstation Czernowitz beglaubigten Duplicat Frachtbriefe vorgelegt werden.

303	k. k. österr. Staatsbahnen	Kolomeaer Localbahnen	Bruchsteine aus Pos. 8—55 a der Güterclassification	Stoboda rungurska-Grube	Szeparowce-Kniażdwór	Verfrachtung eines Minimalquantums von 40 Wagenladungen innerhalb der Begünstigungsdauer. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901	Localtarif	Heller 66	Heller 16	Heller 50	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche nicht wieder zurückgestellt werden und spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen sind	Die Verladung der Bruchsteine in Rungury kann nur nach vorheriger Uebereinkunft mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau erfolgen
				Rungury					54	12	42			
				Stoboda rungurska-Grube	Sopów				28	10	38			
				Rungury					36	8	28			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Ausfolgung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage di ser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
304	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Bruchsteine, unbearbeitete	Rawa ruska	Belzec	**Auflieferung eines Minimalquantums von 40 Wagenladungen während der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901	Localtarif	18 Heller	12 Heller	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender, Empfänger bis längstens 1. März 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	
305	k. k. österr. Staatsbahnen	Welser Localbahn-Gesellschaft	Bruchsteine, unbearbeitete, der Pos. 8—55 a der Güterclassification	a) Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Ad a) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens			vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Localtarif				Im Rückvergütungswege	Vorlage der Frachtbrief-Duplicate seitens des Absenders bis längstens Ende Februar 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz	

| | | | | | |

Fortlaufende Nummer	306	307
1		
2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
3	betheiligten Verwaltungen	
4	Friesen und Friesbrettchen, auch Jalousienbrettchen, gehobelt, genuthet, bezw. gelocht	mechanische Einrichtungsgegenstände
5	allen in den in der 8. Rubrik bezeichneten Tarif aufgenommenen ungarischen Verbandsstationen	Oświęcim, Krakau oder Kalwarya
6	allen im genannten Tarife aufgenommenen Stationen der königlich Bayerischen Staatseisenbahnen	Lemberg-Podzamcze
7	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg per Artikel und Frachtbrief, unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zur Einrichtung des neuen städtischen Schlachthauses in Lemberg bestimmt sein, und mit an den Magistrat der kgl. Landeshauptstadt Lemberg oder an die betreffende Bauleitung adressirten Frachtbriefen aufgegeben werden
8	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	vom 1. September 1900 längstens bis 31. März 1901
9	Tarif-Theil IV, Heft 2, des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1893	Localtarif
10	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden
11	Die in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife vorgesehenen Frachtsätze für Holz der Abtheilung C	70 Percent der normalen Frachtsätze
12		30 (dreissig) Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungs-Tabelle, unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 Heller für 100 kg und 1 km
13	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
14		Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Mai 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg zu bewirken ist. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss seitens des Magistrates der kgl. Landeshauptstadt Lemberg bestätigt sein, dass die Sendungen ausschliesslich zur Einrichtung des neuen städtischen Schlachthauses in Lemberg verwendet wurden

Die Publication erfolgt von der und im Namen der betheiligten Verwaltungen

Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel — für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) — von — nach — oder umgekehrt — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen — und gilt in der Zeit

Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg

per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)

Art der Durchführung

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Besondere Bemerkungen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
308	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Bozen-Meraner Bahn, Buschtehrader Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Localbahn Stramberg-Wernsdorf, Oesterr. Nordwestbahn, Salzkammergut-Localbahn, Stauding-Stramberger Localbahn, Süd-Nord-deutschen Verbindungsbahn, Südbahn (österr. Linien), Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien) und der im Betriebe dieser Verwaltungen stehenden Localbahnen in Oesterreich, mit Ausschluss der Mühlkreisbahn und der Strecke Linz—Urfahr	Kleie der Pos. M—4, Oelkuchen und Oelknochenmehl der Pos. O—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Im Localverkehre, sowie im Verkehre dieser Bahnen unter einander		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. rücksichtlich der Localbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf Hotzenplotz, der Gurkthalbahn, der Murthalbahn, der Pinzgauer Localbahn, der Ybbsthalbahn und der Localbahn Neuhaus-Neubistritz, sowie rücksichtlich der Kleinbahn Lupków-Cisna bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen und der unter IV enthaltenen besonderen Bedingungen	**I.** vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarife der nebenangeführten Eisenbahnen, dann Tarife des Oesterreichischen, Nordwestböhmischen, Ost-Nordwestösterreichischen, Galizisch-Wiener und Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverbandes, des directen Güterverkehres zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn einerseits und den k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits, ferner des Oesterr.-Adriatischen und Nord-Südösterreichischen Eisenbahnverbandes, sowie des Niederösterreichischen, bezw. Niederösterreichisch-Böhmischen Gemeinschaftsverkehres Verschieden	Die am 1. Jänner 1901 für vorstehende Artikel giltigen normalen Frachtsätze des Specialtarifes 1 abzüglich fünfzehn Percent, bezw. rücksichtlich der Localbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf-Hotzenplotz, der Pinzgauer Localbahn und der Kleinbahn Lupków-Cisna die Frachtsätze der ermässigten Wagenladungsclasse A abzüglich fünfzehn Percent, der Gurkthalbahn, der Ybbsthalbahn und der Localbahn Neuhaus-Neubistritz die Frachtsätze der gewöhnlichen Wagenladungsclasse abzüglich fünfzehn Percent, der Murthalbahn die Frachtsätze der ermässigten Wagenladungsclasse abzüglich fünfzehn Percent und rücksichtlich der Localbahn Stramberg-Wernsdorf die um fünfzehn Percent gekürzten Frachtsätze des Ausnahmetarifes II*) Verschieden	Im Rückvergütungswege	Siehe unter „IV. Allgemeine Bestimmungen"	Siehe unter „IV. Allgemeine Bestimmungen"

*) Siehe unter „IV. Allgemeine Bestimmungen".

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

309

II.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarifermässigung für Kleie der Pos. M—4, Oelkuchen und Oelkuchenmehl der Pos. O—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I.

Vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901 wird für die vorbezeichneten Artikel von **ungarischen** Stationen nach den angeführten **österreichischen** Stationen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen und der unter IV enthaltenen besonderen Bedingungen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den nachstehend bezeichneten Tarifen, bezw. Frachtsätzen **im Rückvergütungswege** bewilligt, und zwar:

A. Tarif-Theil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. Juli 1900.

1. Im Verkehre nach den im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen österreichischen Stationen: von den auf den Seiten 35—43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
2. Im Verkehre nach den im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen österreichischen Stationen: von den auf den Seiten 52—56 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
3. Im Verkehre nach den im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen österreichischen Stationen: von den auf den Seiten 60—64 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
4. Im Verkehre von den sub a, Seite 68—87, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten österreichischen Stationen: von den auf den Seiten 35—43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
5. Im Verkehre von den sub b, Seite 91—102, sowie den sub c, Seite 105—152, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten österreichischen Stationen: von den auf den Seiten 35—43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes, bezw. von den auf den Seiten 52—56 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des zweiten Schnitt-Tarifes, wobei für Eger (B.E.B.) der Schnitt-Frachtsatz für die Station Eger der k. k. österr. Staatsbahnen (Seite 52) der Berechnung zugrunde gelegt wird.

B. Tarif-Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. Jänner 1895.

1. Im Verkehre von den sub A, Seite 19—21, bezw. Seite 31—90, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Teschen (excl.)—Hullein—Kremsier—Wischau (excl. Kojetein und Nezamislitz): von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1901 ab Teschen giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
2. Im Verkehre von den sub A, Seite 19—21, bezw. Seite 31—90, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Oderberg (excl.)—Prerau—Olmütz—Sternberg, Schönbrunn—Troppau und Prerau—Kojetein—Nezamislitz—Prossnitz: von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1901 ab Oderberg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
3. Im Verkehre von den sub A, Seite 19—21, bezw. Seite 31—90, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Hullein (excl.)—Lundenburg—Ober-Gerspitz, sowie Nikolsburg: von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1901 ab Marchegg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
4. Im Verkehre von den sub B, bezw. C, Seite 25—26, bezw. 107—142, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar:
   a) Im Verkehre mit den Stationen Littau, Müglitz und Schwarzbach: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 1. Jänner 1901 für Oderberg—Olmütz enthaltenen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1, sowie von den im Localtarife der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft am 1. Jänner 1901 ab Olmütz bis zu den in Frage kommenden drei Stationen enthaltenen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
   b) Im Verkehre mit den übrigen Stationen: von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1901 ab Vlarapass, bezw. Sndoměřitz-Landesgrenze transit giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
5. Im Verkehre von den im Nachtrage III, Seite 3—14, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten enthaltenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: von den im Tarife für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Juli 1899 ab Oderberg enthaltenen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

   Im Verkehre mit der Station Jägerndorf beträgt dieser Nachlass 6 Heller per 100 kg und im Verkehre mit der Station Ziegenhals 9 Heller per 100 kg.

   Im Verkehre mit Olmütz-Neugasse und Olmütz-Stadt werden die für den Verkehr mit Olmütz K.F.N.B. entfallenden Nachlässe, erhöht um 0·8 Heller per 100 kg, berechnet.

priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen / und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass von bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg			

C. Tarif-Theil II, Heft 5, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. September 1900.

Im Verkehre nach den in diesem Tarife enthaltenen österreichischen Stationen: von den am 1. Jänner 1901 ab Wien (St.E.G.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf giltigen Frachtsätzen des um 4 Heller per 100 kg gekürzten Special-Tarifes 1.

D. Tarif-Theil II, Heft 6, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. September 1900.

1. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar:
   a) Von Lundenburg bis Schönbrunn excl., sowie von Hullein bis Friedland excl. sammt Abzweigungen, ferner Nikolsburg von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1901 ab Marchegg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;
   b) von Schönbrunn incl. bis Chybi incl. sammt Abzweigung: von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1901 ab Oderberg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;
   c) von Friedland incl. bis Bielitz excl.: von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1901 ab Teschen giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
2. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: von den im Tarife für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Juli 1899 ab Oderberg enthaltenen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

   Im Verkehre mit der Station Jägerndorf beträgt dieser Nachlass 6 Heller per 100 kg und im Verkehre mit der Station Ziegenhals 9 Heller per 100 kg.
3. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: von den im Localtarife dieser Eisenbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1901 ab Sudoměřitz—Landesgrenze transit giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

E. Tarif-Theil II, Heft 1, des Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. September 1897.

Im Verkehre

nach den in Oberösterreich, sowie nach den in Salzburg, Tirol (excl. Südbahnstationen) und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen,

nach Stationen der Localbahn Mauthausen-Grein, der Localbahn Wels-Haiding-Aschach und Wels-Unterrohr, den in Salzburg gelegenen Stationen der Murthalbahn und der Pinzgauer Localbahn, und

nach allen sonstigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privathahnen (mit Ausschluss der Localbahn Gleisdorf-Weiz, der Mühlkreishahn und der Strecke Linz—Urfahr), insoweit diese Bahnen im Bereiche des obigen Verbandes liegen, und zwar

hinsichtlich des Durchlaufes auf den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Theil II, Heft 3, enthaltenen Linien (excl. der Localbahn Gleisdorf-Weiz, der Mühlkreishahn und der Strecke Linz–Urfahr), sowie hinsichtlich des Durchlaufes auf den in den Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local(Klein)bahnen, fallenden Linien (excl. der Kleinbahn Łupków-Cisna):

von den daselbst am 1. Jänner 1901 in Geltung stehenden Frachtsätzen,

und zwar von der Uebergangsstation (Wien I K.E.B. Westbahnhof transit [Penzing-Hütteldorf-Hacking], Leobersdorf, Sollenau, Ebenfurth-Landesgrenze, Leoben, Fehring-Landesgrenze, Innsbruck), über welche die betreffenden Sendungen auf die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen einbrechen.

Für die Frachtberechnung auf den in Betracht kommenden, im Staatsbetriebe befindlichen schmalspurigen Privatbahnen bleiben die Bestimmungen jener Wagenladungsclasse massgebend, in welche die obgenannten Artikel bei Aufgabe von 5000 kg eingereiht sind.

priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
bethelligten Verwaltungen
k. k. österr. Staatsbahnen

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen / und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				

310

III.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

F. Tarif-Theil II, Heft 3.

Giltig vom 1. August 1899.

Tarifermässigung für Kleie der Pos. M—4, Oelkuchen und Oelkuchenmehl der Pos. O—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I.

Vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901 werden von den im Tarife, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. August 1899, enthaltenen directen Frachtsätzen im Verkehre von ungarischen Stationen nach den unten angeführten Stationen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen und der unter IV enthaltenen besonderen Bedingungen nachstehende Nachlässe im Rückvergütungswege bewilligt, und zwar:

nach	Hainfeld	4	Heller
„	Hohenberg	5	„
„	Kernhof	6	„
„	Piesting	2	„
„	Schrambach	5	„
„	St. Egydi am Neuwalde	5	„
„	Freiland-Türnitz	5	„
„	Weissenbach-Neuhaus	2	„
„	Wilhelmsburg	5	„
„	Waldegg	2	„

per 100 kg

IV.

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die unter I, II und III enthaltene Tarifermässigung für „Kleie“ findet unter den nachstehenden Bedingungen Anwendung:
   a) Die Kleie darf nur von Landwirthen zum Zwecke des Verfütterns im eigeneo Wirthschaftsbetriebe auf Grund eines gemäss des Punktes b von denselben anszustelleoden „Bestellscheines“ bezogen werden, welcher von einer der in den einzelnen Ländern bestehenden, in dem nachfolgenden Verzeichnisse angeführten landwirthschaftlichen Hauptcorporatioueu, dann vou einer Bezirksgenossenschaft, einem Bezirksvereine oder von einer ähnlich organisirten landwirthschaftlichen Bezirkscorporatiou unter Beisetzung der Stampiglie der betreffenden Corporation nnd der Unterschrift ihres Vorstandes bestätigt sein muss.
   b) Der im Punkte a erwähnte, von den Laudwirthen auszustellende „Bestellschein“ hat neben der deutlichen Angabe des Namens des Landwirthes, auch die ausdrückliche Verpflichtung zu entbalten, die Kleie an Nichtlandwirthe weder entgeltlich noch unentgeltlich abzutreteu.
   Eine solche Abtretnug wird bei Constatiruug derselben nach den im §. 53 des Betriebsreglements niedergelegten Bestimmungen behandelt.
   c) Jeder solche „Bestellscbein“ muss von den unter Punkt a angeführten Corporationen, bezw. Vereinen dahin bestätigt sein, dass das angesprocheue Qnantum Kleie dem wirklichen Bedarfe des bestellenden Grnndbesitzers nach dessen Viehstande angemessen ist.
   Das Formulare für diese von den Grundbesitzern auszustellenden nnd von der betreffenden landwirthschaftlichen Corporation zu bestätigenden Bestellscheine ist am Schlusse ersichtlich.
   d) Die nnter Punkt a angeführten Corporationen und Vereine können für ihre die Landwirtbschaft betreibenden Mitglieder nach Massgabe des mit deren Besitzstande im Verhältnisse stehenden Bedarfes einen Cumnlativ-Bestellschein ausstellen,
   Im Falle einer solchen Cumnlativ-Bestellung haftet der bestellende Verein dafür, dass die bezogene Kleie seinerseits thatsächlich nur an jene Landwirtbe abgegebeu wird, für welche die Bestellnng erfolgte.
   Die im Punkte c enthaltene Haftung dafür, dass kein Missbrauch getrieben werde, obliegt dem einzelnen Landwirthe, welchem die Kleie von dem bestellenden Vereln u. s. w. zum Verfüttern überantwortet wurde.
   e) Die Beibringung eines Bestellscheines ist in dem Falle nicht erforderlich, wenn eine der unter Punkt a angeführten landwirthschaftlichen Corporationen als Aufgeber oder Empfänger erscheint.
2. Bei Oelkuchen und Oelkuchenmehl wird von der Beibringung der Bestellscheine abgesehen.
3. Die nm 15 pCt. per 100 kg ermässigten Frachtsätze werden stets auf ganze Heller, und zwar bei directen Sätzen rücksichtlich dieser, sonst bahnweise aufgerundet.
4. Die Liquidirnng der entfallenden Differenzbeträge erfolgt gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfäoger lautenden Original-Frachtbriefe. Diese Documente sind bei loanspruchnahme der Frachtbegünstignugen unter I und II bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen, bei Inanspruchnahme der Frachtbegünstigung unter III bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien spätesteos bis Ende Juni 1902 einzureichen.
5. Insofern rücksicbtlich einzelner Relationen weitergehende Fracbtermässigungen gewährt werden, findet eine Rückvergütnug der Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenzen der publicirten Frachtbegünstigungeu liegen, werden die Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässigungen gelten auch die in den etwa bestehenden Anhängen zu den vorstehend bezeichneten Tarifen vorgesehenen Fracbtsätze uud sonstigen Begünstigungen. Ebenso wird im Falle, als auf Grnnd der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütnug bereits geleistet wurde, nur der eventuelle Mehrbetrag liquidirt.
6. Die Refactieermittlnng wird stets auf Grundlage der für die directen Frachtsätze festgesetzten Nachlässe vorgenommen. Sofern von ungarischen Versandtstationen nach österreichischen Bestimmungsstationen directe Frachtsätze nicht bestehen, erfolgt die Refactieermittlung für derartige Sendungen auf Gruud der Bestimmungen unter 1 ab den betreffendeu österreichischen Uebergangsstationen, nnd zwar: wenn directe Frachtsätze ab dieseo Uebergangsstationen nach deu in Frage kommenden Empfangsstationen bestehen, auf Grnnd dieser directen Frachtsätze, wenn solche nicht bestehen, auf Grund der Localtarife.
7. Anf den bezüglichen Original-Frachtbriefen muss von den Bestimmungsstationen bestätigt erscheinen, dass die zu bonificirenden Sendungen in diesen Stationen znm Bezuge gelangten und per Achse oder mittelst Schlepphahn vom Bahnhofe abgeführt wurden.

priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
betheiligten Verwaltungen

Verzeichniss

der landwirthschaftlichen Hauptcorporationen, welche zur Bestätigung der Bestellscheine und Cumulativ-Bestellscheine berufen sind.

Niederösterreich	Die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien und der Verband ländlicher Genossenschaften in Niederösterreich.
Oberösterreich	Der Landescultnrrath für Oberösterreich in Linz.
Salzburg	Die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Salzburg.
Tirol	Die beiden Sectionen des Landescultnrrathes für Tirol in Innsbruck und Trient, die Consumverbände der landwirthschaftlichen Bezirksgenossenschaften in Innsbruck und in Bozen. Die Vereinigung der landwirthschaftlichen Cassen und Genossenschaften für den italienischen Landestheil in Trient.
Vorarlberg	Der Vorarlberg'sche Landwirthschaftsverein in Bregenz und der Verband der Vorarlbergschen Spar- und Darlehenskassenvereine in Schwarzach.
Steiermark	Die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Graz.
Kärnten	Die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Klagenfurt und der Verband der Kärntnerischen Spar- und Darlehenskassenvereine.
Krain	Die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Laibach und der Verband „Gospodarska zveza" in Laibach.
Triest, Görz und Gradiska, Istrien	Die k. k. Ackerbau-Gesellschaft in Triest und Görz und der Landesculturrath für die Markgrafschaft Istrien in Parenzo.
Dalmatien	Der k. k. Landescultnrrath in Zara.
Böhmen	Der k. k. Landescultnrrath für das Königreich Böhmen in Prag, der Centralverband der deutschen landwirthschaftlichen Genossenschaften Böhmens in Prag und der Centralverband der böhmischen landwirthschaftlichen Creditgenossenschaften Böhmens in Prag.
Mähren	Der Landesculturrath für die Markgrafschaft Mähren in Brünn, der Centralverband der deutschen landwirthschaftlichen Creditgenossenschaften Mährens und Schlesiens in Brünn, der Centralverband der böhmischen landwirthschaftlichen Creditgenossenschaften Mährens und Schlesiens in Brünn, ferner der Centralverband der böhmischen landwirthschaftlichen Genossenschaften Mährens in Brünn.
Schlesien	Die österr.-schlesische Land- und Forstwirthschafts-Gesellschaft in Troppau, der land- und forstwirthschaftliche Filialverein in Teschen, der land- und forstwirthschaftliche Verein für das Herzogthum Teschen in Teschen, der land- und forstwirthschaftliche Verein für das nordwestliche Schlesien in Weidenau, die Centralgenossenschaft für die böhmischen Landestheile Schlesiens in Troppau und der Verband der Spar- und Darlehensvereine in Schlesien in Bielitz.
Galizien	Die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaften in Lemberg und Krakau. Der Centralverband der landwirthschaftlichen Ganvereine in Lemberg.
Bukowina	Der Landesculturverein für das Herzogthum Bukowina in Czernowitz.

Bestellschein.

Vor- und Zuname des Bestellers . . . . . in (Wohnort) . . . . . Besitzer / Pächter des Gutes . . . . . (nähere Bezeichnung des Grundbesitzes) . . . . . bestelle hiemit bei (Firma) . . . . . in . . . . . (Menge) . . . . . Kilogramm Kleie und verpflichte mich, die Kleie an Nichtlandwirthe, insbesondere an Händler Müller, Agenten, Speditenre u. s. w. weder entgeltlich noch unentgeltlich abzutreten.

Ort der Ausstellung und Datum:

. . . . . .

Unterschrift:

Die gefertigte landwirthschaftliche Corporation bestätigt hiemit, dass das obige Quantum Kleie dem wirklichen Bedarfe des bestellenden Grundbesitzers nach dessen Viehstande angemessen ist.

Ort der Ausstellung und Datum:

. . . . . .

Name der Corporation:
Unterschrift:

(L. S.)

Cumulativ-Bestellschein.

(Name des bestellenden landwirthschaftlichen Vereines u. s. w.) . . . . . in (Sitz desselben) . . . . . bestellt hiemit bei (Firma) . . . . . in . . . . . (Menge) . . . . . Kilogramm Kleie für nachstehende Mitglieder:

Vor- und Zuname: . . . . . Ort (Bezirk): . . . . . Kilogramm . . . . . .
" " " . . . . . " " . . . . . " . . . . . .
" " " . . . . . " " . . . . . " . . . . . .
" " " . . . . . " " . . . . . " . . . . . .

und verpflichtet sich, dieses Quantum Kleie beim seinerzeitigen Bezuge nur an die obgenannten Mitglieder, welche von ihm auch auf die Folgen eines eventuellen Missbrauches mit dieser Kleie aufmerksam gemacht werden, abzugeben.

Ort der Ausstellung und Datum:

Name der Corporation:
Unterschrift:

(L. S.)

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
311	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Cement	Golleschau	Wien Nordbahnhof	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller 78	Heller 71	Heller 7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				79	72	7			
312	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Brennholz	Friedland K.F.N.B.	Wien Nordbahnhof	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller 70	Heller 65	Heller 5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief - Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
					Floridsdorf				70	65	5			
					Zellerndorf				71	66	5			
					Haugsdorf				69	65	4			
					Brünn Nordbahnhof				58	55	3			
313	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	Holz zu Grubenzwecken der Position H—20 a des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1898	Sternberg (K.F.N.B. und k.k.St.B.)	Mirošchan (B.C.B.)	Aufgabe mit auf eine Grube als Empfängerin lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	161 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1	314	315
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2, 3	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse	Mechanische Einrichtungsgegenstände als Frachtgut, für die Wasserstationen: Gravosa, Šnmet-Gionchetto, Zelenika, Gruda und Mihanice der Schmalspurbahn Gravosa-Bocche di Cattaro
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Barcs	Blansko (St.E.G.)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Leoben transit	Triest
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Die Sendungen müssen zum Zwecke der Vermahlung von Mühlenetablissements bezogen werden, welche in Lambach, bezw. in westlich von Lambach gelegeneu Stationen der k. k. Staatsbahnlinien bis Passau, Ried, Simbach und Salzburg gelegen siud. Dieselben müssen von Bahn zu Bahn abgefertigt werden. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen nnd Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Aus den Original-Frachtbriefen muss ersichtlich sein, dass die betreffenden Sendungen ab Leoben auf Grund der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahneu und Schiffahrt Nr. 3 vom 5. Jänner 1901, Pos. 122, publicirten Ermässigung abgerechnet wurden	Bei Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogeneu Verbandtarifes und bei Aufgabe von mindesteus 10.000 kg / 5000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür; bei Frachtzahlung für weniger als 5000 kg per Frachtbrief für Gegenstände bis zu 7 m Länge. Die Sendungen müssen zur Montirung der mechanischen Einrichtungen für die Wasserstationen der Schmalspurbahn Gravosa-Bocche di Cattaro bestimmt sein
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende April 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarife, bezw. Tarif, Theil II, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband (Heft 3)
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	171 Heller incl. ungar. Steuer	Directe Frachtsätze bestehen nicht
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	130 Heller incl. ungar. Steuer	302 / 275 / 275 / 272 *) / Heller incl. Mgb.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	41 Heller	
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate bis Leoben uud die Original-Frachtbriefe ab Leoben bis zur definitiven Bestimmungsstation, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
Besondere Bemerkungen	14		Den Bahnanstalten bleibt es vorbehalten, sich von der Bestimmung der bezüglichen Transporte Ueberzeugung zu verschaffen

*) Nur für Sendungen solcher Artikel gültig, welche ausschliesslich unter Position E—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, fallen. Solche Sendungen sind von den Aufgebern aufzuladen.

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht			bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass von bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach			Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg					
316	k. k. österr. Staatsbahnen		Kohlen, mineralische	Kienberg-Gamlng transit	Scheibbs	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	15	12	3	Im Kartirungswege		
					Wieselburg a. d. Erlanf				19	15	4			
317	k. k. österr. Staatsbahnen		Kohlen, mineralische	Treibach-Althofen	Klagenfurt (St.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Heller per Tonne 230	190	40	Im Kartirungswege		
318	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Eichenholz aus Pos. II—18, Punkt 3 a), b) und c) der Güterclassification	Stationen der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Lemberg-Klepariw	Anflieferung von mindestens 1000 Tonnen. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an eine in Lemberg-Klepariw gelegene Parquetten- und Friesenfabrik adressirt sein und daselbst zur Friesenerzeugung verwendet werden. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901	Localtarif	Specialtarif 2	Verschieden	20 Percent	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
	Nr. 149 vom 29. December 1900	3795	Buschtěhrader Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmische Nordbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Oesterr. Nordwestbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	der allgemeinen Tarifclassen	Unter-Morchenstern	Prag (St.B.) transit	Die auf Seite 3256 des Verordnungs-Blattes in der 11. Zeile von unten eingestellten Frachtsätze gelten blos für den Verkehr mit der Station Unter-Morchenstern	
						oder umgekehrt			
						Zbirow Haltestelle	Josefsthal-Kosmanos Ranmburg Warnsdorf (B.N.B.) Prag (Bnbna) Friedland i. B. Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Die auf Seite 3256 des Verordnungs-Blattes in der 5. bis 10. Zeile von unten eingestellten Frachtsätze gelten blos für den Verkehr mit Zbirow Haltestelle	
						oder umgekehrt			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 6. **Wien, 12. Jänner 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Verzeichniss der geeigneten Eisenbahntitres zur Veranlagung der Sparcassegelder gemäss § 25, Punkt 2, lit. g, des Musterstatutes für Gemeinde- und Bezirks-Sparcassen. — Vollbahnen mit elektrischem Betriebe. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung der geänderten Statuten der Actiengesellschaft Localbahn Zwittau-Polička in Wien.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium die auf Grund der Beschlüsse der Generalversammlung der Actionäre der Actiengesellschaft Localbahn Zwittau-Polička in Wien vom 9. Juni 1900 geänderten Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 17. December 1900. — Z. 38.491. E.-M.-Z. 60.451.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. December 1900, Z. 51.896, an die k. k. Staatsbahn-Directionen und die österreichischen Privatbahn-Verwaltungen, betreffend die rechtzeitige Veröffentlichung der aus Anlass von Militärmanövertransporten festgesetzten temporären Beschränkungen des Civilgüterverkehres.

Aus Interessentenkreisen wurde darüber Klage geführt, dass die seitens einiger Bahnverwaltungen aus Anlass von Militärmanövertransporten festgesetzten temporären Beschränkungen des Civilgüterverkehres zu einem derart späten Zeitpunkte veröffentlicht worden sind, dass dem verfrachtenden Publicum hieraus Nachtheile erwuchsen. Nach dem Ergebnisse der im Gegenstande gepflogenen Erhebungen wurden thatsächlich wiederholte Fälle constatirt, in denen die für das Publicum vor Allem in Betracht kommende Veröffentlichung solcher Verkehrsbeschränkungen in den Tagesblättern und das Aushängen der betreffenden Kundmachungen in den Stationen erst unmittelbar vor Eintritt der betreffenden Verkehrsbeschränkung erfolgte.

Da aus einem solchen Vorgange für die Interessenten thatsächliche Unzukömmlichkeiten erwachsen können, denen soweit als thunlich vorzubeugen in den angegebenen Fällen um so leichter ist, als die Abhaltung von Militärmanövern in der Regel schon Monate vorher bekannt ist, wird die . . . . . beauftragt, eingeladen, dafür Sorge zu tragen, dass die rücksichtlich des dortigen Bereiches künftighin etwa zur Einführung gelangenden Beschränkungen des Civilgüterverkehres aus Anlass von Militärmanövertransporten insbesondere in den Tagesblättern und mittelst Anschlages in den Stationen möglichst frühzeitig zur Veröffentlichung gebracht werden. Zu diesem Zwecke sind auch die Eingaben bezüglich jener Verkehrsbeschränkungen, deren Festsetzung der hieramtlichen Genehmigung unterliegt, zeitgerecht einzubringen.

Wien, am 27. December 1900.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Verzeichniss der geeigneten Eisenbahntitres zur Veranlagung der Sparcassegelder gemäss § 25, Punkt 2, lit. g, des Musterstatutes für Gemeinde- und Bezirks-Sparcassen.

Zu denjenigen Eisenbahntitres, welche nach § 25, Punkt 2, lit. g, des Musterstatutes für Gemeinde- und Bezirks-Sparcassen von den letzteren gegen Verpfändung belehnt und nach § 15, Punkt 3, dieses Statutes angekauft werden können, gehören zufolge des unter Berücksichtigung der Betriebsergebnisse der österreichischen Privateisenbahnen im Jahre 1899 vom k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium neu redigirten Verzeichnisses die nachstehenden Werthpapiere:

1. Die Theilschuldverschreibungen der dreieinhalbpercentigen Reichsmarkanleihe der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vom Jahre 1896 (Nominale Reichsmark 76,500.000). Die vierpercentige Reichsmarkanleihe vom Jahre 1885 per Reichsmark 26,178.000 wurde gekündigt und rückgezahlt.

2. Die Theilschuldverschreibungen der vierpercentigen Reichsmarkanleihe der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft vom Jahre 1882 (Nominale Reichsmark 43,500.000) und alle fünfpercentigen Silberanleihen dieser Gesellschaft, einschliesslich jener der ehemaligen Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn, und zwar: Emission 1867 Nominale fl. 6,000.000 Silber und Emission 1871 Nominale fl. 4,500.000 Silber der Böhmischen Nordbahn; dann die Emissionen 1864 Nominale fl. 3 000.000 Silber, 1870 Nominale fl. 1,999.950 Silber, 1872 Nominale fl. 1,500.000 Silber und 1874 Nominale fl. 1,500.000 Silber der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Die Convertirung dieser Silberanleihen wird fortgesetzt. Ende 1899 waren hievon noch insgesammt fl. 6000 Nominale in Circulation.

3. Die Theilschuldverschreibungen der vierpercentigen Notenanleihe der Bozen-Meraner Bahn vom Jahre 1892 (Nominale fl. 1,700 000).

4. Die Theilschuldverschreibungen der vierpercentigen Prioritätsanleihe der Buschtěhrader Eisenbahn vom Jahre 1896 (Nominale K 136,000.000) und die fünfpercentigen Silberanleihen dieser Gesellschaft vom Jahre 1868 (Nominale ö. W. fl. 15,499.950 Silber oder 10,333.300 Thaler im 30 Thalerfusse), vom Jahre 1871 (Nominale ö. W. fl. 3.867.900 Silber oder 2,578.600 Thaler im 30 Thalerfusse) und vom Jahre 1872 (Nominale ö. W. fl. 14,790.000 Silber oder 9,860.000 Thaler im 30 Thalerfusse). Diese Anleihen werden gegenwärtig gegen die vierpercentige Anleihe vom Jahre 1896 convertirt, und befanden sich Ende 1899 von diesen fünfpercentigen Anleihen insgesammt noch Nominale ö. W. fl. 2,166.150 Silber oder 1,444.100 Thaler im 30 Thalerfusse in Circulation. Die viereinhalbpercentige Reichsmarkanleihe vom Jahre 1882 wurde im Jahre 1896 gekündigt und ist bereits gänzlich rückgezahlt.

5. Die Theilschuldverschreibungen der viereinhalbpercentigen Silberanleihe der Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft vom Jahre 1863 (Nominale fl. 1,200.000 Silber), dann die fünfpercentigen Silberanleihen dieser Gesellschaft vom Jahre 1871 (Nominale fl. 2,520.000 Silber) und vom Jahre 1872 (Nominale fl. 3,000.000 Silber).

6. Die Theilschuldverschreibungen sämmtlicher Prioritätsanleihen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar:

a) der fünfpercentigen Silberanleihe vom Jahre 1872, aufgenommen für die Hauptbahn (Nominale fl. 14,400.000);
b) der fünfpercentigen Silberanleihen aus den Jahren 1871 und 1872, aufgenommen für die Mährisch-schlesische Nordbahn (Nominale fl. 24,000.000).

Die Convertirung der Anleihen a) und b) ist noch immer im Zuge und sind Ende 1899 ad a) Nominale fl. 282.900 und ad b) Nominale fl. 190.000 nicht convertirt;

c) der vierpercentigen Notenanleihe vom 1. März 1886 (Nominale fl. 62,700.000);
d) der vierpercentigen Silberanleihe vom 1. Jänner 1887 (Nominale fl. 18,820.000);
e) der vierpercentigen garantirten Silberanleihe vom 1. Jänner 1887 (Nominale fl. 24,440.000);
f) der vierpercentigen Notenanleihe vom 1. December 1888 (Nominale fl. 20,000.000);
g) der vierpercentigen Notenanleihe vom 1. Juli 1891 (Nominale fl. 15.000.000) und
h) der vierpercentigen Notenanleihe vom 1. Februar 1898 (Nominale 20.000.000).

7. Die Theilschuldverschreibungen der vierpercentigen Prioritätsanleihe der Leoben-Vordernberger Eisenbahn vom 2. September 1893 (Nominale fl. 1.200.000 ist gleich K. 2,400.000).

8. Die Theilschuldverschreibungen der fünfpercentigen Silberanleihe der Oesterreichischen Nordwestbahn vom Jahre 1871, lit. B, für das Ergänzungsnetz (Elbethalbahn, Nominale fl. 24.587.800) und der fünfpercentigen Reichsmarkanleihe vom Jahre 1874 (Nominale fl. 13,999.800, ist gleich Reichsmark 27,999.600). Diese letzte Anleihe ist gemeinschaftlich für das garantirte und das Ergänzungsnetz.

9. Die Theilschuldverschreibungen sämmtlicher Prioritätsanleihen des alten Netzes der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar:

der dreipercentigen Obligationen in Francs:

1.	Em. vom	1.	Juni	1855	Nom. Frcs.	150.000 000
2.	„ „	1.	Jänner	1857	„ „	31,818.000
3.	„ „	1.	December	1857	„ „	50.000 000
4.	„ „	22.	Mai	1858	„ „	50,000.000
5.	„ „	12.	März	1859	„ „	20,000.000
6.	„ „	25.	August	1859	„ „	37,500.000
7.	„ „	4.	Juli	1863	„ „	37,500.000
8.	„ „	1.	October	1869	„ „	24,723 500
9.	„ „	23.	December	1874	„ „	73,701.500
10.	„ „	1.	Juli	1885	„ „	94,226.000

Zusammen Nom. Frcs. 569,469.000

der dreipercentigen Anleihe in Reichsmark vom 28. Februar 1895, Nominale Reichsmark 100.000.000 (zur Convertirung der fünfpercentigen Silberanleihen). Von dieser Anleihe sind bis Ende 1899 Nominale Reichsmark 54,557.800 emittirt. Die vierpercentige Anleihe I. Emission vom 31. Jänner 1883 (Nominale Reichsmark 90,000.000); die fünfpercentigen in Gold verzinslichen Obligationen I. Emission vom 31. Mai 1873 (lautend auf fl. 15.000.000 Silber und auch auf süddeutsche, Thaler- und Francs-Währung) und II. Emission vom 23. December 1874 (lautend auf fl. 16,000.000 Silber und auch auf süddeutsche, Thaler-, Mark- und Francs-

Währung) sind dermalen in der Convertirung begriffen, gegen die dreipercentige Reichsmarkanleihe vom 28. Februar 1895;

endlich der fünfpercentigen in Gold verzinslichen Obligationen der Brünn-Rossitzer Bahn, und zwar: I. Emission vom 1. Jänner 1863 (Nominale fl. 450.000 Silber ist gleich Thaler 300 000) und II. Emission vom 1. Juli 1872 (Nominale fl. 1,800 000 Silber ist gleich Thaler 1,200.000). Diese beiden Emissionen wurden in die Convertirung gegen die dreipercentige Reichsmarkanleihe vom 28. Februar 1895 einbezogen. Bezüglich der I. Emission ist die Convertirung gänzlich beendet, daher wird diese Emission künftighin in das Verzeichniss nicht mehr einbezogen werden, während von der II. Emission am Ende des Jahres 1899 noch Nominale fl. 528.300 circulirten.

10. Die Theilschuldverschreibungen der fünfpercentigen Silberanleihe der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom Jahre 1870 (Nominale fl. 1,449.900 Silber).

11. Die Theilschuldverschreibungen der fünfpercentigen Silberanleihe der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn vom Jahre 1875 (Nominale fl. 6,380.000 Silber) und

12. die vierpercentigen Silberobligationen der Eisenbahn Wien-Aspang vom Jahre 1886 (Nominale fl. 4,000.000 Silber).

Vollbahnen mit elektrischem Betriebe.

(Vortrag des Directors Eugen von Cserháti der Maschinenfabrik Ganz & Comp. im Ungarischen Ingenieur- und Architektenvereine in Budapest.)

Anschliessend an den vom Director-Stellvertreter Coloman von Kandó der Maschinenfabrik Ganz & Comp. im Ungarischen Ingenieur- und Architektenvereine gehaltenen Vortrag über „Elektrische Traction mit hoher Spannung“ (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 142 ex 1900), hielt auch der Director der genannten Fabrik Eugen von Cserháti in diesem Vereine einen Vortrag, der das neue System speciell vom wirthschaftlichen Standpunkte beleuchtet. Derselbe führte aus:

Die Frage, ob der elektrische Betrieb von Vollbahnen gegenüber dem Dampflocomotivenbetrieb auch vom wirthschaftlichen Standpunkte Vortheile bietet, wird in den Fachkreisen bereits seit Jahren discutirt. Die Vergleiche wurden bisher mit Zugrundelegung des bisher nahezu ausschliesslich verwendeten Gleichstromsystems aufgestellt, welches System für den Betrieb von Vollbahnen sich nicht eignet, und zwar hauptsächlich aus dem Grunde, weil sich die Kosten der elektrischen Einrichtung ungleich höher stellen, wie beim Betriebe mit hochgespannten mehrphasigen Wechselströmen. Die Vergleiche zwischen Dampf- und elektrischem Betrieb sind in der Folge immer mit Zugrundelegung des letzteren Systems aufgestellt.

Die Beförderung der elektrisch betriebenen Züge wird in den meisten Fällen mittelst elektrischer Locomotiven geschehen, die Personen- und Lastwagen der Personenzüge können daher unverändert bleiben. Für Personen- und Expresszüge gewisser Gattung können dann auch Motorwagen in Verwendung gelangen, die aber so kräftig gebaut werden, dass sie imstande sind, ganze Züge zu befördern.

Die elektrische Locomotive oder der Motorwagen ist der Dampflocomotive sowohl bezüglich der Betriebs- als auch der Erhaltungskosten überlegen. Wird die elektrische Energie durch Wasserkraft erzeugt, so geben selbst die heftigsten Gegner des elektrischen Betriebes zu, dass die Oekonomie auf Seite dieses Betriebes ist, aber selbst dann, wenn der elektrische Strom mittelst Dampfmaschinen erzeugt wird, sind wesentliche Ersparnisse zu erzielen.

Die Dampflocomotiven der Expresszüge verbrauchen, am Radumfange gemessen, rund 9 kg Dampf, Lastzugslocomotiven das Anderthalb- bis Zweifache dieser Dampfmenge, und nur die allerbesten viercylinderigen Dampflocomotiven erreichen einen Verbrauch von 8 kg. Stabile Compoundmaschinen über eine Leistung von 2000 Pferdekräften mit überheiztem Dampf und Condensation verbrauchen bei Vollbelastung 5·5 kg Dampf. Durch die Verluste in der Dynamomaschine, Leitung, Transformatoren und Motoren gehen je nach der Belastung 30 bis 40 pCt. verloren, so dass für die am Radumfange der elektrischen Locomotive abgegebene Pferdekraft 8—9 kg Dampf entfällt, gleichviel ob die elektrische Locomotive einen Expresszug oder einen Lastzug befördert. Bei den Expresszügen ist also wohl diesbezüglich keine Ersparniss, dafür aber bei den Lastzügen, wo dieselbe bei den langsam fahrenden schweren Zügen bis zu 50 pCt. betragen kann.

Was nun den Kohlenverbrauch anbelangt, so liegt der Nutzeffect des Locomotivkessels zwischen 42 und 60 pCt., während moderne Dampfkessel mit automatischer Feuerung bis 80 pCt. Nutzeffect aufweisen. Es kann somit dieselbe Dampfmenge in einem guten Stabilkessel mit rund um 30 pCt. weniger Kohle erzeugt werden wie in einem Locomotivkessel.

Beim elektrischen Betriebe entfallen zum grössten Theil die Kosten des Anheizens und des Dampfhaltens. Die elektrische Locomotive ist bei derselben Leistung um rund 30—35 pCt. leichter wie eine Dampflocomotive, denn es entfallen bei den Dampflocomotiven 100—110 kg per abgegebene Pferdekraft, während bei der elektrischen Locomotive 50—60 kg per Pferdekraft entfallen. Noch viel günstiger stellt sich das Verhältniss für die elektrischen Motorwagen.

Fährt ein elektrisch betriebener Zug bergab, so wird der Zug durch die Motoren gebremst, wobei die abgebremste lebendige Kraft des Zuges in Form von elektrischem Strom in die Leitung zurückgegeben wird; man gewinnt daher circa Dreiviertel der zur Bergfahrt nothwendigen Hebearbeit zurück — bei Gebirgsbahnen ein wesentlicher Vortheil.

Die Erhaltung der Locomotiven wird durch die häufigen und umfangreichen Kesselreparaturen vertheuert, die fortwährende Erwärmung und Abkühlung des Locomotivkessels, die in vielen Fällen schlechten Speisewässer, die hochgradige Anstrengung derselben ruiniren den bestconstruirten Locomotivkessel in verhältnissmässig kurzer Zeit, wo dann die ganze Locomotive so lange unbenützt stehen muss, bis die Kesselreparatur beendigt ist. Die Dampfmaschine der Locomotive ist ständig dem Einflusse der Witterung, der Einwirkung des Staubes und daher einer raschen Abnützung ausgesetzt. Die Motoren der elektrischen Locomotiven oder Motorwagen haben sehr wenig der Abnützung unterworfene Theile, und die heiklichen Theile derselben, nämlich die Bewicklung, sind hermetisch verschlossen, also der Einwirkung der Witterung unzugänglich.

Die Kessel der Centrale können stets mit gutem Speisewasser versehen werden, sie stehen monatelang ohne Unterbrechung im Betriebe, leiden daher durch die

wechselnde Erwärmung und Abkühlung nicht, stehen in geschlossenen Räumen unter sachkundiger Wartung und Ueberwachung, erfordern daher nur in langen Zeiträumen Reparaturen, ebenso die Dampfmaschinen.

Auch die Wagen leiden beim elektrischen Betriebe weniger, da sie der Einwirkung des Locomotivrauches nicht ausgesetzt sind. Die Beanspruchung der Geleise ist beim elektrischen Betriebe auch geringer als beim Dampfbetriebe, denn die Anzahl der gekuppelten Achsen der Dampflocomotive ist eine beschränkte, infolgedessen muss die Belastung derselben so hoch genommen werden, dass das nöthige Adhäsionsgewicht erreicht wird. Die Achsen der elektrischen Locomotive werden nicht gekuppelt, da jede derselben mit Motoren versehen werden kann; da überdies noch für dieselbe Zugkraft die elektrische Locomotive ein geringes Adhäsionsgewicht benöthigt, kann der Raddruck der elektrischen Locomotive ein geringerer werden als der der Dampflocomotive. Die elektrische Locomotive hat keine schlingernde Bewegung, welcher Umstand zur Schonung der Geleise wesentlich beiträgt.

Für die Bedienung der elektrischen Locomotive oder des Motorwagens genügt ein Mann, da der Zug auch durch das Stationspersonal angehalten werden kann. Der elektrische Betrieb gewährt eine grössere Verkehrssicherheit, denn mit dem Stellen der Signale auf „Halt" wird ein Theil der Stromzuleitung in der Nähe des Signals stromlos gemacht; erreicht nun der Zug diese Stelle, so wird dieselbe durch eine in dem Wagen angebrachte automatische Vorrichtung automatisch gebremst. Die Unachtsamkeit des Personals kann daher keinen Unfall verursachen.

Durch die Verbilligung der Betriebskosten wird es möglich sein, leichtere Züge mit grösserer Geschwindigkeit in geringeren Zeiträumen abzulassen, wodurch ein regerer Personenverkehr und ein rascherer Lastenverkehr ermöglicht wird. Das geringe Gewicht und der ruhige Gang der elektrischen Locomotiven macht es möglich, dass auf den vorhandenen Geleisen mit höherer Geschwindigkeit gefahren wird. Bei Dampflocomotiven bedingt die höhere Geschwindigkeit die Legung von schwereren Schienen.

Beim elektrischen Betriebe ist die Frage der Zugs- und Stationsbeleuchtung in der einfachsten Weise zu lösen, und das reisende Publicum wird auch von den Unannehmlichkeiten des Locomotivrauches verschont; es gibt kein Funkenwerfen, infolgedessen sind keine Schutzstreifen längs der Bahn nothwendig.

Es stehen wohl diesen Vorzügen nicht unbedeutende Investitionskosten gegenüber, es ist aber voraussichtlich, dass aus den zu erzielenden Ersparnissen diese Investitionen nicht nur verzinst, sondern in nicht zu langer Zeit amortisirt werden.

Dass die oben geschilderten ökonomischen Vortheile auch durch die Praxis eine Bestätigung finden, beweisen die vom Colonel Heft in einer Sitzung des Pariser Eisenbahn-Congresses mitgetheilten Versuchsdaten über den Betrieb von elektrischen Eisenbahnen in Amerika. Die New York—New-Hafen—Hartford-Bahn besitzt Linien mit Dampf- und Linien mit elektrischem Betrieb; die Betriebskosten der letzteren stellen sich per Zugskilometer um 54 pCt. billiger, wobei noch zu bemerken ist, dass diese elektrischen Linien nach dem viel theueren Gleichstromsystem eingerichtet sind.

Auch das Beispiel bei den Strassenbahnen hat bewiesen, dass der elektrische Betrieb billiger ist als der mit Pferden oder mit Dampf; es hat nur bisher das für Vollbahnen verwendbare elektrische Tractionssystem gefehlt, eine Frage, welche nunmehr durch Anwendung hochgespannter Ströme voraussehbar gelöst erscheint.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Triest—Parenzo. (Theilstrecke Buje—Parenzo: Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung für die Varianten von km 68·5—69·106, km 88·3—88·943 und km 100·067—100·617, dann für die Umlegung des Wildbaches S. Giovanni und die Verschiebung der Station Raccotole.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. Statthalterei in Triest über die in der Zeit vom 9. bis 11. October 1900 durchgeführte politische Begehung und Enteignungsverhandlung bezüglich der von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Triest vorgelegten Detailprojecte, u. zw.: für eine Variante der Theilstrecke Buje—Parenzo der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo von km 68·5 bis 69·106, dann für die Umlegung des Wildbaches S. Giovanni in Verbindung mit einer hiedurch bedingten Variante der Theilstrecke von km 88·3—88·943 und endlich für die Verschiebung der Station Raccotole zu km 100·5·6, bezw. der Variante der Theilstrecke von km 100·067—100·617 zur Kenntniss genommen und die von der Commission getroffenen Bestimmungen, bezw. gestellten Anträge, betreffend die Varianten von km 68·5—69·106 und von km 88·7/8—88·943 der bezeichneten Linie, für welche im Hinblicke auf das anstandslose Ergebniss der commissionellen Amtshandlungen der Bauconsens, als sich von selbst ergebend, constatirt wurde, genehmigt; ferner die Abstandnahme von der Umlegung des Wildbaches S. Giovanni in Verbindung mit der hiedurch bedingten Variante in der Theilstrecke von km 88·3 bis 88·2/8 zur Kenntniss genommen. Anlangend die projectirte Verschiebung der Station Raccotole, bezw. Ausführung der Variante von km 100·067—100·617 findet das k. k. Eisenbahnministerium im Sinne des bezüglichen, von der k. k. Statthalterei in Triest befürworteten Commissionsgutachtens die Errichtung einer Halte- und Ladestelle in Chervar bei km 97·6 7 schon derzeit in Aussicht zu nehmen, soferne die Herstellung der Bezirksstrasse Bercaz-Chervar, welche für diese Stationsanlage als Zufahrt dienen soll, zeitgerecht sichergestellt wird. [E.-M.-Z. 53.850.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates November 1900.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates November 1900 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund)	
		im Baue am 1. November 1900	verbleiben im Baue am 1. December 1900
A. Hauptbahnen:			
Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg . .	—	—	—
Werkstättenbahnhof in Pilsen . . .	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
Stationserweiterung Kattowitz . . .	—	—	—
Stationserweiterung Neuhof	—	—	—
Stationserweiterung Oberbřiz	—	—	—
Linie Pilsen—Furth:			
Stationserweiterung Stankau	—	—	—
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:	—	—	—
Linie Wien—Prag—Bodenbach:			
Stationserweiterung Morawan	—	—	—
Stationserweiterung Raudnitz	—	—	—
Summe der Hauptbahnen . .	—	—	—

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund)	
		im Baue am 1. November 1900	verbleiben im Baue am 1. December 1900
B. Local- und Kleinbahnen:			
I. Neubauten:			
Verbindungsbahn Linz-Urfahr	2·1	2·1	—
Schönwehr-Elbogen	15·3	15·3	15·3
Dolnji Glavska-Bocche di Cattaro sammt Flügel von Uskoplje nach Gravosa	66·5	66·5	66·5
Triest-Parenzo:			
Theilstrecke Triest—Buje	59·7	59·7	59·7
Theilstrecke Buje—Parenzo	66·5	—	—
Freudenthal—Klein-Mohrau	17·1	17·1	17·1
Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn	5·8	5·8	5·8
Neuhof-Weseritz	24·4	24·4	24·4
Kolin-Cerčan sammt Abzweigung Rattay-Kacow	79·6	79·6	79·6
Raudnitz-Hospozin	23·4	23·4	—
Hinter-Třeban—Lochowitz	26·6	26·6	26·6
Tannwald-Grünthal	7·0	7·0	7·0
Chlumetz-Königstadtl	13·2	13·2	13·2
Lambach-Haag	21·9	21·9	21·9
Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn)	34·7	34·7	34·7
Sattledt-Grünau (Almthalbahn)	32·0	32·0	32·0
Kimpolung-Dorna watra mit Abzweigung nach Louisenthal:			
Theilstrecke Kimpolung—Valeputna	18·9	18·9	18·9
Theilstrecke Valeputna—Jakobeni	11·8	11·8	11·8
Jenbach-Mairhofen (Zillerthalbahn):	30·4	—	—
Theilstrecke Jenbach—Fügen	—	9·1	9·1
Theilstrecke Fügen—Mairbofen	—	11·2	21·3
Elektrische Kleinbahnlinien in Triest	16·4	16·4	—
Elektrische Kleinbahnlinien in Brünn und Umgebung	6·2	6·2	6·2
Elektrische Kleinbahnlinien in Krakau	5·0	5·0	5·0
Elektrische Kleinbahnlinien in Graz und Umgehung	13·7	13·7	6·8
Elektrische Kleinbahnlinien in Wien	7·3	4·9	7·3
Elektrische Kleinbahn Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf	12·9	12·9	12·9
Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf	25·5	—	25·5
II. Erweiterungsbauten:			
Elektrische Bahn Wien-Baden: Zweites Geleise in der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Guntramsdorf	17·2	17·2	17·2
Summe der Local- und Kleinbahnen	661·1	556·6	545·8

Es sind sonach durch den Baubeginn der Theilstrecke km 20·3 bis Mairhofen der Zillerthalbahn 10·1 km, dann einer Linie der elektrischen Kleinbahnen in Wien 2·4 km und der Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf 25·5 km, somit 38·0 km Local- und Kleinbahnlinien zugewachsen; dagegen durch die Bauvollendung der Verbindungsbahn Linz-Urfahr, welche am 14. November 1900 eröffnet wurde, 2·1 km, dann 23·4 km durch die am 2. November 1900 erfolgte Eröffnung der Localbahn Raudnitz-Hospozin, ferner 16·4 km durch die Bauvollendung der elektrischen Kleinbahnlinien in Triest, wovon 9·7 km bereits am 1. October 1900 und 6·7 km am 2. November 1900 eröffnet wurden und der elektrischen Kleinbahnlinien in Graz und Umgebung 6·9 km, wovon die 4·1 km lange Linie Griesplatz—Puntigam am 1. November 1900 und die 2·8 km lange Linie Graz—Curbaus—Eggenberg am 28. November 1900 eröffnet wurden, sonach 48·8 km Local- und Kleinbahnlinien abgefallen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates November 545·8 km Local- u. Kleinbahnlinien in Bauausführung. Des Ferneren wäre noch Folgendes hervorzuheben die Bauarbeiten bei den Erweiterungen der Stationen Morawan und Raudnitz im Zuge der Linie Wien—Prag—Bodenbach der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft sind vollendet; auf der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn ist auch die Verbindungscurve zur Gürtellinie im Baue.

Localbahn Skawce-Trzebinia-Siersza wodna. (Mechanische Einrichtung der Wasserstationen in Spytkowice und Siersza wodna.) Die vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegten Pläne für die mechanische Einrichtung der Wasserstationen in Spytkowice und Siersza wodna der Localbahn Skawce-Trzebinia-Siersza wodna wurden nachträglich genehmigt. [E.-M.-Z. 6687.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

8. Jänner. — Auf der Localbahn Borki wielkie-Grzymałow wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Krakau: Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Station Sieniawa unter Umwandlung in eine Personenhalte- und Ladestelle.) Ab 10. Jänner wurde die auf der Localbahn Chabówka-Zakopane gelegene, bisher für den Gesammtverkehr ohne Einschränkung eingerichtete Station Sieniawa in eine Personenhalte- und Ladestelle für den Personenverkehr, den beschränkten Gepäcksverkehr und den Güterverkehr nur in vollen Wagenladungen umgewandelt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate November 1900.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monate November 1900 ergibt für 70 Bahnen, die schon im November 1899 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge: 43.681·93 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im November 1900					
aus dem Personenverkehre	33,563.653	+ 1,989.012	785	+ 35	+ 4·67
aus dem Güterverkehre	103,038.660	+ 2,895.490	2.366	+ 30	+ 1·28
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende November 1900					
aus dem Personenverkehre	321,152.856	+ 25,569.608	8.847	+ 556	+ 6.71
aus dem Güterverkehre	694,719.610	+ 41,374.965	18.791	+ 795	+ 4·42
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende November 1900					
aus dem Personenverkehre	72,392.261	+ 2,983.890	11.609	+ 292	+ 2·58
aus dem Güterverkehre	136,196.686	+ 5,746.496	21.476	+ 541	+ 2·58

Preussen. (Bezirksseisenbahnrath für die Eisenbahn-Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr.) In der am 27. November 1900 in Bromberg abgehaltenen 12. ordentlichen Sitzung wurden u. A. folgende Beschlüsse gefasst:

a) ein Antrag auf Aufhebung der Kohlenausfuhrtarife fand mit 17 gegen 15 Stimmen Annahme;

b) ein Antrag auf Anwendung des Specialtarifes III bei Verfrachtung von Spit und Spiritus zur Ausfuhr nach Hamburg, Bremen, Stettin und Neufahrwasser und Aufhebung der Ueberseeclausel für die Verfrachtung nach Hamburg, bezw. Verfrachtung von Spiritus und Sprit zur Ausfuhr nach

Hamburg, Stettin und Neufahrwasser unter Aufhebung der Ueberseeclausel wurde in folgender Fassung mit grosser Mehrheit angenommen: Der Bezirkseisenbahnrath wolle beschliessen, dass von den Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. für die Verfrachtung von Spiritus und Sprit nach den deutschen Seehäfen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern oder nach deutschen Colonien der Specialtarif III in Anwendung gebracht wird. Die Einführung der Waaren in solche Reinigungsanstalten oder Lager der deutschen Seehäfen, in denen durch Zolleinrichtungen die Ausfuhr ins Ausland sichergestellt ist und nachgewiesen wird, soll als Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern angesehen werden;

c) ein Antrag auf Einführung von Staffeltarifen für Wagenladungsgüter wurde zur wohlwollenden Erwägung überwiesen;

d) ein Antrag auf Einführung eines Nothstandstarifes für Heu, Stroh und Torfstreu vom 1. Jänner 1901 ab bis auf Weiteres für die Nothstandsgebiete im Controlbezirke (Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr.) wurde angenommen. Es soll eine 25percentige Frachtermässigung gewährt werden;

e) ein Antrag auf Ausgabe von Sommerfahrkarten nach schlesischen Badeorten durch die Station Königsberg i. Pr., sowie

f) ein Antrag auf Einführung ermässigter Frachtsätze für Koch- und Speisesalz von Inowrazlaw und Klausaschacht nach der Provinz Ostpreussen wurden gleichfalls angenommen.

Hierauf folgte noch eine längere Besprechung über Fahrplanangelegenheiten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 9. bis 15. Jänner 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

9. Jänner, um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Danubio", Capitän S. Lucovich,
mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Traoano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo. Mit Befugniss den Hafen von Drace anzulaufen.

10. „ um 10 Uhr Früh (Bildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Metcovich", Capitän G. Grando,
(in Verbindung mit dem Schnellzuge aus Wien),
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

11. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro),
Dampfer „Galatea", Capitän B. Bednarz,
mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Caroner, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusaveccnia, Casteinnove, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza

12. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Bosnia", Capitän A. Bartole,
mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

15. „ um 7 Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Thetis", Capitän P. Marassi,
mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Casteinnovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.

* Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Venedig.

9. Jänner, Dampfer „Massimiliano", Capitän . . . . . } um
11. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän . . . . . } Mitternacht
14. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän . . . . . }

Levante und Mittelmeer.

10. Jänner, um Mittag (Bildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Capitän R. Mitis,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern,

10. Jänner, um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Medea", Capitän B. Cobol,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna und Kustendje.

13. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A),
Dampfer „Calipso", Capitän G. Gilbner,
mit Berührung von Finme,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmè und Smyrna.

15. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Bildampfer),
Dampfer „Hungaria", Capitän P. Harlovich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, und Constantinopel. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medna, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

16. „ um 3 Uhr Nachmittags (directe Thessalische Linie)
Dampfer „Castore", Capitän G. Damianovich,
mit Berührung von Corfu, Piräus, Salonich, Dardanellen und Constantinopel.

17. „ um 11½ Uhr Vorm. (Bildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Cleopatra", Capitän R. Colledani,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

15. Jänner, um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Marq. Bacquehem", Capitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo und Rangoon. (Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt von Triest.)

23. „ (circa). (Winterlinie nach Bombay),
Dampfer „Melpomene", Capitän C. Matcovich,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Singapore, Hongkong und Shanghai.

20. „ (circa) Extrafahrt
Dampfer „Olimpo", Capitän Ivancich, nach Kobe mit Berührung von Port Said, Suez, Colombo, Singapore und Yokohama.

Brasilien.

10. „ Dampfer „Aglaja", Capitän G. Wessely, nach Santos mit Berührung von Fiume,* Tanger, Mogador, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

* Zwischen Triest und Finme und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit den Dampfern vom 15. und 23. zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 27. December 1900 bei der Firma: „K. k. priv. österr. Creditinstitut für Verkehrs-Unternehmungen und öffentliche Arbeiten" Dr. Ludwig Ritter von Gutmann als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht.

— Am 2. Jänner 1901 wurde bei der Firma: „Localbahn Zwittau-Polička" eingetragen, dass sich dieselbe nunmehr auf die in der Generalversammlung vom 9 Juni 1900 beschlossenen, mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 17. December 1900, Z. 38.491, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet, welchen zufolge der ausschliessliche Zweck der Gesellschaft der Bau und Betrieb der Localbahn von Zwittau nach Polička, sowie der in Gemässheit der Concessionsurkunde vom 31. Mai 1897, R.-G.-Bl. Nr. 139, einen integrirenden Bestandtheil dieser Localbahn bildenden normalspurigen Localbahn von der gesellschaftlichen Station Polička über Wüst-Kamanic, Cuchnow und Krouna zur Station Skutsch der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn mit einer als Schleppbahn herzustellenden Abzweigung zu den Granitbrüchen bei Skutsch ist, das ursprünglich mit dem Betrage von fl. ö. W. 262.000 (K 524.000), zerlegt in 1310 Stück auf den Inhaber lautende Stammactien zu fl. ö. W. 200 (K 400) festgesetzte Actiencapital nunmehr zum Zwecke der theilweisen Bedeckung der Baukosten der Localbahn von Polička nach Skutsch auf Grund des von der Staatsverwaltung genehmigten Generalversammlungsbeschlusses vom 13. März 1897 um weitere 2500 (zweitausendfünfhundert) Stück auf den Inhaber lautende volleingezahlte Stammactien à K 400 auf K 1,524.000 (eine Million fünfhundertvierundzwanzigtausend Kronen), zertheilt in 3810 (dreitausendachthundertzehn) Stück Stammactien, wovon 1310 Stück auf je fl. ö. W. 200 und 2500 Stück auf je K 400 lauten, erhöht wurde, und der Verwaltungsrath aus mindestens sieben, höchstens neun Mitgliedern besteht, von welchen das k. k. Eisenbahnministerium ein Mitglied zu ernennen hat, und der Landesausschuss des Königreiches Böhmen und die Stadt Polička, insolange dieselben durch den Besitz von sämmtlichen von ihnen gezeichneten Stammactien an dem Bahnunternehmen betheiligt sind, je ein Mitglied in den Verwaltungsrath zu entsenden das Recht haben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarife Theil II, Heft 1—3, vom 1. Februar 1897 und Theil II, Heft 4—6, vom 1. Jänner 1899.

Erhöhung der Frachtsätze für Gänseleber.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1901 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 51 für Gänselebern, frische, mit Schnellzügen, auf nachstehende Beträge erhöht:

Nach oder von	Wien I K.E.B. (Westbahnhof)	Budapest-Józsefváros Budapest-nyugoti p. u.	Lipótvár	Budapest d. v.
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
1. In Theil II, Heft 1. bezw. 4.				
Stuttgart Hauptbhf.	19·87	27·82	25·08	27·82
2. In Theil II, Heft 2, bezw. 5.				
Metz	28·55	36·50	33·76	36·50
Strassburg C.B.	24·83	32·78	30·04	32·78
3. In Theil II, Heft 3, bezw. 6.				
Landau Hauptbhf.	23·71	31·66	28·92	31·66

Wien, am 7. Jänner 1901. [36]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartirungssätzen.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1901 gelangen neue Kartirungssätze von und nach Kalwarya transit, Krakau transit, Oświęcim transit, Podgórze-Bonarka transit und Saybusch-Żywiec transit für den directen Verkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und in der Bukowina einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits unter gleichzeitiger Aufhebung der gleichnamigen Kartirungssätze vom März 1900 zur Ausgabe.

Exemplare dieser Kartirungssätze sind bei den betheiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 9. Jänner 1901. [37]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Tarifheft IV.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. Februar 1901 gelangen zwischen Brody einerseits und Budapest andererseits über Lawoczne directe Schnell- und Personenzugsfahrkarten mit nachstehenden Fahrpreisen zur Einführung:

	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Schnellzug	45·50	29·—	—
Personenzug	37·70	23·70	14·40

Wien, am 10. Jänner 1901. [38]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte Nr. 2 vom 3. Jänner 1901 auf Seite 47 verlautbarten Kundmachung, Post [8], den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverband, Verkehr mit Oesterreich, betreffend, soll es statt „Theil II, Heft 1, vom 1. August 1899“ richtig „Theil II, Heft 1, vom 1. August 1898“ heissen.

Wien, am 9. Jänner 1901. [39]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Einführung neuer directer Fahrpreise.

Vom 1. Februar 1901 ab gelangen in Gablonz a. d. N. einfache directe Fahrkarten für Personenzüge nach Karlsbad B.E.B. über Rosenthal—Settenz—Komotau zur Ausgabe.

Die Preise derselben betragen für die II. Classe Kronen 12·93, für die III. Classe Kronen 6·99.

Wien, am 10. Jänner 1901. [40]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband.

Einführung des Tarifnachtrages XIII.

Mit 1. Februar 1901 tritt zum Magdeburg-Halle-Sächsischen Verbandstarife vom 1. Februar 1896 der Nachtrag XIII in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und in der Station Reichenberg zum Preise von 0·15 Mark, bezw. 18 Hellern erhältlich.

Wien, am 7. Jänner 1901. [41]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Wegen Einstellung der Elbeschiffahrt infolge Einfrierens der Elbe dürfen Güter für unseren Landungsplatz Tetschen/Bodenbach nur insoweit abgefertigt werden, als parteiseitig für die Einlagerung auf dem genannten Landungsplatze vorgesorgt wurde.

Prag, am 7. Jänner 1901. [42]

Sonstige Nachrichten.

Hessisch-Rheinisch-Nassau-Bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Mai 1899. (Tarifänderungen.) Mit Giltigkeit vom 1. December 1900 sind an Stelle der Entfernungen und Sätze für Mainz C. B. und Worms Seite 14 vorbezeichneten Tarifes folgende getreten:

I. Weg über Aschaffenburg.

Schnitt-Tabelle B. 2. Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Mainz.

Kilometer	Nach oder von dem Schnittpunkt	Gruppe der Verkehrsleitung	Pferde in Stallungswagen: für 1 Stück	Pferde in Stallungswagen: für jedes in den Wagen verladene weitere Stück	Thiere in gewöhnlichen Wagen – Einzelne Stücke: Pferde: für 1 Stück	Pferde: für 2 Stück	Pferde: für jedes weitere Stück	Ein Ochs oder Zugstier: für 1 Stück	Ein Ochs oder Zugstier: für jedes weitere Stück	Eine Kuh oder ein Rind: für 1 Stück	Eine Kuh oder ein Rind: für jedes weitere Stück	Ganze Wagen: Pferde	Ganze Wagen: Sonstiges Grossvieh	Ganze Wagen: Kleinvieh: in einbödigen Wagen	Ganze Wagen: Kleinvieh: in mehrbödigen Wagen
			Mark für d. Stück		Mark für das Stück							Mark für das m² Ladefläche			
73	Mainz Hauptbahnhof*) . .	A	22·40	7·80	15·10	19·30	4·15	7·60	2·49	7·60	2·49	2·39	1·66	1·66	2·15
85	Worms Hauptbahnhof**) .	A	26·—	9·—	17·50	22·30	4·75	8·80	2·85	8·80	2·85	2·75	1·90	1·90	2·47

*) Wegen Abfertigung von Sendungen nach und von Mainz Schlacht- und Viehhof siehe Seite 7, Ziffer 7.
**) Nur giltig für diejenigen bayerischen Stationen, deren Verkehr über Aschaffenburg zu leiten ist.

Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr. (Anhang.) Am 1. Jänner 1901 ist ein neuer Anhang I zum Schlesisch-Sächsischen Gütertarif, enthaltend den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. von Stationen des Directionsbezirkes Kattowitz nach Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und nach Station Reichenberg der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn in Kraft getreten. Der gleichnamige Tarif vom 1. April 1897 nebst Nachtrag I wird hiedurch aufgehoben.

Der neue Tarif enthält für eine grössere Anzahl von Stationsverbindungen abgeänderte Frachtsätze, theils mit Ermässigungen, theils mit geringfügigen Erhöhungen. Ausserdem ist die zwischen Egerfeld und Czerwionka gelegene Dubenskogrube neu in den Tarif aufgenommen. Die im Theil II des bisherigen Tarifes für Ebersbach trans. und Warnsdorf trans. enthaltenen ermässigten Frachtsätze kommen zur Aufhebung. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 31. Jänner 1901 in Kraft. Druckabzüge des neuen Tarifes sind zum Preise von 50 Pfg. für das Stück bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Gruppentarif II etc.) Im Gruppentarif II und in den Staatsbahn-Wechseltarifen der Gruppe II mit den Gruppen I und III bis VI erhielt das in den Ausnahmetarifen 7, 7a und O für Eisenerze etc. enthaltene Verzeichniss der eisenhaltigen Schlacken mit Giltigkeit vom 20. December 1900 folgende Fassung:

Puddel- und Herdfrischschlacken, Luppen-, Schweissofen-, Hammer- und Walzenschlacken, sowie eisenhaltige Converterschlacken.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag VII.) Am 1. Jänner 1901 ist der Nachtrag VII zum Tarife vom 1. October 1896 in Kraft getreten, enthaltend Aenderungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, Aufnahme verschiedener bayerischer Stationen in den directen Verkehr, theilweise ermässigte Entfernungen für Camen und Courl, Aufnahme von Bedburg in den Ausnahmetarif 6, Haar in die Tabelle der besonderen Sätze des Ausnahmetarifes 1, Cabel und Delstern in den Ausnahmetarif 2a, Lintorf in den Ausnahmetarif 9 und Holzkohlen in die Abtheilung I des Ausnahmetarifes 2, sowie einige sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Dienststellen zu 10 Pfg. das Stück bezogen werden.

Oberschlesisch - Nordwestdeutsch - Mitteldeutsch-Hessischer Kohlenverkehr. (Neuer Ausnahmetarif.) Am 1. Jänner 1901 ist ein neuer Ausnahmetarif in Kraft getreten, durch den der gleichnamige Tarif vom 1. April 1897 nebst Nachträgen I bis III aufgehoben wird. Der neue Tarif bringt directe Frachtsätze für die zwischen Egerfeld und Czerwionka gelegene „Dubenskogrube", sowie für eine grössere Anzahl von Stationsverbindungen abgeänderte Sätze, theils mit Ermässigungen, theils mit geringfügigen Erhöhungen. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 31. Jänner 1901 in Kraft.

Druckabzüge des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von Mk. 1·10 für das Stück erhältlich.

Deutsche Eisenbahnen. (Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn) Mit Giltigkeit vom 15. December 1900 wurden in dem Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarifes) unter 5c die Worte: „Torf und Torfkohle, auch gepresst" abgeändert in „Torf, Presstorf, Torfbriquetts und Torfkohle."

Vom gleichen Tage ab wurde ferner die directe Abfertigung der Station Wieps auf den Verkehr mit der Station Mlecewo der Marienburg-Mlawkaer Bahn ausgedehnt. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Stellungswechsel.

Ein akademisch und universell gebildeter Mann, Officier im Verhältnisse der Evidenz, österreichischer Staatsbürger, welcher durch einige Jahre **selbstständig das Reclamations- und Conceptswesen** einer Localbahn führt und mit den **Agenden des Verkehrs- und Transportdienstes wohl vertraut ist, wünscht seinen Posten** in gleichem Wirkungskreise baldigst **zu verbessern.**

Anträge unter **„Wahrheit und Ehre C. C. 45"** an Haasenstein & Vogler, Wien I.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
319	k. k. österr. Staatsbahnen		Papier der Pos. P—1 d des Oesterr.-ungar. Tarifes, Theil I, mit der Bestimmung zum Export seewärts	Gródek Złoczów	nordd. Seehäfen transit oder nach Oder-Umschlagplätzen transit	Bei Aufgabe als Frachtgut im directen Verkehre nach norddeutschen Seehäfen transit oder nach Oder-Umschlagplätzen transit. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif vom 1. Februar 1899, Theil II. Heft 1, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Verschieden	Verschieden	27 Pfennige 30 Pfennige	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der bahnämtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplicate und der den See-Export nachweisenden Schiffs-Connaissements, ferner bei Sendungen nach Oder-Umschlagplätzen auch der Connaissements über den Weitertransport per Oder, welche Documente vom Versender bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau einzusenden sind	Hiedurch tritt die Publication im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 125 ex 1900, sub Pos. 2344 ausser Wirksamkeit
320	k. k. österr. Staatsbahnen		Siehe nachstehende Tabelle			Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Tarif-Theil II. Heft 1 des Oesterr.-Ungar. - Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Ennenda nach oder von	Eilgut	Stückgut			Wagenladungen							
					Allgemeine Classen		Specialtarif I		II		III	
		1	2	3	A	B	a	b	a	b	a	b
	Centimes per 100 Kilogramm											
Bregenz	427	196	185	164	142	134	121	111	113	95	104	72
Dornbirn	401	182	174	153	136	128	115	105	107	90	98	67
Hard-Fussach . .	410	197	186	165	142	134	121	111	113	94	103	72
Hohenems	367	169	163	142	128	119	107	96	99	83	90	61

k. k. österr. Staatsbahnen

betheiligten Verwaltungen

Beeren, getrocknete, folgende: Berberitz-, Brom-, Erd-, Heidel-, Himbeeren, Hollunder-, Johannis-, Maul-, Preisel-, Stachel- und Wachholderbeeren, auch Schlehen und Hagebutten; **Bier; Citronen** (Limonien); **Einbrennsuppen-Masse; Essig** (Speiseessig); **Fische,** geräucherte, gesalzene oder sonst zubereitete, auch Fischconserven und Fischbrut (mit Ausnahme von Caviar); **Fleisch,** geräuchert, gepöckelt, gesalzen oder sonst zubereitet, auch Fleischconserven; **Fleischwaaren,** wie: Schinken, Würste und dgl.; **Getreidemuster; Honig; Kartoffeln** (Erdäpfel); **Mineralwasser,** auch künstliches, in Kisten; **Most** (Wein- und Obstmost); **Obst,** getrocknetes, u. zw.: Aepfel, Aprikosen, Birnen, Kirschen, Mirabellen, Mispeln, Pfirsiche, Pflaumen (Zwetschken), Prünellen, Quitten, Weichseln und Weintrauben; **Orangen,** auch Mandarinen; **Osterbrot** (Mazzes); **Pflaumenmus** (Powidl, Legnar), **Sodawasser,** auch mit Fruchtsaft versetzt, in Kisten; **Speck; Topfen; Wein,** auch Obstwein (Cider) und Schaumwein (Champagner), mit Ausnahme von Medicinalweinen; **Weissgebäck**

Beeren, frische, folgende: Berberitz-, Brom-, Erd-, Heidel-, Himbeeren-, Hollunder-, Johannis-, Maul-, Preisel-, Stachel- und Wachholderbeeren, auch Schlehen und Hagebutten; **Butter,** natürliche; **Eier,** mit Ausschluss von Ameiseneiern; **Fette,** u. zw.: Talg, thierischer, roh, Schweinefett (Filz, Schmeer, Schweineschmalz), Gänsefett; **Fleisch,** frisches; **Gemüse** aller Art; **Haselnüsse; Hefe** (Germ), gepresst, in Frachtstücken von höchstens 50 kg per Stück; **Kastanien; Käse; Melonen; Milch,** mit Ausschluss von condensirter Milch; **Nüsse; Obst,** frisches, u. zw.: Aepfel, Aprikosen, Birnen, Kirschen, Mirabellen, Mispeln, Pfirsiche, Pflaumen (Zwetschken), Prünellen, Quitten, Weichseln und Weintrauben; **Obstbäume; Rindschmalz; Schwarzgebäck; Thiere,** todte, u. zw.: geschlachtetes Vieh, auch todtes Geflügel; **Wildpret,** todtes, auch todte Kaninchen

als Eilgut

Oswięcim	und vice versa	Oswięcim	und vice versa
Jassy		Jassy	

Bei Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen. Das Auf-, bezw. Abladen der Sendungen wird in Rumänien von der Bahn besorgt, insoweit es sich nicht um Colli handelt, welche nach den Bestimmungen des Localtarifes vom Versender, bezw. Empfänger auf- und abzuladen sind

vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901

Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband

1200 Centimes	1169 Centimes

Im Kartirungswege

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt und im Namen der von der	2 / 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
322	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Zinkerze	Máramaros-Sziget	Galati	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif, Theil II, Heft 2 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	213 Centimes		Im Kartirungswege		
323	k. k. österr. Staatsbahnen		Kohlensäure, flüssige, in Stahlgefässen	Budapest-Ferenczváros	Jassy	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Theil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarifes	701 Centimes	646 Centimes	55 Centimes	Im Kartirungswege		
			Stahlgefässe zur Beförderung von flüssiger Kohlensäure, benützte, leer zurückgehende	Jassy	Budapest-Ferenczváros	a) bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen; bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens b) 5.000 kg c) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen		Directe Frachtsätze bestehen nicht		a) 638 Centimes b 540 Centimes c) 374 Centimes				
324	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Stärkezuckersyrup, Stärke- und Traubenzucker	H a l i c s	Galatz	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für 5.000 kg 10.000 kg	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband		Ctms. 464 385		Im Kartirungswege		
					Jassy	5.000 kg 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen				296 217				

Fortlaufende Nummer	325	326
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	a) Chamotteziegel b) Chamottemörtel	Caolin, ungeschlemmt, Thon, roh, beide unverpackt
	Caolin, Chinaclay, ferner für Thon, roh, lose oder in Säcken. Schieferthon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt	Mineralwasser
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Weidenau Stadt (Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Trient
nach	(Stationen der Rumänischen Eisenbahnen)	Bucuresti gara de nord — Bucuresti-Filaret
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Directer Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft I	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft I, Ausnahmetarif Nr. 30
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht keiner	Directe Frachtsätze bestehen nicht
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Pascani — Hece-Iespeci: a) 327, b) 291 Pascani — Hece-Iespeci — Adjud: a) 280, b) 244 Pascani — Hece-Iespeci: a) 240, b) 244 Pascani — Adjud: a) 304, b) 268 Pascani — Hece-Iespeci: a) 284, b) 268 Centimes	a) 933 Centimes, b) 749 Centimes a) 940 Centimes, b) 756 Centimes Centimes
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		

Fortlaufende Nummer	327	328	329
Die Publication erfolgt von der und in der Namen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Serien A und B des Ausnahmetarifes Nr. 3 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Mineralwasser	Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffinirt), Blau-, Grün-, Berg-, Erd-, Steinöl und Mineralтheer in Fässern oder in Reservoirwagen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Oświęcim — Budapest-dnnap. t. p. u. Budapest-Józsefváros	Czernowitz	Campina — Baicoi
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Dangeni	Ungheni romani transitu	Cormons — Ala transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen I. unter 5000 kg, II. mindestens 5.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen. III. „ 10.000 kg } Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen für den Ausnahmetarif Nr. 3 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen a) unter 5000 kg, b) mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, c) mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 30 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2	Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft I, Ausnahmetarif Nr. 14
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Bestehen keine directen Frachtsätze	Directe Frachtsätze bestehen nicht
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	A: I. 552, II. 344, III. 289; B: I. 552, II. 367, III. 342; A: I. 610, II. 494, III. 316; B: I. 610, II. 517, III. 355 Centimes	a) 195 Centimes b) 145 Centimes c) 118 Centimes	Campina — Baicoi: 370, 376; Campina — Baicoi: 434, 440 Centimes
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	330	331	332
1			
Die Publication erfolgt von der Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2			
3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Serien A und B des Ausnahmetarifes Nr. 3 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Marmorplatten und Marmorblöcke, roh behauene, nicht geschliffene oder polirte	a) Fliesen, Platten, Steine und Ziegel aus Cement, b) Marmorplatten und Marmorblöcke, roh behauene, nicht geschliffene oder polirte
4			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti p. u.	Fiume und Triest	Nabresina Monfalcone Görz
nach	Dangeni	Bucuresti gara de nord Bucuresti-Filaret	Bucuresti gara de nord Bucuresti-Filaret
5			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen: I. unter 5000 kg II. mindestens 5.000 kg III. „ 10.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen für den Ausnahmetarif Nr. 3 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf-, bezw. Abladen der Sendungen obliegt dem Versender, bezw. Empfänger	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 20 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes giltigen Bestimmungen
6			
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
7			
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif für den Oesterreich.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumän. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2, Ausnahmetarif Nr. 20	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1
8			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Directe Frachtsätze bestehen nicht
9			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	A. I. 616 | II. 500 | III. 322 — B. I. 616 | II. 523 | III. 361 Centimes	Centimes 345 | 351	Cents. a) 452 | 406 — 456 | 410 — 463 | 417 — 458 | 412 — 462 | 416 — 469 | 423
10			
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
11			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
12			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
13			
Besondere Bemerkungen			
14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
233	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	A. Calciumcarbid B. Aluminium	Siehe nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen von: I. unter 5.000 kg, II. mindestens 5.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen. III. „ 10.000 kg } Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Siehe die Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	nach Bucuresti-Filaret A. I.	A. II.	A. III.	B. I.	B. II.	B. III.	Bucuresti gara de nord A. I.	A. II.	A. III.	B. I.	B. II.	B. III.
	Frachtsätze in Centimes für 100 kg											
Lend-Gastein	1335	883	662	1335	822	821	1323	872	653	1323	815	814
Salzburg	1297	855	641	1297	794	793	1285	844	632	1285	787	786

234	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Fische, frische, lebende und todte, auch in Eis verpackt, als Eilgut	Cernavoda	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B.	I. Bei Aufgabe in beliebigen Mengen unter 5000 kg. II. Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 24 C des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband	Directe Frachtsätze bestehen nicht	I. 1452 Centimes II 1208 „		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1	235	236	237
Die Publication erfolgt und im Namen der	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Getreide etc. laut Nomenclatur auf Seite 6 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Güter aller Art in Wagenladungen	Felle, Eier, Geflügel (todtes) laut Ausnahmetarif Nr. 10 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	oder nach den in der Schnitt-Tabelle A des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes aufgeführten Stationen	Triest	Giurgiu Smarda
nach		Itzkany und vice versa	oder umgekehrt	Passau — Wien St.E.G. — Wien K.F.N.B
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Fracbtgut nnd Fracbtzahlung für i. mindestens 5.000 kg | per Frachtbrief und Wagen. ii. „ 10.000 kg | Einhaltung der einscblägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 1 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief nnd Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 10 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Bezeichnung	8	Tarif-Theil III für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverbandes	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverbandes
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Directe Frachtsätze bestehen nicht
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Schnitt-Tabelle B*) a) 4 Centimes b) — c) —	Centimes I. II. I. II. I. II. 832 811 753 782 79 79	678 Centimes — 513 Centimes
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		843 820 764 741 79 79	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14	*) Für die Bildung der Gesammtfrachtsätze sind die Theilfrachtsätze aus der Schnitt-Tabelle A des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes zu entnehmen		

Fortlaufende Nummer	1	238	239	240
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), auch geschlemmt	Holz der Pos. H—18 des österr.-ungar. Tarif-Theiles I	Zucker aller Art
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Wien St.E G	Bedanarów Bolechów Borysław Chodorow Czernowitz Czortków Dolina Drohobycz Halikfalva Hatna loco und transit Hlihoka loco und transit Husiatyn Kománcza Korszów Krechowice Luzan Mikuliczyn Nadworna Nepolokoutz Otrynia Sambor Skole Stanislau Stryj Synowódzko wyżne Volksgarten Worochta Woronienka Wygoda Zuczka	Nowosielitza
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	Bacau	Burdujeni transit	Constanta port transit*)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes. Das Ein- und Ausladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, resp. Zahlung der Fracht hiefür. Die Frachtbriefe haben direct nach Braila oder Galatz oder nach Jassy transit (für Odessa) zu lauten. Die Verladung hat durch den Absender zu erfolgen	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 23 des Tarifes, Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. April 1900. Die Frachtsätze der Abtheilung 1 gelten bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für 5000 kg, jene der Abtheilung II bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und giltig in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Bezeichnung	8	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband	Localtarif	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Directer Frachtsatz besteht nicht	Ctms. 71 89 108 89 99 84 106 23 14 81 108 140 56 79 37 82 70 40 56 113 108 56 98 106 32 88 90 96 33	Abtheilung II 333 Centimes Abtheilung I 388 Centimes
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	281 Centimes		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

*) Unter Einhaltung der „Besonderen Bestimmungen" Seite 12 des Tarif-Theiles II, Heft 1, des vorbezeichneten Verbandstarifes

k. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	244	243	242	241
Die Publication erfolgt von der Namen der	betheiligten Verwaltungen		Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Leinöl, gekochtes, in Fässern	Spiritus	Mehl und sonstige Mahlproducte der Pos. M—4 des Tarif-Theiles I	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Györ M.Á.V.		Györ loco	Györ für Sendungen, welche auf dem Wasserwege anlangen
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Graz S.B. (transit)	Graz k.k.St.B.	Graz k k.St.B. Graz S.B. transit	Graz St.B. loco Graz S.B. transit
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut a) in Mengen unter 5000 kg; b) Frachtzahlung mindestens für 5000 kg und c) Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	**Auflieferung von mindestens 1200 Tonnen.** Aufgabe von 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	**Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Tonnen.** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901		vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Westungar.-steier. Eisenbahnverkehr Tarif-Theil II, Heft 1	Westungar.-steier. Eisenbahnverkehr, Theil II, Heft 1	Tarif-Theil II, Heft 1 des Westungar.-steier. Eisenbahnverkehres	Westungar.-steier. Eisenbahnverkehr, Tarif-Theil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden	104	104
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 162 b) 152 c) 112	163 Heller	98	94
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	a) 156 b) 152 c) 112	Verschieden	6	10
Art der Durchführung	Im Kartirungswege		Im Rückvergütungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1902 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abth. C IV b) in Budapest einzusenden sind	Auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abth. C IV b) spätestens bis Ende März 1902 vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen				In diesem Frachtsatze sind die laut Localtarif (Theil II) der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zur Einhebung gelangenden Gebühren für die Benützung des Verbindungsgeleises nicht inbegriffen. Die erfolgte Beförderung per Schiff muss in Györ bei der Station nachgewiesen werden
	1	2	3	4

Fortlaufende Nummer	245	246	247
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Bukowinaer Localbahnen	Mühlkreisbahn
für Artikel	Reis, geschält	Braunstein aus Pos. E—21 der Güterclassification	Eis
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Roveredo	Kimpolung	Pürnstein km 38 km 40 km 42
nach	Griesskirchen Neumarkt-Kallham Ried	Hatna	Neufelden Linz Ottensheim Urfahr Neufelden Linz Ottensheim Urfahr
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteieu auf eigene Kosten zu besorgen
und gilt in der Zeit	vom 15. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	vom Tage der Eröffnung der Strecke Kimpolung - Valeputna bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901 vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis zur Eröffnung der Strecke Kimpolung—Valeputna	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende März 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Theil II, Heft 4 des Bayerisch-Oesterr. Grenzverkehres vom 1. Jänner 1895	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	343 358 358	77 62	Verschieden 40 24 32 60 44 52
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg in Hellern	272 292 298	64 50	Heller per Wagen 200 400 600 700 34 22 29 46 35 41
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	71 66 60	13 12	Verschieden 6 2 3 14 9 11
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			Ueberstellungsgebühr per Wagen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
248	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, Mahlproducte der Pos. M—4, Malz der Pos. M—7, Oelkuchen und Oelkuchenmehl der Pos. O—6, Oelsäaten der Pos. O—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Wien Donauquaibahnhof	Wien St.E.G. transit Wien St.E.G. loco Wien K.F.N.B. transit Wien K.F.N.B. loco Wien Oe-N.W.B. transit und vice versa	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1901	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien, giltig vom 1. Mai 1894	Heller 10 26 8 18 8	Heller 6 20 6 16 6	Heller 4 6 2 2 2	Im Kartirungswege		Die Kosten der Umschlagsmanipulation in Wien Donauquaibahnhof sind von den Parteien zu tragen
249	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	der allgemeinen Tarifclassen und der Ausnahmetarife Nr. 8, 26, 32, 35, 54, 67 und 75 der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	Reichenberg Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	den bezüglichen deutschen Tarifstationen der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife bezw. vice versa	Einhaltung aller für die in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife vorgesehenen Bestimmungen	vom 15. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	Tarife, Theil II, Heft 7, 8 und 9, vom 1. Februar 1898 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Die für Reichenberg, Station der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, bestehenden Frachtsätze		Im Kartirungswege		
250	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holzkohlen, auch gemahlen oder körnig	Kriegl'ach, Station der Südbahn-Gesellschaft	Dresden -Altstadt -Friedrichstadt -Neustadt Leipzig -Bayer Bahnh. -Dresdener Bahnhof -Stötteritz -Berliner Bhf. -Magdeburger Bahnhof -Eutritzsch -Thüringer bahnhof -Eilenburger Bahnhof Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und vice versa	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der besonderen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 15. Februar 1901	Sächsisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1900 (Ausnahmetarif Nr. 55)	Besteht keiner Besteht keiner	Pfge. 145 146 147 160 162 160 163			Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	251	252
1		
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	Bukowinaer Localbahnen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Für ein Maximalquantum bis 2000 t von Schnittholz der Pos. H—18 und H—19, sowie Holz der Pos. H—20 a der Güterclassification, welches von einem mindestens 40 km von der Bahnstation Kimpolung entfernten Sägewerke zur Bahnstation Kimpolung zugeführt wird	Mehl und sonstige Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Kimpolung	a) Wien I K.E.B. (Westbahnhof)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Hatna transit mit der Bestimmung nach westlich von Hatna gelegenen Stationen	der Schweiz (einschliesslich Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, Lindau transit, ferner Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz), dann nach Stationen der Französischen Ostbahnen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut mit direct nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Verpflichtung des betreffenden Sägewerkes mittelst schriftlicher Erklärung, sein gesammtes mittelst Eisenbahn zum Versandt gelangendes Productionsquantum Schnittmaterial ausschliesslich ab Kimpolung per Bahn zu verfrachten. Auf den Frachtbrief-Duplicaten ist die Provenienz des Gutes an der Hand des Original-Lieferscheines durch das k. k. Bahnstationsamt Kimpolung zu bestätigen	Einhaltung der in den nebengenannten Tarifen enthaltenen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 30. Juni 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandtarif, Theil III, Heft 1, bezw Theil III, Heft 2; Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verbandtarif, Theil III, Heft 1, bezw. Theil III, Heft 2
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	40 Heller	Verschieden
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	ad b) 13 Centimes; ad a) 8 Centimes
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende September 1901 an die k. k Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirken ist	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1902 zu bewirken ist, und zwar: ad a) an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien. ad b) an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest
Besondere Bemerkungen	Sägewerke, die vom nebenstehenden Frachtsatze Gebrauch machen wollen, haben dies der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau vorher anzuzeigen und die vorgeschriebene Erklärung wegen Verfrachtung ihrer gesammten Production per Bahn ab Kimpolung abzugeben	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
253	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	W e s t e n	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar bis Wall.-Meseritsch für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und ab Wall.-Meseritsch für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller per metr. Tonne à 1000 kg) 656	600	56	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenanthelle der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
								Tarif für den Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Eisenbahn — ai-er Ferdinands-Nordbahn vom 1. Februar 1898	640	584	56			
254	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter	B a u t s c h	Prerau Troppau Kremsier Olmütz Sternberg Napagedl Wrbatek Prossnitz Otrokowitz Ung.-Hradisch Brünn Holubitz Lundenburg Dürnkrut Feldsberg Grussbach-Schönau Gänserndorf Wagram Marchegg Haugsdorf Floridsdorf Jedlersdorf trs. Zellerndorf Wien Nordbahnhof Wien Nordbahn-Donaunferbahnhof trs. Oderberg Bahnhof trs. (für Sendungen nach Ratibor) Oderberg Bahnhof trs. (für Sendungen nach Kreuzenort)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und temporärer Anhang zum Localgütertarife für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 42 44 46 46 49 49 49 51 48 51 60 54 62 68 64 70 71 74 75 76 76 76 77 77 77 41 41	Heller 29 31 35 23 31 38 25 24 37 41 52 45 54 61 57 63 65 68 69 70 71 71 72 72 73 28 36	Heller 13 13 11 23 18 11 24 23 11 10 8 9 8 7 7 7 6 6 6 6 5 5 5 5 4 13 5	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
255	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Specialtarifes 2	Krakau	Wien Nordbahnhof	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller 116	Heller 109	Heller 7	Im Kartirungswege			
					Floridsdorf				115	109	6				
					Jedlersdorf trans.				115	109	6				
					Wagram				112	109	3				
					Marchegg				113	109	4				
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trans.				116	110	6				
				Oświęcim	Wien Nordbahnhof				103	95	8				
					Floridsdorf				102	95	7				
					Jedlersdorf trans.				102	95	7				
					Wagram				99	95	4				
					Gänserndorf				96	95	1				
					Marchegg				100	95	5				
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trans.				103	96	7				
				Saybusch-Żywiec	Floridsdorf				102	95	7				
					Jedlersdorf trans.				103	95	8				
					Wagram				100	95	5				
					Gänserndorf				97	95	2				
					Marchegg				101	95	6				
					Angern				96	95	1				
				Zabierzow	Wien Nordbahnhof				113	109	4				
					Floridsdorf				112	109	3				
					Jedlersdorf trans.				112	109	3				
					Marchegg				110	109	1				
				Bielitz	Wien Nordbahnhof				99	95	4				
					Floridsdorf				98	95	3				
					Jedlersdorf trans.				99	95	4				
					Wagram				96	95	1				
					Marchegg				97	95	2				
				Dzieditz	Wien Nordbahnhof				98	95	3				
					Floridsdorf				97	95	2				
					Jedlersdorf trans.				98	95	3				
					Marchegg				96	95	1				
				Krzeszowice	Wien Nordbahnhof				110	109	1				
					Jedlersdorf trans.				110	109	1				
				Ernsdorf	Wien Nordbahnhof				97	95	2				
					Floridsdorf				96	95	1				
					Jedlersdorf trans.				97	95	2				
				Granica	Wien Nordbahnhof				111	109	2				
256	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	den Auflieferungsstationen der umstehenden Tabelle	a) Wien Nordbahnhof, Wien Staatsbahnhof, Floridsdorf, Jedlersdorf transito und Stadlau b) Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungsbis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Tarif, Theil II, für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. August 1900, bezw. Tarif, Theil II, Heft 1, für den Ost-Nordwest-Oe-terr. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1900, bezw. soweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localgütertarife	Siehe nmstehende Tabelle	Siehe nmstehende Tabelle	Siehe nmstehende Tabelle	Im Kartirungswege			

Versandt-Station	Bestehender Frachtsatz per 100 kg in Hellern		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Hellern		Nachlass vom bestehenden	
	a)	b)	a)	b)	a	b)
Alt-Sandec		174	161	162		12
Basznia		203	191	192		11
Bednarów		243	247	228		15
Bełz		217	201	202		15
Biecz		181	170	171		10
Bilcze-Wolica		229	213	214		15
Bobowa		171	160	161		10
Bóbrka-Chlebowice		225	209	210		15
Bochnia		141	130	131		10
Bogoniowice-Cieżkowice		168	157	158		10
Boguchwała		181	170	171		10
Bogumiłowice		153	142	143		10
Bolechów		231	215	216		15
Borki wielkie		249	233	234		15
Borysław		223	207	208		15
Bratkowce		249	233	234		15
Brody		237	221	222		15
Buczacz		263	247	248		15
Bukaczowce		236	221	222		14
Bursztyn-Demianów		239	223	224		15
Chabówka		147	134	135		12
Chodorów		231	215	216		15
Czarna		162	151	152		10
Czernowitz		271	255	256		15
Czortków		271	255	256		15
Czudec		184	172	173		11
Delatyn		253	243	244		9
Dembica		168	157	158		10
Dobra		156	143	144		12
Dobromil		205	193	194		11
Dolina		235	219	220		15
Drohobycz		221	205	206		15
Dublany-Kranzberg		215	199	200		15
Dżuryn		268	253	254		14
Friedrichshütte		116	103	104		12
Frysztag		190	178	179		11
Gaje-wyżne		223	207	208		15
Głęboka		206	193	194		14
Gorlice		181	170	171		10
Gródek		212	197	198		14
Gromnik		165	154	155		10
Grybów		174	163	164		10
Hadikfalva		283	267	268		15
Hadyńkowce		275	259	260		15
Halicz		241	225	226		15
Hatna		288	272	273		15
Hlihoka		279	263	264		15
Horyniec		205	193	194		11
Husiatyn		281	265	266		15
Huta zielona		209	193	194		15
Itzkany		288	272	273		15
Iwonicz		192	181	182		10
Jaroslau		190	179	180		10
Jaślany		179	167	168		11
Jasło		186	174	175		11
Jeleśnia		119	106	107		12
Jezierzany-Barysz		262	247	248		14
Jezupol		243	227	228		15
Jordanów		141	128	129		12
Kalinowszczyzna		269	253	254		15
Kałusz		241	225	226		15
Kalwarya		138	131	132		6
Kasina wielka		153	140	141		12
Kolomea		257	241	242		15
Komańcza		209	193	194		15
Kopyczyńce		277	261	262		15
Korczów bei Uhnów		215	199	200		15
Korościatyn		257	241	242		15
Krasne		229	213	214		15
Krechowice		237	221	222		15
Krościenko		209	193	194		15
Krosno		190	179	180		10
Krystynopol		221	205	206		15
Łańcut		184	172	173		11
Lemberg		219	203	204		15
Lemberg podzamcze		219	203	204		15
Limanowa		162	149	150		12
Lisko-Lukawica		203	191	192		11
Lołowa		256	241	242		14
Lubaczow		201	189	190		11
Lubieńce		229	213	214		15
Lupków		211	195	196		15
Lużan		269	253	254		15
Maków		138	125	126		12
Marcinkowice		169	156	157		12
Maxymówka		253	237	238		15
Mielec		177	165	166		11
Mikołajow-Drohowyże		227	211	212		15
Milówka		119	106	107		12
Mokre		205	193	194		11
Monasterzyska		259	243	244		15
Morszyn		229	213	214		15
Mościska		205	193	194		11
Mszana dolna		150	137	138		12
Muszyna-Krynica		183	170	171		12
Nadbrzezie		188	176	177		11
Nadworna		255	239	240		15
Nadyby-Wojutycze		209	193	194		15
Nepołokontz		267	251	252		15
Neu-Sandec		172	159	160		12
Neu-Zagórz		*	189	190		—
Niżankowice		201	189	190		11
Niżniów		253	237	238		15
Nowa grobla		197	185	186		11
Nowosielce-Gniewosz		199	187	188		11
Oleszyce		199	187	188		11
Olszanica		205	193	194		11
Osielec		141	128	129		12
Ottynia		251	235	236		15
Ożydów		231	215	216		15
Pisarzowa		165	152	153		12
Piwniczna		178	165	166		12
Podwołoczyska		257	241	242		15
Posada-Chyrowska		205	193	194		11
Przemyśl		199	187	188		11
Przeworsk		188	176	177		11
Przybówka		190	178	179		11
Pyszkowce		265	249	250		15
Radymno		195	183	184		11
Rajcza		124	111	112		12
Rawa ruska		209	193	194		15
Rozwadów		192	181	182		10
Rymanów		195	183	184		11
Rytro		176	163	164		12
Rzeszów		179	167	168		11
Sądowa-Wisznia		209	193	194		15
Sambor		212	197	198		14
Sanok		201	189	190		11
Saybusch-Żywiec		104	95	96		8
Sędziszów		174	163	164		10
Skawce		138	125	126		12
Skole		233	217	218		15
Skołyszyn		184	172	173		11
Słotwina		150	139	140		10
Sniatyn-Załucze		265	249	250		15
Sokal		223	207	208		15
Sól		124	111	112		12
Stanislau		247	231	232		15
Staresioło		223	207	208		15
Starzawa		207	193	194		13
Stróże		174	163	164		10
Stryj		226	211	212		14
Stryszów		138	125	126		12
Strzyżów am Wisłok		186	175	176		10
Sucha		134	121	122		12
Synowódzko wyżne		231	215	216		15
Szczawne-Kulaszne		207	193	194		13
Szczerzec		223	207	208		15
Tarnobrzeg		186	174	175		11
Tarnopol		247	231	232		15
Taruów		156	145	146		10
Tarnowica-leśna		253	237	238		15
Trzciana		177	165	166		11
Tuchów		162	151	152		10
Tymbark		159	146	147		12
Tyśmienica		249	233	234		15
Tyśmieniczany		251	235	236		15
Ubnów		213	197	198		15
Ustrzyki		209	193	194		15
Węgierska-Górka		119	106	107		12
Wieliczka		131	120	121		10
Wola-Łużańska		177	165	166		11
Wygoda		247	231	232		15
Zabłotce		235	219	220		15
Zabłotów		261	245	246		15
Zadwórze		225	209	210		15
Zagórz		201	189	190		11
Zagórzany		179	168	169		10
Załuż		203	191	192		11
Zarszyn		197	185	186		11
Zaryte		147	134	135		12
Zator **)		118	106	107		11
Zborów		238	223	224		14
Zegiestów		180	167	168		12
Zielona		*)	195	196		—
Złoczów		233	217	218		15
Żuczka		271	255	256		15
Zużel		*)	203	204		—

*) Besteht kein directer Frachtsatz.
**) Die ermässigten Frachtsätze von Zator finden für den Verkehr mit Wien Staatsbahnhof keine Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
257	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Cigarettenpapier in Bogen aus Pos. P—1a der Güterclassification des Tarifes (Theil I) zur Appretur für den Export	Złoczów	Wien Nordbahnhof oder Staatsbahnhof	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Anhang zum Tarife (Theil II) für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, giltig vom 1. August 1900	431 Heller	397 Heller	34 Heller	Im Kartirungswege		
258	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Bier in Fässern	L o b o d i t z	a) Neutitschein K.F.N.B. via Hotzendorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. ad a) Besorgung des Ablegens und Anfladens der Sendungen durch den Absender. ad b) Besorgung des Ablegens und Anfladens der Sendungen durch den Absender und des Abladens derselben durch den Empfänger	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife, und zwar für das Haupthabnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 93	Heller 79	Heller 14	Im Kartirungswege		
					b) Zauchtel				71	59	12			
			Leer retourgebende Bierfässer	L o b o d i t z	a) Neutitschein K.F.N.B. via Hotzendorf	Anlieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. ad a) Besorgung des Abladens und Auflerens der Sendungen durch den Empfänger. ad b) Besorgung des Aufladens der Sendungen durch den Absender, dann des Abladens und Auflegens derselben durch den Empfänger			81	79	2			
					b) Zauchtel				60	59	1			
								Im Rückvergütungswege					Auf die reclamirende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstationen die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie ad b) das Aufladen der Sendungen durch den Absender bewirkt, und von Seiten der Empfangsstation ad a) und b) das Abladen und Anflegen durch den Empfänger besorgt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht zurückgestellt	Werden Wagen mit einem Ladegewichte von nur 7500 kg beigestellt, so wird die Frachtgebühr für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für dieses Ladegewicht berechnet

Fortlaufende Nummer	259	260	261
Die Publication erfolgt: von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt: und im Namen der	Graz-Köflacher Eisenbahn		K. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Zündwaaren	Eisenbahn-Personenwagen, verladen, also nicht auf eigenen Rädern laufend	Porzellanerde (Chinaclay, Caolin), geschlemmte aus Pos. E—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Deutsch-Landsberg	Komárom	Ober-Bris (k.k.St.B.)
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Preding-Wieselsdorf	Cormons transit	Fiume
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Für Sendungen in jedem Gewichte, welche zur Ergänzung von Zündwaarentransporten dienen, die in Preding-Wieselsdorf, mit der Bestimmung zum Exporte per mare nach dem Zollauslande, in Wagenladungen zur Aufgabe gelangen. Die Aufgabe der Sendungen hat zu erfolgen: A) in Deutsch-Landsberg mit Frachtbriefen, welche mit der Clausel: „Die Sendung ist ab Preding-Wieselsdorf zur Beiladung nach [Name des überseeischen Bestimmungsortes] bestimmt", versehen sind, und B) in Preding-Wieselsdorf nach den Bestimmungen des Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehres oder mit gewöhnlichen Frachtbriefen, welche entweder nach Triest-Freihafen lauten oder an den Oesterr.-ungar. Lloyd in Triest adressirt sind und die Angabe des überseeischen Bestimmungsortes enthalten	Die Sendungen müssen nach italienischen Stationen bestimmt sein und mit internationalen Frachtbriefen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung kommen. Der ermässigte Frachtsatz findet Anwendung bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und beladenen Wagen. Das Verladen obliegt dem Absender	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür, sowie Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandtarifes. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 15. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 15. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 15. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr vom 1. Jänner 1900	Tarif, Theil II, Heft 4, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Franken 4·12	249, bezw. 245 h incl. ungar. Transportsteuer
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	16 Heller incl. Mgb.	Franken 3·61	223 h incl. ungar. Transportsteuer
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	Franken 0·51	26, bezw. 22 b
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Kartirung	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
262	Südbahn-Gesellschaft		Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend, im Einzelgewichte bis zu 10.000 kg	Budapest S.B.	Cormons transit	Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen nach italienischen Stationen zur Aufgabe gelangen. Wenn das Gewicht der zur Beförderung kommenden einzelnen Wagen 10.000 kg übersteigt, so gelangt für das 10.000 kg übersteigende Gewicht noch eine Gebühr von 129 Heller per 100 kg zur Berechnung	vom 15. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden je nach dem Gewichte der Wagen	128·60 Kronen per Wagen	Verschieden	Kartirung		
263	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Pálfalva	Nennkirchen	Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	vom 15. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	121		Im Kartirungswege	Die Sendungen sind bei der Aufgabe der bahnämtlichen Abwage unterworfen. Für diese Leistung ist bei der Abwage auf der Geleisebrückenwage ein Wägegeld von 60 Hellern per Wagen, bei Abwage auf der Strassenbrückenwage ein Wägegeld von 0·6 Hellern per 100 kg zu entrichten	
					Ternitz					121				
					Gloggnitz					124				
					Eichberg					128				
					Spital am Semmering					140				
					Wartberg-Mürzthal					141				
264	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Kohlenziegel (Briquettes)	Budapest-Kelenföld	Wien (St.E.G.) und Wien (K.F.N.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	64 Heller		Im Kartirungswege		
265	Südbahn-Gesellschaft													

Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche zum Baue und zur Einrichtung der küstenländischen Reisschälfabrik in Triest (S. Sabba) bestimmt sind, wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Juli 1901, von den österreichischen Südbahnstationen nach Triest S.B. der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
266	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Schleifholz der Tarif-Pos. H—19 (7) der Güterclassification	Böhm.-Brod	Bubentsch	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	27 Heller	24 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		
267	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Eis	Böchowitz	Prag (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif		12 Kronen per Wagen ohne Unterschied des Ladegewichtes		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
268	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Bolkowitz	Prag (St.E.G.) Bubna (St.E.G.) Lieben (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	Heller per 100 kg 163 163 163	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
269	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Cement	Tschischkowitz Lobositz (St.E.G.)	Bubentsch	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Heller per 100 kg 57 47	38 34	19 13	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	

NB. Die Transporte müssen zum Baue von Stauanlagen bei Troja bestimmt sein und diesem Zwecke auch zugeführt werden.

270	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Dünger des Specialtarifes 3	Thomasschlackenmehl	Bubentsch	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze			Im Kartirungswege		Die betreffenden Sendungen müssen in Oesterreich zur Düngung verwendet werden, und muss der Inhaltsbezeichnung in den Frachtbriefen der Zusatz: „Zur Verwendung in Oesterreich als Düngemittel" schon bei der Aufgabe beigefügt sein. In den nehigen Frachtsätzen erscheint das im Verordnungs-Blatte Nr. 1 vom 1. Jänner 1901 sub Posit. 29 publicirte allgemeine Zugeständniss für Düngemittel bereits berücksichtigt
			Tonen (K.F.N.B. oder K.O.B.)		Bautsch				114 Heller	111 Heller				

Fortlaufende Nummer	271	272	273
1			
Die Publication erfolgt	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
von der Namen der		betheiligten Verwaltungen	Localbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Glaswaaren der Pos. H—15 c | Glas und Glaswaaren der Pos. G—11 und H—15 b der Güterclassification	Artikel des Ausnahmetarifes 8 (Holz) des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarifes Theil II, Heft 2	Frachtgüter aller Art
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Gaya (St.E.G.)	Trieben (Station der k.k.St.B.)	Neratowitz oder umgekehrt
nach	Znaim (St.E.G.)	Erfurt	Jiřitz (Ladestelle)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	a) Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief, b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg und c) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes 8	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 20. Jänner 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
8 — Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 2	Localgütertarif Theil II
9 — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden
per 100 kg — 10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad a) 139 Heller | ad a) 139 Heller ad b) 109 „ | ad b) 109 „ ad c) 98 „ | ad c) 90 „	185 Pfennige	7 Heller*)
11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			Verschieden
12 Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
14 Besondere Bemerkungen	Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg und 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen haben die Parteien das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

*) Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Etablissements, welche mit der Ladestelle „Jiřitz" in directer Schienenverbindung stehen.

Fortlaufende Nummer	274	275
1		
Die Publication erfolgt — von der	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
2		
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3		
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Pferde in Wagenladungen	Güter aller Art, soweit deren directe Verrechnung auf Grund der in der Rubrik 10 bezeichneten Tarife und deren Nachträge gestattet ist
4		
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Győr Komarom Budapest-Józsefváros Budapest-Ferenczváros Budapest-nyugoti pályaudvar Szabadka	Pozsony-dynamitgyár oder vice versa
5		
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Wien St.E.G. transit	den in die in Rubrik 10 bezeichneten Tarifen einbezogenen Stationen
6		
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Die Sendungen müssen nach der Schweiz, Bayern oder darüber hinaus bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden	Bei Erfüllung der einschlägigen Bestimmungen der unter Rubrik 10 aufgezählten Tarife
7		
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
8		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Siehe Rubrik 10
9		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Directe Frachtsätze bestehen nicht
10		
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Unter Zugrundelegung eines Normalgewichtes von 4600 kg per Wagen 392 256 256 256 158 120 Heller	Die im Belgisch-, bezw. Niederländisch-Oesterr.-Ungarischen Verbandstarife Theil II, Heft 4, für die Station Pozsony enthaltenen Frachtsätze
11		
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	
12		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
14		
Besondere Bemerkungen		In der Station Pozsony-dynamitgyár können im Allgemeinen nur die von der Pozsonyer Dynamitfabrik der Dynamit-Nobel-Actiengesellschaft aufgegebenen oder an diese Fabrik adressirten Eil- und Frachtgüter zur Auf-, bezw. Abgabe gelangen. Ausnahmsweise wird jedoch gestattet, dass vom Betriebe der genannten Fabrik stammende oder für deren Betrieb bestimmte Güter in der genannten Station auch unter dem Namen von Privatfirmen zur Auf- bezw. Abgabe gelangen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
276	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungarischen Staatseisenbahoeo, Südbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Vinkovci-Brčkaer Localbahn	Obst, gedörrtes, nnd Pflaumenmus	In den umstehenden Relationen		**Bei Aufliefernng von 26.000 t während der Begünstigungsdauer.** (Von dem bedungenen Minimalquantum sind mindestens 1500 t oach Fiume und Triest zu befördern.) Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen nnd Frachtbrief. Die Sendungen sind mit directeo Eisenbahn-Frachtbriefen znr Aufgabe zu bringen. Uoter Anfrechthaltung der für deo Transport dieser Artikel bestehenden Tarifbestimmungen. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei hat eine Caution von 20.000 Kronen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren, den coursmässigen Werth derselben mit einem Abzug von 10% gerechnet, bei der Haoptcasse der kgl. Ungar. Staatseisenbaboen zu erlegen, welche bei Nichteinhaltnog der Bedingungen zu Gunsten der Babnanstalt verfällt. Die Frachtsätze für Pozsony-Ujváros transit gelten nur für Sendungen, welche von Pozsony oach Passau oder darüber hinaus gelegenen Stationen per Wasser weiterverfrachtet werden. Die Kartirungssätze bis Budapest nnd Wien findeo ohne Aufliefernng eines besonderen Minimalquantums bei Frachtzahlong für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen und noter Aufrechthaltung der für den Transport von gedörrtem Obst und Pflaumenmus gilltigen allgemeinen Tarifbestimmungen Anwendung	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband; Westnngar.-Oesterreichischer Verband; Ungar.-Adriatischer Verband; Uogar.-Bosnischer nnd Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Verkehr; Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Uogarn einerseits nnd Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits	Vide umstehende Tabelle			a) Im Kartirungswege b) Im Rückvergütungswege	Die Refactie-Liquidirung erfolgt auf Grnnd der Duplicat-Frachtbriefe, welche anf die die Begünstigung in Aospruch nehmende Partei als Aufgeber lanten nnd längstens bis Ende Mai 1902 der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (CIV b) vorzulegen sind	Die bewilligten Frachtsätze werden auch aof Sendungen, welche im Zimonyer Lagerhause reexpedirt werden, angewendet

Bei Sendungen, welche von den in der Tabelle angeführten Anfgabsstationen in Budapest-fővárosi-közraktarak oder in Sissek zur Einlagernng gelangen nnd von da nachweislich weiter befördert werden, wird die Reexpeditionsgebühr auf 2 Heller per 100 kg herabgesetzt. Für in Fiume anlangende nnd in den Eisenbahn-Magazinen nntergebrachte Sendungen wird bei Einlagerung von höchstens 50 Wagenladungen auf einmal eine viermonatliche, für Sendnngen in Budapest-Józsefváros nnd in Finme für 50 Wagenladungen übersteigende Sendungen eine 21tägige und in Budapest-dunaparti t. p. n. eine achttägige Lagerfreiheit mit der Beschränknng bewilligt, dass diese Begünstigung bei Einhaltung einer achttägigen Kündigung-frist wann immer ausser Kraft gesetzt werden kann.

Es wird ferner bedungen, dass die auf die Sendungen bezüglicben Frachtbriefe sowohl in Budapest als aucb in Fiume innerbalb der tarifmässig lagerfreien Zeit ansgelöst werden. Nach Ablanf dieser lagerfreien Zeit wird für jeden angefangenen Tag und 100 kg ein Lagerzins von 0·8 Heller berechnet. Die Kartirnngssätze für Finme und Triest, mit Ansnahme jener für Belgrad loco nnd transit, entsprechen den im Ungarisch-Adriatischen Verhandstarife entbaltenen tarifmässigen Frachtsätzen.

Von	Nach: Budapest-dunap. t. p. u. „ -fövarosi-közraktarak „ -Józsefváros			Pozsony-Ujváros transit			Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)			Fiume			Triest			Sziszek			Bemerkung
	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	
	a)	b)		a)	b)		a)	b)		a)	b)		a)	b)		a)	b)		
	Centimes per 100 kg																		
Belgrad loco	153	135	18	235	217	18	257	239	18	277	252	25	297	268	29	—	—	—	
„ transit	148	130	18	230	212	18	252	234	18	272	247	25	292	263	29	—	—	—	
	Heller per 100 kg																		
Zimony loco und transit	150	130	20	235	215	20	260	240	20	257	236	21	303	264	39	166	136	30	
Mitrowitz loco	192	172	20	277	257	20	302	282	20	284	248	36	330	264	66				
Mitrovicz-Szavapart loco	192	172	20	277	257	20	302	282	20	284	248	36	330	264	66				
„ „ transit*)	154	134	20	239	219	20	264	244	20	284	232	52	330	248	82	164	134	30	
Gunja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	307	247	60	353	261	92				
Brčka**)	204	184	20	289	269	20	314	294	20	317	248	69	363	262	101				
Brod	200	180	20	285	265	20	310	290	20	239	206	33	273	226	47				
Andrievci	200	180	20	285	265	20	310	290	20	246	196	50	286	228	58				
Garcin	200	180	20	285	265	20	310	290	20	242	196	46	280	228	52				
Bosna-Brod loco und transit	200	180	20	285	265	20	310	290	20	239	208	31	280	228	52				
Strživojna-Vrpolje	198	178	20	283	263	20	308	288	20	249	198	51	292	230	62				
Eszék loco und transit	150	130	20	235	215	20	260	240	20	271	226	45	317	250	67				
Vnkovar	150	130	20	235	215	20	260	240	20	265	208	57	311	240	71				
Samac	200	180	20	285	265	20	310	290	20	255	222	33	301	240	61				
Bršadin	172	152	20	257	237	20	282	262	20	—	—	—	—	—	—				
Vinkovce loco und transit	172	152	20	257	237	20	282	262	20	258	208	50	304	240	64				
Ivankovo	178	158	20	263	243	20	288	268	20	255	208	47	301	240	61				
Mikanovci	184	164	20	269	249	20	294	274	20	252	208	44	298	240	58				

Bei Sendungen nach Budapest-nyugoti p. u. oder Budapest-Lipótváros werden die Frachtsätze für Budapest-dunaparti t. p. u. um 10 Heller per 100 kg erhöht angewendet. Die Frachtsätze ab den Stationen Gunja, Brčka, Brod, Andrievci, Garčin, Bosna-Brod, Strživojna-Vrpolje, Eszék, Samac, Vinkovci, Ivankovo und Mikanovci nach Wien (St.E.G.) haben auch für Wien (Matzleinsdorf) Giltigkeit

*) Für Sendungen ab Schabac und Rača.

**) Für in der Station Brčka der Vinkovci-Brčkaer Localbahn nach galizischen, sowie nach über Budapest hinaus gelegenen oberungarischen und norddeutschen Stationen zur Aufgabe gebrachte und unter Vermeidung der Budapester Umkartirung von Vinkovci direct weiter beförderte Sendungen wird unter Aufrechthaltung der sonstigen Bedingungen rücksichtlich der Strecke Brčka-Vinkovci der ermässigte Frachtsatz von 42 Hellern per 100 kg bewilligt.

Sendungen von Schabac werden auch dann in das Minimalquantum eingerechnet, wenn dieselben auf der Linie der zu eröffnenden Localbahn Klenak-Ruma befördert werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
277	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatsbahnen und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Classe C oder des Specialtarifes 2	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B. *)	Die Sendungen sind mit nach dem westlichen Zollauslande (Deutschland, Holland, Belgien, Luxemburg, Frankreich und Schweiz) oder nach den Elbeumschlagsplätzen lautenden directen Frachtbriefen in den unten angeführten Aufgabsstationen ohne Routenvorschrift zur Aufgabe zu bringen. Die Fracht ist für mindestens 10 000 kg per Wagen und Frachtbrief zu bezahlen. Bei Auflieferung von mindestens 5000 Tonnen während der Dauer der Begünstigung werden die in nachstehender Tabelle sub I, und falls die Verfrachtung dieses Minimalquantums nicht nachgewiesen wird, die sub II enthaltenen Frachtsätze angewendet. In obiges Minimalquantum werden Sendungen, welche von den nachstehend angeführten ungar. Stationen auf der Donaumschlagsroute über Pozsony-ujváros dunapart nach dem westlichen Zollauslande zur Versendung gelangen, eingerechnet	vom 1. Jänner 1901 bis Ende Juni 1901	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Siehe nachfolgende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die Differenz zwischen den rückschtlich der Strecken bis Wien ermässigten Frachtsätzen, bezw. bei direct abgefertigten Sendungen zwischen den bis Wien entfallenden Antheilen und den concedirten ermässigten Frachtsätzen wird auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende September 1901 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (Abth. C IV b) in Vorlage zu bringen sind, liquidirt	

Von	Nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit I	II	Von	Nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit I	II	Von	Nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit I	II	Von	Nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit I	II
	Heller per 100 kg			Heller per 100 kg			Heller per 100 kg			Heller per 100 kg	
Alkenyér	134	141	Erked	157	167	Körösmező	148	155	Rahó	143	150
Alsó-Rákos	164	174	Erzsébetváros	149	159	Krassova	144	151	Rakasdia	131	138
Alvincz	137	144				Kriváda	139	146	Russ	132	139
Anina	145	152	Fehértemplom	128	135	Kükülllószög	142	152			
Apahida	129	136	Felvincz	140	147				Segesvár	152	162
Apácza	168	178	Földvár	170	180	Ladámos	148	158	Szarvászó	133	140
Aranyos-Gyéres	136	143	Gyimes	191	201	Lissava	136	143	Szászváros	132	139
Agostonfalva	165	175	„ -Felsö-Lok	189	199				Sepsi-Bodok	175	185
			„ -Középlok	190	200	Maros-Csapó	143	152	Székely-Kocsárd	139	146
Bajesd	137	144	Gyulafehérvár	139	146	Maros-Ludas	142	149	Szépviz-Szt.-Mihály	185	195
Balazsfalva	142	152				Maros-Vásárhely	143	153			
Banicza	141	148	Héjasfalva	154	164	Mádéfalva	185	195	Taraczköz	131	138
Báziás	135	142	Homoród-Köhalom	161	171	Málnásfürdö	176	186	Temes-Szlatina	131	138
Benne	158	168	Hosszuaszó	142	152	Mármaros-Sziget	134	141	Teregova	133	140
Berlebás	141	148	Hosszumezö	132	139	Medgyes	146	156	Técsö	130	137
Bilin	144	151				Mehadia	139	146	Toplecz	141	148
Borkut	145	152	Jahlanicza	138	145	Mikeszásza	142	152	Torda	137	144
Botfaln	172	182	Jassenova	126	133				Tömös	177	187
Brassó loco	174	184	Jám	128	135	Nagy-Enyed	143	150	Tövis	142	149
„ transit**)	165	175				„ -Selyk	146	156	Trebusa Fejérpatak	140	147
Bustyaháza	128	135	Kacza	160	170	„ -Szeben	151	161	Tusnád	180	190
Bükszád-Bálványos	178	188	Kalán-Zeykfalva	131	138	Nyáradtö	143	153	Tusnádfürdö	179	189
			Karácsonfalva	142	152						
Csik-Szt. Király	182	192	Karánsebes	127	134	Oravicza	133	140	Vajda-Hunyad	132	139
„ -Szereda	183	193	Kavarán-Szákul	125	132	Orsova	143	150	Váralja-Hátszeg	134	141
„ -Szt. Simon	181	191	Kerelö-Szt.-Pál	143	153	Örményes	132	139	Virágosvölgy	133	140
			Kevele	147	154				Visóvölgy	139	146
Dános	150	160	Kis-Kapus	144	154	Petrozsény	143	150	Vizakna	150	160
Derestye-Hétfaln	175	185	Kolozs-Kara	130	137	Piski	129	136	Volócz	131	138
Déva	127	134	Kolozsvár	127	134	Puj	137	144	Vócsi	126	133
Domasnia-Kornya	135	142	Körpa	129	136						

Die ermässigten Frachtsätze für Kolozsvár, Déva, Kavarán-Szakul, Jassenova, Bustyaháza und Vócsi werden auch auf die in der Richtung des Transportweges vorgelegenen Stationen ausgedehnt, soweit nicht die normalen Frachtantheile niedriger sind. Die Frachtsätze für Jassenova werden für die Stationen der Linie Vojtek—Német-Bogsán und die Frachtsätze für Bustyaháza für die Stationen der Linien Nagy-Szöllös—Som, Csap—Ungvár, Csap—Nyiregyháza, Nyiregyháza—Szerencs, S. A. Ujhely M.-zö-Laborcz und Legenye—Mihaly - Also-Mislye angewendet. Für Holzstämme-Sendungen, welche nach einer in den Rahmen der gegenwärtigen Begünstigung gehörigen Holzsage behufs Aufarbeitung zur Versendung gelangen, werden rücksichtlich der bis zur Holzsäge-Station reichenden Strecken der kgl. Ungar. Staatsbahnen Frachtsätze auf Grund des Einheitssatzes von 0·2 Hellern per 100 kg und 1 km, zuzüglich einer Reexpeditionsgebühr von 4 Hellern per 100 kg im Rückvergütungswege in dem Falle berechnet, wenn die reclamirende Holzsäge auf Grund der auf dieselbe als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate nachweist, dass von derselben während der Giltigkeitsdauer der Begünstigung mindestens ebensoviel Schnittholz nach dem westlichen Zollauslande oder nach den Elbeumschlagsplätzen befördert wurde. Diese Frachtbrief-Duplicate, sowie die auf die betreffende Holzsäge als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über die bezogenen Holzstämme sind im Verlaufe von 3 Monaten nach Versendung des gleichen Schnittholzquantums der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (Abth. C IV b) vorzulegen. In den Frachtsätzen für Anina, Krassova und Báziás ist die in dem Localtarife der kgl. Ungar. Staatsbahnen festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten.

*) Im Verkehre mit Bayern, Süddeutschland, Luxemburg, Frankreich und der Schweiz gilt die Frachtbegünstigung von den vorgenannten ungarischen Stationen ausschliesslich nur für Wien St.E.G. transit, somit nicht auch für Wien K.F.N.B.

**) Im Verkehre mit den Stationen der Brassó-Háromszéker Eisenbahn.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
278	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Schiff und Schiffrohr	Moson-Magyar-Óvár Szeged Szeged-Rókus oder vice versa	Ellrich (Station der k. Eisenbahn-Direction Cassel)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Westdeutsch-Oesterr.-Ungär. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, Ausnahmetarif 17	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. 199 268 270		Im Kartirungswege		
279	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Isolirmasse für Dampfkessel, Dampfrohre u. s. w., auch aus Kieselguhr (Infusorienerde) mit oder ohne Verbindung mit anderem Material	Budapest deli vasut Buda-csaszarfürdö kitérö Budapest-nyugoti p. u. Budapest föv. közr. Budapest-fövámház Budapest-Józsefváros Budapest dunaparti t. p. u. Budapest-Lipótváros Budapest-Kelenföld Köbánya felsö p. u. Köbánya alsó p. u. Ó-Buda-filatorigát oder vice versa	Coswig (Anhalt) (Station der k. Eisenbahn-Direction Halle a. S.)	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verband, Theil II, Heft 4	Bestehen keine directen Sätze	ad a) 404 Pfennige ad b) 390 Pfennige		Im Kartirungswege		
280	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel	Siehe untenstehende Tabelle		Einhaltung der für die eigentliche Beförderung von lebendem Geflügel giltigen Bestimmungen des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Ungar.-Deutscher Viehverkehr, Tarif vom 1. April 1895	Bestehen keine directen Sätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von oder nach	Ihringshausen Frachtsätze für 10 kg	15 kg	100 kg
	in Markpfennig		
I. Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen.			
Arad	239	283	1638
Baja	237	280	1617
Békés-Csaba	235	277	1595
Brassó	273	334	1967
Budapest- Ferenczváros, Józsefváros, Kelenföld, Központi-vásárcsaruok, nyugoti p. u.	217	250	1422
Czegléd	225	262	1489
Gyulafehérvár	255	307	1789
Hódmezö-Vasárhely	237	280	1610
India	243	289	1674
Kecskemét	227	265	1515
Kis-Kun-Félegyháza	229	268	1533
Kis-Kun-Halas	229	268	1541
Köbánya alsó p. n. Köbánya felsö p. u.	217	250	1422
Kolozsvár	249	298	1739
Lugos	247	295	1717
Maros-Vásárhely	259	313	1831
Mitrovicz	245	292	1703
Mokrin	237	280	1624
Nagy-Kikinda	239	283	1631
Nagy-Körös	225	262	1497
Nagy-Szalonta	239	283	1631
Nagy-Szt. Miklós	239	283	1631
Orosháza	237	280	1624
Püspök-Ladány	233	274	1577
Ruma	245	292	1695
Szabadka	233	274	1577
Szatymáz	233	274	1577
Szeged Szeged-Rókus	235	277	1586
Szolnok személy p. u.	227	265	1515
Szöreg	235	277	1595
Taksony	219	253	1444
Temesvar-Józsefváros	243	289	1674
Ujvidék	241	286	1653
Verbász	237	280	1617
Versecz	247	295	1724
II. Station der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.			
Kassa	249	292	1623

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
281	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Kleie (auch Grieskleie, Erbsenschalenkleie und Gerstenkleie)	Siehe untenstehende Tabelle		Aufgabe von mindestens 10.000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder Zahlung der Fracht hiefür	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar.-Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn) Ausnahmetarif b des Tarifes, Theil II, Heft 3, vom 10. December 1892		Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von: Budapest-déli vasut (Südbhf.), Budapest-dunaparti tehérpalyaudvár (Donauufer-Frachtenbahnhof), Budapest-fövámház (Hauptzollamt), Budapest-fövárosi közraktárak (Communal-Lagerhäuser), Budapest-Józsefváros (Josefstadt), Budapest-Kelenföld, Budapest-központi vásárcsarnok (Centralmarkthalle), Budapest-Lipótváros (Leopoldstadt), Budapest-nyugoti palyaudvár (Westbhf.), Buda-császárfürdő-kiterö, Köbanya-álso-pályaudvár (Steinbruch, unterer Bahnhof), Köbanya-felsö-pályaudvár (Steinbruch, oberer Bahnhof), Köbányahizlalda (Steinbruch-Mastanstalt) und Ó-Buda-filatorigát	Budapest trans.
	für 100 Kilogramm in Pfennigen	
Arnstadt (Prenss. St.B.) K.E.D. Erfurt	290	285
Artern K.E.D. Erfurt	283	278
Aschersleben K E D. Magdeburg	280	275
Bernburg K.E D. Magdeburg	277	272
Braunschweig (Hauptbhf. K.E.D. Magdeburg	301	296
Braunschweig (Ostbhf.) K E.D. Magdeburg	301	296
Burxdorf (Proviuz Sachsen) K.E.D. Halle a. S.	248	243
Buttstädt K.E.D. Erfurt	278	273
Calbe (Stadt) K.E D. Halle a. S.	280	275
Cassel (Ober- und Unterstadt) K.E.D. Cassel	315	310
Cassel (Rangirstation) K.E.D. Cassel	315	310
Coethen K E.D. Magdeburg	275	270
Corbetha K.E.D Halle a. S.	267	262
Eilenburg bei Leipzig K E.D. Halle a. S.	261	256
Eisleben K.E D Halle a. S.	276	271
Erfurt K.E.D. Erfurt	285	280
Eythra K.E.D. Halle a. S.	264	259
Falkenberg bei Torgau, K.E.D. Halle a. S.	251	246
Gotha K E.D. Erfurt	291	286
Halberstadt K E.D. Magdeburg	287	282
Halle a. S. K E.D. Halle a. S.	267	262
Hannover (Nordbbhf.) und Hainholz K.E D. Hannover	314	309
Hannover Südbhf.) K E D. Hannover	315	310
Heitstedt K.E.D Magdeburg	279	274
Hildesheim K.E.D. Hannover	309	304
Ilversgehofen K.E.D. Erfurt	287	282
Jena (Saalbhf.) K.E.D. Erfurt	279	274
Jena (Weimar-Geraer Bahnhof) K.E.D. Erfurt	279	274
Knau K E.D. Erfurt	278	273
Kösen K E D. Erfurt	273	268
Köstritz K.E.D. Erfurt	270	265
Langensalza K E.D. Erfurt	294	289
Magdeburg (alle Bahnhöfe) K.E.D. Magdeburg	282	277
Merseburg K.E.D. Halle a S.	269	264
Nanmburg a. d S. K.E D. Erfurt	271	266
Neustadt a. d. Orla K.E.D. Erfurt	275	270
Niederpöllnitz K.E.D. Erfurt	272	267
Nordhausen K E.D. Cassel	289	284
Northheim K.E D. Cassel	304	299
Oschersleben K.E.D. Magdeburg	291	286
Pegau a. d. Elster K.E D. Halle a. S.	266	261
Plaue (Thür.) K.E.D. Erfurt	292	287
Pössneck (Saalbahn) K.E D. Erfurt	278	273
Pössneck (Thüringer Bahn) K.E.D. Erfurt	278	273
Roda (Sachs.-Altenb.) K.E.D. Erfurt	275	270
Saalfeld (Thür.) K.E D. Erfurt	282	277
Sangerhausen K E.D Cassel	280	275
Seesen (Staatsbhf.) K E.D. Cassel	303	298
Teuchern K.E.D. Erfurt	272	267
Triptis K.E.D. Erfurt	273	268
Weimar (Preuss St.B.) K.E.D. Erfurt	281	276
Weissenfels K E D. Erfurt	269	264
Wolfenbüttel K E D. Magdeburg	301	296
Zerbst K.E.D. Halle a. S.	273	268

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
282	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Malz	Lipotvár	Wien (St.E.G.) transit (für Sendungen nach dem Auslande)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach dem Auslande zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Die bezüglichen Verbandstarife	Verschieden	Verschieden	Centimes 24	Pfennige 19	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (C IV b) längstens bis Ende März 1902 vorzulegen sind	Diese Begünstigung findet auch auf solche Malztransporte Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem die Reexpedition unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach dem Auslande reexpedirt werden. Die Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach dem Auslande reexpedirt werden (St.E.G.) transit für Wien (St.E.G.) trs. gewährten Nachlässe gelten, mit Ausnahme der für Bayern, Süddeutschland, die Schweiz oder Frankreich bestimmten Sendungen, auch für Wien (K.F.N.B.) transit
				Szekelyfalu-Bur-Szent-György *)							23	18		
				Nagy-Szombat							24	19		
				Nyitra							29	23		
				Pozsony							14	11		
				Pozsony-flok p. u.							14	11		
				Pöstyén							26	21		
				Vág-Ujhely							27	21		
				Holics	Wien (St.E.G.) transit Wien (K.F.N.B.) transit (für Sendungen nach dem Auslande)						13	11			

*) Die Nachlässe für Székelyfalu-Bur-Szt. György finden auch auf Gerstesendungen Anwendung.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
283	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	a) Budapest, Palota-Ujpest, Vácz und Párkány-Nána, sowie von den Stationen der Linien Budapest—Hatvan—Miskolcz—Szerencs, Miskolcz—Forro-Encs, Hatvan—Szolnok, Rakos—Ujszasz—Szajol—Püspök-Ladany—Szatmar, Debreczin—Nyiregyháza—Tokay, P.-Ladany—Nagyvárad-Kolozsvár—Tövis-Predeal, Abony—Arad—Gyulafehervar—Tövis, Arad-Temesvár, Budapest-Czegled—Szeged—Temesvár-Orsova, Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek, Temesvár—Bázias, Budapest—Zimony, Szabadka—Baja, Nagyvárad—Békés—Csaba—Szeged-Szabadka—Zombor, sowie von den Stationen der in diese Linien einmündenden Flügelbahnen und Localbahnen										
				b) den sub a) bezeichneten Stationen und überdies von den Stationen der Linien: Hatvan—Ruttka, Fülek—Miskolcz, Kassa—Szt. Ujhely—Nagy-Szöllös, Csap—Ungvár, Bátyu—Beszkid, Jegenye-Mihály—Vidrány, Kassa—H. Nemeti, Szerencz—S. A. Ujhely, Nyiregyháza—Csap und Mikola Királyháza—M.-Szigeth										
				b) im Oesterr.-Ungar.-Bayerischen, Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verband, Rhein- und Main-Umschlagsverkehre, Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer, Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen und im Oesterr.-Ungar.-Französischen Verbande aufgenommenen ausländischen Stationen, bezw. für auf Grund der genannten Verbandstarife verrechnete Sendungen	a) in dem Ostdeutsch-Ungarischen, Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischen, Sächsisch-Oesterr.-Ungarischen Verbande, im Elbeumschlagsverkehre, im Deutsch-Oesterr.-Ungarischen Seehafenverband, im Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen, Niederländisch-Oesterr.-Ungarischen und Belgisch-Oesterr.-Ungarischen Verband aufgenommenen ausländischen Stationen, bezw. für auf Grund der genannten Verbandstarife verrechnete Sendungen									
					Bei Auflieferung eines Minimalquantums von								
				5000 Tonnen	**5000 Tonnen**								
					und sofern eine anderweitige Begünstigung nicht in Anspruch genommen wird.								
					Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief								
					vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901								
					Die verschiedenen directen Verbandstarife								
				1 Heller	Verschieden								
					4 Heller								
					Im Rückvergütungswege								
				Anf Grnnd der Frachtbrief-Dnplicate, welche auf die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeber zu lauten haben und spätestens bis Ende März 1902 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) in Vorlage zu bringen sind								
					Sendungen, welche auf Grund der in der Nummer 145 vom 18. December 1900 des Verordnungs-Blattes unter Post Nr. 3463 angeführten Frachtsätze von Debreczin, Györ, Kolozsvár, Komárom, Miskolcz göm. p. u., Nagyvárad, Nyiregyháza, Párkány-Nána, Pozsony, S. A. Ujhely Szatmar, Szolnok t. p. u. nach Granica trs., bezw. Szczakowa trs. für Danzig zur Beförderung gelangen, haben auf die gegenwärtige Begünstigung unter Einrechnung in das stipulirte Minimalquantum Anspruch								

Im Falle der Erreichung eines Gesammt-Minimalquantums von 10.000 Tonnen während der Dauer der Begünstigung können die nach den sub a) und b) bezeichneten ausländischen Gebieten bestimmten Sendungen behufs Erreichung der sub a) und b) bedungenen Minimalquantitäten zur gegenseitigen Ergänzung verwendet werden. Diese Begünstigung ist für Sendungen, welche von den Stationen der sub a) und b) benannten ungarischen Strecken mittelst Umschlag in Passau und Pozsony zur Beförderung gelangen, ebenfalls giltig, und werden solche Sendungen in das Minimalquantum eingerechnet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
284	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und Vinkovci-Brčkaer Localbahn	Obst, gedörrtes, und Pflaumenmus	Belgrad loco und transit Gunja Andrievci Bosna-Brod Brod Bršadin Eszék Garčin Ivaukovo Mikanovci Mitrovicz loco und transit Samac Štrižívojna-Vrpolje Vinkovci loco und transit*) Vukovár Zimony	dem westlichen Auslande (Schweiz, Frankreich, ferner das durch die Oesterr.-Ungar.-Bayerischen und Süddeutschen, resp. den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Verbandstarif begrenzte Gebiet)	**Bei Aufliefernng von 3500 Tonnen während der Dauer der Begünstigung.** Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind mit directen Frachtbriefen aufzugeben. Aufrechthaltung der für den Transport dieser Artikel im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen, Oesterr.-Ungar.-Französischen, Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen, Oesterr.-Ungar.-Bayerischen und im Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Verbande giltigen Tarifbestimmungen. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei hat ein Reugeld von 5000 Kronen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Wertpapieren, deren coursmässiger Werth mit einem Abzug von 10 pCt. berechnet, bei der Hauptcasse der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zu erlegen, welches bei Nichteinhaltung der Bedingungen zu Gunsten der Bahnanstalten verfällt	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Die nebenangeführten gegenwärtig giltigen, resp. noch zur Ausgabe gelangenden Verbandstarife, in Ermanglung derselben die Umkartirungssätze		20 Heller	20 Centimes, respective 16 Markpfennige	Im Rückvergütungswege	Die Refactieliquidirung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeber lauten müssen und längstens bis Ende Mai 1902 der Direction der königl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind	In das bedungene Minimalquantum von 3500 Tonnen werden auch jene Sendungen eingerechnet, welche über das laut der Publication im gegenwärtigen Verordnungs-Blatte Post Nr. 276 für Fiume und Triest bedungene Quantum von 1500 Tonnen verfrachtet werden. Bei in Budapest fővarosi-közraktárak und in Sissek reexpedirten Sendungen wird die Reexpeditionsgebühr auf 2 Heller per 100 kg reducirt. — Vom Tage der Eröffnung der Rima-Klenaker Localbahn wird der für Mitrovicz transit ausgewiesene Nachlass bei von Sabacz, eventuell via Klenak-Rima verfrachteten Sendungen unter Einrechnung in das bedungene Minimalquantum angewendet

*) Für in der Station Brčka der Vinkovci-Brčkaer Localbahn zur Aufgabe gebrachte Sendungen wird unter Aufrechthaltung der sonstigen Bedingungen dieser Begünstigung rücksichtlich der Strecke Brčka—Vinkovci der ermässigte Frachtsatz von 42 h per 100 kg berechnet.

Fortlaufende Nummer	1	285	286	287	288
Die Publication erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen der und im	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Chlormagnesium	Thonwaaren der Position T—20 des Theiles I, Abth. B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland etc. andererseits	Mehl und sonstige Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Ungereinigte Bettfedern und Wolle
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Stassfurt (Station der kgl. E.-D. Magdeburg)	Voitersreuth	Györ (M.Á.V.) Györ (Gy.S E.V.) Györ rábap. rakodóbely	Budapest (Józsefváros, dunaparti teher pályaudvar, Lipotváros, föv. közraktárak, nyugoti pályaudvár, Kelenföld und déli vasut)
nach		Budapest-dunaparti t. p. u. Budapest-Kelenföld Budapest-nyugoti p. u.	Budapest-dunaparti teher p. u. Józsefváros, Lipótváros, fövámház, nyugoti p. u. Kelenföld, déli vasut	schweizerischen Stationen, sowie nach Bregenz transit, St. Margrethen transit, Buchs transit, bezw. Lindau transit, dann nach Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz und Stationen der Französischen Ostbahn	Wien (St.E.G.) transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Stationen des Süddeutsch Oesterr.-Ungar. oder Bayerisch-Oesterr.-Ungar. Verbandes bestimmt sein, bezw. nach diesen Stationen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Stationen des Süddeutsch Oesterr.-Ungar. oder Bayerisch-Oesterr.-Ungar. Verbandes bestimmt sein, bezw. nach diesen Stationen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1901 bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 4	Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband	Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband, Theil III, Heft 2. Oesterr.-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband, Theil III, Heft 2	Westungarisch-Oesterr. Eisenbahnverband Theil II, Heft 1, Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	412 Pfennige		Verschieden	Für Bettfedern 300, für Wolle 238 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	294 Pfennige	215·8 Heller		1·50 Mark
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	118 Pfennige		8 Centimes	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) längstens bis Ende März 1902 vorzulegen sind	Frachtbrief-Duplicate, anf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b), längstens bis Ende März 1902
Besondere Bemerkungen	14				

oder vice versa

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
289	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Getreide und Hülsenfrüchte etc. (Ausnahmetarif Nr. 4 A) b) Weizen, Roggen, Gerste etc. (Ausnahmetarif Nr. 4 B)	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der für die Ausnahmetarife Nr. 4 A und 4 B giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverbandstarif, Theil II. Heft 3, vom 1. August 1900		Vide Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach

Von	Bremen (Hauptbahnhof, Freihezirk)		Hamburg B., Wilhelmsburg		Stettin		Swinemünde		Warnemünde		anderen deutschen Hafenstationen
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennigen										
Apcz-Szántó	507	—	491	—	418	—	447	—	508	—	
Bánocz	560	468	544	452	—	—	—	—	—	—	
Halmi	583	—	567	—	—	—	—	—	—	—	
Kisvárda	—	—	561	—	—	—	—	—	—	—	
Nagy-Szöllős	—	—	573	—	—	—	—	—	—	—	
Pásztó	512	—	496	—	423	—	452	—	513	—	
Selyp	502	—	486	—	413	—	442	—	503	375	
Szatmár-Németi	578	—	562	—	489	—	518	—	579	—	

a) Getreide und Hülsenfrüchte etc.

für den Locoverkehr		für die See-Aus- und Einfuhr		
Bremen	24 Pfg.	Bremen	20 Pfg.	
„	28 „	„	20 „	
„	28 „	„	20 „	
Hamburg	32 „	Hamburg	20 „	
„	4 „	„	4 „	
„	2 „	„	2 „	
„	5 „	„	5 „	
„	4 „	„	4 „	
„	5 „	„	5 „	
Stettin	1 „	Stettin	1 „	

b) Weizen, Roggen, Gerste etc.

für die See-Ausfuhr		
Bremen	20 Pfg.	
„	20 „	
„	20 „	
Hamburg	20 „	
„	4 „	
„	2 „	
„	5 „	
„	4 „	
„	5 „	
Stettin	1 „	

Brake (Oldenburg)	Bremen	Hamburg
Bremerhaven	„	„
Geestemünde	„	„
Nordenham	„	„
Altona	Hamburg	Stettin
Hamburg-Sternschanze	„	„
Harburg H.	„	„
Harburg U.E.	„	„
Lübeck	„	„
Pommerensdorf	Stettin	Stettin

Die Frachtsätze ad b) haben nur Giltigkeit für die Ausfuhr aus Ungarn über See nach ausserdeutschen Landern, einschliesslich der dentschen überseeischen Colonien.

Während des Schlusses der Schiffahrt anf dem Haff haben für die Seeausfuhr die für Stettin bestehenden Verbandssätze anch für Swinemünde Giltigkeit.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
290	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen.	Kleie (auch Grieskleie und Gerstenkleie)	den in nachfolgender Tabelle angeführten Stationen		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 3, vom 1. August 1900		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach											
	Altona transit	Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk) transit	Brake (Oldbg.), Bremerhaven (Freihafen- und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen), Geestemünde (Freihafen- und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen), Nordenham und Nordenham (Fischereihafen) sämmtlich transit	Hamburg B. transit, Wilhelmsburg transit	Hamburg-Sternschanze transit	Harburg H. transit	Lübeck transit	Pommerensdorf transit	Stettin transit	Swinemünde transit	Warnemünde transit	Harburg U.E. transit
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen											
Budapest-Angyalföld „ -dunap. t. p. u. „ -föv.-közrakt. „ -Józsefváros „ -Kelenföld „ -Lipótváros „ -nyugoti p. u. Buda-Császárfürdö-Kiterö Köbánya-alsó p. u. „ -felsö p. u.	299	304	318	297	298	295	294	262	261	275	287	295

Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
291	**Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz**	Holz der Pos. H—18 und H—19 des Tbelles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898	Malenowitz	Otrokowitz	**Bei Auflieferung einer Mindestmenge von 500 Tonnen.** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bis Ende December 1901	Localbahntarif, giltig vom Tage der Betriebseröffnung	14	10	4	Im Rückvergütungswege	gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erfolgen hat	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
292	**Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Steine der Classen B, C und des Specialtarifes 3	Swaraw-Hammer Kolin Oe.N.W B. Alt-Paka Semil Wostromeř Skutsch Einsiedel Swětla Wysočan Oe.N.W.B.	Neuhýdžow	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarif der Oe.N.W.B., giltig vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Heller 34 17*) 18 25 10 41*) 53 40 37	Verschieden	Im Kartirungswege	Die Steine müssen zu Canalbauten, Trottoiranlagen oder Strassenbeschotterung der Stadt Neuhýdžow bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Neuhýdžow als Empfänger erscheinen. Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung	*) Diese Frachtsätze gelten nur für Steine der Classen B und C
293	**Stauding-Stramberger Localbahn**		Kalk, gebrannter, als Düngemittel, der Pos. D—13 der Güterclassification im Tarife, Theil I, Abschn. B	Stramberg	Stauding (für Sendungen nach Tropau)	Bei Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von, bezw. bei Frachtzahlung für mindestens 100 Waggons à 10.000 kg unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis zum 31. December 1901	Allgemeiner Tarif, Theil II (Localtarif), giltig vom 1. Jänner 1898	18 Heller	14 Heller	4 Heller	Im Refactiewege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Aufgabsdocumente, vorzulegen spätestens bis zum 30. Juni 1902	
294	**Buschtěhrader Eisenbahn**	hetheiligten Verwaltungen	Bier in Fässern	Saaz (B.E.B. oder k.k.St.B.)	Dux (A.T.E.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Tarif, Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894	46 Heller	42 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
295	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Banmaterialien, Kessel, Maschinen und sonstige Einrichtungsgegenstände	Der Firma Wolf Blumberg Söhne in Teplitz wurde für Banmaterialien, Kessel, Maschinen nnd sonstige Einrichtnngsgegenstände, welche zur Errichtnng einer Vigognespinnerei in Anperschin bestimmt sind, die im Ansnahmetarife XIV des Localgütertarifes, Theil II, bezw. im Ansnahmetarife III des hieznгehörigen Nachtrages V festgesetzte Frachtbegünstignng mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901 bewilligt. Von der Bedingnng eines Durchlaufes von mindestens 40 km anf den Strecken der Anssig-Teplitzer Eisenbahn wurde abgesehen.										

296 297

Niederösterreichisches Landes-Eisenbahnamt

Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. P.-Mank

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8		9	10	11	12	13	14
			nachweislich aus den Waldungen der Alois Graf Tranttmannsdorf'schen Forst- und Güterdirection in Kirchberg a. d. Pielach stammenden Sendungen von Bau-, Brenn- und Schnittholz	Kirchberg a. d. Pielach	Obergrafendorf	Bei einer jährlichen Gesammtverfrachtung von mindestens 1000 Tonnen und Ausnützung der Wagen nach dem vollen Ladegewichte (Laderaume)	vom 1. April bis 31. October 1901									
			Kohle und Coaks	St. Pölten LB.	St. Pölten	Beladung der Wagen bei Ausnützung des vollen Ladegewichtes (Laderaumes) im Localverkehre, bezw. mit mindestens 5000 kg im Transitverkehr	biz 31. März 1901 nnd vom 1. November bis 31. December 1901									
			Cement in Fässern oder Säcken	Steinschal-Tradigist	St. Pölten LB.	Bei einer Jahresversendung von mindestens 1000 Tonnen und Ausnützung der Wagen nach dem vollen Ladegewichte (Laderaum) oder Frachtzahlung für diese Minimal-Wagenladung, auch wenn dieselbe nicht erreicht wird	bis 31. December 1901									
						über 8000 Tonnen, und zwar nur für das 8000 Tonnen übersteigende Quantum										
						von 5000 bis 8000 Tonnen										
						oder Frachtzahlung für diese Minimal-Wagenladung, auch wenn dieselbe nicht erreicht wird										
			Ermässigter Wagenladungstarif der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. P.-Mank													
										20·0	18·5	1·5				
										28·0	26·6	1·4				
										25·6	24·0	1·6				
											21·2	4·4				
											22·2	3·4				
									Heller	Heller	Heller	Heller				
											sowohl im Local-, als im Transitverkehr					
			Insolange die in Rubrik 6 angegebenen Minimal-Jahresquantitäten nicht erreicht sind, ist der normale Frachtsatz für ermässigte Wagenladungsgüter (Rubrik 9) zu entrichten, und wird sobald diese Minimalquantitäten erreicht sind, die Differenz restituirt. Für die die erwähnten Jahresquantitäten übersteigenden Frachtmengen wird die Ermässigung im Kartirungswege durchgeführt													
			Original-Aufgabescheine oder -Frachtbriefe und Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen													

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
8	Nr. 3 vom 5. Jänner 1901	130	K. k. österr. Staatsbahnen		Mahlproducte	galizischen Stationen	Oswiecim transit	In der Rubrik 6 sind die Worte: „entweder nach Cosel (Oderhafen), Breslau (Oderhafen), Popelwitz (Umschlag) zum Weiterversandt per Oder nach Hamburg (loco und transit) oder“ zu streichen	
	Nr. 1 vom 1. Jänner 1901	3	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. österr. Staatsbahnen	Güter des Specialtarifes I als Frachtgut	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Karlsbad (B.E.B.), Karlsbad Centralbahnhof und Karlsbad K.J.	Die Stationsbenennung Schlewětin ist auf Schewětin und Schwikau auf Schwihau richtig zu stellen	
						oder umgekehrt			
	Nr. 3 vom 5. Jänner 1901	112	Südbahn-Gesellschaft	Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und Oesterr. Lloyd	Möbel	Teschen	Levantehäfen	In der Rubrik 4 hat es anstatt: „Möbel aller Art und Möbelbestandtheile, nur wenn unverpackt“ richtig zu lauten: „Möbel aller Art und Möbelbestandtheile, nur wenn verpackt.“	
	Nr. 4 vom 8. Jänner 1901	234	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligte Bahnverwaltungen	Getreide	Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (ausgenommen die Stationen der Marchthallinie), insoweit für selbe bezüglich des Verkehres mit Göding in den Instradirungstabellen für den Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband (Theil III, Heft 2) eine Verkehrsleitung vorgesehen ist	Göding loco	Die Eingangsworte der Rubrik 10 haben statt „Frachtsätze des Specialtarifes, laut Localgütertarifes . . .“ zu lauten: „Frachtsätze des Specialtarifes I laut Localgütertarifes . . .“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 7. **Wien, 15. Jänner 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Die Rentabilität der Linien der sächsischen Staatseisenbahnen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Geschäftsordnung für den Staatseisenbahnrath vom 17. April 1897 unter Berücksichtigung der während der Functionsperiode des Staatseisenbahnrathes 1897—1899 getroffenen Abänderungen derselben.

§ 1.

Der Staatseisenbahnrath wird von dem Eisenbahnminister nach Bedürfniss, mindestens aber zweimal im Jahre, und zwar im Frühjahre und im Herbste, zu einer Sitzung einberufen.

Die regelmässigen Sitzungen werden thunlichst derart anberaumt, dass einerseits die Mitglieder ihre Anträge in Kenntniss der zur Berathung gelangenden Vorlagen, insbesondere der Fahrplanentwürfe, stellen können, und dass andererseits eventuelle Wünsche des Staatseisenbahnrathes in Ansehung des Fahrplanes noch bei der betreffenden internationalen Fahrplanconferenz berücksichtigt werden können.

Die Einladung der Mitglieder erfolgt spätestens drei Wochen vor dem für den Beginn der Sitzung anberaumten Tage unter Mittheilung der Tagesordnung, in welcher die der Begutachtung zu unterziehenden Gegenstände kurz angeführt sind.

Ist ein Mitglied des Staatseisenbahnrathes verhindert, an der anberaumten Sitzung theilzunehmen, so hat dasselbe nicht nur sein Ausbleiben umgehend dem Eisenbahnminister anzuzeigen, damit die Einladung des für dieses Mitglied ernannten Ersatzmannes erfolgen könne, sondern auch unmittelbar seinen Ersatzmann unter Uebermittlung des ihm zugekommenen Actenmaterials von seiner Verhinderung zu benachrichtigen, damit letzterer der Einberufung zu der betreffenden Sitzung gewärtig sei.

§ 2.

Der Vorsitz in den Sitzungen des Staatseisenbahnrathes steht dem Eisenbahnminister und im Falle der Verhinderung desselben dem von ihm aus dem Stande des Eisenbahnministeriums zu bestimmenden Stellvertreter zu.

An den Sitzungen des Staatseisenbahnrathes nehmen die vom Eisenbahnminister bestimmten Organe der staatlichen Eisenbahnverwaltung theil.

Ueber Veranlassung des Vorsitzenden können den Sitzungen auch Sachverständige aus Interessentenkreisen beigezogen werden.

Die Sitzungen des Staatseisenbahnrathes sind nicht öffentlich.

§ 3.

Der Vorsitzende eröffnet und leitet die Berathung, bestimmt die Reihenfolge der Verhandlungsgegenstände, veranlasst die Abstimmung und bezeichnet jene Gegenstände, welche geheim zu halten sind.

Er schliesst die Sitzung und bestimmt, falls der Umfang der Berathungsgegenstände es nothwendig macht, die Sitzung an einem der nächstfolgenden Tage fortzusetzen, den Zeitpunkt dieser Fortsetzung.

§ 4.

Anträge einzelner Mitglieder, welche in einer Sitzung des Staatseisenbahnrathes zur Verhandlung kommen sollen, um sohin die Grundlage von Anträgen des Staatseisenbahnrathes im Sinne des § 3 des Statutes zu bilden,

in d schriftlich spätestens 14 Tage vor Beginn der Sitzung dem Eisenbahnminister bekanntzugeben. Später eingebrachte Anträge werden weder auf die Tagesordnung gesetzt, noch vervielfältigt und kommen in der betreffenden Session überhaupt nur dann zur Verhandlung, wenn sie von mindestens fünf Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes unterstützt werden und ihre Dringlichkeit vom Staatseisenbahnrathe anerkannt wird (§ 6). Andernfalls ist die Beschlussfassung über solche verspätete Anträge auf die nächste Session zu vertagen.

Den Anträgen ist in der Regel eine kurze Begründung beizufügen; nur in dringenden Ausnahmsfällen darf von dem Antragsteller auf die von ihm bei der Berathung mündlich vorzubringende Begründung verwiesen werden.

§ 5.

Der Staatseisenbahnrath kann entweder für die ganze Dauer seiner Function oder von Fall zu Fall aus seinen Mitgliedern Ausschüsse wählen, welche berufen sind, die zur Berathung im Staatseisenbahnrathe bestimmten Gegenstände zunächst einer Vorprüfung zu unterziehen und sohin dem Staatseisenbahnrathe mündlich oder schriftlich zu berichten.

Für die ganze Dauer seiner Function wählt der Staatseisenbahnrath in der ersten Sitzung seiner Functionsperiode insbesondere folgende drei (ständigen) Ausschüsse:

a) einen Ausschuss für allgemeine Angelegenheiten;
b) einen Ausschuss für Fahrordnungs-Angelegenheiten;
c) einen Ausschuss für commercielle und Tarifangelegenheiten.

Womöglich soll jedes Mitglied des Staatseisenbahnrathes einem dieser drei (ständigen) Ausschüsse angehören und soll in jeden dieser Ausschüsse annähernd die gleiche Zahl von Mitgliedern gewählt werden.

Jeder Ausschuss constituirt sich für die Dauer seiner Function durch Wahl eines Obmannes und Obmannstellvertreters aus der Mitte seiner Mitglieder.

Die Ausschüsse werden von dem Eisenbahnminister in der Regel unmittelbar vor den Sitzungen des Staatseisenbahnrathes, und zwar derart einberufen, dass zwischen den Ausschusssitzungen und der Plenarsitzung ein Tag zur Ausarbeitung der Referate frei bleibt.

Ausser den vom Eisenbahnminister zur Theilnahme an den Verhandlungen der Ausschüsse bestimmten Organen der Staatseisenbahn-Verwaltung können den Sitzungen der Ausschüsse über Veranlassung des Vorsitzenden auch Sachverständige aus Interessentenkreisen beigezogen werden. Wenn in den Sitzungen der Ausschüsse Angelegenheiten von Privateisenbahnen zur Verhandlung kommen, bleibt es dem Ermessen des Eisenbahnministeriums vorbehalten, über Antrag des Vorsitzenden des Ausschusses die betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen zur Entsendung von Vertretern aufzufordern.

Die Organe des Eisenbahnministeriums sind verpflichtet, die Ausschüsse in ihren Arbeiten thunlichst zu unterstützen und denselben alle über die vorliegenden Berathungsgegenstände geforderten Auskünfte zu ertheilen.

Die Anträge der Ausschüsse sind in entsprechender Weise rechtzeitig zur Kenntniss der Mitglieder des Staatseisenbahnrathes zu bringen.

Der Vorsitzende des Staatseisenbahnrathes wird den Ausschüssen jene Gegenstände, welche sie in Behandlung zu nehmen haben, sowie jene, welche geheim zu halten sind, bezeichnen.

In der Regel sind alle Vorlagen vor ihrer Berathung den Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes mitzutheilen, und zwar werden den Mitgliedern die im § 8 genannten „Fahrplanentwürfe“ und „Mittheilungen“ thunlichst drei Wochen und die Copien der rechtzeitig eingebrachten Initiativanträge der einzelnen Mitglieder (§ 4) thunlichst acht Tage vor den Sitzungen zugesendet werden.

§ 6.

Die Gutachten des Staatseisenbahnrathes über die vorgelegten Fragen werden durch Abstimmung der anwesenden Mitglieder, beziehungsweise Ersatzmänner festgestellt.

Zur Beschlussfähigkeit des Staatseisenbahnrathes ist die Anwesenheit von mindestens zwanzig Mitgliedern (Ersatzmännern) erforderlich.

Wenn sich bei der Abstimmung über einen gestellten Antrag Stimmengleichheit ergibt, gilt derselbe als gefallen.

Bei den Berathungen der Ausschüsse hat der Vorsitzende an der Abstimmung nicht theilzunehmen, sondern nur im Falle der Stimmengleichheit zu dirimiren.

§ 7.

Ueber die Sitzungen des Staatseisenbahnrathes sind durch die von dem Eisenbahnminister bestimmten Organe Protokolle aufzunehmen, welche in gedrängter Fassung den Gang der Verhandlung darzustellen haben.

Die Gegenstände der Tagesordnung, sowie die hierüber abgegebenen Gutachten sind wörtlich anzuführen.

Von der Mehrheit abweichende Ansichten sind über Verlangen der Stimmführer in das Protokoll aufzunehmen.

Die Protokolle werden sämmtlichen Mitgliedern und Ersatzmännern zugestellt und ausserdem durch die „Wiener Zeitung“ und das „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt“ veröffentlicht.

Inwieweit die Veröffentlichung einzelner Beschlüsse aus geschäftlichen oder höheren staatlichen Rücksichten zu unterbleiben hat, bestimmt der Eisenbahnminister.

Allfällige Berichtigungen des Protokolles sind binnen acht Tagen von der Zustellung desselben an die Mitglieder und Ersatzmänner beim Vorsitzenden geltend zu machen und gelangen, falls sie als zutreffend befunden werden, in den oben genannten Blättern zur Verlautbarung.

§ 8.

Den Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes werden vor jeder Sitzung zugesendet:

1. die „Fahrplanentwürfe“ für die im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnlinien;

2. eingehende „Mittheilungen“ über die seitens des Eisenbahnministeriums erfolgte Schlussfassung in Betreff der vom Staatseisenbahnrathe in seiner vorausgegangenen Sitzung abgegebenen Gutachten, sowie über alle seit der letzten Sitzung getroffenen Verfügungen, welche Angelegenheiten betreffen, die nach § 3 des Statutes für den Staatseisenbahnrath in den Wirkungskreis dieser Körperschaft fallen, wegen besonderer Dringlichkeit aber ohne vorhergegangene gutächtliche Aeusserung des Staatseisenbahnrathes getroffen werden mussten.

§ 9.

Die dem Staatseisenbahnrathe gemäss § 3 des mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 18. Februar 1897 genehmigten Statutes zustehenden Befugnisse werden von demselben nur in seiner Gesammtheit, nicht aber von den einzelnen Mitgliedern desselben ausgeübt.

Die Rentabilität der Linien der sächsischen Staatseisenbahnen.

Die sächsische Staatseisenbahnverwaltung lässt auf Wunsch der Landstände alljährlich eine Darstellung des Erträgnisses der einzelnen Linien ihres Bahnnetzes bearbeiten. Wenn diese Darstellung — die jetzt für das Betriebsjahr 1899 vorliegt — auch vielfach auf Schätzung von Ausgaben beruht, so bietet sie doch eine in der Hauptsache zutreffende Beurtheilung der Verkehrs- und wirthschaftlichen Bedeutung der einzelnen Linien.

Die Betriebseinnahmen des Jahres 1899 waren um Mk. 4,841.680 höher als im Vorjahre und übertrafen die im Staatshaushaltsetat vorgesehene Summe um Mk. 9,001.799. An der Mehreinnahme gegen 1898 war der Personenverkehr mit Mk. 1,983.176 betheiligt, wovon allein rund Mk. 1,452.000 auf die Steigerung des Verkehrs der eigenen Stationen unter sich entfallen; der Güterverkehr brachte Mk. 2,293.556 mehr, die fast ausschliesslich auf den erhöhten Güteraustausch mit fremden Bahnen und den Durchgangsverkehr entfallen.

Dagegen stiegen die Ausgaben um Mk. 6,823.192 gegen das Vorjahr und sie betrugen Mk. 10,172.602 mehr als die im Staatshaushaltsetat aufgenommene Summe. Hievon entfallen rund Mk. 1,190.000 mehr für Betriebsmaterialien, Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände, Mk. 1,851.000 mehr für Unterhaltung, Ergänzung und Erneuerung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen, Mk. 3,700.000 mehr an Gehältern und Löhnen, verursacht durch Mehreinstellung von Arbeitskräften infolge der Verkürzung der Dienstdauer, Erhöhung der Arbeiterlöhne und planmässige Aufrückung der Beamten in höhere Gehaltsclassen. Hienach überstiegen die Mehrausgaben die Mehreinnahmen um Mk. 1,981.512 und um so viel ist der Ueberschuss für 1899 geringer als 1898. Der für die Budgetperiode 1898/99 erzielte Betriebsüberschuss von Mk. 66,413.535 ist um Mk. 360.097 hinter dem in den Staatshausbalt eingestellten zurückgeblieben.

Die Verzinsung des Anlagecapitals betrug 1899: 3·702 pCt. gegen 4·075 pCt. im Vorjahre.

Die Verzinsung der Linien, die eine solche überhaupt erzielten, ergibt sich aus folgender Uebersicht, in welcher die Linien nach der Höhe der Verzinsung im Jahre 1899 geordnet sind:

Linie	Verzinsung in Percenten des Anlagecapitals 1899	1898
Zeithain—Elsterwerda	10·88	8·79
Waldheim—Kriebethal	9·53	10·28
Werdau—Weida	7·94	10 06
Pirna—Berggiesshübel mit Pirna—Grosscotta	7·60	9·34
Gaschwitz—Meuselwitz	7·22	7·92
Stollberg—St. Egidien	6·95	7·40
Leipzig—Hof mit Leipzig-Plagwitz—Gaschwitz	6·80	7·58
Görlitz—Dresden-A.	6·27	6·76
Riesa - Chemnitz	5·53	6 07
Beucha—Seelingstädt	5·24	—
Bodenbach—Dresden-A.	5 23	5·50
Dresden—Werdau mit Kohlenbahnen und Freiberg—Halsbrücke	5·15	5·44
Dresden—Elsterwerda	4·89	5 17
Zeitz—Altenburg	4·70	4 93
Leipzig — Dresden und Grossenhain — Priestewitz	4·67	5·31
Leipzig—Geithain	4 57	4·58
Schönbörnchen—Gössnitz	4·46	4·52
Weida—Mehltheuer	4·16	4 90
Meuselwitz—Ronneburg	4·04	4·66
Schwarzenberg—Zwickau mit Schneeberg—Niederschlema	3 89	5·22
Riesa — Nossen — Moldau mit Berthelsdorf—Grosshartmannsdorf u. Brand—Langenau	3·08	3·41
Plauen—Eger	3·00	2 83
Zittau—Markersdorf (schmalsp.)	2·89	3 04
Borsdorf—Coswig	2·87	3·37
Schönberg—Schleiz	2 71	3·14
Bautzen—Königswartha	2·52	3·12
Kieritzsch — Chemnitz mit Limbach — Wittgensdorf und Rochlitz—Penig	2·49	1·72
Mügeln—Geising-Altenberg (schmalsp.)	2·26	(Zuschuss)
Schönberg—Hirschberg	2·21	2·45
Kamenz-Pirna	2·18	2·39
Gössnitz—Gera	2·17	3·23
Zittau—Nikrisch	1·83	0 42
Falkenstein—Muldenberg	1·70	1·76
Radebeul—Radeburg (schmalsp.)	1·62	2·98
Oschatz—Döbeln mit Mügeln—Nerchau-Trebsen (schmalsp.)	1·56	1·87
Gera—Weischlitz	1·19	1·41
Zwickau—Falkenstein—Oelsnitz	1·07	1·52
Chemnitz — Aue — Adolf mit Zwota — Klingenthal	1·07	1·64
Buchholz—Schwarzenberg mit Walthersdorf—Crottendorf	0·95	1·18
Reichenbach und B.-Mylau	0·76	0 70
Schönfeld—Geyer (schmalsp.)	0·74	0·87
Annaberg—Flöha	0·54	0·92
Brunn—Greiz	0·47	0·92
Waldheim—Rochlitz	0 35	1·13
Zwönitz—Altchemnitz	0·31	0·65
Oschatz—Strehla (schmalsp.)	0 15	(Zuschuss)
Bautzen—Schandau mit Niederneukirch—Bischofswerda, Neustadt—Dürrröhrsdorf, Grosspostwitz—Cunewalde	0·14	0·55
Wilka—Carlsfeld (schmalsp.)	0·13	1·00

Von den Linien haben 21 nicht nur keine Verzinsung ihres Anlagecapitals erbracht, sondern auch ihre Betriebskosten nicht gedeckt, vielmehr einen Zuschuss dazu erfordert. Es waren dies folgende:

Linie	Zuschussbetrag Mk.	Percent des Anlagecapitals	1898
Hainsberg—Kipsdorf (schmalspurig)	59.334	2·94	(3·49 Verz.)
Grünstädtel—Rittersgrün (schmalsp.)	27.190	2·86	1·85
Taubenheim — Dürrhennersdorf (schmalsp.)	27.129	2·14	1·85
Kohlmühle—Hohnstein (schmalsp.)	24.142	1·98	3·32
Mosel—Ortmannsdorf (schmalspurig)	18.359	1·75	1·83
Limbach—Wüstenbrand	37.090	1·72	0·75
Herrnhut—Bernstadt (schmalspurig)	11.876	1·23	1 11
Herlasgrün—Falkenstein	39.114	1·16	1·74
Rosswein—Niederwiesa	60.018	0·85	0·38
Cranzahl—Oberwiesenthal (schmalsp.)	15 530	0·82	(0·04 Verz.)
Löban—Weissenberg	12.118	0·77	0·47
Wolkenstein—Jöhstadt (schmalsp.)	19.223	0·67	0·34
Mulda—Sayda (schmalsp.)	8.542	0·59	0·32
Klingenberg—Frauenstein (schmalsp.)	8.187	0·51	0·04
Weipert—Annaberg	12.838	0·51	0·70
Wilischthal — Ehreufriedersdorf mit Herold—Thum (schmalsp.)	7.556	0 51	0·20
Hetzdorf—Eppendorf (schmalspurig)	4 337	0·46	0·06
Reitzenhain—Flöha mit Pockau—Neuhausen	48.412	0·37	(0·89 Verz.)
Kamenz—Elstra	4.157	0·31	(0·63 Verz.)
Glauchau—Wurzen	28.284	0·23	(0·53 Verz.)
Zittau — Löbau und Oberoderwitz—Wilthen, Scheibe—Eibau, Ebersbach—Löbau	12.900	0·05	(0·28 Verz.)

Im Ganzen haben diese 21 Linien Mk. 380.942 Zuschüsse zu den Betriebskosten erfordert. Von den 20 schmalspurigen Linien haben 12 ihre Betriebskosten nicht gedeckt. (Z. d. V. D. E.-V.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsens-Ertheiluug.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Errichtung eines offenen Durchlasses mit zwei Oeffnungen von je 0·6 m Lichtweite in km 1·344 der Localbahn Rohrbach-Seelowitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 954.]

Localbahn Jenbach - Mayrhofen (Zillerthalbahn). (Zweite Theilstrecke Fügen—Zell a. Z. —Mayrhoten: Ergebniss der Stationscommission und politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Innsbruck mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 27. September bis 6. October 1900 durchgeführten Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Detailprojectes für die zweite Theilstrecke Fügen—Zell a. Z.—Mayrhofen der schmalspurigen Localbahn von Jenbach nach Mayrhofen (Zillerthalbahn), sowie die auf Grund des im Allgemeinen anstandslosen Ergebnisses der genannten Amtshandlungen gegen Einhaltung der von der Commission getroffenen Bestimmungen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione erfolgte Ertheilung des Bauconsenses für die begangene Linie km 9·1/2—30·4/5 mit Einschluss der commissionell behandelten Variantenprojecte für die Theilstrecken km 14·045—14·785, km 22 800—23·334 und km 24.100—25·000 und der die Stationen Uderns, Kaltenbach, Aschau und Ramsberg betreffenden Varianten, jedoch ausschliesslich der Theilstrecken km 11·5—11·9, km 22·3 bis 22·8, km 27·4—28·1 und km 29·7—29·9 wurde zur Kenntniss genommen. Auf Grund der Commissionsbestimmungen hat das k. k. Eisenbahnministerium die Baubewilligung auch für die Theilstrecke km 29·7—29·9 ertheilt. Bezüglich der von der Bauconsensertheilung vorläufig noch ausgeschlossenen restlichen drei Theilstrecken: km 11·5—11·9, km 22·3—22·8 und km 27·4—28·1 werden neue Detailprojecte zu verfassen und behufs Einleitung der commissionellen Verhandlungen vorzulegen sein. [E.-M.-Z. 51.052.]

Localbahn Tarnopol - Zbaraz. (Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das von der k. k. Statthalterei in Lemberg mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 3. bis 12. Juli 1900 durchgeführten politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellung rücksichtlich des Projectes der Localbahn Tarnopol-Zbaraz wurde zur Kenntniss genommen. Auf Grund des Ergebnisses der erwähnten Amtshandlungen hat das k. k. Eisenbahnministerium bezüglich der Theilstrecken km 0·18—4·80, km 6·30—7·40 und km 8·00—25·20 der gegenständlichen Localbahn den Bauconsens mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach eventueller Ertheilung der Concession in Kraft tritt. Bezüglich der Theilstrecken km 4·80—6·30 und km 7·40—8·00 wird ein neues Detailproject zu verfassen und behufs Einleitung der commissionellen Verhandlungen in Vorlage zu bringen sein. [E.-M.-Z. 40.416.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung und Behebung einer solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

12. Jänner. — In den Strecken Kołomea—Słoboda Rungurska Grube und Kołomea, Nadwornaer Vorstadt—Szeparowce—Kniaździwór der Kolomeaer Localbahnen wurde der Gesammtverkehr mit den Zügen Nr. 2373 und 2381/2481 wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

12. Jänner. — Wegen Frostwetters wurde der Güterverkehr nach dem Umschlagplatze Schönpriesen mit Ausnahme der für die Lagerhäuser bestimmten Güter eingestellt.

Aussig - Teplitzer Eisenbahn. (Aenderung der Stationsbezeichnung Neuschloss in Neugarten.) Ab 15. Jänner wird die bisherige Bezeichnung der an der Linie Teplitz (Settenz)—Reichenberg gelegenen Station Neuschloss in „Neugarten“ umgeändert.

Ausland.

Deutsches Reich. (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Riedselz.) Am 1. Jänner wurde die an der Bahnstrecke Strassburg—Weissenburg gelegene Haltestelle Riedselz, welche bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Expressgut-, Eilstückgut- und den Wagenladungsverkehr eingerichtet war, nunmehr auch für den Frachtstückgutverkehr eröffnet. (Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 131 vom 15. November 1900, Seite 2519.)

Preussen. (Industriebahn-Actiengesellschaft in Frankfurt a. M.: Eröffnung der Kleinbahn von Beuel nach Grossenbusch.) Am 21. December 1900 ist die Kleinbahn von Beuel nach Grossenbusch dem Betriebe übergeben worden. Dieselbe dient nur dem Güterverkehre und sind für denselben folgende Stationen eingerichtet worden: Umschlagbahnhof Beuel, Pützchen, Bechlinghoven, Ausweiche, Hangelar, Grossenbusch und Limperich-Küdinghoven.

— (Eröffnung der Theilstrecke Stralsund—Franzburg der Stralsund-Triebseer Eisenbahn.) Am 23. December 1900 ist vorläufig die Theilstrecke Stralsund—Franzburg der Stralsund-Triebseer Eisenbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. (Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 4 vom 8. Jänner, Seite 125.)

— (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Breslau: Erweiterung der

Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Schönwalde.) Am 31. December 1900 wurde die bei Sorau gelegene Haltestelle Schönwalde für den Wagenladungsverkehr eröffnet.

— (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen Directionsbezirk Cassel: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Lüchtringen.) Am 2. Jänner wurde der an der Bahnstrecke Altenbeken—Holzminden zwischen den Stationen Holzminden und Höxter gelegene Haltepunkt Lüchtringen, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, nunmehr auch für den Ell- und Stückgutverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Gütern in Wagenladungen, sowie von Fahrzeugen, Sprengstoffen, Leichen und lebenden Thieren, mit Ausnahme von Kleinvieh in einzelnen Stücken, ist ausgeschlossen.

Baden. (Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen: Errichtung von Güternebenstellen in Neckarau und Rheinau.) Einer Kundmachung der General-Direction obiger Staatseisenbahnen vom 26. December 1900 zufolge sind in Neckarau und Rheinau mit 15. December 1900 amtliche Güternebenstellen errichtet worden.

Bayern. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate October 1900.) Im Monate October 1900 gelangten bei einer Bahnlänge von 5756 km (1899: 5617 km) 2,478.470 Personen und 1,827.644 t Güter zur Beförderung. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre Mk. 3,749.601, aus dem Güterverkehre Mk. 10,284.216, aus dem Gepäckverkehre Mk. 259.613 und aus dem Thiertransport Mk. 262.293, zusammen Mk. 14,555.723, gegenüber Mk. 13,874.720 im October 1899. Vom 1. Jänner bis 31. October 1900 beziffert sich die Gesammteinnahme auf Mk. 133,366.264, d. i. gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr um Mk. 8,821.105.

Bayern. (Eisenbahnproject Bruck bei München-Stegen am Ammersee.) Zur Vornahme der Vorarbeiten für eine elektrische Bahn zwischen vorgenannten Orten, welche über Schöngeising-Wildenroth-Unteralting-Inning geführt werden soll, wurde vom zuständigem Staatsministerium dem Gutsbesitzer Felix Henle in Arzla die Bewilligung auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

— (Wiedererlangung von in Eisenbahnwagen verloren gegangenen Gegenständen.) Um den Reisenden die Wiedererlangung verlorener Gegenstände thunlichst zu erleichtern, hat die General-Direction der Bayerischen Staatsbahnen an ihre sämmtlichen Bahnstationen, sowie an das Zugpersonal Weisungen dahin ergehen lassen, dass die Zugführer und Schaffner auf Verlangen Verlustanzeigen in den Stationen zu holen und diese, nach deren Ausfüllung durch die Reisenden, dem diensthuenden Stationsbeamten der nächsten geeigneten Station behufs sachgemässer Behandlung zu übergeben haben.

— (Errichtung neuer Eisenbahnbausectionen.) Behufs Ausführung weiterer, im letzten Landtage genehmigter Eisenbahnen von örtlicher Bedeutung (Localbahnen), und zwar jener von Wasserburg-Bahnhof nach Wasserburg-Stadt und von Miltenberg nach Stadtprozelten wurden in Wasserburg am Inn und in Miltenberg am Main neue Eisenbahnbausectionen unter gleichzeitiger Aufhebung jener in Dorfen und Markt-Oberdorf errichtet.

Württemberg. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate October 1900.) Im Monate October 1900 wurden bei einer Bahnlänge von 1826·11 km (im Vorjahre 1786·38 km) befördert 3,218.197 (3,054.841) Personen und 861.051 (888.532) t Güter. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehre Mk. 1,772.000 (Mk. 1,636.888), im Güterverkehre Mk. 3,460.000 (Mk. 3,537.361), aus sonstigen Quellen Mk. 350,000 (Mk. 377.000), im Ganzen Mk. 5,582.000 (Mk. 5,551.249). Vom 1. April bis letzten October 1900 betrugen die Einnahmen Mk. 35,157.000, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit Mk. 33,668.091, mehr Mk. 1,488.909.

Sachsen. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate November 1900.) Die vorläufig festgestellten Einnahmen im Monate November 1900 betragen Mk. 11,066.979 (gegen den gleichen Monat des Vorjahres + Mk. 357.503), wovon Mk. 2,636.962 (+ Mk. 51.271) auf den Personenverkehr, Mk. 6,981.250 (+ Mk. 79.886) auf den Güterverkehr entfallen; aus sonstigen Quellen stammen Mk. 1,448.767 (+ Mk. 226.346). Die Gesammteinnahmen vom 1. Jänner bis 30. November 1900 betragen Mk. 126,380.546 (+ Mk. 6,578.630). Hiezu trugen der Personenverkehr Mk. 37,466.271 (+ Mark 116.611), der Güterverkehr Mk. 73,351.676 (+ Mk. 3,071.149), sonstige Quellen Mk. 15,562.599 (+ Mk. 2,390.870) bei.

— (Neue Bestimmungen für die Bahnärzte der Staatseisenbahnen.) Durch die am 1. Jänner 1901 in Kraft getretenen Bestimmungen für die Bahnärzte der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen wurden die Rechte und Pflichten der Bahnärzte neu geregelt. Die neuen Bestimmungen bringen für die Verwaltung die Vortheile eines vereinfachten einheitlichen Geschäftsgebahrens, freilich auch eine Vermehrung der Betriebsausgaben durch die Erhöhung der bahnärztlichen Gebühren. Trotz der aus letzterem Umstande sich ergebenden Bedenken glaubte indessen, wie der „Dresd. Ztg." gemeldet wird, die General-Direction der Staatseisenbahnen angesichts der auf allen Gebieten eingetretenen Preissteigerung, sowie angesichts der erfolgten Erhöhung der Beamtengehalte und Arbeiterlöhne, mit der Durchführung der nothwendig gewordenen Aufbesserungen nicht länger warten zu sollen, vor Allem auch im Hinblicke darauf, dass eine entsprechende Bezahlung mit eine Grundbedingung für eine tüchtige ärztliche Hilfeleistung bildet, also mittelbar auch den Erkrankten selbst zugute kommt. Wenn sonach in der Einführung der neuen, mannigfache Verbesserungen bringenden Bestimmungen nach verschiedenen Richtungen hin ein Beweis der Fürsorge und des Wohlwollens der Staatseisenbahnverwaltung erblickt werden kann, so hofft letztere auf die Zustimmung der Aerzteschaft zu den neuen Vertragsbedingungen umsomehr, als die Neuregelung in eingehender Weise mit dem Vertrauensarzte der Staatseisenbahnen, der sich seinerseits wiederum mit zahlreichen anderen Aerzten ins Einvernehmen gesetzt hat, durchberathen worden ist. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Der Verkehr am Eisernen Thore. Es liegt nunmehr der vollständige Ausweis über den Schiffsverkehr am Eisernen Thore im Jahre 1900 vor. Demgemäss passirten den Canal stromaufwärts 446 Schlepper mit 1,029.114 q Fracht und 113 leere Schlepper; stromabwärts 424 Schlepper mit 1,188.890 q und 173 leere Schlepper. Dampfer verkehrten nach beiden Richtungen insgesammt 1439. Die ausgeworfenen Stromgebühren betrugen K 542.794, von welcher Summe die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft K 349.717, die ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft K 105.546, die rumänische Dampfschiffahrts-Unternehmung K 58.197, die serbische Dampfschiffahrts-Gesellschaft K 13.054, die süddeutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft K 7192 entrichteten. Im Budget des ungarischen Handelsministeriums waren die Einnahmen aus den Stromgebühren mit K 640.000 vorhergesehen, denen K 250.300 als Ausgaben gegenüber standen, so dass ein Nettoergebniss von K 390.009 resultiren sollte. Die thatsächlichen Ergebnisse reduciren den Reinertrag auf K 292.000, während die Zinsen und die Amortisation der Eisernen Thor-Regulirungs-Anleihe K 1,459.700 in Anspruch nehmen. Die Erfüllung der Ungarn übertragenen internationalen Mission beanspruchte sonach für das abgelaufene Jahr die Summe von K 1,167.700.

Kaiser Wilhelm-Canal. In Schiffahrtskreisen hält man nach der Steigerung, welche der Verkehr auf dem Kaiser Wilhelm- (Nordsee-Ostsee-) Canal im vorigen Jahre genommen hat, den Zeitpunkt für nicht mehr fern, bis zu welchem die Deckung der Betriebskosten durch die regulären Einnahmen gesichert sein wird. Diese Anschauung theilt man auch in Regierungskreisen, wie aus der Bemessung der Einnahmen und Ausgaben im Etatsentwurf für 1901 am besten ersichtlich ist. Einer auf Mk. 2,298.437 veranschlagten Ausgabe für das Canalamt steht eine Einnahme von Mk. 2,212.500 gegenüber. Man verspricht sich aber, dass der Etatsansatz der Canaleinnahmen für 1901, der nur mit 20 pCt. höher als der für 1900 berechnet ist, von der Wirklichkeit noch übertroffen werden dürfte.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Graz per 1901.) Laut der vorliegenden Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Graz beträgt die Zahl der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten 132, mithin um sechs Sachverständige mehr als im Vorjahre. [E.-M.-Z. 238/7.]

— (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Krakau per 1901.) Laut der vorliegenden Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Krakau beträgt die Zahl der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten 33, mithin um einen weniger als im Vorjahre. [E.-M.-Z. 239/7.]

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 14·365 km lange schmalspurige Strecke Ilsfeld—Heilbronn Südbahnhof der Württembergischen Staatseisenbahnen, welche am 1. December 1900 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen.) Zu denselben ist der II. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 14. December 1900 allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Oberrevident der österr. Staatsbahnen Wilhelm Leinböck in Linz das Ritterkreuz erster Classe des grossherzogl. badischen Ordens vom Zähringer Löwen und der Ingenieur und General-Directionsrath der österr. Staatsbahnen i. R. Otto Gebauer in Wien den fürstlich bulgarischen St. Alexander-Orden vierter Classe annehmen und tragen dürfen.

Niederösterr. Landes-Hypothekenanstalt.

Kundmachung.

Bei der in Gemässheit des § 18 der Anstaltsstatuten am **7. Jänner 1901** vorgenommenen **öffentlichen Verlosung**, und zwar: der XIX. der **4½ percentigen** und der VII der **3½ percentigen Pfandbriefe**, dann der II der **4 percentigen** und der V. der **3½ percentigen Landes-Communal-Schuldscheine der n.-ö. Landes-Hypothekenanstalt** wurden gezogen:

A.

4 percentige Pfandbriefe im Gesammtbetrage von fl. 104.850 = K 209.700

à fl. 5000: Nr. 278, 497, 623, 1326, 1714, 2223, 2289, 2818, 2946, 3431, 4668.
à fl. 1000: Nr. 724, 725, 726, 727, 1010, 1318, 2144, 2416, 2509, 3422, 3423, 3424, 3425, 3504, 3819, 3820, 3821, 3822, 3833, 4304, 4915, 5904, 6015, 7423, 7723, 7910, 7918, 8323, 8418, 8535, 8858, 8897, 9079, 9323, 9403, 9884, 9885, 9886, 10043, 10190, 10604.
à fl. 500: Nr. 12, 450, 522, 1110, 1505, 1518, 1910, 2044, 2335, 2410.
à fl. 100: Nr. 112, 113, 691, 714, 715, 716, 727, 1390, 1523, 1714, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2232, 2810, 3615, 4247, 4313 4925, 5233, 5234, 5235, 5236, 5237, 5613, 5716, 6026, 6312, 6510, 6615, 6912, 7415, 7718.
à fl. 50: Nr. 11, 197, 249, 413, 441, 446, 537.

B.

3½ percentige Pfandbriefe im Gesammtbetrage von K 5500

à K 2000: Nr. 32, 60. **à K 1000:** Nr. 44. **à K 200:** Nr. 18, 24. **à 100 K.:** Nr. 7.

C.

4 percentige Landes-Communal-Schuldscheine im Gesammtbetrage von K 13.800

à K 10.000: Nr. 866. **à K 2000:** Nr. 522.
à K 200: Nr. 85, 619, 664, 979, 1021, 1215, 1238, 1422, 1522.

D.

3½ percentige Landes-Communal-Schuldscheine im Gesammtbetrage von K 10.400

à K 10.000: Nr. 1128. **à K 200:** Nr. 2040, 2041.

Die Zahlung dieser gezogenen Pfandbriefe und Landes-Communal-Schuldscheine, sowie der für die 3½ percentigen Papiere festgesetzten 2 percentigen Prämien erfolgt nach § 20 der Anstaltsstatuten sechs Monate nach der Ziehung, sonach am **1. Juli 1901** in Wien durch die Anstaltscasse gegen Rückstellung des verlosten Stücke sammt Couponbogen und Talon.

Verloste Anstaltspapiere werden jederzeit gegen neue umgetauscht, hiebei bereits behobene Coupons vom Capitale nicht in Abzug gebracht; eventuell ist die hiebei zu Lasten der Anstalt eingetretene Zinsendifferenz zu ersetzen. Dem Besitzer verloster Stücke, welcher bei deren Einlösung das Capital behebt, werden vom Verfallstage an 3 Percent Zinsen vergütet.

Von den bei **früheren Verlosungen gezogenen Anstaltspapieren sind noch nicht zur Einlösung gelangt:**

A. 4percentige Pfandbriefe.

à fl. 5000: Nr. 307, 375, 918, 1469, 1511.
à fl. 1000: Nr. 45, 46, 47, 48, 49, 115, 225, 274, 295, 300, 352, 363, 453, 476, 481, 489, 490, 491, 883, 1211, 1684, 1860, 1878, 2115, 2591, 2762, 2795, 3363, 3364.
à fl. 500: Nr. 16, 44, 279, 330, 2374.
à fl. 100: Nr. 173, 181, 261, 868, 906, 2572, 6866, 7891, 7919, 10340.
à fl. 50: Nr. 45, 60, 152, 186.

B. 3½ percentige Pfandbriefe.

à K 2000: Nr. 37, 47. **à K 1000:** Nr. 21.

C. 4percentige Landes-Communal-Schuldscheine.

à K 10.000: Nr. 46.

D. 3½ percentige Landes Communal-Schuldscheine.

à K 2000: Nr. 705, 706, 772, 903.
à K 200: Nr. 21, 273, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2047.

Die nächste Verlosung findet am 8. Juli 1901 statt.

Durch Rückzahlung, Rückkauf und Verlosung wurden bis Ende December 1900 aus dem Verkehre gezogen K 21,699.900 Pfandbriefe, K 329.400 Communal-Schuldscheine, wovon auf das Jahr 1900 entfallen K 3,470.600 Pfandbriefe und K 170.000 Communal-Schuldscheine.

Die Anstalt zahlt die Rentensteuer von den Pfandbriefzinsen aus Eigenem, und werden daher die Coupons abzugfrei eingelöst.

Wien, am 7. Jänner 1901.

Vom Curatorium der n.-ö. Landes-Hypothekenanstalt.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bedingungen für die Zulassung heizbarer Güterwagen im österr.-ungar. und bosnisch-herceg. Eisenbahnverkehre.

Festsetzung der Gebühr für das Nachheizen in Unterwegsstationen.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 88, ddto. 30. Juli 1895, Seite 1367, Pos. [536], publicirten Bedingungen für die Zulassung heizbarer Güterwagen im österr.-ungar. und bosn.-herceg. Eisenbahnverkehre werden mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 bis auf Widerruf dahin abgeändert, dass Ziffer 5 die folgende Fassung erhält:

„5. Für jede auf Unterwegsstationen vorgenommene Nachheizung, welche auf beiden an dem Wagen angebrachten Anklebezetteln (Heizanweisungen) vermerkt wird, gelangt die Gebühr von 50 Hellern zur Einhebung.

Wien, am 11. Jänner 1901. [43]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen.

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Localbahn Swoleňowes-Smečna.

Aufhebung von Frachtsätzen nach Aussig-Landungsplatz.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 133 vom 20. November 1900 kundgemachten Frachtsätze für Kohle von den unten angeführten Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach Aussig-Landungsplatz, und zwar:

von Littitz	74.—	Kronen
„ Schlan und Schlan-Ladegeleise .	56.—	per
„ Třemoschna	62.—	10.000 kg

werden mit 1. März 1901 ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 10. Jänner 1901. [44]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-Sächsischer Verband.

Einführung eines neuen Kohlentarifes.

Der mit Verordnungs-Blatt Nr. 140 vom 6. December 1900, auf Seite 2788 publicirte neue Anhang I zum Gütertarife, Theil II, des Schlesisch-Sächsischen Verbandes, tritt nicht am 1. Jänner 1901, sondern am 1. Februar 1901 in Kraft. Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten demzufolge die gegenwärtigen Sätze bis Ende Februar 1901.

Der Preis eines einzelnen Exemplares beträgt 50 Pfennige.

Wien, am 9. Jänner 1901. [45]

Die Direction der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Aenderung der Expeditionsbefugnisse der Stationen Millie, Tereblestie, Panka, Galanestie, Unter-Wikόw, Straża und Eisenau.

Die bisher für den Gesammtverkehr offenen Stationen

Millie . . . . . der Linie Nepolokoutz—Wiżnitz,
Tereblestie . . . „ „ Hliboka—Sereth,
Panka . . . . . „ „ Hliboka—Berhometh a. S.
Galanestie, Unter-Wikόw und Straża „ „ Hadikfalva—Brodina und
Eisenau . . . . . „ „ Hatna—Valeputna

werden ab 1. März 1901 in Personenhaltestellen mit der Befugniss zur Auf- und Abgabe von Frachtgütern und Hornvieh in Wagenladungen umgewandelt.

In der Station Unter-Wikόw werden ausnahmsweise an Wochentagen täglich von 9 bis 10 Uhr Vormittags und von 2 bis 3 Uhr Nachmittags auch Stückgüter als Eil- und Frachtgut angenommen und ausgefolgt werden.

Czernowitz, am 9. Jänner 1901. [46]

K. k. Betriebsleitung.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartirungssätzen.

Am 1. Februar 1901 treten Kartirungssätze nach und von Kolin transit für den directen Verkehr zwischen Stationen der Localbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rattay nach Kácow einerseits und a) Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie b) Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits in Kraft.

Exemplare dieser Kartirungssätze sind bei den betheiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 30 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 11. Jänner 1901. [47]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Ausgabe eines Berichtigungs-, resp. Ergänzungsblattes.

Zum Tarife für den obbezeichneten Verkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. December 1900, ist ein Berichtigungs-, resp. Ergänzungsblatt erschienen.

Dasselbe enthält die Berichtigung der auf Seite 36 und 37 aufgenommenen Reexpeditionsbegünstigungen, eine Abänderung, bezügl. Kürzung der Kartirungssätze im Verkehre mit Localbahnen (Seite 10, 5) und die Einbeziehung der Station Skawina in die Frachtbegünstigung für Oele, mineralische (Seite 328).

Exemplare des Berichtigungs-, resp. Ergänzungsblattes sind bei den am Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehre betheiligten Dienststellen erhältlich.

Wien, am 9. Jänner 1901. [48]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer directer Fahrkarten.

Mit 1. Februar 1901 gelangen im Verkehre von Triest nach Italien über Monfalcone-Cervignano combinirte Fahrkarten mit nachstehenden Preisen zur Einführung:

Von Triest nach	Einfache Fahrkarten			Rückfahrkarten		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Francs					
Portogruaro . . .	9·70	6·90	4·45	15·95	11·20	7·15
Latisana	8·10	5·70	3·70	13·65	9·55	6·10
S. Giorgio-Nogaro .	6·00	4·25	2·75	10·60	7·45	4·80
Mestre	17·40	12·30	7·95	—	—	—
Venedig	18·55	13·10	8·50	—	—	—

Diese Fahrkarten berechtigen in der Strecke Triest—Monfalcone nur zur Benützung der Personenzüge, bezw. der gemischten Züge, in den übrigen Strecken zur Benützung aller fahrplanmässigen Züge. Im Uebrigen finden auf diese Fahrkarten die Bestimmungen des Tarifes für den obenbezeichneten Personenverkehr Anwendung.

Wien, am 9. Jänner 1901. [49]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Güterabgabe in der Station M.-Ostrau.

Die seit 8. October 1900 bestehende, mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. October 1900, Z. 47.543/16, genehmigte Herabsetzung der tarifmässigen lagergeldfreien Zeit auf zwei Tage für in der Station M.-Ostrau ankommende Wagenladungsgüter tritt mit 15. Jänner 1901 ausser Kraft.

Wien, am 14. Jänner 1901. [50]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Halte- und Ladestelle Loboditz.

Vom 1. Februar 1901 an erfahren die Befugnisse der an der Localbahn Kojetein-Tobitschau gelegenen Halte- und Ladestelle Loboditz insofern eine Erweiterung, als mit diesem Tage die für Loboditz giltigen Abfertigungsbeschränkungen, welche in dem für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn giltigen Localgütertarife auf Seite 34 unter Punkt b) 4 enthalten sind, ausser Kraft treten.

Alles Nähere ist der affichirten Kundmachung zu entnehmen.

Wien, am 14. Jänner 1901. [51]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages IV zum Kilometerzeiger.

Mit 1. Februar 1901 gelangt der Nachtrag IV zu der vom 1. October 1899 giltigen Neuauflage des Kilometerzeigers für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (vom 1. April 1893), enthaltend Aenderungen und Ergänzungen, zur Ausgabe.

Preis 20 Heller per Exemplar.

Wien, am 10. Jänner 1901. [52]

Sonstige Nachrichten.

Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Theil II, vom 1. Mai 1897. (Distanzenänderungen.) Mit sofortiger Giltigkeit werden die auf Seite 30 des Tarifes enthaltenen Entfernungen für Mainz C. B. und Worms, wie folgt, geändert:

Nach und von	Bodenbach tr. Tetschen (Sächs. Staatsbahn)	Eger tr. (Bayer. Staatsbahn)	Fürth i. W. tr. (Bayer. Staatsbahn)	Halbstadt tr. (E.-D. Breslau)	Myslowitz tr. (E.-D. Kattowitz)	Oderberg tr. (E.-D. Kattowitz)	Oświecim tr. (E.-D. Kattowitz)	Passau tr. (Bayer. Staatsbahn)
	Kilometer							
Mainz C. B. . . .	603	404	425	.	.	.	.	482
Worms	615	417	438	793	988	980	1011	495

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I B. Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1900. (Tarifirung von Simmons-Patentplatten.) Die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München hat an ihre Dienstesstellen die nachstehende Verfügung ergehen lassen:

Die Firma Simmons & Bocks in Gräfling bringt ein neues, nach patentirtem Verfahren hergestelltes, aus Cement mit Zusatz von Ashestfaserabfall und Leimwasser bestehendes, feuerfestes Baumaterial in Platten und Steinen unter der Bezeichnung „Simmons-Patentplatten“ zum Versandt.

Diese künstlichen Cementplatten und -Steine sind bis auf Weiteres wie die im Specialtarif III aufgeführten Cementplatten, also lose etc. verladen nach Specialtarif III, in Lattenkisten etc. verpackt nach Specialtarif II, in vollständiger Verpackung nach der Allgemeinen Wagenladungsclasse zu tarifiren.

Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification der schweizerischen Eisenbahnen vom 1. April 1897.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 an wurde der erste Absatz des Art. 32 der allgemeinen Tarifvorschriften, betreffend den Transport von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen, durch folgenden Zusatz ergänzt:

„Ist indessen das Eigengewicht des verwendeten Wagens höher als das hienach frachtpflichtige Gewicht, so ist ein Drittel des überschiessenden Gewichtes dem frachtpflichtigen Gewichte des Gutes zuzuschlagen.“

— (Ergänzung des Schweizerischen Ausnahmetarifes Nr. 10 für Flüssigkeiten in Reservoirwagen vom 15. October 1898.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 an wurde die Ziffer 9 des obengenannten Ausnahmetarifes durch Aufnahme nachstehender Zusatzbestimmung als neuer Absatz (3) ergänzt:

„Ist indessen das Eigengewicht des verwendeten Wagens höher als das hienach frachtpflichtige Gewicht, so ist ein Drittel des überschiessenden Gewichtes dem frachtpflichtigen Gewichte des Gutes zuzuschlagen.“

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
298	**priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Siehe Tabelle		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für **mindestens** 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, hingegen die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze nur bei Verfrachtung von **mindestens 15.000 Tonnen** angewendet	vom 1. Jänner 1901 bis Ende Juli 1901	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar die sub a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten nur bei Verfrachtung von **mindestens 30.000 Tonnen**	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege, die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende October 1901 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b, Budapest) vorzulegen sind	

I. Die Frachtsätze von den Stationen Baranyavár-Monostor, Bosna-Brod, Brod, Dárda, Eszék, Eszék-Alsóváros, Gjeletovci, Jankovci, Kukujevci-Erdöveg, Magyar-Boly, Samac, Sid, Tovarnik, Villány und Vinkovci nach Wien St.E.G. gelten auch für Sendungen nach Wien-Matzleinsdorf.

II. Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen in vollen Wagenladungen von den in umstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest-dunaparti teherpalyaudvar oder Budapest-Józsefváros wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von acht Tagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901 gewährt.

III. Die von den Stationen Baja, Bács-Almás, Bács-Topolya, Bikity-Borsod, Csantavér, Dalja, Erdöd, Gombos-Bogojeva, Hegyes-Feketehegy, Kalocsa, Keczel, Nemes-Militics, Öreg-Csertö, Priglevicza-Szt. Ivan, Szonta, Verbasz, Zombor, weiters: Ada, Adorjan-Kishegyes, Bács-Martonos, Bács-Petrovoszelo, Karjad, Moholy, Orom, Ó-Kanisza, Zenta gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammenden Locosendungen. Auf den Frachtbriefen und Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde.

Von	Nach: Budapest-d. p. t. p. u. -fővárosi közraktárak; „ „ -józsefváros	Budapest-Lipótváros -nyugoti p. u.	„ „ „ -Angyalföld	„ „ „ -Kelenföld	„ „ „ -Südbahn	Kőbánya -alsó-p. u.	„ „ -felső-p. u.	Ó-Buda-Filatorigat	Buda-Császárfürdő-Kitérő	Palota-Ujpest	Vácz	Pozsony	Pozsony flók-pályaudvar	Almás-Füzitö	Győr	Komárom	Szt. János	Wien St.E.G. oder Wien K.F.N.B.	Marchegg	Simmering	Floridsdorf	Stadlau	Wien-Lagerhaus	Wien-Praterquai
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)				
	Frachtsatz per 100 kg in Hellern																							
Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen.																								
Baja	70	60	76	66	78	68	110	130	102	92	154	144	158	148										
Baranyavár-Monostor	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178										
Batajnicza	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174										
Bács-Almás	88	78	94	84	96	86	158	148	120	110	172	162	176	166										
Bács-Topolya	104	94	110	100	112	102	174	164	136	126	188	178	192	182										
Beška	88	78	94	84	96	86	158	148	120	110	172	162	176	166										
Bikity-Borsod	78	68	84	74	86	76	148	138	110	100	162	152	166	156										
Bosna-Brod	130	120	136	126	138	128	200	190	162	152	214	204	218	208										
Brod	130	120	136	126	138	128	200	190	162	152	214	204	218	208										
Brsadin	92	82	98	88	100	90	162	152	124	114	176	166	180	170										
Csantavér	106	96	112	102	114	104	176	166	138	128	190	180	194	184										
Dálja	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162										
Dárda	94	84	100	90	102	92	164	154	126	116	178	168	182	172										
Dráva-Szarvas	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164										
Erdöd	82	72	88	78	90	80	152	142	114	104	166	156	170	160										
Eszék	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164										
Eszék-alsóváros	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164										
Gjeletovci	108	98	114	104	116	106	178	168	140	130	192	182	196	186										
Gombos-Bogojeva	82	72	88	78	90	80	152	142	114	104	166	156	170	160										
Hegyes-Feketehegy	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164										
Horgos	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180										
India	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174										
Jankovci	98	88	104	94	106	96	168	158	130	120	182	172	186	176										
Kalocsa	54	44	60	50	62	52	124	114	86	76	138	128	142	132										
Karlocza	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162										
Keczel	68	58	74	64	76	66	138	128	100	90	152	142	156	146										
Kiszács	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162										
Kuknjevci-Erdövég	116	106	122	112	124	114	186	176	148	138	200	190	204	194										
Magyar-Boly	104	94	110	100	112	102	174	164	136	126	188	178	192	182										
Martinci	110	100	116	106	118	108	180	170	142	132	194	184	198	188										
Mitrovicz	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180										
Mitrovicz-Szávapart	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180										
Nemes-Militics	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164										
Ó-Kér	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162										
Ó-Pázua	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174										
Öreg-Csertö	58	48	64	54	66	56	128	118	90	80	142	132	146	136										
Petervárad	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162										
Priglevicza-Szt. Iván	82	72	88	78	90	80	152	142	114	104	166	156	170	160										
Putinci	106	96	112	102	114	104	176	166	138	128	190	180	194	184										
Ruma	106	96	112	102	114	104	176	166	138	128	190	180	194	184										
Samac	124	114	130	120	132	122	194	184	156	146	208	198	212	202										
Sid	114	104	120	110	122	112	184	174	146	136	198	188	202	192										
Szonta	82	72	88	78	90	80	152	142	114	104	166	156	170	160										
Tovarnik	114	104	120	110	122	112	184	174	146	136	198	188	202	192										
Uj-Pázua	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174										
Ujvidék	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162										
Verbász	82	72	88	78	90	80	152	142	114	104	166	156	170	160										
Villány	110	100	116	106	118	108	180	170	142	132	194	184	198	188										
Vinkovci	92	82	98	88	100	90	162	152	124	114	176	166	180	170										
Vogány	106	96	112	102	114	104	176	166	138	128	190	180	194	184										
Vukovár	84	74	90	80	92	82	151	144	116	106	168	158	172	162										
Zimony	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174										
Zombor	76	66	82	72	84	74	146	136	108	98	160	150	164	154										

Von	Nach: Budapest-d. p. t. p. u. -tövárosi közraktárak -józsefváros		Budapest-Lipótváros -nyugoti p. u. -Angyalföld -Kelenföld -Südbahn Köbánya-alsó-p. u. -felső-p. u. -hüzalda Ó-Buda-Filatorgát Buda Császárfürdő-Kitérő		Palota-Ujpest Vácz		Pozsony Pozsony flók-palyaudvar		Almás-Füzitö Györ Komárom Szt. János		Wien St.E.G. oder Wien K.F.N.B. Marchegg Simmering Floridsdorf Stadlau		Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsatz per 100 kg in Hellern													
Stationen der Baja-Zombor-Ujvidéker Localeisenbahn.														
Bresztovácz	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Bulkesz	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174
Futtak	89	79	95	85	97	87	159	149	121	111	173	163	177	167
Gajdobra	98	88	104	94	106	96	168	158	130	120	182	172	186	176
Gara	78	68	84	74	86	76	148	138	110	100	162	152	166	156
Gákova	81	71	87	77	89	79	151	141	113	103	165	155	169	159
Hódságh	90	80	96	86	98	88	160	150	122	112	174	164	178	168
Ó-Sztapár	83	73	89	79	91	81	153	143	115	105	167	157	171	161
Parabuty	93	83	99	89	101	91	163	153	125	115	177	167	181	171
Paraga	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174
Petrovácz-Glozsán	95	85	101	91	103	93	165	155	127	117	179	169	183	173
Rigyicza	80	70	86	76	88	78	150	140	112	102	164	154	168	158
Sztanisicz	81	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162
Vaskut	74	64	80	70	82	72	144	134	106	96	158	148	162	152
Stationen der Bács-Bodroger Localeisenbahn.														
Ada	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Adorján-Kishegyes	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Bács-Martonos	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Bács-Petrovoszelo	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Karjad	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180
Moholy	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Orom	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180
Ó-Becse	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Ó-Kanizsa	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Zenta	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Stationen der Hegyes-Feketehegy-Palánkaer Localbahn.														
Despot-Szt. Iván-Pivnicza	88	78	94	84	96	86	158	148	120	110	172	162	176	166
Kula	82	72	88	78	90	80	152	142	114	104	166	156	170	160
Palánka	98	88	104	94	106	96	168	158	130	120	182	172	186	176
Szilbás	98	88	104	94	106	96	168	158	130	120	182	172	186	176
Torzsa	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Stationen der Ó-Becse-ujvidék-Titeler Localeisenbahn.														
Bács-Földvár	99	89	105	95	107	97	169	159	131	121	183	173	187	177
Csurog	105	95	111	101	113	103	175	165	137	127	189	179	193	183
Gospodince	109	99	115	105	117	107	179	169	141	131	193	183	197	187
Járek	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180
Káty	104	94	110	100	112	102	174	164	136	126	188	178	192	182
Kovil-Szt. Iván	112	102	118	108	120	110	182	172	144	134	196	186	200	190
Lok	120	110	126	116	128	118	190	180	152	142	204	194	208	198
Temerin	104	94	110	100	112	102	174	164	136	126	188	178	192	182
Tisza-Kálmanfalva	107	97	113	103	115	105	177	167	139	129	191	181	195	185
Titel	124	114	130	120	132	122	194	184	156	146	208	198	212	202
Vaskapu	97	87	103	93	105	95	167	157	129	119	181	171	185	175
Vilova-Gardinovce	116	106	122	112	124	114	186	176	148	138	200	190	204	194
Zsablya	112	102	118	108	120	110	182	172	144	134	196	186	200	190

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
299	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Siehe Tabelle		Bei Aufgabe von resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze **nur bei Verfrachtung von mindestens 30.000 t** angewendet	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar die sub a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten **nur bei Verfrachtung von mindestens 30.000 Tonnen**	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege, die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1902 an die Direction der königl. Ungar. Staatseisenbahn (Abtheilung C IV b Budapest) vorzulegen sind	

Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen in vollen Wagenladungen von den in nachstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest dunaparti teherpályaudvar oder Budapest-Józsefváros wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von acht Tagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1901 gewährt.

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u. föv. közrakt. / „ Józsefváros / „ Lipótváros / „ nyugoti p. u. / „ Angyalföld		Budapest Kelenföld Südbahn / Köbánya alsó-p. u. / „ felsö-p. u. bizalda / „ Ó-Buda-Fiatorgát / Buda-Császárfürdö-Kiterö		Palota Ujpest / Vácz		Pozsony / Pozsony fiokpályaudvar		Almás Füzitö / Györ / Komárom / Szt. János		Wien St.E.G. oder K.F.N.B. / Simmering, Floridsdorf, Stadlau		Wien-Lagerhaus / Wien-Praterquai		Marchegg	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsatz per 100 kg in Hellern															
Stationen der königl. Ung. Staatseisenbahnen																
Beregszó	128	118	134	124	136	126	198	188	160	150	212	202	216	206	—	—
Detta	148	138	154	144	156	146	—	208	180	170	232	222	236	226	—	—
Fehértemplom	116	106	122	112	124	114	186	176	148	138	200	190	204	194	200	190
Gattaja	158	148	164	154	166	156	—	—	190	180	242	232	246	236	—	—
Gertenyes	164	154	170	160	172	162	—	—	196	186	248	238	252	242	—	—
Gyertyámos	128	118	134	124	136	126	198	188	160	150	212	202	216	206	—	—
Jassenova	122	112	128	118	130	120	192	182	154	144	206	196	210	200	206	196
Jám	126	116	132	122	134	124	196	186	158	148	210	200	214	204	210	200
Kis-Kun-Dorosma	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	—	174
Merczifalva	142	132	148	138	150	140	—	—	174	164	226	216	230	220	—	—
Mokrin	120	110	126	116	128	118	—	180	152	142	204	194	208	198	—	—
Moriczföld-Soósd	158	148	164	154	166	156	—	—	190	180	242	232	246	236	—	—
Nagy-Kikinda	122	112	128	118	130	120	—	182	154	144	206	196	210	200	—	—
Nagy-Szt. Miklós	126	116	132	122	134	124	—	186	158	148	210	200	214	204	—	—
Oravicza	144	134	150	140	152	142	214	204	176	166	228	218	232	222	228	218
Orczifalva	142	132	148	138	150	140	—	—	174	164	226	216	230	220	—	—
Oroszlámos	110	100	116	106	118	108	180	170	142	132	194	184	198	188	—	184
Ó-Bessenyö	120	110	126	116	128	118	—	180	152	142	204	194	208	198	—	—
Perjámos	130	120	136	126	138	128	—	190	162	152	214	204	218	208	—	—
Rakasdia	138	128	144	134	146	136	208	198	170	160	222	212	226	216	222	212
Rácz-Szt. Péter	136	126	142	132	144	134	—	—	168	158	220	210	224	214	—	—
Saág	136	126	142	132	144	134	—	196	168	158	220	210	224	214	—	—
Sárafalva	132	122	138	128	140	130	—	192	164	154	216	206	220	210	—	—
Szakálháza	128	118	134	124	136	126	198	188	160	150	212	202	216	206	—	202
Szeged	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174	180	170
Szeged-Rókus	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	—	174
Szent-András	136	126	142	132	144	134	—	196	168	158	220	210	224	214	—	—
Szent-Hubert	128	118	134	124	136	126	—	188	160	150	212	202	216	206	—	—

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u. fővár. közrakt. / „ Józsefváros / „ Lipotváros / „ nyugoti p. u. / „ Angyalföld		Budapest-Kelenföld / Budapest Südbahn / Kőbánya alsó p. u. / „ felső p. u. / „ hízlalda / Ó-Buda-Filatorigát / Buda-Császárfürdő-Kitérő		Palota Ujpest / Vácz		Pozsony / Pozsony fiokpályaudvar		Almás Füzitő / Győr / Komárom / Szt. János		Wien St.E.G. oder K.F.N.B. / Simmering, Floridsdorf, / Stadlau		Wien-Lagerhaus / Wien-Praterquai		Marchegg	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsätze per 100 Kilogramm in Hellern															
Szöreg	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	—	174
Sztamora-Moravicza	144	134	150	140	152	142	214	204	176	166	228	218	232	222	—	—
Temes-Rékás	142	132	148	138	150	140	—	202	174	164	226	216	230	220	—	—
Temes-Remete	136	126	142	132	144	134	—	196	168	158	220	210	224	214	—	—
Temesvár-Gyárváros	128	118	134	124	136	126	198	188	160	150	212	202	216	206	—	202
Temesvár-Józsefváros	128	118	134	124	136	126	198	188	160	150	212	202	216	206	—	202
Topolovecz	146	136	152	142	154	144	—	206	178	168	230	220	234	224	—	—
Valkány	114	104	120	110	122	112	184	174	146	136	198	188	202	192	—	188
Varjas	140	130	146	136	148	138	—	—	172	162	224	214	228	218	—	—
Versecz	132	122	138	128	140	130	202	192	164	154	216	206	220	210	216	206
Vojtek	146	136	152	142	154	144	—	206	178	168	230	220	234	224	—	—
Zsebely	142	132	148	138	150	140	—	202	174	164	226	216	230	220	—	—
Zsidovin	164	154	170	160	172	162	—	—	196	186	248	238	252	242	—	—
Zsombolya	128	118	134	124	136	126	—	188	160	150	212	202	216	206	—	—
Stationen der Szeged—Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Localeisenbahn.																
Beodra	108	98	114	104	116	106	178	168	140	130	192	182	196	186	192	182
Bocsár	105	95	111	101	113	103	175	165	137	127	189	179	193	183	189	179
Ellemér	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	184	174
Esztermajor	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180	186	176
Karlova	109	99	115	105	117	107	179	169	141	131	193	183	197	187	193	183
Kuman	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	184	174
Mellencze	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	184	174
Nagy-Becskerek	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	184	174
Török-Becse-Aracs	98	88	104	94	106	96	168	158	130	120	182	172	186	176	182	172
Csóka / Gyala / Kanizsa-Józseffalva / Ó- und Uj-Szt. Iván / Pádé / Szanád / Szerb-Keresztur / Tisza-Szt. Miklós	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164	170	160
Stationen der Torontaler Localbahnen.																
Antalfalva	135	125	141	131	143	133	205	195	167	157	219	209	223	213	219	209
Bethlentanya	140	130	146	136	148	138	210	200	172	162	224	214	228	218	224	214
Bóka	132	122	138	128	140	130	202	192	164	154	216	206	220	210	216	206
Csene	142	132	148	138	150	140	207	202	174	164	226	216	230	220	—	—
Czrepája	138	128	144	134	146	136	208	198	170	160	222	212	226	216	222	212
Dobricza	146	136	152	142	154	144	216	206	178	168	230	220	234	224	230	220
Écska-Zsigmondfalva	111	101	117	107	119	109	181	171	143	133	195	185	199	189	195	185
Fény	139	129	145	135	147	137	209	199	171	161	223	213	227	217	223	213
Ferdinándfalva	148	138	154	144	156	146	218	208	180	170	232	222	236	226	232	222
Ferenczhalom	133	123	139	129	141	131	203	193	165	155	217	207	221	211	217	207
Györgyháza	146	136	152	142	154	144	216	206	178	168	230	220	234	224	230	220
Ilancsa	151	141	157	147	159	149	221	211	183	173	235	225	239	229	235	225
Jánosföld	143	133	149	139	151	141	208	203	175	165	227	217	231	221	—	—
Járkovácz	137	127	143	133	145	135	207	197	169	159	221	211	225	215	221	211
Kanak	138	128	144	134	146	136	208	198	170	160	222	212	226	216	222	212
Kevi-Szöllös	155	145	161	151	163	153	225	215	187	177	239	229	243	233	239	229
Kécsa	138	128	144	134	146	136	203	198	170	160	222	212	226	216	207	—
Klári	137	127	143	133	145	135	202	197	169	159	221	211	225	215	206	—
Kurjácska	140	130	146	136	148	138	205	200	172	162	224	214	228	218	209	—
Lajosfalva	142	132	148	138	150	140	212	202	174	164	226	216	230	220	226	216
Lajosmajor	119	109	125	115	127	117	189	179	151	141	203	193	207	197	203	193
Laudontanya	148	138	154	144	156	146	218	208	180	170	232	222	236	226	232	222
Lázárföld	111	101	117	107	119	109	181	171	143	133	195	185	199	189	195	185

Von	Nach															
	Budapest d. p. t. p. u. fővar. közrakt. Józsefváros Lipótváros nyugoti p. u. Angyalföld		Budapest-Kelenföld Budapest Südbahn Köbánya alsó p. u. „ felső p. u. „ hiz.alda Ó-Buda-Filatorigát Buda-Császárfürdő-Kitérő		Palota Ujpest Vácz		Pozsony Pozsony flokpályaudvar		Almás Füzitő Győr Komárom Szt. János		Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Simmering, Floridsdorf, Stadlau		Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai		Marchegg	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsätze per 100 Kilogramm in Hellern															
Módos	135	125	141	131	143	133	205	195	167	157	219	209	223	213	219	209
Nagy-Becskerek-Bégapart	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	184	174
Nagy-Margita	151	141	157	147	159	149	221	211	183	173	235	225	239	229	235	225
Ó-Lécz	141	131	147	137	149	139	211	201	173	163	225	215	229	219	225	215
Ó-Telek	142	132	148	138	150	140	207	202	174	164	226	216	230	220	—	—
Öregfalu	141	131	147	137	149	139	206	201	173	163	225	215	229	219	—	—
Pancsova	120	110	126	116	128	118	190	180	152	142	204	194	208	198	204	194
Párdány	142	132	148	138	150	140	212	202	174	164	226	216	230	220	226	216
Puszta-Kenderes	113	103	119	109	121	111	183	173	145	135	197	187	201	191	197	187
Sándorudvár	108	98	114	104	116	106	178	168	140	130	192	182	196	186	192	182
Számos	141	131	147	137	149	139	211	201	173	163	225	215	229	219	225	215
Szárcsa	123	113	129	119	131	121	193	183	155	145	207	197	211	201	207	197
Széchényfalva-Ráros-István-völgy	144	134	150	140	152	142	214	204	176	166	228	218	232	222	228	218
Szecsány	127	117	133	123	135	125	197	187	159	149	211	201	215	205	211	201
Szivattyútelep	146	136	152	142	154	144	216	206	178	168	230	220	234	224	230	220
Temes-Paulis	139	128	144	134	146	136	208	198	170	160	222	212	226	216	222	212
Tomásovácz	118	108	124	114	126	116	188	178	150	140	202	192	206	196	202	192
Torontál-Almás	131	121	137	127	139	129	201	191	163	153	215	205	219	209	215	205
Torontál-Ozora	121	111	127	117	129	119	191	181	153	143	205	195	209	199	205	195
Torontál-Ujvár	145	135	151	141	153	143	210	205	177	167	229	219	233	223	—	—
Torontál-Vásárhély	139	129	145	135	147	137	209	199	171	161	223	213	227	217	223	213
Uj-Alibunár	160	150	166	156	168	158	230	220	192	182	244	234	248	238	244	234
Uj-Zichyfalva	151	141	157	147	159	149	221	211	183	173	235	225	239	229	235	225
Uj-Zsomholya	133	123	139	129	141	131	198	193	165	155	217	207	221	211	202	—
Verseczrét	137	127	143	133	145	135	207	197	169	159	221	211	225	215	221	211
Stationen der Temesvár-Modoser Localeisenbahn.																
Feodor	142	132	148	138	150	140	212	202	174	164	226	216	230	220	226	216
Gyülvész	142	132	148	138	150	140	212	202	174	164	226	216	230	220	226	216
Keresztes	140	130	146	136	148	138	210	200	172	162	224	214	228	218	224	214
Parácz	137	127	143	133	145	135	207	197	169	159	221	211	225	215	221	211
Rudna	144	134	150	140	152	142	214	204	176	166	228	218	232	222	228	218
Román-Szt. Mihály	135	125	141	131	143	133	205	195	167	157	219	209	223	213	219	209
Szabadfalu	134	124	140	130	142	132	204	194	166	156	218	208	222	212	218	208
Uj-Pécs	140	130	146	136	148	138	210	200	172	162	224	214	228	218	224	214
Utvin	135	125	141	131	143	133	205	195	167	157	219	209	223	213	219	209
Stationen der Temesvár—Nagy-Szt. Miklóser Localeisenbahn.																
Biléd	147	137	153	143	155	145	217	207	179	169	231	221	235	225	—	221
Kis-Becskerek	141	131	147	137	149	139	211	201	173	163	225	215	229	219	—	215
Lovrin	137	127	143	133	145	135	207	197	169	159	221	211	225	215	—	—
Nagy-Ösz	131	121	137	127	139	129	201	191	163	153	215	205	219	209	—	205
Sándorháza	146	136	152	142	154	144	216	206	178	168	230	220	234	224	—	—
Uj-Bessenyö	137	127	143	133	145	135	207	197	169	159	221	211	225	215	—	211
Stationen der Zsebely-Csákovár-Bókaer Localeisenbahn.																
Bánlak	146	136	152	142	154	144	216	206	178	168	230	220	234	224	230	220
Csákovár	153	143	159	149	161	151	—	213	185	175	237	227	241	231	—	—
Gilád	151	141	157	147	159	149	221	211	183	173	235	225	239	229	235	225
Gyér	138	128	144	134	146	136	208	198	170	160	222	212	226	216	222	212
Surján-Zsibova	133	123	139	129	141	131	203	193	165	155	217	207	221	211	217	207
Tolvádia	141	131	147	137	149	139	211	201	173	163	225	215	229	219	225	215

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	nnd gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
300	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, hingegen die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze nur bei Verfrachtung von mindestens **4000 Tonnen** angewendet	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar: die sub a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum; die sub b) angeführten nur bei Verfrachtung von mindestens **4000 Tonnen**	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege Die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1902 an die Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b, Budapest) vorzulegen sind	

Nach

Von	Budapest-d. p. t. p. u. -fővárosi közraktárak -Józsefváros		Budapest-nyugoti p. u. -Angyalföld -Lipótváros		Budapest Südb. Ó-Buda-Filatorigát Buda-Csaszárfürdö-Kitérö		Budapest-Kelenföld		Köbánya-alsó p. u. -felsö p. u. -hizlalda		Palota-Ujpest Vácz		Pozsony Pozsony-flokpályaudvar		Almás-Füzitö Györ, Komárom Szt. János		Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Marchegg Simmering Floridsdorf Stadlan		Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern																			
Stationen der kgl. Ungar. Staatselsenbahnen																				
Bâttaszék	87	77	93	83	93	83	85	75	93	83	95	85	157	147	111	101	163	153	167	157
Czecze	72	62	78	68	78	68	—	—	78	68	80	70	142	132	94	84	146	136	150	140
Hidas-Bonyhád	98	88	104	94	104	94	96	86	104	94	106	96	168	158	122	112	174	164	178	168
Hidja-Apáti	64	54	70	60	70	60	62	52	70	60	72	62	134	124	88	78	140	130	144	134
Kölesd-Tengelicz	64	54	70	60	70	60	62	52	70	60	72	62	134	124	88	78	140	130	144	134
Nagy-Dorog	64	54	70	60	70	60	62	52	70	60	72	62	134	124	88	78	140	130	144	134
Szegzárd	68	58	74	64	74	64	66	56	74	64	76	66	138	128	92	82	144	134	148	138
Tolna-Mözs und Fáczánkert	66	56	72	62	72	62	64	54	72	62	74	64	136	126	90	80	142	132	146	136
Vajta	72	62	78	68	78	68	—	60	78	68	80	70	142	132	92	82	144	134	148	138
Statlonen der Féher und Tolnavármegyér Local-eisenbahn																				
Dnna-Adony	—	47	—	53	—	53	—	—	—	—	65	55	127	117	81	71	133	123	137	127
Duna-Földvár	73	63	79	69	79	69	—	61	—	69	81	71	143	133	97	87	149	139	153	143
Dnna-Pentele	—	51	67	57	67	57	—	—	—	57	69	59	131	121	85	75	137	127	141	131
Rácz-Almás	—	51	—	57	—	57	—	—	—	—	69	59	131	121	85	75	137	127	141	131
Paks	73	63	79	69	79	69	71	61	79	69	81	71	143	133	97	87	149	139	153	143

I. Die von den Stationeu Bâttaszek, Czecze, Hidas-Bonyhád, Nagy-Dorog und Vajta gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammenden Locosendungen. Auf den Frachtbriefen und Fracbtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendnng eine Locosendung ist, d. h. nicht per Eisenbabn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde.

II. Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrücbten, Oelsaaten nnd Oelkuchen in vollen Wagenladungen von den in der Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Bndapest-dunaparti téherpályaudvár oder Budapest-Józsefváros wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von acht Tagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901, gewährt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
301	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkneben	Vide Tabelle		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungsfrachtsätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, hingegen die sub b) angeführten Refactiefrachtsätze nur bei Verfrachtung von mindestens **2000 Tonnen** angewendet	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar: die sub a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten nur bei Verfrachtung von mindestens **2000 Tonnen**	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege Die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1902 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b, Budapest) vorzulegen sind	Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelknchen in vollen Waggonladungen von den in der Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest dunapartl téber-pályaudvár oder Budapest-Józsefváros wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von acht Tagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901 gewährt

Von	Nach: Budapest-d. p. t. p. u. „ -fővárosi közraktárak „ -józsefváros		Budapest-nyugoti p. u. „ -Angyalföld „ -Lipótváros Ó-Buda-Filatorigát Buda-Császárfürdő Kitérő		Budapest Südb.		Budapest-Kelenföld		Köbánya-alsó p. u. „ -felső p. u. „ -bizalda		Palota-Ujpest Vácz		Pozsony Pozsony-flók p. u.		Almás-Füzitö Győr Komárom Szt. János		Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Marchegg Simmering Floridsdorf Stadlau		Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern																					
Baracs Ménesmajor	72	62	78	68	—	68	—	60	78	68	80	70	142	132	96	86	148	138	152	142		
Elöszallás	72	62	78	68	78	68	70	60	78	68	80	70	142	132	96	86	148	138	152	142		
Herczegfalu	72	62	78	68	—	68	—	60	—	68	80	70	142	132	96	86	148	138	152	142		
Nagy-Venyim	72	62	78	68	—	68	—	60	—	68	80	70	142	132	96	86	148	138	152	142		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
302	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	vide Tabelle		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, hingegen die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze nur bei Verfrachtung von mindestens **4000 Tonnen** angewendet. Die ermässigten Frachtsätze gelangen rücksichtlich der benützten Relation auch dann zur Anwendung, wenn in einer Station und von einem Aufgeber **1000 Tonnen** zur Anlieferung gebracht werden	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar: die sub a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten nur bei Verfrachtung von mindestens **4000 Tonnen**	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege Die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1902 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b, Budapest) vorzulegen sind	Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen in vollen Wagenladungen von den in untenstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest dunaparti teher-pályaudvar oder Budapest-Józsefváros wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von 8 Tagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901 gewährt

Nach

Von	Budapest d. p. t. p. u. für. közrakt. „ Józsefváros „ Lipótváros „ nyugoti p. u. „ Angyalföld		Budapest kelenföld Budapest Südb. Ó-Buda-Filatorigát Buda-Császárfürdő-Kitérő		Köbinya alsó p. u. „ „ felső p. u. „ „ hízlalda		Palota-Ujpest Vácz		Almás-Füzitö Györ Komárom Szt. Janos		Pozsony Pozsony fiókpályaudvar		Wien St.B.G. „ K.F.N.B. „ Marchegg Floridsdorf Simmering Stadlau		Wien Lagerbaus „ Praterquai	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern															
Stationen der Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Mártoner Localeisenbahn:																
Baghy major . . .	80	70	86	76	86	76	88	78	112	102	150	140	164	154	168	158
Homok	93	83	99	89	—	89	101	91	125	115	163	153	177	167	181	171
Kun-Szt. Márton . .	97	87	103	93	—	93	105	95	129	119	167	157	181	171	185	175
Martfü	82	72	88	78	88	78	90	80	114	104	152	142	166	156	170	160
Tisza-Földvár . .	91	81	97	87	—	87	99	89	123	113	161	151	175	165	179	169
Stationen der Kun-Szt. Márton—Szenteser Localeisenbahn:																
Szentes	100	90	106	96	106	96	108	98	132	122	170	160	184	174	188	178
Töke	100	90	106	96	106	96	108	98	132	122	170	160	184	174	188	178
Stationen der Szentes—Hodmezö-Vásárhelyer Localeisenbahn:																
Mártély	128	118	134	124	134	124	136	126	160	150	198	188	212	202	216	206
Mindszent	122	113	129	119	129	119	131	121	155	145	193	183	207	197	211	201
Szegvár	116	106	122	112	122	112	124	114	148	138	186	176	200	190	204	194

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
303	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Die ermässigten Frachtsätze gelangen rücksichtlich der benützten Relation auch dann zur Anwendung, wenn in einer Station und von einem Aufgeber **1000 Tonnen** zur Auflieferung gebracht werden. Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, hingegen die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze nur bei Verfrachtung von mindestens **4000 Tonnen** angewendet	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Localtarife, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar: die sub a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten nur bei Verfrachtung von mindestens **4000 Tonnen**	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege, die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1902 an die Direction der königl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b Budapest) vorzulegen sind	Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen in vollen Wagenladungen von den in untenstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest dunapárti téher-pályaudvar oder Budapest Józsefváros wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von acht Tagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901 gewährt

Nach

Von	Budapest d. p. t. p. u. fővar. közrakt. / „ Józsefváros / „ Lipótváros / „ nyugoti p. u. / „ Angyalföld		Budapest Kelenföld Südbahn / Köbánya alsó p. u. / „ felső p. u. / hizlalda / Ó-Buda Filatorizgat / Buda-Császárfürdő / Kitérő		Palota-Ujpest / Vácz		Pozsony / Pozsony fiokpályaudvar		Almás Füzitö / Györ / Komárom / St. János		Wien St.E.G. oder K.F.N.B. / Simmering, Floridsdorf, Stadlau		Wien-Lagerhaus / Wien-Praterquai		Marchegg	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsätze per 100 Kilogramm in Hellern															
Stationen der Pancsova-Petrovoszellóer Localeisenbahn.																
Réva-Ujfalu und Pancsova-Temespart	120	110	126	116	128	118	190	180	152	142	204	194	208	198	204	194
Stationen der Versecz-Kubiner Localeisenbahn.																
Alibunár	148	138	154	144	156	146	218	208	180	170	232	222	236	226	232	222
Bavaniste	148	138	154	144	156	146	218	208	180	170	232	222	236	226	232	222
Károlyfalva	150	140	156	146	158	148	220	210	182	172	234	224	238	228	234	224
Kubin-Dunapart	132	122	138	128	140	130	202	192	164	154	216	206	220	210	216	206
Mramorák-Déliblát	154	144	160	150	162	152	224	214	186	176	238	228	242	232	238	228
Román-Petre	140	130	146	136	148	138	210	200	172	162	224	214	228	218	224	214
Temes-Kubin	132	122	138	128	140	130	202	192	164	154	216	206	220	210	216	206
Temes-Miklós	149	139	155	145	157	147	219	209	181	171	233	223	237	227	233	223
Ulma	145	135	151	141	153	143	215	205	177	167	229	219	233	223	229	219
Vlajkovecz	142	132	148	138	150	140	212	202	174	164	226	216	230	220	226	216

Fortlaufende Nummer	1	304	305	306
Die Publication erfolgt von der	2	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Mehl und sonstige Mahlproducte aus Pos. M—4 der Güterclassification	Mehl und sonstige Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification	Mehl und sonstige Mahlproducte aus Pos. M 4 der Güterclassification
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Györ loco	Almás-Füzitö loco	Györ loco
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Wien (St E.G.) loco	Wien (St.E.G.) transit im Verkehre mit den im Tarife, Theil II, Heft 5, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen, sowie den zwischen diesen gelegenen, im Tarife nicht enthaltenen Stationen, insoferne der Verkehr via Wien, bezw. Hegyeshalom—Pozsony geleitet wird — Wien (St.E.G.) loco	Wien (St.E.G.) transit mit der Bestimmung nach den im Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenverband, Theil II, Heft 5, aufgenommenen Stationen, sowie den zwischen diesen gelegenen, im Tarife nicht enthaltenen Stationen, insoferne der Verkehr via Wien, bezw. Hegyeshalom—Pozsony geleitet wird
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	**Verfrachtung von mindestens 3000 Tonnen.** Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	**Bei Verfrachtung von mindestens 2200 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, bezw. 5	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 5
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	72 Heller	Verschieden — 98 Heller	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	64 Heller	77 Heller	Verschieden
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	8 Heller	21 Heller — 21 Heller	8 Heller
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1902 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) in Budapest vorzulegen sind	Auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) spätesteus bis Ende April 1902 vorzulegen sind	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1902 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) in Budapest vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

307

priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

1. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 2. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. 3. Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 4. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. 5. Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 6. Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 7. Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 8. Elbe-Umschlagsverkehr. 9. Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. 10. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 11. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. 12. Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. 13. Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr. 14. Belgisch-, bezw. Deutsch-Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Anwendung der ermässigten Frachtsätze für Getreide und Mehl.

Die für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen sub Post Nr. 298, 299, 300, 301, 302 und 303 für die Stationen Budapest, Györ, Wien, Marchegg und Stadlau, ferner die für den Transport von Mehl und sonstigen Mahlproducten sub Post Nr. 304, 305 und 306 für Wien St.E.G. publicirten ermässigten Frachtsätze werden mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901 auch im Verkehre mit den in den Tarifen der obangeführten Verbände enthaltenen österreichischen oder ausländischen Stationen, ferner die daselbst für die Station Györ publicirten ermässigten Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen der Linie Bruck a. d. L.—Simmering der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Localbahnen Schwechat-Manuersdorf und Bruck a. d. L.-Hainburg in dem Falle angewendet, wenn bei Einrechnung dieser ermässigten Frachtsätze von den Aufgabsstationen bis zu den obbezeichneten Uebergangsstationen und von da bis zu den definitiven Bestimmungsstationen auf Grund der bestehenden Frachtsätze billigere Gesammtfrachtgebühren resultiren, als auf Grund der von den Aufgabsstationen nach den definitiven Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit directen nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben.

Bezüglich der in ausländischen Verbänden zum Transporte gelangenden Sendungen erfolgt die Umrechnung der bewilligten ermässigten Frachtsätze zum Course von 100 Hellern = 85 Markpfennigen, bezw. 105 Centimes. Die ermässigten Frachtsätze werden im Rückvergütungswege angewendet. Die Rückvergütung erfolgt auf Grund der Frachtbrief-Duplicate, welche auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lauten müssen. Ausser diesen Documenten sind auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.

Diese Frachtdocumente sind spätestens bis Ende April 1902 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.

Auf die Rückgabe der Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

Diese mit directen Frachtbriefen nach den definitiven Bestimmungsstationen aufgegebenen Sendungen werden in die bedungenen Minimalquantitäten obcitirter Publicationen eingerechnet.

308

priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. österr. Staatsbahnen

Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen

a) Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau, Floridsdorf, Simmering, Schwechat-Kledering und Grammat-Neusiedl
b) Wien Lagerhaus und Wien Praterquai

Verfrachtung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen.
Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen

vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901

Localtarife, bezw. Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II. Heft 3

Verschieden

	Heller a)	Heller b)
Albár	81	85
Bogya-Gellér	90	94
Csalloköz-Abony	70	74
Csalloköz-Aranyos	94	98
Csalloköz-Csütörtök	59	63
Duna-Szerdahely	72	76
Ekecs	87	91
Ekel	91	95
Felistál-Nyárasd	83	87
Nagy-Légh	65	69
Nagy-Megyer	88	92
Örs-Ujfalu	96	100
Paka	63	67
Patony	68	72
Püspöki	55	59
Somorja-Uszor	61	65
Tany-Nemes-Ócsa	90	94
Uj-Komárom	99	103

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Die auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, bezw. bezüglich der leeren gebrauchten, retourgehenden Säcke die auf den Namen des Reclamanten als Adressaten lautenden Original-Frachtbriefe, welche der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) spätestens bis Ende März 1902 vorzulegen sind

Die sub a) angeführten Frachtsätze werden unverändert, die sub b) angeführten aber mit 4 Heller per 100 kg erhöht auch für leere gebrauchte, retourgehende Säcke bei Aufgabe in beliebigen Mengen in der nngekehrten Richtung angewendet.

Die sub a) angeführten Frachtsätze finden nm 12 Heller per 100 kg erhöht auch im Verkehre mit Wien Oe.N.W.B. transit Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
309	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Brčka	Budapest-dunaparti t. p. Budapest-föv. közrakt. Budapest-Józsefváros	Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, hingegen die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze nur bei Verfrachtung von mindestens 1000 t angewendet	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Tarif für den Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverkehr und Oesterr.-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, Localtarife	Verschieden	Heller a) 130	Heller b) 120	ad a) Im Kartirungswege ad b) Im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1902 an die Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) in Budapest vorzulegen sind	
					Budapest-Lipótváros Budapest-Angyalföld Budapest-nyugoti p. u. Budapest-Südbahn loco Köbánya also p. u. Köbánya felsö p. u. Köbánya hizlalda Buda-Császár-fürdö-Kitérö Ó-Buda-Filatorigát					136	126			
					Vácz					138	128			
					Pozsony Pozsony-fiok p.u.					200	190			
					Györ Komárom					162	152			
					Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Wien-Matzleinsdorf Marchegg Simmering Floridsdorf Stadlau					214	204			
					Wien Lagerhaus Wien Praterquai					218	208			
					Wien Oe.N.W.B. transit					226	216			
310	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft													

Die für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen in diesem Verordnungs-Blatte sub Post Nr. 298, 299, 300, 301, 302, 303 und 309 publicirten Kartirungs-Frachtsätze finden mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901 auch auf zur Rückbeförderung gelangende, leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut in umgekehrter Richtung, und zwar im Verkehre mit Wien Lagerhaus und Wien Praterquai um 4 Heller per 100 kg erhöht, in den übrigen Relationen aber unverändert Anwendung.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
311	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	a) Budapest-Józsefváros b) Budapest nyugoti p. u. c) Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Almás-Füzitö Arad Baja Beregszász Békes-Csaba Brassó Budapest-Józsefváros Budapest-nyugoti p. u. Czegléd Debreczen Déva Eger Eperjes Eszék (Osiek) Ersekujvár Fehértemplom Finme Fogaras Garam-Berzencze Gyöngyös Györ Gyula-Fehérvár Hódmezö-Vásárhely Ipolyság Jászberény Kalocsa Kaposvár Karánsebes Kassa Károlyváros (Karlovac) Kecskemét Kézdi-Vásárhely Kis-Kun-Felegyháza Kis-Várda Kolozsvár Komárom Léva Losoncz Lugos Mármaros-Sziget Maros-Vásárhely Medgyes Mezö-Tur Miskolcz gömöri p. u. Munkács Nagy-Bánya Nagy-Becskerek Nagy-Enyed Nagy-Károly Nagy-Kikinda Nagy-Körös Nagy-Szeben Nagy-Szombat Nagy-Várad Nyiregyháza Nyitra Oravicza Orosbáza Pancsova und Pancsova-Témespart Pápa Párkány-Nána Pécs Pozsony Puszta Tenyö Salgó-Tarján Sátoralja-Ujhely Segesvár Szabadka Szászrégen Szászváros Szatmár-Németi Szeged Szegzárd Szentes Szolnok sz. p. u. Szombathely Temesvár-gyárváros Temesvár-Józsefváros Torda Ujvidék Ungvár Väg-Ujhely Versecz Vukovár (Vukovar) Zágráb (Zagreb) m. á. v. Zimony (Zemun) Zombor	**Aufliefernng von mindestens 3000 Tonnen. Hievon müssen mindestens 500 Tonnen von Budapest nach ungarischen Stationen oder vice versa und mindestens 150 Tonnen von Budapest nach Wien verfrachtet werden.** Für die gewöhnlichen Eilgüter von Wien nach Budapest ist die Fracht mindestens für 2300 kg per Frachtbrief und Wagen zu bezahlen. Im Uebrigen sind die für gewöhnliche Eilgüter geltigen allgemeinen Tarifbestimmungen massgebend	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Localtarif der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, Theil II: Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1.; Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3; Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Zugestandener Frachtsatz in Hellern per 100 kg ad a) 236 / 450 / 413 / 521 / 100 / 811 / — / — / 172 / 413 / 521 / 318 / — / 450 / — / 521 / 742 / 1008 / 413 / 234 / 340 / 584 / 399 / — / 214 / 297 / 100 / 521 / 450 / 551 / 235 / 1064 / 276 / 162 / 521 / 257 / — / 360 / 522 / 563 / 646 / 667 / 318 / 400 / 510 / 700 / 678 / 604 / 450 / 441 / 193 / 786 / — / 441 / 450 / — / 552 / 509 / 751 / 400 / — / 112 / — / 255 / 276 / 450 / 708 / 380 / 746 / 542 / 471 / 400 / 361 / 433 / 214 / 450 / 450 / 450 / 573 / 450 / 186 / — / 521 / 450 / 521 / 498 / 413 ad b) — 450 413 521 400 811 — — 172 413 521 318 — 450 276 521 — 1008 413 — — 297 — 521 450 — 235 1061 276 162 521 — 297 — — 522 563 646 667 318 — — 700 678 604 450 441 193 400 141 450 380 552 509 751 — 193 — 113 255 — — 708 — 746 542 471 400 — 133 214 — 450 450 573 — 427 521 — — — 521 — — —

Fortlaufende Nummer	1	312	313	314
Die Publication erfolgt	2	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen und im der	3	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	4	Reis, geschält, Reismehl, Reisgries	Spiritus	Geflügel, lebendes und todtes; frisches Gemüse und Grünzeug; frisches Obst; Wildpret; Butter; frisches Fleisch; Eier; Topfen; Honig und Melonen als Eilgut oder Frachtgut
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Budapest-dunaparti t. p. u. Lipótváros nyugoti p. u.	Arad Baja Brassó Budapest*) Buzsák Czegled Debreczen Derstye- Hétfalu Eperies Kassa Kolozsvár Lugos Maros-Vásárhely Mezöhegyes Miskolcz gömöri p. u. Nagyvárad Ötvenes Szeged Szeged-Rókus Szöreg Temesvár- Gyárváros Temesvár- Józsefváros Uj-Arad Versecz	Budapest-Kelenföld
nach		den im Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes enthaltenen österreichischen Stationen	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	den im Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandstarife, Theil II, Heft 1, enthaltenen österreichischen Stationen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen sind mit auf die Bestimmungsstation lautenden directen Frachtbriefen aufzugeben	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für a) mindestens 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen, b) mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	vom 1. Janner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Das Zugestandniss wird gemacht				
Bezeichnung	8	Oesterr. Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3	Local-, bezw. Verbandstarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Verschieden	Directe Frachtsätze bestehen nicht
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	Verschieden	Heller ad a) 250 223 238 214 401 323 112 98 256 226 155 139 238 214 407 325 — 258 240 229 312 261 298 253 350 285 270 240 ad b) 218 198 247 220 218 211 218 198 225 203 225 203	Die laut Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenverhandes vom 1. Jänner 1900 von Budapest-Józsefváros giltigen normalen Frachtsätze
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11	26 Heller	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf Grund der Frachtbrief-Duplicate, welche auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lauten müssen. Dieselben sind spätestens bis Ende März 1902 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen		
Besondere Bemerkungen	14		*) Die Frachtsätze für Budapest gelten von den Stationen Budapest-Angyalföld, Budapest-dunaparti teherpályaudvár, Budapest-Józsefváros, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti pályaudvár, Budapest-Kelenföld und Ó-Buda-Fiiatorigat	

priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt — von der Namen der betheiligten Verwaltungen	2 / 3
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) — von	5
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) — nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Geflügel, lebendes und todtes; frisches Obst; frisches Gemüse und Grünzeug; Wildpret und Butter als Eilgut

von	für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route)	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
von Budapest-Kelenföld, sowie von den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900 enthaltenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, mit Ausnahme der Stationen der Strecken Marchegg—Palota-Ujpest (inclus.), Dévény-Ujfalu—Szakolcza, Dévénytó-Stomfa, Pozsony-Zsolna-Zwardón, Tepla-Trencsén-Teplitz—Vlarapass, Galanta—Nagyszombat, Lipótvár—Szered, Ersekujvár—Nagy-Belicz, Párkány-Nána—Balassa-Gyarmat, Csata—Léva	von Budapest-Kelenföld, sowie von den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 3, enthaltenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, mit Ausnahme der Stationen der Strecken Marchegg—Palota-Ujpest (incl.), Dévény-Ujfalu—Szakolcza, Dévénytó-Stomfa, Pozsony-Zsolna-Zwardón, Tepla-Trencsén-Teplitz—Vlarapass, Galanta—Nagy-Szombat, Lipótvár—Szered, Ersekujvár—Nagy-Belicz, Párkány-Nána—Balassa-Gyarmat, Csata—Léva und Garam-Berzencze incl.—Ruttka	den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900 enthaltenen österreichischen Stationen	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900	Verschieden	Verschieden	Die Differenz zwischen den von den betreffenden Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen nach Stadlau, bezw. im Verkehre mit Budapest-Kelenföld nach Wien St.E.G. bestehenden directen Frachtsätzen für ermässigtes Eilgut und für Güter der Frachtenclasse II	Im Rückvergütungswege	Die im Rückvergütungswege anzuwendende Frachtermässigung auf Grund der auf den Namen der reclamirenden Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende April 1902 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind	Diese Frachtbegünstigung findet auch auf lebendes Geflügel und Wildpret bei Aufgabe als Frachtgut Anwendung. Im Anschlussverkehre findet diese Frachtbegünstigung nur auf jene Sendungen Anwendung, welche in den Stationen der an die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen anschliessenden Localbahnen, sowie in den im Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes aufgenommenen Stationen der übrigen Eisenbahnen zur Aufgabe gelangen, und zwar ebenfalls im Rückvergütungswege auf Grund der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende April 1902 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind
		Wien Staatsbahnhof loco Wien Nordbahnhof loco Stadlau loco Floridsdorf loco							Im Kartirungswege		
		Wien Staatsbahnhof transit, Wien Nordbahnhof transit, Stadlau transit, Marchegg transit, Bruck a. L. transit nach solchen österreichischen Stationen, nach welchen die Instradirung im Sinne der bestehenden Instradirungsvorschriften ganz oder theilweise via Wien, Marchegg oder Bruck a. L. erfolgt			Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1; Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, 2 und 3, bezw. Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Tarifmässige Frachtsätze der Frachtenclasse II					
					Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1; Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 3						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
416	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2		Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), Stadlau und Floridsdorf	a) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. b) Verfrachtung von mindestens 2000 Tonnen und Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung für allgemein giltigen Tarifbestimmungen	ad a) vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901 ad b) vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Anhang zum Tarife, Theil II, Heft 3	Verschieden	a) b)	ad a) Im Kärtirngswege ad b) Im Rückvergütungswege	ad b) Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende März 1902 bei den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) einzureichen sind	
				Brassó transit*)							209 199			
				Bikszád-Balványos							224 214			
				Csik-Szent Király							230 220			
				Csik-Szent Simon							228 218			
				Csik-Szereda							231 221			
				Gyimes-Felsö-Lok							238 228			
				Gyimes-Közep-Lok							239 229			
				Madéfalva							233 223			
				Malnásfürdö							223 213			
				Sepsi-Bodok							221 211			
				Szépviz-Szt. Mihály							234 224			
				Tusnád							236 226			
417	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrüben		a) Ung.-Ostra. b) Eisenz.Pisek transit. Ung.-Hradisch transit, Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik) und Rohatetz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Anhang pro 1901 zum Tarife, Theil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. October 1899	Verschieden	Verschieden	ad a) 2·6 Heller ad b) 3·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1902 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

*) Die Frachtsätze von Brassó transit finden nur für Sendungen, welche von den Stationen der Localbahn Brassó-Háromszék stammen, Anwendung

Fortlaufende Nummer	418	419	420
Die Publication erfolgt	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen der und im	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Geschlachtete, ausgeweidete Schweine, bei Aufgabe als Frachtgut	Eisenröhren der Pos. E—5 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1898, Abtheilung B	Güter des Specialtarifes 1
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	den im Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Anina	Apahida Balassa-Gyarmat Budapest*) Deés Debreczen Fülek Galánta Ipolyság Kolozsvár Léva Lipotvár Losoncz Miskolcz g. p. u. Nagy-Surány Nagyvárad Nyirbátor Nyiregyháza Pozsony Szered
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien St. Marx	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Bransdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife, bezw. Tarif-Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3	Localtarife der betheiligten Verwaltungen
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	261 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die directen Frachtsätze der Wagenladungsclasse A aus dem Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes für Wien St.E.G., erhöht um 17 Heller per 100 kg	187 Heller	265 248 401 311 240 195 263 361 249 204 235 274 217 331 347 301 164 199
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	74 Heller	363
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. In dem Frachtsatze ist die Zuschlagsgebühr laut Localgütertarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Theil II) bereits inbegriffen	*) Der Frachtsatz für Budapest findet auf nachstehende Bahnhöfe Anwendung: dunaparti teherpályaudvar, fövarosi közraktárak, Józsefváros, kltérö, Lipótváros und nyugoti pályaudnar

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
421	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Vide Tabelle		Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil III, Heft 2	Verschieden	Vide Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von	Nach							
	Dombrau	Jablunkau	Karwin	Lonkau	Oderberg Ks.Od. loco	Oderberg Ks.Od. transit für Sendungen im Verkehre mit Deutschland *)	Teschen	Trzynietz
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern							
Debreczen	253	227	250	247	255	262	240	238
Losoncz	177	151	174	171	179	186	164	162
Miskolcz gömöri p. u.	216	190	213	210	218	225	203	201
Nyiregyháza	243	217	240	237	245	252	230	228
Putnok	204	178	201	198	206	213	191	189

*) In diesen Frachtsätzen ist die Oderberger Ueberfuhrsgebühr bereits inbegriffen.

422	priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Kaiser Ferdinands Nordbahn	Schwefelkies	Margitfalu	Wagram	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	131 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf ihre eigenen Kosten zu besorgen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
423		bethelligten Verwaltungen	Petroleum (Steinöl), gereinigt, Mineralschmieröle, Petroleumnaphta (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blau- und Grünöl	Brassó	Stationen der Linien Kassa—Legenye-Mihályi—S. A. Ujhely—Csap—Bátyú—Királyháza—Máramaros-Sziget—Körösmező-Landesgrenze—Legenye-Mihályi—Vidrány-Landesgrenze, Csap—Ungvár und Bátyú—Beskid-Landesgrenze der kgl. Ungar. Staatseisenb hnen, ferner nach Kuttka transit (für Sendungen nach Stationen der Kassa-Oderberger Eisenbahn*)	Bei Verfrachtung von mindestens 7000 Tonnen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief.	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Localtarife, bezw. Verbandstarife	Frachtsätze der Classe C	Frachtsätze der Classe B	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, ferner bei Sendungen nach Fiume auch die Beförderung nach dem Zollauslande nachweisenden Schiffsdocumente und insoferne die Einreichung des mittelst Bahn nach Brassó verfrachteten Rohpetroleums (Steinöl) in das normirte Minimalquantum beansprucht wird, die auf den Namen derselben Partei als Adressaten lautenden Original-Frachtbriefe, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) spätestens bis Ende März 1902 einzureichen sind	
		priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Petroleumnaphta (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Petroleumcoaks, Petroleumpech	Gyanafalva Landesgrenze Szakolcza Landesgrenze Vlarapas trans. Zsolna trans. Zwardon trans. Bruck a. L. trans. Marchegg trans.	sämmtlichen Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der Pécs-Barcser Eisenbahn	Die Sendungen müssen mit directen nach Oesterreich oder dem Auslande lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden				Frachtsätze des Ausnahmetarifes I					
				Oderberg						Heller 210					
				Oderberg trans. (für Sendungen nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen**)						212 Heller					
				Fiume		Die Sendungen müssen mit directen, nach Fiume oder deutschländischen Stationen lautenden Frachtbriefen ohne Routenvorschrift aufgegeben werden				Heller 222					

In das obenstehende Quantum wird das mittelst Bahn nach Brassó verfrachtete Rohpetroleum (Steinöl) mit höchstens 5000 Tonnen eingerechnet. Diese Frachtbegünstigung findet auch im Kartirungswege Anwendung, wenn die Partei, welche dieselbe in dieser Form in Anspruch zu nehmen wünscht, bei der Hauptcassa der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren eine Caution von 8000 Kronen deponirt, wobei die Modalitäten der weiteren Durchführung mit der betreffenden Partei von Fall zu Fall festgesetzt werden.

* Der laut vorstehender Begünstigung anzuwendende Frachtsatz der Classe C für Kassa wird auch für Stationen der Strecke Kassa—Miskolcz—Szerencs (excl.) und für die Station Diosgyör Vasgyár; derjenige für S. A. Ujhely auch für Stationen der Strecke S. A. Ujhely—Szerencs—Nyiregyháza (excl.); derjenige für Csap auch für Stationen der Strecke Csap—Nyiregyháza Debreczen (incl.); derjenige für Királyháza auch für Stationen der Strecke Királyháza—Debreczen (excl.) rückwirkend insolange angewendet, bis die Frachtsätze der Classe B laut Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen nicht billiger sind. Diese Frachtbegünstigung ist bei Inanspruchnahme der laut Kundmachung im „Vasuti es közlekedési közlöny" bezüglich Nagyvárad bestehenden **Reexpeditionsbegünstigung** auch für diejenigen Sendungen von raffinirtem Petroleum giltig, welche in ganzen Wagenladungen in Brassó aufgegeben worden sind und nach erfolgter Einlagerung in der Nagyváráder Petroleumcisterne der Petroleum-Raffinerie-Actiengesellschaft **nach den in der obenstehenden Begünstigung enthaltenen Stationen** mit neuen Frachtbriefen in ganzen Wagenladungen weiterbefördert werden. Die laut der citirten Begünstigung zu entrichtende **Reexpeditionsgebühr von 4 Hellern per 100 kg,** sowie die dort festgesetzten übrigen Bestimmungen bleiben unverändert aufrecht.

) **Die Ueberfuhrsgebühr in Oderberg ist in diesem Frachtsatze bereits inbegriffen.

priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2 / 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Für Artikel	Von	Nach	Bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bezeichnung des Tarifes, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg
Benzin aus Erdöl, Petrolenmnaphtha	Fiume	Brassó			399 Heller		
Mineraltheer, Blau- und Grünöl, Gasöl (Gastheeröl)	Brassó	Palota-Ujpest	Die Sendungen müssen unter der Adresse einer in Budapest, bezw. Palota oder in deren Umgebung befindlichen Wagenschmiere und Fettefabrik aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist durch die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Localtarife, bezw. Verbandstarife	183 Heller		
		Ó-Buda-Filatorigát			191 Heller		
		Budapest-Ferenczváros Budapest-Józsefváros Budapest-Kiérő Budapest-Anyáliföld. Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti p. u.			181 Heller		
Die in Classe A und theilweise in Classe B gehörigen, die Nebenproducte der Petrolenmraffinirung bildenden schweren Mineralöle (Blau- und Grünöle), Mineralschmieröle, Gasöl (Gastheeröl), Theeröl, Braunkohlenöl etc.	Brassó	Fiume	Die Sendungen müssen nach dem Zollanslande bestimmt sein		Frachtsätze des Ausnahmetarifes I	Bezüglich der Linien der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der Pécs-Barcser Eisenbahn die Frachtsätze des Ausnahmetarifes I	

Bei Verfrachtung von mindestens 7000 Tonnen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief.

vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901

Im Rückvergütungswege

Auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, ferner bei Sendungen nach Fiume auch die Beförderung nach dem Zollanslande nachweisenden Schiffsdocumente und insoferne die Einreichung des mittelst Bahn nach Brassó verfrachteten Rohpetroleums (Steinöl) in das normirte Minimalquantum beansprucht wird, die auf den Namen derselben Partei als Adressaten lautenden Original-Frachtbriefe, welche bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b), spätestens bis Ende März 1902 einzureichen sind

In das nebenstehende Quantum wird das mittelst Bahn nach Brassó verfrachtete Rohpetroleum (Steinöl) mit höchstens 5000 Tonnen eingerechnet. Diese Frachtbegünstigung findet auch im Kartirungswege Anwendung, wenn die Partei, welche dieselben in dieser Form in Anspruch zu nehmen wünscht, bei der Hauptcassa der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren eine Caution von 8000 Kronen deponirt, wobei die Modalitäten der weiteren Durchführung mit der betreffenden Partei von Fall zu Fall festgesetzt werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
424	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Petroleum (Steinöl), gereinigt, Mineralschmieröle, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Gasöl (Gastheeröl), Blauöl und Grünöl	Orsova	sämmtlichen Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der Pécs-Bareser Eisenbahn	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Localtarife, bezw. Verbandstarife		Die Frachtsätze der Classe B in Heller ad a) / b)		Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, ferner bei Sendungen nach Fiume auf die die Beförderung nach dem Zollauslande nachweisenden Schiffsdocumente und insofern die Einrechnung des mittelst Bahn nach Orsova verfrachteten Rohpetroleums (Steinöl) in das normirte Minimalquantum beansprucht wird, die auf den Namen derselben Partei als Adressaten lautenden Original-Frachtbriefe, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) spätestens bis Ende März 1902 einzureichen sind	
					Báziás*)	**Bei Verfrachtung von 10.000 Tonnen.**				112 / 156				
					Budapest-nyugoti p. n.					146 / 204				
					Csongrád					124 / 174				
					Czegled					132 / 184				
					Detta					92 / 128				
					Ersekujvár					172 / 240				
					Fehértemplom					104 / 146				
					Galánta					180 / 252				
					Gertenyes					96 / 134				
					Gyertyámos					88 / 124				
					Illava					204 / 286				
					Ipolyság					174 / 244				
					Kecskemét					124 / 174				
					Kis-Kun-Dorosma					108 / 152				
					Kis-Kun-Félegyháza					120 / 168				
					Kistelek					114 / 160				
					Köbánya alsó p. u. loco					146 / 204				
					Köbánya alsó p. u. transit					142 / 198				
					Léva					174 / 244				
					Lipótvár					186 / 260				
					Marchegg loco					196 / 274				
					Marchegg transit					192 / 268				
					Nagy-Belicz					192 / 268				
					Nagy-Bicse-Predmér					212 / 296				
					Nagy-Kikinda					94 / 132				
					Nagy-Körös					128 / 180				
					Nagy-Surány					176 / 246				
					Nagy-Szt. Miklós					106 / 148				
					Nagy-Szombat					186 / 260				
					Nagy-Tapolcsány					188 / 264				
					Nemet-Bogsán					100 / 140				
					Nyitra					180 / 252				
					Nyitra-Zsámbokrét					190 / 266				
					Oroszlámos					102 / 142				
					Párkány-Nána					162 / 226				
					Perjámos					108 / 152				
					Pozsony-fiok p.u.					190 / 266				
					Pöstyén					190 / 266				
					Szeged loco					108 / 152				
					Szeged transit					98 / 138				
					Szered					184 / 258				
					Szöreg loco					106 / 148				
					Szöreg transit					98 / 138				
					Temes-Rékás					76 / 106				
					Temesvár-Gyárváros					82 / 114				
					Temesvár-Józsefváros loco					82 / 114				
					Temesvár-Józsefváros transit					74 / 104				
					Tótmegyer					174 / 244				
					Trencsén-Isztebnik					200 / 280				
					Udvard					170 / 238				
					Uj-Zsolna					216 / 302				
					Vácz					154 / 216				
					Vág-Besztercze					210 / 294				
					Vág-Sellye					178 / 250				
					Vág-Ujhely					194 / 272				
					Versecz					98 / 138				
					Vlarapass					204 / 286				
					Zsebely					86 / 120				
					Zsolna transit					216 / 302				
					Zsombolya					90 / 126				
					Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Stadlau und Floridsdorf					ad a) 210 / 208				

In das nebenstehende Quantum wird das mittelst Bahn nach Orsova verfrachtete Rohpetroleum (Steinöl) mit höchstens 5000 Tonnen eingerechnet. Diese Frachtbegünstigung findet auch im Kartirungswege Anwendung, wenn die Partei, welche dieselbe in dieser Form in Anspruch zu nehmen wünscht, bei der Hauptcassa der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren eine Caution von 10.000 Kronen deponirt, wohl die Modalitäten der weiteren Durchführung mit der betreffenden Partei von Fall zu Fall festgesetzt werden.

*) In den Frachtsätzen für Báziás ist die im Localtarife der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Theil II) festgesetzte Localzuschlagsgebühr bereits inbegriffen

priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

Die in Classe A und theilweise in Classe B gehörigen, die Nebenprodncte der Petroleumraffinirnng bildenden schweren Mineralöle (Blau- nnd Grünöl), Mineralschmieröle, Gasöl (Gastheeröl , Theeröl, Braunkohlenöl etc.

Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petrolenmbenzin (Benzin aus Erdöl), Petroleum, Petroleumcoaks, Petroleumpech

Orsova

Finme	dem Zollanslande	Oderberg transit *) (auf die nach der Preussischen Staatsbahn übergehenden Sendungen	Oderberg	Gyanafalva Landesgrenze Szakolcza Landesgrenze Vlarapass transit Zsolna „ Zwardon „ Bruck a/L. „ Marchegg „ Fiume „

Bei Verfrachtung von mindestens 10.000 Tonnen. Frachtzahlnng für mindesteus 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief.

e Sendnngen müssen nach dem Zollauslande bestimmt sein	Die Sendungen müssen mit directen, nacb **deutschländischen** Stationeu lantenden Frachtbriefen ohne Routenvorschrift anfgegeben werden	Die Sendungen müssen mit directen, nacb Finme, Oesterreich oder dem Anslande lantenden Frachtbriefen aufgegeben werden

vom 1. Jäuner 1901 bis Ende December 1901

Localtarife, bezw. Verbandstarife

Die Fracbtsätze des Ansnabmetarifes I	Rücksicbtlicb der Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbabnen nnd der Pécs-Barcser Eisenbabn die Frachtsätze des Ausnahmetarifes I	182 Heller	180 Heller	Frachtsätze des Ausnabmetarifes I

Im Rückvergütungswege

Anf Grnnd der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Dnplicate, ferner bei Sendungen nach Fiume auf die die Beförderung nach dem Zollauslande nachweisenden Schiffsdocumente nnd, insofern die Einrechnung des mittelst Bahn nacb Orsova verfrachteten Rohpetroleums (Steinöl) in das normirte Minimalquantum beansprucht wird, die auf den Namen derselben Partei als Adressaten lautenden Original-Frachtbriefe, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilnng C IV b) spätestens bis Ende März 1902 einznreichen sind

In das nebenstehende Quantum wird das mittelst Bahn nach Orsova verfrachtete Rohpetroleum (Steinöl) mit höchstens 5000 Tonnen eingerechnet. Diese Frachtbegünstignng findet anch im Kartirungswege Anwendnng, wenn die Partei, welche dieselbe in dieser Form in Anspruch zu nehmen wünscht, bei der Hanptcassa der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren eine Caution von 10.000 Kronen deponirt, wobei die Modalitäten der weiteren Durchführung mit der betreffenden Partei von Fall zu Fall festgesetzt werden.

*) Die Ueberfnhrsgebühr in Oderberg ist in diesem Frachtsatze bereits inbegriffen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: nnd im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route): nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und giltig in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Fortlaufende Nummer	1	425	426	427
Die Publication erfolgt von der Namen der	2	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Krystallisirte Soda, Glaubersalz, Salz und Schwefelsäure	Soda, roh, calcinirt, ferner Bleichsoda, Chlorkalk und Salpetersäure	Soda, roh, calcinirt oder krystallisirt, ferner Bleichsoda
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	5	Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.) Kralup (St.E.G.)	Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.) Kralup (St.E.G.)	Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.) Patota-Ujpest
nach	6	Budapest- Angyalföld dunaparti tehérpályaudvár Józsefváros fövárosi közraktárak Kitérö nyugoti pályaudvár (Westbhf.) Lipótváros Kelenföld deli vasut (Südbahnhof) loco Ó-Buda-Filatórigát Buda-Császárfürdö-Kitérö	Budapest- Angyalföld dunaparti tehérpályaudvár Józsefváros fövárosi közraktárak Kitérö nyugoti pályaudvár (Westbhf.) Lipótváros Kelenföld deli vasut (Südbahnhof) loco Ó-Buda-Filatórigát Buda-Császárfürdö-Kitérö	Bodenbach (St.E.G. oder B.N.B.) Tetschen (Oe.N.W.B. oder B.N.B.) Tichlowitz Nestersitz-Pömmerle Gross-Priesen Schönpriesen Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.) Schreckenstein Lobositz Leitmeritz Theresienstadt Raudnic Kralup Bubna (St.E.G.) Prag (St.E.G. od. Oe.N.W.B.) Lieben (St.E.G. od. Oe.N.W.B.) Brünn (St.E.G.) Bisenz Stadt Ung.-Hradisch Stadt Ung.-Hradisch transit (für Göding)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	7	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Localtarife der betheiligten Verwaltungen Bestehen keine directen Frachtsätze
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	272 Heller 302 Heller	272 Heller 302 Heller	302 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	232 Heller 232 Heller	262 Heller 264 Heller	264 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	40 Heller 70 Heller	10 Heller 38 Heller	38 Heller
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente bis Ende März 1902 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente bis Ende März 1902 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1902 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt
Besondere Bemerkungen	14			Holz der Classe C und des Specialtarifes 2 Väg-Besztercze 67 66 75 168 96 165 172 180 183 183 183 183 183 183 183 183 183 183

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
428	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Vide Tabelle	Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Juni 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Vide Tabelle		Im Kartirungswege		

Die nebenstehenden Frachtsätze im Verkehre zwischen Pancsova-Témespart einerseits und Wien St.E.G. oder K.F.N.B. andererseits gelangen, um die auf Seite 100 des Tarifes, Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897 angeführten Ueberführungsgebühren erhöht, auch im Verkehre mit den übrigen, auf dieser Seite genannten Stationen zur Anwendung. Im Verkehre mit Wien Hauptzollamt werden die Frachtsätze von Pancsova-Témespart nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B. oder vice versa um die in der Kundmachung Nr. 566 im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 64 vom 7. Juni 1900 auf Seite 1434 angeführten Zuschlagsfrachtsätze erhöht, unter Aufrechthaltung der in dieser Kundmachung angeführten Bedingungen angewendet

Von oder nach	Von oder nach Pancsova-Témespart — Frachtsatz per 100 Kilogramm für												
	Eilgüter			Frachten									
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	I. Classe (Normalclasse)	II. Classe	Ermässigte Wagenladungsclassen A	B	C	Specialtarife 1	2	3	sperrige Güter
	in Hellern												
Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	1726	881	853	905	685	404	293	230	308	230	185	1248
Stadlau oder Floridsdorf	1726	881	853	905	685	404	289	227	304	230	181	1248

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
429	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	den weiter unten angeführten Stationen		Oderberg transit Die Sendungen müssen nach einer Auslands- oder Elbe-Umschlagsstation bestimmt sein. Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Bei Aufgabe von Hölzern über 7 Meter länge, wenn zu deren Verladung mehr als ein Wagen benützt wird, wird die Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg per verwendeten Wagen berechnet	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Verschieden	*) In Hellern inclusive Oderberger Ueberführsgebühr	Verschieden	Im Kartirungswege		

*) Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Heller		Heller		Heller
Ajnácskö	88	Hricsó	44	Radvány	134
Also-Sajó	111	Huszt	150	Rév	168
Apahida	198	Illava	60	Rimabánya	100
Arad	158	Kaál-Kápolna	116	Rimaszécs	96
Ágostonfalva	249	Kétegyháza	148	Rimaszombat	96
Bajmok	170	Királyháza	146	Rozsnyó	110
Balogfala	90	Kis-Majtény	162	Sajó-Ecseg	106
Bánhida	113	Kis-Terenne	94	Sajó-Szent Péter	106
Bánffy-Hunyad	182	Kis-kócz	130	Salgó-Tarján	92
Bánréve	98	Kolozsvár	196	Sárospatak	122
Bátony	94	Krivány-Gyetva	74	Sepsi-Szt. György	279
Bátyu	128	Liszka-Tolcsva	124	Sohorsin	180
Bellus	60	Lónyahánya	78	Som	132
Beregszász	136	Losoncz	82	Somos-Ujfalu	88
Berzova	174	M.-Sziget	164	Szár	146
Beszterczebánya	74	Mezö-Laborcz	138	Strabicsó-Gorond	132
Betlér	110	Maria-Radna	168	Szatmár-németi	158
Békés-Csaba	144	Magyar-Nádas	192	Szerencs	118
Bély	124	Maros-Illye	190	Szolnok-teher p. u.	122
Bihar-Püspöki	156	Mezö-Telegd	162	Szürte	128
Brátka	172	Mikola	154	Taraczköz	160
Bucsa	174	Miskolcz-gömöri p. u.	110	Tepla-Trencsén-Teplicz	66
Bustyaháza	156	Munkács	136	Tisza-Lucz	114
Csap	124	Nagy-Bélicz	113	Tisza-Ujlak	140
Csucsa	178	Nagy-Bittse-Predmér	44	Tiszolcz	104
Dálja	188	Nagy-Károly	162	Tokaj	122
Debreczen	146	Nagy-Mihály	124	Tornalja	102
Dobsina	116	Nagy-Szalonta	158	Tótmegyer	92
Eger	122	Nagy-Szeben	234	Tótvárad	178
Egeres	188	Nagy-Szöllös	144	Trencsén-Isztebnik	66
Elesd	166	Nagyvárad	158	Ungvár	130
Erdöd	186	Nemes-Militics	176	Vadna	102
Eszék	194	Nyiregyháza	130	Vág-Besztercze	52
Eszék-alváros	194	Nyitra-Novák	129	Várad-Velencze	158
Felei	92	Nyustya-Likér	102	Végles-Szalatna	72
Fülek	86	Örmezö	124	Vinkovci	196
Garam-Berzencze	68	Páltalva	92	Vukovár	192
Garam-Hidvég**	88	Párkány-Nána	106	Zám	186
Gilvács loco	163	Pásztó	98	Zólyom	70
Gilvács trs.	162	Pelsöcz	106	Zólyom-Brezó**)	90
Gomhos-Bogojeva	186	Perbenyik	124	Zombor	178
Gyoma	136	Priglevicza-Szt. Iván	182	**Matraer Localbahnstation**	
Gyöngyös	114	Puchó-Kocskócz	56		
Hálmi	152	Putnok	100	Balla'	108
Homonna	126				

**) In dem Frachtsatze von Garam-Hidvég, bezw. Zólyom-Brezó ist die im Localtarife der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen fixirte Zuschlagsgebühr bereits enthalten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
430	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Classe C oder des Specialtarifes 2	Vide nachstehende Tabelle		Die Sendungen sind mit nach dem westlichen Zollauslande (Deutschland, Holland, Belgien, Luxemburg, Frankreich und Schweiz oder nach den Elbe-Umschlagsplätzen) lautenden directen Frachtbriefen in den unten angeführten Stationen ohne Routenvorschrift zur Aufgabe zu bringen. Die Fracht ist für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zu bezahlen. Bei Aufliefernng von **2500 Tonnen** während der Dauer der Begünstigung werden die unter I und, falls die Verfrachtung dieses Minimalquantums nicht nachgewiesen wird, die unter II enthaltenen Frachtsätze angewendet	vom 1. Jänner 1901 bis Ende Juni 1901	Local-, bezw. Verbandstarife	Vide nachstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Die Differenz zwischen den erhobenen und den concedirten ermässigten Frachtsätzen wird auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende September 1901 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abth. C IV b) in Vorlage zu bringen sind, liquidirt	

Von	Nach Oderberg transit I	II
	Heller per 100 kg	
Alkenyér	163	170
Alsó-Rákos	203	213
Alvincz	166	173
Anina	174	184
Apahida	157	164
Apácza	207	217
Aranyos-Gyéres	165	172
Agostonfalva	205	215
Bajesd	166	173
Balázsfalva	174	184
Banicza	168	178
Báziás	165	172
Benne	196	206
Berlebás	141	151
Bilin	147	154
Borkut	148	155
Botfalu	212	222
Brassó helyben	215	225
„ átmenet*)	205	215
Bustyaháza	131	138
Bükszád-Bálványos	218	228
Csik-Szt. Király	222	232
„ -Szereda	221	234
„ -Szt. Simon	221	231
Danos	187	197
Derestye-Hétfalu	216	226
Déva	155	162
Domasnia-Kornya	166	173
Erked	194	204
Erzsébetváros	185	195
Fehértemplom	159	166
Felvincz	167	177
Földvár	210	220
Gyimes	232	242
„ -Felsö-Lok	229	239
„ -Közeplok	230	240
Gyulafehérvár	168	175
Héjasfalva	191	201
Homoród-Köhalom	200	210
Hosszuaszó	176	186
Hosszumezö	135	142
Jablanicza	167	176
Jassenova	156	163
Jám	158	165
Kacza	198	208
Kalán-Zeikfalva	160	167
Karácsonfalva	172	182
Karánsebes	157	164
Kavarán-Szakul	154	161
Kerelö-Szt. Pál	171	181
Kevele	150	157
Kis-Kapns	179	189
Kolozs-Kara	158	165
Kolozsvár	155	162
Körpa	159	166
Körösmezö	150	157
Krassova	174	182
Krivádia	166	176
Küküllöszög	173	183
Ladámos	184	194
Lissava	167	174
Máros-Csapó	172	182
Maros-Ludas	169	179
Maros-Vásárhely	178	188
Mádéfalva	225	235
Málnásfürdö	217	227
Mármaros-Sziget	137	141
Medgyes	181	191
Mehadia	167	177
Mikeszászа	177	187
Nagy-Enyed	169	179
„ -Selyk	181	191
„ -Szeben	188	198
Nyáradtö	175	185
Oravicza	163	170
Orsova	172	182
Örményes	163	170
Petrozsény	170	180
Piski	157	161
Puj	166	173
Rahó	145	152
Rakasdia	162	169
Russ	161	168
Segesvár	189	199
Szarvasó	136	143
Szászváros	160	167
Sepsi-Bodok	215	225
Székely-Kocsárd	165	175
Szépviz-Szt. Mihály	226	236
Taraczköz	134	141
Temes-Szlatina	161	168
Teregova	164	171
Técsö	132	139
Toplecz	170	180
Torda	167	174
Tömös	218	228
Tövis	169	179
Trebusa-Fejérpatak	142	149
Tusnád	220	230
Tusnádfürdö	219	229
Vajda-Hunyad	160	167
Váralja-Hátszeg	163	170
Virágosvölgy	162	169
Visóvölgy	142	149
Vizakna	186	196

Die ermässigten Frachtsätze für Kolozsvár, Déva, Kavarán-Szakul, Jassenova und Bustyaháza werden auch auf die in der Richtung des Transportweges vorgelegenen Stationen ausgedehnt, soweit nicht die normalen Frachtantheile niedriger sind. Die Frachtsätze für Jassenova werden für die Stationen der Linie Vojtek-Német-Bogsan und die Frachtsätze für Bustyaháza für die Stationen der Linien Batyn-Volócz und Csap-Ungvár, sowie für die Stationen Fekete-Archó-Debreczen (incl.), weiters die Stationen Radvány und Mezö-Laborcz angewendet. Für Holzstämmesendungen, welche nach einer im Rahmen der gegenwärtigen Begünstigung gehörigen Holzsäge behufs Aufarbeitung zur Versendung gelangen, werden rücksichtlich der bis zur Holzsäge-Station reichenden Strecken der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Frachtsätze auf Grund des Einheitssatzes von 0·2 Hellern per 100 kg und 1 km, zuzüglich einer Reexpeditionsgebühr von 4 Hellern per 100 kg im Rückvergütungswege in dem Falle berechnet, wenn die reclamirende Holzsäge auf Grund der auf dieselbe als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate nachweist, dass von derselben während der Giltigkeitsdauer der Begünstigung mindestens ebensoviel Schnittholz nach dem westlichen Zollauslande oder nach den Elbe-Umschlagsplätzen befördert wurde. Diese Frachtbrief-Duplicate, sowie die auf die betreffende Holzsäge als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über die bezogenen Holzstämme sind im Verlaufe von drei Monaten nach Versendung des gleichen Schnittholzquantums der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abth. C IV b) vorzulegen. In den Frachtsätzen für Anina, Krassova und Báziás ist die in dem Localtarife der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten. In den ermässigten Frachtsätzen ist die Oderberger Ueberfuhrsgebühr bereits enthalten.

*) Im Verkehre mit den Stationen der Brassó-Háromszéker Eisenbahn.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
431		priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft													
431		betheiligten Verwaltungen													
431		Petrolenmnapbta (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Petroleumpech													
431		Budapest-Ferenczváros			Budapest-dunaparti t. p. u.	Pozsony-Ujváros					120				
431		Budapest-Kiterö			" -Józsefváros	Oravicza					148				
431		Mezö-Telegd			" -nyugoti p. u.	Mezö-Telegd					172				
431		Oravicza			" -Lipótváros	Budapest-Kiterö					94				
431		Pozsony-Ujváros			" -Angyalföld	Budapest-Ferenczváros					Heller				
431		Oderberg			Oderberg transit	Oderberg transit (für Sendungen, welche auf die Preussischen Staatsbahnen übergehen)					Heller				
431		Bei Zahlung der Fracht für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit nach deutschen Stationen ausgestellten Frachtbriefen ohne Routenvorschreibung aufgegeben werden			Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach dem Zollauslande aufgegeben werden. Frachtzahlung von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen										
431		vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende December 1901													
431		Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, bezw. Localtarife													
431		Im Rückvergütungswege											Im Kartirungswege		
431		Die Differenz zwischen den aus den directen Frachtsätzen auf die Strecken bis Oderberg entfallenden Antheilen und den ermässigten Frachtsätzen wird auf Grund der auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis Ende März 1902 der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind, liquidirt													
431		Die Oderberger Ueberfuhrsgebühr ist in diesen Frachtsätzen bereits enthalten													

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
432		priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft													
432		kgl. Ungar. Staatseisenbahnen													
432		Leim der Pos. L—5 der Güterclassification													
432		Budapest-dunaparti t. p. u.			Budapest-dunaparti t. p. u.	Pozsony-Ujváros					221 Heller*)				
432		" -Józsefváros			" -Józsefváros	Oravicza					96				
432		" -nyugoti p. u.			" -nyugoti p. u.	Mezö-Telegd					174				
432		" -Lipótváros			" -Lipótváros	Budapest-Kiterö					150				
432		" -Angyalföld			" -Angyalföld	Budapest-Ferenczváros					122				
432		Oberberg transit			Oberberg transit	Oderberg					122				
432		Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach dem Zollauslande aufgegeben werden. Frachtzahlung von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen													
432		vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende März 1901													
432		Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. October 1899													
432		Verschieden													
432		221 Heller*)													
432		Verschieden													
432		Im Kartirungswege													
432															
432		*) Die Oderberger Ueberfuhr ist in diesem Frachtsatze bereits enthalten													

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
433	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz zu Grubenzwecken a) der Pos. H—20 a b) der Pos. H—20 b der Güterclassification	Siehe Tabelle	Siehe Tabelle	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Von

Nach	Budigsdorf		Deutsch-Lieban		Heilendorf		Hochstein		Hohenstadt (St.E.G.)		Lukawetz		Mähr.-Neustadt		Olmütz (St.E.G.)		Sternberg (K.F.N.B. od. k.k.St.B.)		Zöptau	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsätze in Hellern per 100 kg																			
Duby	—	—	107	108	100	100	—	—	—	—	97	97	116	118	—	—	109	112	107	108
Kladno	93	94	116	118	109	110	93	94	97	98	102	103	121	122	106	107	118	122	116	118
Miröschau	123	123	146	147	139	139	123	123	127	127	131	131	151	151	136	136	148	151	146	147
Smečna-Sternberg	96	97	119	121	112	113	96	97	100	101	105	106	124	125	109	110	121	125	119	121
Střebichowitz-Winaritz	—	—	97	98	90	90	—	—	—	—	87	87	—	108	—	—	—	102	97	98

Die sub a) angeführten Frachtsätze gelangen nur dann zur Anwendung, wenn die betreffenden Sendungen mit auf eine Grube als Empfängerin lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden.

Ausser den vorstehenden Frachtsätzen gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen zur Einbehung.

434	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Spiritus in Fässern oder in Reservoirwagen	Raitz	Belgrad loco	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik benannten Tarifes	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Mai 1898	Bestehen keine directen Frachtsätze	Ctms. Gold 292	Im Kartirungswege	
					Belgrad trans.*)					287		
				Pardubitz (St.E.G. und Oe.N.W.B.)	Belgrad loco					334		
					Belgrad trans.*)					329		

*) Gilt nur für Sendungen, welche mit directen Frachtbriefen nach jenseits Belgrad gelegenen Stationen aufgegeben werden

NB. Die Frachtsätze haben auch auf die aus den Lagerhäusern in Zimony (Semlin) zu befördernden Sendungen, und zwar auch in dem Falle Giltigkeit, wenn der Weitertransport in Detailsendungen erfolgt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
435	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Kalksteinmehl	Devény-Újfalu	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3	36 Heller	27 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt dem Versender, bezw. Empfänger
436	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eisenerz	Verőcze	Trzynietz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	91 Heller		Im Kartirungswege		
437	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Superphosphat (saurer, phosphorsaurer Kalk)	a) Böhmisch-Skalitz b) Opočno	Altona Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk) Brake (Oldenburg) Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen) Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen) Nordenham Nordenham (Fischereihafen) Hamburg B. Wilhelmsburg Hamburg-Sternschanze Harburg H. Harburg U.E. Lübeck Pommerensdorf Stettin Swinemünde Warnemünde	Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht. Einhaltung der Bestimmungen des im Nachtrag IV zum Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1. enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 49 B	vom 1. Jänner 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. August 1898 Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. a) b) 141 143 149 151 160 *) 162 *) 139 141 140 142 137 139 137 139 100 103 99 102 110 113 129 132		Im Kartirungswege		

*) Die Frachtsätze haben im Verkehre mit **Nordenham** nur für die **See-Einfuhr** (Giltigkeit; für den **Localverkehr** erhöhen sich die **Nordenhamer** Sätze um 2 Pfennige per 100 kg

Fortlaufende Nummer	438	439
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Mineralkohle, Coaks und Briquetts	Kokes der Pos. K—25 der Güterclassification
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Segen-Gottes	Segen-Gottes
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	Budapest (deli vasut) loco Ó-Buda-Filatorigát Buda-Császárfürdö-Kitérö	Budapest (dunaparti p. u., Józsefváros, Lipótváros, nyugoti p. u., Angyalföld) Köbánya (alsó und felsö p. u.) Budapest-Kelenföld	Läbatlan
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	2000 Tonnen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Besteht kein directer Frachtsatz	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	1140	114 Heller	110 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	296		
Heller per Tonne à 1000 kg	1240		
	1536		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Original - Frachtbrief-Duplicate, welche Documente der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen spätestens bis Ende März 1902 vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen			
	14		

440

priv. Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn-Gesellschaft und kgl. Ungar. Staatseisenbahnen

Fortlaufende Nummer	1	
Die Publication erfolgt	2	Frachtgüter aller Art, mit Ausnahme der folgenden Artikel: lebende Thiere, Getreide und Hülsenfrüchte, ferner gedörrtes Obst und Pflaumenmus in vollen Wagenladungen, Mehl und Mahlproducte, Kohle, Coaks, Steinsalz, frisches Fleisch, auf eigenen Rädern laufende Eisenbahn-Fahrzeuge, todtes Geflügel und Eier, ferner alle jene Sendungen, für welche ausserhalb des Tarifes besondere Begünstigungen bestehen und in Anspruch genommen werden (exclusive jener Sendungen, welche auf die Rückvergütung des auf die kgl. Ungar. Staatsbahnen entfallenden Antheiles der Zimony-Belgrader Verbindungsbahn-Gebühren Anspruch haben), und alle jene Artikel, welche im Sinne der Tarife, auf welche sich die Frachtbegünstigung bezieht, von der directen Beförderung ausgeschlossen sind, wie z. B. explosive Güter, ein Theil der Holzgattungen, Boote, Kähne, Leichen etc.; endlich auch solche Sendungen, auf welche die Frachtsätze des directen Tarifes infolge anderweitiger Verfügung des Versenders keine Anwendung finden können
und im Namen der	3	
für Artikel	4	
Das Zugeständniss wird gemacht	5	Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit, Köbanya (beide Bahnhöfe) loco und transit. Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) loco und transit, Marchegg transit, Arad, Szeged, Szeged-Rókus, Temesvár (beide Bahnhöfe). Orsova, Fiume und Triest oder umgekehrt Belgrad loco und transit (letzteres rücksichtlich der nach serbischen, bulgarischen und türkischen Stationen bestimmten Transporte), ferner Zimony, Ruma, Mitrovicza-Szavapárt und Bázias, bezüglich letzterer zwei Stationen jedoch nur für solche Sendungen, welche von dort nachweislich per Schiff, von Ruma nachweislich mit Bahn nach Klenak und von dort per Schiff, von Zimony per Schiff oder Eisenbahn nach Serbien oder darüber hinaus liegenden Stationen verfrachtet werden, mit Ausnahme der Transporte, welche von Temesvár (beide Bahnhöfe) und von Arad via Bázias zur Verfrachtung gelangen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Zahlung einer Gesammtfracht von mindestens **450.000 Francs,** welche Summe auf Grund der bis zur ungar.-serbischen Grenze entfallenden Frachtantheile ermittelt wird. Im Triest-Fiumaner Verkehre ist ein solches Quantum von Frachtgütern zu verfrachten, dass die in diesem Verkehre unter Berücksichtigung der Antheile bis zur serbischen Grenze resultirende Frachtgebührensumme innerhalb der obigen 450.000 Francs mindestens 100.000 Francs beträgt
und gilt in der Zeit	7	bis Ende December 1901
Bezeichnung	8	Tarife für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, giltig vom 1. Mai 1898, ferner Tarif für den directen Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits, giltig vom 1. Mai 1900, Tarif für den ungarischen Levanteverkehr via Galatz, giltig vom 1. Mai 1898 und die inländischen Verbandstarife und Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Von den in Rubrik 5 genannten Stationen bis zur ungarisch-serbischen Grenze geltenden und in dem directen Tarife zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei in den Schnitt-Tariftabellen sub „A" angegebenen Schnittfrachtsätzen im Verkehre mit den Stationen Triest und Fiume 35 pCt., ferner für rohe Felle von Salonique nach Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) und Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) 25 pCt. Nachlass, und im Verkehre mit den übrigen genannten Stationen 15 pCt. Nachlass, im ungarischen Levanteverkehre von den in diesem Tarife seltens der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen eingerechneten Antheilen 15 pCt. Nachlass; mit der Beschränkung jedoch, dass nach Befriedigung der an dem Transporte eventuell betheiligten fremden Bahnen und nach Abzug der 15-, bezw. 25-, bezw. 35percentigen Refactie für die in Betracht kommenden Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen und für die Strecken Marchegg—Wien und Bruck a. L.—Wien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mindestens ein Einheitssatz von 2 Hellern per Tonnenkilometer, unter Hinzurechnung von je 4 Hellern Manipulationsgebühr per 100 kg, und für die kgl. Ungar. Staatsbahnen 5 pCt. Transportsteuer verbleiben muss, über welche Grenze hinaus keine Refactie liquidirt wird. — Im Falle einer Aenderung dieser Schnittfrachtsätze während der Dauer des Zugeständnisses bleiben der contrahirenden Partei die zur Zeit giltigen Netto-Frachtsätze gewährleistet
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Bei den mit directen Frachtbriefen beförderten Sendungen gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate. Bezüglich der via Zimony, Ruma, Mitrovicza-Szavapárt und Bázias per Schiff beförderten Transporte ist ausser den obigen Documenten die per Schiff erfolgte Weiterbeförderung durch Vorlage der bezüglichen Schiffsfrachtbriefe, eventuell Aufgabs-Recepisse oder Frachtbrief-Duplicate nachzuweisen. Bezüglich der aus den Zimonyer Lagerhäusern weiterbeförderten Sendungen sind ausser den auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabsrecepissen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten auch die die Weiterbeförderung nachweisenden Aufgabsdocumente vorzulegen. Statt dieser letzteren werden auch die bis Zimony lautenden Aufgabsdocumente angenommen, wenn auf diesen seitens der Station Zimony die Weiterbeförderungsdaten bestätigt sind. Die Documente, die keinen Refactiestempel tragen dürfen und der reclamirenden Firma nicht mehr zurückgestellt werden, sind zum Behufe der Refactie-Liquidirung bezüglich der mit directen Frachtbriefen oder per Schiff beförderten Sendungen längstens bis Ende Juni 1902, bezüglich der in den Zimonyer Lagerhäusern eingelagerten Sendungen längstens binnen 6 Monaten nach erfolgter Weitersendung der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) einzusenden
Besondere Bemerkungen	14	

Die Verrechnung der Sendung erfolgt stets zu den bestehenden directen Frachtsätzen, und werden bezüglich der über Wien und Budapest hinaus gelegenen deutschen, österreichischen und ungarischen Stationen bei den ganz oder theilweise über Wien instradirenden Sendungen die für Wien — bei den ganz oder theilweise über Marchegg instradirenden Sendungen die für Marchegg — bei den ganz oder theilweise über Budapest instradirenden Sendungen die für Budapest (bezüglich der Südbahn die für Budapest-Kelenföld) — bezüglich der über Zsolna-Galantha instradirenden Sendungen die für Marchegg giltigen Frachtantheile als Basis der minimalen Gesammtfrachten, sowie zur Ermittlung der percentuellen Refactie angenommen. — Die obigen Begünstigungen werden auch auf die aus den Zimonyer Lagerhäusern der Landes-Lagerhäuser-Actiengesellschaft weiterbeförderten Transporte angewendet.

priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2, 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

betheiligten Verwaltungen

Alle Eil- und Frachtgüter, welche im directen Verkehre auf Grund der in den mit Rumänien bestehenden Verbandstarifen enthaltenen Frachtsätze befördert werden können. Ausgenommen hievon sind: 1. Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und Repsabfälle, ferner frisches Fleisch und auf eigenen Rädern laufende Eisenbahn-Fahrzeuge. 2. Solche Sendungen, rücksichtlich welcher nicht die vollen Frachtsätze der in der Rubrik 8 angeführten directen Tarife berechnet werden, insbesondere alle jene Sendungen, für welche ausserhalb der gegenwärtigen Begünstigungen anderweitige Frachtbegünstigungen bestehen und in Anspruch genommen werden

oder umgekehrt	Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) loco und transit, Marchegg transit, Budapest (sämmtliche am linken Donauufer gelegene Bahnhöfe) und Budapest-Kelenföld loco und transit, Köbánya (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit, Fiume und Triest, ferner sämmtlichen in die in Rubrik 8 angeführten Tarife aufgenommenen österr.-ungar. und deutschen Stationen, deren Verkehr nach Rumänien ganz oder theilweise über Bruck a. L., Marchegg, Szakolcza, Vlarapass, Zsolna, Ruttka, Budapest, Köbánya oder Hatvan-Szolnok vermittelt wird	
	sämmtlichen Stationen der rumänischen Eisenbahnen, welche in die in der Rubrik 8 angeführten Tarife aufgenommen sind, sofern deren Verkehr mit den in Frage kommenden Aufgabsstationen ausschliesslich über Predeal und Verciorova vermittelt wird	

Wenn in den in der 5. Rubrik bezeichneten Relationen innerhalb der Giltigkeitsdauer des gegenwärtigen Frachtzugeständnisses ein so grosses Quantum von Gütern verfrachtet wird, dass nach demselben auf Grund der Frachtsätze der Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarife eine Gesammt-Transportgebühr von mindestens **300.000 (dreihunderttausend) Francs** erzielt wird

vom 1. Jänner 1901 bis Ende des Jahres 1901

Die für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen, Rumänisch-Norddeutschen und Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband, sowie die für den Güterverkehr Rumänien - Liudau und Vorarlberg und Rumänien-Elbenmschlag giltigen Tarife

Verschieden

Bei Erreichung von 300.000 Francs Gesammt-Transportgebühr **10% (zehn Percent) Nachlass** von jenen Frachtantheilen, welche in die zur Zeit der Aufgabe der Transporte giltigen Frachtsätze des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverbandes für die betreffenden Güterclassen rücksichtlich der Strecke von Wien (St.E.G.), resp. Marchegg, Budapest d. p. t. p. u., Köbánya also p. u., Fiume und Triest bis Verciorova eingerechnet sind, mit der Beschränkung jedoch, dass nach Befriedigung der an dem Transporte eventuell betheiligten fremden Bahnen und nach Abzug der hier zugestandenen 10%igen Refactie für die in Betracht kommenden Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen, ferner für die Strecken Marchegg—Wien und Bruck a. L.—Wien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mindestens ein Einheitssatz von 2 (zwei) Hellern per Tonnen-Kilometer, unter Hinzurechnung von je 4 Hellern Manipulationsgebühr per 100 kg und für die kgl. Ungar. Staatshahnen 5% Transportsteuer verbleiben muss, über welche Grenze hinaus keine Refactie liquidirt wird

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die reclamirende Firma als Versender zu lauten haben und bis längstens Ende Juni 1902 an die Direction der kgl. Ungar. Staatshahnen (C IV b) vorzulegen sind. Die vorgelegten Frachtdocumente dürfen keinen Refactiestempel tragen und werden der reclamirenden Firma nicht zurückgestellt

Besondere Bemerkungen.

(Zu Pos. 441.)

Die unter gegenwärtiger Post für von Wien, Marchegg, Budapest, Köbánya, Fiume und Triest nach rumänischen Stationen und umgekehrt beförderte Sendungen verlautbarten Refactien haben unter Aufrechthaltung der publicirten übrigen Bedingungen und bei Einrechnung in die stipulirte Minimal-Frachtsumme auch für solche Sendungen Giltigkeit, welche mit Umkartirung in Predeal oder Verciorova in jenen Relationen des directen Verkehres befördert werden, bezüglich welcher im Sinne der Publication die Flüssigmachung der Refactie in Anspruch genommen werden kann. Insofern solche Sendungen laut der für den directen Verkehr giltigen Waarenclassification auf Umexpedition angewiesen sind, wird zur Grundlage für die Berechnung der zu erstatteuden Refactie jene Waarenclasse angenommen, in welche der betreffende Artikel laut der für den Localverkehr der österr. und ungar. Bahnen giltigen Waarenclassification rangirt. Ferner:

Zu Rubrik 5: Transporte von solchen österr.-ungarischen oder deutschen Stationen nach rumänischen Stationen oder umgekehrt, deren Verkehr ganz oder theilweise auch über Suczawa vermittelt wird, sind sowohl von der Einrechnung in die Minimal-Frachtsumme, als auch von jeder Begünstigung ausgeschlossen.

Zu Rubrik 6: Als Basis für die Feststellung der stipulirten Minimal-Frachtsumme werden unter Ausserachtlassung der Nebengebühren und Nachnahmen nur jene reinen Transportgebühren angenommen, welche sich für den betreffenden Artikel, bezw. Transport unter Zugrundelegung des zur Zeit der Aufgabe desselben giltigen Frachtsatzes des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarifes ergeben, und zwar:

a) Für Sendungen von oder nach Wien loco und transit und sämmtlichen übrigen österr. und deutschen Stationen werden die in die Minimal-Frachtsumme einzurechnenden Transportgebühren in der Weise ermittelt, dass rücksichtlich derselben die von Wien (St.E.G.) bis zur betreffenden rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze berechnet werden.

b) Bei Sendungen von oder nach solchen ungarischen Stationen, deren Verkehr mit den betreffenden rumänischen Bestimmungsstationen sich ausschliesslich über Budapest, Köbánya oder Hatvan-Szolnok bewegt und welche über directe Frachtsätze verfügen, ferner bei Sendungen von oder nach Budapest (Bahnhöfe am linken Donauufer) und Budapest-Kelenföld loco und transit, und endlich von oder nach Köbánya (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit, bilden die von der bezeichneten ungarischen Station bis zur rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze die Basis der einzurechnenden Transportgebühren.

c) Bei Sendungen von oder nach Fiume und Triest bilden die von diesen Stationen bis zur rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze die Basis der einzurechnenden Transportgebühren.

Zu Rubrik 10: 1. Die percentuelle Refactie wird von den factisch eingehobenen Transportgebühren liquidirt, und zwar:

a) Von den jeweilig für die Strecke Wien (St.E.G.)—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bezüglich aller von Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), sowie von anderen österr. und deutschen Stationen im directen Verkehre nach Rumänien und umgekehrt beförderten Sendungen, deren Verkehr unter Berührung von Wien ganz oder theilweise über Bruck a. L. oder Marchegg bis und ab Predeal und Verciorova vermittelt wird.

b) Von den jeweilig für die Strecke Marchegg—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bezüglich aller von Marchegg, von den österr. oder deutschen Stationen im directen Verkehre nach Rumänien und umgekehrt beförderten Transporte, deren Verkehr, ohne Wien zu berühren, ganz oder zum Theil via Marchegg, Szakolcza, Vlarapass, Zsolna oder Ruttka über Predeal und Verciorova vermittelt wird.

c) Von den jeweilig für die Strecke Budapest d. p. t. p. u.—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bei allen von Budapest (Bahnhöfe am linken Donauufer) und Budapest-Kelenföld, ferner von solchen ungar. Stationen, deren Verkehr bis und ab Predeal und Verciorova ausschliesslich oder theilweise über Budapest oder Hatvan-Szolnok bedient wird, nach Rumänien oder umgekehrt beförderten Sendungen.

d) Von den jeweilig für die Strecke Köbánya alsó p. u.—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bei allen von Köbánya (sämmtliche Bahnhöfe), sowie von solchen ungarischen Stationen, deren Verkehr via Predeal und Verciorova ausschliesslich über Köbánya bedient wird, nach Rumänien und umgekehrt beförderten Sendungen.

e) Von den jeweilig für die Strecke Fiume—, resp. Triest—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bei allen von Fiume, resp. Triest nach Rumänien und umgekehrt beförderten Sendungen, deren Verkehr ausschliesslich via Predeal und Verciorova vermittelt wird.

2. Ueber die ziffermässigen Beträge der im Sinne der unter 1., a), b), c), d) und e) entfallenden Refactien ertheilt die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (Tarif-Abtheilung) den auf die gegenwärtige Begünstigung Anspruch erhebenden Parteien Auskunft. Im Falle einer während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses eintretenden Aenderung der die Basis der Begünstigung bildenden Frachtantheile bleiben die zur Zeit giltigen Netto-Frachtsätze aufrecht.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
442	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Bahnen	Malz (ausgenommen geröstetes Malz für Kaffee)	Marchegg St.E.G.	Peri transit	Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen des Tarifes für den directen Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr mit internationalen Frachtbriefen nach italienischen Stationen zur Aufgabe gelangen.	vom 21. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. Jänner 1900	Bestehen keine directen Frachtsätze	Franken per 100 kg		Kartirung		•
					Pontebba transit	Die Frachtsätze unter 1) gelten bei Aufgabe von mindestens 5.000 kg " " " 2) " " " 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür				1) 3·68 2) 3·18	1) 4·78 2) 3·31			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
443	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Melasse, osmosirte, Melasse und Osmosé-(Abfall-)Wasser	Göding (K.F.N.B.)	Dobrowitz und Jungbunzlau (Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Anhang zu den Tarifen des Oesterr. Eisenbahnverbandes (Theil II)	Verschieden	Heller 148	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Rohatetz						150				
444	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	B.N.B. und L.B. Brandeis a.E.-Neratovic	Melasse und Osmosé-wasser	Tauschim	Raudnitz (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	81 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
445	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Cement der Tarif-Pos. C—6						Heller	Heller	Heller			
				Lobositz (St.E.G.)	Weltrus	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	34	28	6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Tschischkowitz					44	34	10			

NB. Die Sendungen müssen für die Moldauregulirung, bezw. zum Baue von Stauanlagen bei Mirowitz bestimmt und an die Bauunternehmung adressirt sein.

446	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zwei Schlafwagen, auf eigenen Rädern laufend	Olmütz (St.E.G.) transit	Prag-Hrabovka transit	Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1901	Localtarif	132 Heller	106 Heller	26 Heller	Im Einkvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende September 1901	
				oder vice versa										

Fortlaufende Nummer	447	448	449	450
1				
Die Publication erfolgt: von der	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2				
Die Publication erfolgt: und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Bahnen	Südbahn-Gesellschaft
3				
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification (mit Ausnahme von Brennholz und Abfallholz)	Regiegüter der Classe II der Kascbau-Oderberger Eisenbahn	des Ausnahmetarifes 12/e des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Eisenbahnschwellen
4				
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Pelsücz	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit	Annen-Nord (Station der kgl. Eisenbahn-Direction Essen)	Haus
5				
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Stadlau und Floridsdorf	Marchegg (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit	den im Ausnahmetarif Nr. 12/e angeführten österreichischen Stationen	Jenbach
oder vice versa				
6				
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmung	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der Achenseebahn adressirt sein
7				
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	vom 1. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901
8				
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3	Localtarife	Ausnahmetarif 12/e, enthalten im Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898, des Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes	Localtarife
9				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	149 Heller	46 Heller	besteht derzeit keiner	Es besteht kein directer Frachtsatz
10				
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	122 Heller	42 Heller	in Schnitt-Tafel B, Schnitt II unter e einzustellen Mk. 0·73	58
11				
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	27 Heller	4 Heller		
12				
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13				
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die Kascbau-Oderberger Eisenbahn oder deren Dienstesstellen als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, einzureichen längstens bis Ende März 1902		
14				
Besondere Bemerkungen		Die Sendungen müssen mit directen von Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) nnd Zsolna (K.O.E.), bezw. vice versa lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Die Gesammtfrachtsätze ergeben sich durch Zusammenstoss des vorstehenden Schnitt-Frachtsatzes mit den im Schnitt II unter e enthaltenen Schnittsätzen der Schnitt-Tafel A im Ausnahmetarif Nr. 12 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
451	k. k. österr. Staatsbahnen		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, Mahlproducte und Mehl der Pos. M—4, Malz der Pos. M—7, Oelkuchen und Oelknochenmehl, sowie Oelsaaten der Pos. O—6 und O—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I. vom 1. Jänner 1898	Wien-Lagerhaus und Wien-Praterquai	Wien-Donauuferbahnhof der K. F. N. B. transit im Verkehre mit Stationen der K. F. N. B. und darüber hinaus oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Localtarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, Abschnitt C	4 Heller	2 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		
452	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Steine, und zwar: Bruchsteine, unbearbeitete, aller Art, mit Ausnahme von Dolomit, Feuerstein, Magnesit, Quarz, Schmirgelsteine und Spath	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen		Aufgabe als Frachtgut. Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom 15. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif-Theil II, Heft I, vom 1. Februar 1899 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. Skawina Swoszowice 48 Podgórze-Bonarka 50 Podgórze-Pfaszów 44 Skawina Swoszowice 44 Skawina Swoszowice 42 Skawina Swoszowice 44 Skawina Swoszowice 49 Skawina Swoszowice 51 Skawina Swoszowice 43 Krakau 45 Podgórze-Bonarka 44 44		Im Kartirungswege		
					Groschowitz									
					Gross-Strohlitz									
					Oppeln									
					Schimischow									
					Gross-Strohlitz									
				und umgekehrt										
453	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Eilgut Sagrado		Bregenz transit	Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 20. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 30. December 1901	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Cents. 1525		Im Kartirungswege		Die vorstehenden Frachtsätze finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs oder St. Margrethen gelegenen schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit oder St. Margrethen transit zu lauten
					Buchs transit					1525				
					St. Margrethen transit					1569				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
454	k. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Position H—18 der Güterclassification des Oesterreichisch-Ungarischen Tarifes, Theil I	Frassin a. M.	Hatna transit*)	Aufgabe mit directen Frachtbriefen als Frachtgut; Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und verwendeten Wagen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Heller 51	Heller 46	Heller 5	im Kartirungswege	*) Die Frachtsätze haben nur Giltigkeit für Sendungen, welche ab Hatna in westlicher Richtung nach dem Auslande, nach Wien loco oder transito, nach Böhmen, Triest, Tirol, Vorarlberg, Bregenz transito, Buchs transito, St. Margrethen transito, Lindau transito oder nach einem Elbe-Umschlagsplatze zur Beförderung gelangen.	
				Gurahumora					45	41	4			
				Illischestin					38	34	4			
				Kimpolung					67	60	7			
				Molit					55	50 **)	5			
				Paltinoasa					42	38	4			
				Pozoritta					74	67	7			
				Valeputna					82	74	8			
				Wama					57	51	6			
455	k. k. österr. Staatsbahnen		Sebafwollgarne	Neugedein	Nussdorf Wien II (K.F.J.B.) Wien-Praterquai	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg / 5000 kg per Wagen, Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Heller 337	Heller 323	Heller 14	im Kartirungswege		
									315	292	23			
456	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eiserne Pflüge und Ackerbaugeräthe	Raudnitz	Genf transit, mit der Bestimmung nach Marseille	Bei Aufgabe a) in Mengen unter 5000 kg, b) in Ladungen von oder Frachtzahlung für mindestens 1) 5.000 kg, 2) 7.000 kg, 3) 10.000 kg per Wagen auf einen Frachtbrief. Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif-Theil I, Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif-Theil I, Abtheilung B, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	vom 20. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Bestehen keine	Francs für 1000 kg ad a) 93·50 ad b) 1) 74·45 2) 54·70 3) 48·15		im Kartirungswege		

**) Insoweit nicht für einzelne Relationen oder Artikel der Pos. H—18 bereits niedrigere Frachtsätze bestehen

Fortlaufende Nummer	457	458
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	a) Kohlen, mineralische, bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bruchsteine, unbearbeitete
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Zauchtel	Voitelsbrunn
nach	Fulnek	Pohrlitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Nachweisung eines Minimalverfrachtungsquantums von 1400 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abladen der Sendungen ad a) und b) durch die Empfänger vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1200 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen vom 1. Jänner 1901 bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	Localgütertarife, nud zwar für das Haupthahnnetz vom 1. Juli 1899 nnd für die Localhahnen vom 1. Jänner 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	15 Heller	34 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	12 Heller	25 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	3 Heller	9 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Bei Sendungen nach Fulnek auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen von Fulnek auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Bei den Sendungen von mineralischer Kohle und Holz nach Fulnek müssen die Frachtbriefe die Bestätigung von Seiten des Stationsvorstandes der genannten Station tragen, dass das Abladen durch den Empfänger bewirkt worden ist. Die zur Vorlage bedungenen Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugestandnisses
Besondere Bemerkungen		

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
d) Güter der Frachtgutclasse I					bezw. vice versa				21 Heller	16 Heller	5 Heller			
c) Güter der Frachtgutclasse II									18 Heller	14 Heller	4 Heller			
b) Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, bei Angabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen														

Fortlaufende Nummer	459	460
Die Publication erfolgt von der Namen der	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898	Getreide der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Göding	Pohrlitz
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti loco, Székelyfalu-Burszentgyörgy, Nagy-Lévárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zobor, Dévénytó und Stomfa)	Mödritz
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längsteus jedoch bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif zwischen der Localbahnstation Göding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Station Holics der Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft vom 1. October 1898	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	15 Heller	33 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10·3 Heller	28 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	4·7 Heller	5 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
Besondere Bemerkungen	Der nebenstehend für die Sendungen von Holics loco zugestandene Frachtsatz findet nur Anwendung, wenn die bezüglichen Transporte mittelst Strassenfuhrwerkes zur genannten Station zugeführt werden	Der nebenstehend für die Sendungen nach Holics loco zugestandene Frachtsatz findet nur Anwendung, wenn die bezüglichen Transporte mittelst Strassenfuhrwerkes von der genannten Station abgeführt werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
461	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	Schweine, geschlachtete, ausgeweidete		Wien (St. Marx)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	Localgütertarife	Verschieden	Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Alt-Sandec						386				
				Bełz						493				
				Biecz						399				
				Bochnia						311				
				Bogumiłowice						332				
				Bursztyn-Demianów						504				
				Chodorów						478				
				Czarna						353				
				Czortków						563				
				Dembica						366				
				Dobromil						451				
				Dobrowlany						451				
				Gorlice						399				
				Gródek						482				
				Halicz						510				
				Hatna						598				
				Itzkany						604				
				Iwonicz						417				
				Jaroslau						423				
				Jasło						411				
				Kalwarya						312				
				Kolomea						486				
				Krechowice						492				
				Krosno						417				
				Łańcut						405				
				Limanowa						355				
				Lubaczów						453				
				Mielec						387				
				Mościska						465				
				Nadwórna						466				
				Nepolokoutz						523				
				Neu-Sandec						380				
				Podgórze-Bonarka						291				
				Podgórze-Płaszów						291				
				Posada-Chyrowska						451				
				Potatory						522				
				Przemyśl						447				
				Radymno						435				
				Ropczyce						373				
				Rozwadów						429				
				Rymanów						417				
				Rzeszów						393				
				Sądowa-Wisznia						476				
				Sanok						417				
				Sędziszów						380				
				Słotwina						325				
				Stryj						451				
				Strzyżów a. W.						411				
				Tarnobrzeg						411				
				Tarnopol						556				
				Tarnów						339				
				Trembowka						591				
				Tuchów						353				
				Tymbark						348				
				Ustrzyki						438				
				Zabłotów						501				
462	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisen und Stahl der Pos. E—5 Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6	der Güterclassification im Tarife, Theil I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif vom 1. Juli 1899						
			Oświęcim		Wien Nordbahnhof, Floridsdorf, Jedlersdorf transito				165 Heller	Verschieden	140 Heller	21 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
463	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Bükk	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Ausnahmetarif, Tarifheft 3, für den Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr via Sillein-Pressburg, via Lundenburg-Marchegg, bezw. via Lundenburg-Wien vom 1. September 1897 nebst Nachträgen	Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) 1410	1356	54	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
					Szczakowa				1674	1602	72			
464	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Schotter und Bruchsteine, unbearbeitete, bei Beförderung mittelst Separat-Güterzügen	der Verladestelle auf offener Strecke bei km 15·8 der Localbahn Zauchtel-Bautsch	Zauchtel	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane innerhalb der vorgeschriebenen Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	Besteht kein tarifmässiger Frachtsatz	14 Heller		Im Kartirungswege		Die besonderen Bedingungen für die Einleitung der Separat-Güterzüge werden den Reflectanten über Ansuchen von der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bekannt gegeben
465	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	bethelligten Verwaltungen	Zinkblech (Walzzink)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der im Verbandstarife Theil II für den Norddeutschen Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Bulgarien, Rumänien und Russland über Wien-Donauuferbahnhof vom 1. April 1895 vorgesehenen allgemeinen und besonderen Bestimmungen	Morgenroth	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901		Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Bulgarien, Rumänien und Russland über Wien-Donauuferbahnhof vom 1. April 1895	Centimes Gold Schnitt-Tafel I Artikeltarif Nr. 2 c 158	115	43	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Transporte müssen im Norddeutschen Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Bulgarien, Rumänien und Russland über Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Abfertigung gelangen, und der Nachweis erbracht werden, dass die ganzen Sendungen per Schiff nach Galatz, bezw. Braila weiterverfrachtet wurden*)
				Galatz und Braila über Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Karolinengrube O.S.E.				155	112	43			
					Karolinengrube R.O.U.E.				155	112	43			

*) Die Gesammtgebühren für die in der Spalte 5 bezeichneten Relationen ergeben sich durch Zusammenstoss der Gebühren der Spalte 9, bezw. 10 und der betreffenden tarifmässigen Gebührensätze der zugehörigen Schnitt-Tafel II.

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
466	**Oesterr. Nordwestbahn**		Ausstellungsgüter	Wien Oe.N.W.B.	Jarmeritz Startsch-Trebitsch	Aufgabe in beliebigen Mengen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarif der Oe.N.W.B. giltig vom 1. Jänner 1898	Heller 181 199	Heller 91 100	Heller 91 99	Im Kartirungswege		Diese Begünstigung gilt nur für Ausstellungsgüter des Afrikareisenden Dr. Emil Holub
467	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Bahnen	verschiedene Artikel	verschiedenen Stationen	Aussig-Landungsplatz, Schönprieseu-Umschlag, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Lauhe und Dresden-Elbkai, sowie vice versa	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege giltigen Bedingungen	ab 1. Februar bis Ende December 1901	Nachtrag III zum Elbeumschlagstarife für Oesterreich vom 1. November 1899				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege vorgeschriebenen Documente	Die vollständigen, auf dieses Zugeständniss bezughabenden Tariftahellen sind in dem mit 1. Februar 1901 zur Einführung kommenden Nachtrag III zum Elbeumschlagstarife für Oesterreich vom 1. November 1899 enthalten
468	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Bier als Frachtgut	Krupa	Kladno (Station)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif	35 Heller	32 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reklamirende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Februar 1902	Die Sendungen müssen direct auf die Werksbahn in Kladno übergehen. Die Einfahrtsgebühr in Kladno wird separat berechnet. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung
469	**Eisenbahn Wien-Aspang**	betheiligten Verwaltungen	Gyps, Gypsplatten, Gypsdielen der Tarif-Post G—26 und 27	Puchberg am Schneeberg	Nussdorf Heiligenstadt Gersthof Hernals Ottakring Penzing Michelbeuern	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jeden Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1901	Localgütertarif	Heller 62 63 64 63 63 60 64	Heller Verschieden	Heller Verschieden	Im Kartirungswege		
				Verkehrsleitung über Feuerwerksanstalt—Sollenau—Klein-Schwechat										
470	Für die Zeit vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901 wird das Wägegeld für die Abwage von Getreidesendungen in vollen Wagenladungen auf der Geleisebrückenwaage in Ober-Waltersdorf von 120 auf 80 Heller für jeden abgewogenen Wagen ermässigt.													

Fortlaufende Nummer	471	472
1		
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2		
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	
3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Baumwollwaaren der Pos. B—7. Garne aus vegetabilischen Stoffen der Pos. G—3 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I für die österr.-ungar. Eisenbahnen und für aus diesen Artikeln gebildete gemischte Wagenladungen	I. Güter der Classe A, II. Artikel, in den Ausnahmetarif III a, b, und c des Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen rangirend, III. Garne der Pos. G—3 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I für die österr.-ungar. Eisenbahnen
4		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Feldkirch Bludenz	Lindau (Stadt u. Rangirbhf.) Feldkirch Dornbirn Bregenz Bludenz
nach	Tarnau B.N.B.	Wien Hauptzollamt
5		oder umgekehrt
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut ad I. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarif-Theiles I für die österr.-ungar. Eisenbahnen, ad II. Erfüllung der hiefür im Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, festgesetzten Bedingungen, ad III. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
6		
in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. März 1896	Locaitarif, bezw. Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1
8		
Bezeichnung		Besteben keine directen Frachtsätze
9		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller	Heller
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	400	383 546
10		
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	376	508 355
11		
Art der Durchführung	24	332
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13		
Besondere Bemerkungen		
14		

Zugestandener Frachtsatz	Heller	Classe A I	Classe A II	Classe A III a	Classe A III b	Classe A III c	Garne III
	458		400				21
	448		393				7
	437		418				30
	407 572	383 546	407 572	400 570	391 558	407 572	332
	407 572	383 546	407 572	400 570	391 558	407 572	332
	515 376	508 355	515 376	517 370	514 363	515 376

474	473	Fortlaufende Nummer	1
Buschtěhrader Eisenbahn	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Die Publication erfolgt — von der	2
betheiligten Verwaltungen		Namen der — und im	3
Frachtgüter der Tarifclasse II	Mahiproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1898, als Frachtgut	für Artikel	4
Aussig (Oe.N.W.B.) und Schreckenstein oder umgekehrt	IV. Saaz (B.E.B.)	III. Rakonitz (B.E.B.) via Lužna-Lisčan	II. Komotau (B.E.B.) und Komotau transit (k.k.St.B.)	I. Kaaden-Bruunersdorf	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Das Zugeständniss wird gemacht	
Reichenberg (A.T.E.)	allen unter I bis III angeführten Empfangsstationen	Annathal-Rothau, Bleistadt, Chodau (B.E.B.), Dassnitz, Falkenau a. d. Eger, Graslitz oberer Bahnhof, Graslitz unterer Bahnhof, Hartenberg, Karlsbad (B.E.B.), Königsberg-Maria Kulm, Mostau-Nebanitz, Neusattl, Tirschnitz, Zieditz, Zwodau-Davidstbal	Annathal-Rothau, Bleistadt, Chodau (B.E.B.), Dassnitz, Eger (B.E.B.), Falkenau a. d. Eger, Franzensbad (B.E.B.), Graslitz oberer Bahnhof, Graslitz unterer Bahnhof, Hartenberg, Klingenthal (B.E.B.), Königsberg-Maria Kulm, Mostau-Nebanitz, Neusattl, Tirschnitz, Zieditz, Zwodau-Davidstbal	Annathal-Rothau, Bleistadt, Dassnitz, Eger (B.E.B.), Falkenau a. d. Eger, Franzensbad (B.E.B.), Graslitz oberer Bahnhof, Graslitz unterer Bahnhof, Hartenberg, Klingenthal (B.E.B.), Königsberg-Maria Kulm, Mostau-Nebanitz, Tirschnitz, Zieditz, Zwodau-Davidstbal	nach		5
1. Frachtzahlung a) für mindestens 5.000 kg b) für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für Frachtgüter der Tarifclasse II allgemein giltigen Tarifbestimmungen	1. Aufgabe in Quantitäten unter 10.000 kg per Frachtbrief, bezw. per Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen				bei Erfüllung nachstehender Bedingungen		6
bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901				und gilt in der Zeit		7
Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	Localgütertarif				Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8
Es bestehen keine directen Tariffrachtsätze	V e r s c h i e d e n				Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		9
ad a) 124 Heller ad b) 116 Heller	Die normalen Frachtsätze der Classe A abzüglich zehn Percent				per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		10
	V e r s c h i e d e n				per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		11
Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege				Art der Durchführung		12
	Original-Anfnahmesclieine, bezw. bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn bis längstens Ende Jänner 1902; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt				Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		13
Diese Frachtsätze finden auch dann Anwendung, wenn den betreffenden Sendungen sperrige Güter beigegeben werden	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung				Besondere Bemerkungen		14

Fortlaufende Nummer	475	476
1		
Die Publication erfolgt von der 2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der 3	hetheiligten Verwaltungen	
für Artikel 4	Malz	Calcium-Carbid / Aluminium
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von 5	Nagy-Kanizsa	Lend Gastein
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach 5	Triest	Stettin, Hamburg, Bremen / Stettin, Hamburg, Bremen
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen 6	Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Sendungen müssen zum Export per mare ins Ausland bestimmt sein	Die in Rubrik 10 unter a) angegebenen Frachtsätze gelten bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, jene unter b) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief
und gilt in der Zeit 7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung 8	Anhang zum Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Deutsch-Westösterr.-Ungar. Seehafen-Verband, Tarif-Theil II, vom 1. August 1897
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg 9	148 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) 10	128 Heller incl. Mgb. und ungar. Stener	Pfge. a) 653 b) 591 / a) 646 b) 584 / a) 539 b) 490 / a) 653 b) 534 / a) 646 b) 527 / a) 539 b) 423
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) 11	20 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze
Art der Durchführung 12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss 13	Gegen auf reclamirende Firma als Anfgeherin lantende Frachtbrief-Duplicate unter Beischluss der correspondirenden, die Verschiffung nach einem ausländischen Platze nachweisenden Schiffsconnaissements, bezw. der Schiffsladescheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direction der Südbahn-Gesellschaft (Controle der Einnahmen) in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	
Besondere Bemerkungen 14		Für die anderen deutschen Seehäfen kommen die betreffenden Anstösse und Abzüge für die Wagenladungsclassen A 1, bezw. B der Tariftabellen A (Allgemeine Tarife) zur Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
477	**Südbahn-Gesellschaft**		M a l z	Nagy-Kanizsa	den im nebenbezeichneten directen Tarife enthaltenen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit Ausnahme jener, welche im Stationsverzeichnisse auf Seite 347—353 des directen Tarifes in die Gruppen 1, 2 und 6 eingereiht sind	Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür und Einhaltung der sonstigen in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2	Verschieden	Verschieden	0·12 Mark	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1901 giltigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife
				Stationen des directen Tarifes für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Getreideverkehr				Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbandtarif, Theil III, Heft 2						
				der Schweiz und den Schweizerisch-Südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz				Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandtarif Theil III, Heft 2						
478	**k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen**		Nachlass der Auflegegebühr für von Pilsen anlangende Brod- und Mehlsendungen ohne Rücksicht auf deren Gewicht	Für die Station Marienbad		Diese Leistung besorgt die Partei selbst und ist deren Etablissement in directer Schienenverbindung mit den k. k. österr. Staatsbahnen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif-Theil I, Heft V	2 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		
			Nachlass der Auflegegebühr für von Marienbad rücklangende Brodsendungen in jedem Gewichte	Für die Station Pilsen										

Berichtigungen.

In der am 12. Jänner 1901 erschienenen Nr. 6 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt sind infolge Versehens des Correctors der Druckerei in den Publicationen für Tarifermässigungen im Güterverkehre von Seite 219 bis 247 die fortlaufenden Nummern mit 233 bis 297 angesetzt und sind dieselben auf **333** bis **397** richtigzustellen.

In der vorliegenden Nr. 7 sind gleichfalls die fortlaufenden Nummern von Seite 257 bis 272 unrichtig und sind dieselben von 298 bis 315 auf **398** bis **415** richtigzustellen.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen	24·—	halbjährig	Kronen	12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark	25·—	„	Mark	12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs.	33·—	„	Frcs.	16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 8. **Wien, 17. Jänner 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate November 1900 und Vergleich der Einnahmen in den ersten elf Monaten 1900 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1899. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verzeichniss

der amtlich untersuchten und den Vorschriften der internationalen Reblaus-Convention vom 3. November 1881 entsprechend befundenen Gartenanlagen in Oesterreich, aus welchen im Sinne der am 23. Jänner 1890 publicirten Zusatzerklärung vom 15. April 1889 zur internationalen Reblaus-Convention nicht zur Kategorie der Rebe gehörige Pflanzen auch ohne die im Artikel 3, Alinea 2, der Convention vorgesehene Bescheinigung der Behörde des Ursprungslandes versendet werden dürfen.

Nr.	Ort der Gartenanlage	Kronland	Name des Besitzers und Art des Grundstückes
1	Eger	Böhmen	Alois (Louis) Hess, Handelsgärtnerei
2	Eger	Böhmen	Christoph Wolf, Handelsgärtnerei
3	Eger	Böhmen	Johann Wilhelm, Handelsgärtnerei
4	Eisenberg (Seestadtl und Ulbersdorf)	Böhmen	Fürstlich Lobkowitz'sche Baumschulen und Gewächshäuser
5	Graz (Körösistrasse Nr. 54—60)	Steiermark	Wilhelm Klenert, Handelsgärtnerei und Baumschulen
6	Hirschstetten, Bezirk Floridsdorf	Niederösterreich	Freiherr von Pirquet'sche Gutsverwaltung
7	Triest (Rojano Nr. 68)	Stadt Triest	Jakob Bandel, Handelsgärtnerei
8	Triest (Piazza Scorcola Nr. 5)	Stadt Triest	Anton Maron, Handelsgärtnerei
9	Triest (Chiadino Nr. 223)	Stadt Triest	R. Perotti, Handelsgärtnerei
10	Triest (Via Michelangelo Nr. 17)	Stadt Triest	Martin German, Handelsgärtnerei
11	Znaim	Mähren	Ludwig Ille, Gartenanlagen
12	Znaim	Mähren	Alfred Diobal, Gartenanlagen

Durch dieses Verzeichniss wird jenes vom 30. März 1900*) ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 6. December 1900.

*) Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 54 ex 1900, S. 1261.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 22. December 1900,*) betreffend die Errichtung einer Zollexpositur im Gebäude des Post- und Telegraphenamtes zu Feldkirch.

Im Gebäude des Post- und Telegraphenamtes zu Feldkirch wurde eine Expositur des Hauptzollamtes Feldkirch errichtet, welche ihre Wirksamkeit mit 10. December 1900 begonnen hat.

Böhm m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 22. December 1900,**) betreffend die Ermächtigung des k. k. Hauptzollamtes II. Classe in Kolin zur zollfreien Behandlung von voraus- und nachgesendeten Reiseeffecten.

Das k. k. Hauptzollamt II. Classe Kolin wird zur zollfreien Behandlung von voraus- und nachgesendeten Reiseeffecten nach Massgabe des Artikels IX, Z. 1, des Zolltarifgesetzes vom 25. Mai 1882 ermächtigt.

Böhm m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Purkersdorf nach Gablitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Wiener Generalrepräsentanz der Vereinigten Elektricitätswerke, Actiengesellschaft in Dresden, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Purkersdorf nach Gablitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 7. Jänner 1901. Z. 57.125 2 ex 1900.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mehrere elektrische Kleinbahnlinien in Klagenfurt und Umgebung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Ganz & Comp., Eisengiesserei- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mehrere mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnlinien in Klagenfurt und Umgebung, und zwar:

1. vom Vorplatze des Südbahnhofes in Klagenfurt auf den Neuen Platz und von da zur Militärschwimmschule am Wörthersee;
2. vom Neuen Platze in Klagenfurt auf der Völkermarkter Strasse durch die Catastralgemeinden Welzenegg, St. Peter, Hörtendorf, Gradnitz und Zell bis an die Gurk und
3. von der Paradeisergasse in Klagenfurt über den Heuplatz und auf der St. Veiter Strasse bis zu den Landeswohlthätigkeitsanstalten

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 5. Jänner 1901. Z. 53.615/2 ex 1900.

Bewilligung zur Errichtung der Actiengesellschaft „Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel“ mit dem Sitze in Wien und Genehmigung der Statuten derselben.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium dem Herrn Eduard Engländer, Fabriksbesitzer in Rechberg, im Vereine mit den Herren Ernst Zeemann, Districtsarzt und Bürgermeister in Eisenkappel, und Josef Gross, Realitätenbesitzer in Vellach, als Concessionären der den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 17. Februar 1900, R.-G.-Bl. Nr. 35, bildenden schmalspurigen Localbahn von Kühnsdorf nach Eisenkappel die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel“ mit dem Sitze in Wien ertheilt und die Statuten dieser Gesellschaft gleichzeitig genehmigt.

Wien, am 27. December 1900. — Z. 45.480 ex 1900. E.-M.-Z. 639.

---

*) Enthalten in dem am 12. Jänner 1901 ausgegebenen I. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 2.
**) Enthalten in dem am 12. Jänner 1901 ausgegebenen I. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 3.

Eisenbahnverkehr im Monate November

1900 und Vergleich der Einnahmen in den ersten elf Monaten 1900 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1899.

Im Monate November 1900 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 1. November die 4·212 km lange Theilstrecke Griesplatz—Centralfriedhof—Puntigam der Grazer elektrischen Strassenbahnen;

am 2. November die 1·5 km lange Verbindungsstrecke Raudnitz - Bezděkow — Raudnitz (St.E.G.) der Localbahn Raudnitz-Hospozin. Gleichzeitig wurde diese seit dem 23. October 1900 (vide Vrdgs.-Bl. Nr. 147) nur für beschränkten Frachtenverkehr eröffnete Localbahn für den Gesammtverkehr eröffnet; weiters gelangten am 2. November zur Eröffnung: die 1·404 km langen Theilstrecken Barriera vechia—Piazza delle Legna—Corso Negozianti—Statione Chiozza—Armonia; ferner die 3·017 km langen Theilstrecken Via Sette Fontane—Via Conti—Piazza della Legna—Via St. Antonio—Piazza Cesarina—Rojano und die 1·481 km lange Theilstrecke Boschetto—Servola der Triester elektrischen Kleinbahnen;

am 14. November die 2·205 km lange Verbindungsstrecke der k. k. Staatsbahnen von Linz (k. k. Staatsbahnen) nach Urfahr (Mühlkreisbahn);

am 28. November die 2·819 km lange Theilstrecke Graz—Eggenberg der Grazer elektrischen Strassenbahnen.

Im Monate November 1900 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 11,765.788 Personen und 11,349.955 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von K 54,282.985 erzielt, das ist per Kilometer K 2805. Im gleichen Monate 1899 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 11,297.444 Personen und 11,193.050 t Gütern K 53,723.353 oder per Kilometer K 2867, daher resultirt für den Monat November 1900 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2·2 Percent.

In der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis Ende November 1900 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 147,128.684 Personen und 99,568.380 t Güter, gegen 132,635.817 Personen und 95,282.459 t Güter im Jahre 1899, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1900 auf K 558,760.534, im Jahre 1899 auf K 533,667.389.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten elf Monaten 1900 19.162 km, im gleichen Zeitraume des Jahres 1899 dagegen 18.416 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die vorerwähnte Zeitperiode 1900 auf K 29.160, gegen K 28.978 im Jahre 1899, das ist um K 182 günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1900 auf K 31.811, gegen K 31.612 im Jahre 1899, das ist um K 199, mithin um 0·6 Percent günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenergebnisse der ersten elf Monate 1900 per Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1900 Kronen
	A. Hauptbahnen.	
1.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	126.163
2.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	96.594
3.	Leoben-Vordernberger Bahn	91.532
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	81.201
5.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	60.773
6.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	58.815
7.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	50.468
8.	Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	44.193
9.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	44.017
10.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	42.063
11.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	41.697
12.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	37.024
13.	Böhmische Nordbahn	31.323
14.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	29.306
15.	K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	28.270
16.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	24.199
17.	Eisenbahn Wien-Aspang	21.836
	B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	Kronen
1.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	40.880
2.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	36.095
3.	Stauding-Stramberger Localbahn	32.817
4.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	32.686
5.	Localbahn Swoleňowes-Smečna	31.829
6.	Kuttenberger Localbahn	28.588
7.	Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	27.974
8.	Bozen-Meraner Bahn	27.861
9.	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	26.935
10.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	23.937
11.	Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	23.673
12.	Neutitscheiner Localbahn	21.300
13.	Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	21.089
14.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	20.462
15.	Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	18.957
16.	Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	17.418
17.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	15.221
18.	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	15.010
19.	Localbahn Dolina-Wygoda	14.738
20.	Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth	13.814
21.	Friedlander Bezirksbahnen: Localbahn Raspenau-Weissbach	12.563
22.	Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	11.465
23.	Aussig-Teplitzer Eisenb.: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	11.355
24.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	10.544
25.	Kleinbahn Königshof-Beraun-Konĕprus	10.398
26.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	10.058
27.	Unterkrainer Bahnen	9.511
28.	Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	9.425
29.	Localbahn Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	9.269

	Kronen
30. Bukowinaer Localbahnen	9.175
31. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	9.057
32. Kremsthal-Bahn	8.472
33. Localbahn Gleisdorf-Weiz	8.071
34. Localbahn Starkenbach-Rochlitz	7.932
35. Localbahn Plan-Tachau	7.853
36. Localbahn Potscherad-Wurzmes	7.829
37. Localbahn Postelberg-Laun	7.825
38. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	7.777
39. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	7.604
40. Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	7.595
41. Localbahn Vöcklabruck-Kammer	7.451
42. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	7.372
43. Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	7.024
44. Localbahn Asch-Rossbach	6.938
45. Valsugana-Bahn	6.861
46. Localbahn Stramberg-Wernsdorf	6.531
47. Mährische Westbahn	6.499
48. Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	6.444
49. Böhmische Commercialbahnen	6.375
50. Friauler Bahn	6.168
51. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	6.156
52. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Localbahn Mutenitz-Gaya	6.116
53. Localbahn Chabówka-Zakopane	6.032
54. Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	5.972
55. Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	5.966
56. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	5.882
57. Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	5.781
58. Neue Bukowinaer Localbahnen	5.719
59. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5.712
60. Welser Localbahn	5.637
61. Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	5.449
62. Localbahn Beneschau-Wlaschim	5.367
63. Localbahn Trzebinia-Skawce	5.294
64. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	5.189
65. Localbahn Auspitz	5.096
66. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	5.055
67. Friedlander Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgrenze (Hermsdorf)	5.017
68. Localbahn Wotic-Selčan	4.992
69. Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	4.711
70. Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4.636
71. Localbahn Strakonitz-Winterberg	4.616
72. Ostgalizische Localbahnen	4.581
73. Localbahn Melnik-Mšeno	4.466
74. Gailthal-Bahn	4.431
75. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	4.422
76. Steyrthal-Bahn	4.413
77. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.271
78. Pielachthal-Bahn	4.218
79. Gurkthal-Bahn	4.208
80. Murthal-Bahn	4.111
81. Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	3.980
82. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	3.939
83. Localbahn Deutschbrod-Saar	3.860
84. Localbahn Schwarzenau-Zwettl	3.814
85. Localbahn Wodňan-Prachatitz	3.812
86. Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.781
87. Localbahn Mauthausen-Grein	3.769
88. Ybbsthal-Bahn	3.769
89. Localbahn Krakau-Kocmyrzów	3.744
90. Localbahn Wolframs-Teltsch	3.635
91. Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	3.478
92. Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	3.375
93. Pinzgauer Localbahn	3.370
94. Localbahn Chrudim-Holitz	3.197
95. Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	3.139
96. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	3.135
97. Localbahn Modřan-Čerčan	3.055
98. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.948
99. Kleinbahn Lupków-Cisna	2.944
100. Localbahn Laibach-Oberlaibach	2.861
101. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	2.657
102. Kolomeaer Localbahnen	2.626
103. Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.488
104. Localbahn Stankau-Ronsperg	2.457
105. Localbahn Mšeno—Unter-Četno	2.309
106. Localbahn Strakonitz-Březnitz	1.967
107. Localbahn Rakonitz-Mlatz	1.963
108. Localbahn Wodňan-Moldauthein	1.889
109. Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	1.837
110. Localbahn Neuhaus-Neubistritz	1.728
111. Niederösterr. Waldviertelbahn	1.095
112. Localbahn Piła-Jaworzno	382

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten elf Monaten 1900 ergibt sich gegen die gleiche Zeitperiode 1899 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	12·5
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	9·3
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	9·0
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	5·5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	5·4
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	3·9
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	3·5
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	3·4
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	3·4
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	3·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	1·3
Eisenbahn Wien-Aspang	1·2

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Chabowka-Zakopane	77·3
Localbahn Trzebinia—Skawce	57·7
Localbahn Laibach-Ober-Laibach	41·9
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	37·9
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	34·3
Kleinbahn Lupków-Cisna	31·7
Ostgalizische Localbahnen	25·6
Friauler Bahn	25·5
Localbahn Borki wielkie-Grzymalów	22·3
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	19·9
Kolomeaer Localbahnen	19·3
Welser Localbahn	19·0
Localbahn Deutschbrod-Saar	18·5
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	18·4
Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	18·4
Ybbsthal-Bahn	18·2

	%
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	17·9
Pielachthal-Bahn	17·4
Localbahn Mauthausen-Grein	17·2
Localbahn Plan-Tachau	16·9
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	15·9
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	14·6
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	13·2
Neue Bukowinaer Localbahnen	12·2
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	12 2
Bukowinaer Localbahnen	12·1
Localbahn Wolframs-Teltsch	11·9
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	11·7
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	11·5
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	11·0
Localbahn Postelberg-Laun	10·0
Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanowka	9·9
Localbahn Mösel-Hüttenberg	9·9
Gailthal-Bahn	9·5
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	8·5
Gurkthal-Bahn	7·3
Kremsthal-Bahn	7·3
Neutitscheiner Localbahn	7·3
Valsugana-Bahn	7 2
Ueberetscher Bahn	6·9
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	6·8
Localbahn Potscherad-Wurzmes	5·9
Pinzgauer Localbahn	5·7
Steiermärkische Landesb.: Localbahn Cilli-Wöllan	5·3
Kuttenberger Localbahn	5·2
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.	5·0
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	4·9
Stauding-Stramberger Localbahn	4·9
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	4·4
Localbahn Asch-Rossbach	4·0
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	3·9
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	·2·8
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	2·8
Localbahn M.-Budwitz—Jamnitz	2·6
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	2·4
Bozen-Meraner Bahn	2 0
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	2·0
Unterkrainer Bahnen	1·9
Localbahn Gleisdorf-Weiz	1·7
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	1·7
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	1·5
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1·4
Murthal-Bahn	1·0
Localbahn Beneschau-Wlaschim	0·7
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	0·6
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	0 5
Steyrthal-Bahn	0·4

Die Böhmischen Commercialbahnen weisen keine Differenz des kilometrischen Einnahmeresultates gegenüber dem Jahre 1899 aus.

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten elf Monaten 1900 ergibt sich gegen die gleiche Zeitperiode 1899 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.

	%
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	0·6
Böhmische Nordbahn	0·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1·8
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	4·8
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	4·9

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	0·2
Mährische Westbahn	0·4
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	0·5
Localbahn Modřan-Čerčan	0·5
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	1·0
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	1·0
Localbahn Wotic-Selčan	1·4
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	1·5
Localbahn Auspitz	1·6
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	1·8
Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2·0
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts	3·4
Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	3·9
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	4·1
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	4·3
Localbahn Wodňan-Moldauthein	4·4
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	4·7
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	5·7
Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	6 9
Localbahn Strakonitz-Březnitz	7·1
Localbahn Melnik-Mšeno	7·3
Localbahn Dolina-Wygoda	7·3
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	8·8
Localbahn Rakonitz-Mlatz	11·2
Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	12·5
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	13·1
Localbahn Swoleňowes-Smečna	18·4
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	19·6
Localbahn Wodňan-Prachatitz	21·3
Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	32·9
Localbahn Strakonitz-Winterberg	34·5
Chrudim-Holitzer Localbahn	36·3

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Localbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate November 1900 noch weiters 5 Zahnradbahnen, 23 städtische Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe und 3 Drahtseilbahnen mit einer Gesammtlänge von 277·85 km, wovon 258·7 km im Betriebe gestanden sind. Die Gesammtfrequenz auf diesen Bahnen betrug 7,883.172 Personen und 9458 t Güter, die aus diesen Verkehren erzielte Gesammteinnahme K 1,022.585, wovon K 1,010.830 auf den Personenverkehr und K 11.755 auf den Güterverkehr entfallen. Im Monate November 1899 resultirte eine Gesammteinnahme von K 643.646 bei einem Verkehre von 2,838.928 Personen, 10.363 t Güter und einer Gesammtlänge des Bahnnetzes von 205·51 km (davon 186·36 km im Betriebe).

In den ersten elf Monaten 1900 betrug die Gesammtfrequenz 71,900.658 Personen und 89.037 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Einnahme belief sich auf K 9,858.344 (Personenverkehr K 9,733.573, Güterverkehr K 124.771), gegen K 6,658.105 (Personenverkehr K 6,520.705, Güterverkehr K 137.400) und bei einer Frequenz von 24,521.084 Personen und 90.463 t Güter in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Im Monate November 1900 betrugen die Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, im Personenverkehre K 4,251.575, im Güterverkehre K 15,885.467, im Ganzen K 20,137.042, bei einer Beförderung von 5,001.283 Reisenden und 3,458.492 t Güter.

Hievon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 3,009.241 (4,284.187 Reisende), im Güterverkehre K 11,950.641 (2,894.916 t) und auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre K 1,242.334 (717.096 Reisende), im Güterverkehre K 3,934,826 (563.576 Tonnen).

Gegen November 1899 ergibt sich im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 129.178 (+ 181.836 Reisende), im Güterverkehre dagegen eine Mindereinnahme von K 16.072 (+ 50.453 t).

Hievon sind zu rechnen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre mehr um K 98.128 (+ 156.973 Reisende), im Güterverkehre weniger um K 139.382 (— 9434 t), und auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre mehr um K 31.050 (+ 24.863 Reisende), im Güterverkehre mehr um K 123.310 (+ 59.887 t).

Die Einnahmen der Wiener Stadtbahn betragen im Personenverkehre K 266 590 (1,898.083 Reisende), im Güterverkehre K 54.230 (18.352 t), während im November 1899 im Personenverkehre K 256.616 (1,805.451 Reisende) und im Güterverkehre K 52.696 (15.261 t) vereinnahmt wurden.

Werden diese Ergebnisse aus jenen der westlichen Staatsbahnen ausgeschieden, so ergibt sich für letztere allein per November 1900 eine Einnahme im Personenverkehre von K 2,742.651 (2,386.104 Reisende), im Güterverkehre von K 11,896.411 (2,876.564 t), und per November 1899 im Personenverkehre von K 2,654.497 (2,321.763 Reisende), im Güterverkehre von K 12,037.327 (2,889 089 t).

Auf den westlichen Staatsbahnen, ausschliesslich der Wiener Stadtbahn, ergibt sich somit pro November 1900 im Personenverkehre eine Steigerung von K 88.154 (+ 64.341 Reisende), im Güterverkehre eine Verminderung der Einnahme um K 140.916 (— 12.525 t).

Das Plus im Personenverkehre der westlichen Staatsbahnen rührt hauptsächlich aus dem stärkeren Verkehre auf den Linien der Staatsbahn-Directionen Wien und Innsbruck her, und zwar bei letzterer aus Anlass von Arbeitertransporten nach Italien.

Die Wenigereinnahme im Güterverkehre der westlichen Staatsbahnen ist auf die Verringerung der Obst-, Wein- und Weinmaischetransporte in Tirol, auf die Abnahme der Rüben- und Kohlentransporte in Böhmen und Mähren und endlich auf die geringere Beförderung von Getreide in Tirol und Vorarlberg zurückzuführen. Eine geringe Zunahme zeigt sich bei den Artikeln Erze und Holz.

Auf den Staatsbahnen in Galizien resultirt die Mehreinnahme im Personenverkehre in erster Linie aus der Mehrfrequenz durch den Zuwachs der im December 1900 eröffneten Strecke Stryj—Chodorow, während im Güterverkehre die Zunahme sich durch die vermehrten Holztransporte erklärt.

Auf der Wiener Stadtbahn beträgt die Mehreinnahme im Personenverkehre K 9974 (+ 92.692 Reisende) und im Güterverkehre K 1534 (+ 3091 t).

Vom 1. Jänner bis 30. November 1900 betragen die Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, K 216,742.651, gegen Kronen 205,748.259 in der gleichen Periode des Jahres 1899. Es ergibt sich hienach ein Plus von K 10,994.392.

Die Einnahmen der Wiener Stadtbahn betragen im gleichen Zeitraume 1900 K 4,484.559, gegen Kronen 2,933.176 im Jahre 1899, wonach ein Plus von Kronen 1,551.383 resultirt.

Ohne die Wiener Stadtbahn betragen die Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen in der Periode Jänner bis November 1900 K 212,258.092, gegen K 202,815.083 im Jahre 1899, daher im Jahre 1900 die Mehreinnahme K 9,443.009 beträgt.

Bukowinaer Localbahnen. Der Personenverkehr weist infolge von Arbeitertransporten eine Mehreinnahme von K 1114 (+ 1772 Reisende) auf. Im Güterverkehre beträgt die Mehreinnahme, welche auf die stärkere Beförderung von Holz, Baumaterialien und Schienen (+ 11.390 t) zurückzuführen ist, K 12.813.

Neue Bukowinaer Localbahnen. Im Personenverkehre wurden um 511 Reisende mehr befördert und hiefür um K 875 mehr vereinnahmt. Im Güterverkehre wurden um 5167 t, zumeist Holz und Kalk, mehr befördert. Die hiedurch erzielte Mehreinnahme beträgt K 12.561.

Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanowka. Die Mehreinnahme, von welcher K 1899 (+ 2958 Reisende) und K 11.874 (+ 4982 t) auf den Güterverkehr entfallen, erklärt sich durch den Umstand, dass diese Linie erst am 18. November 1900 eröffnet wurde, mithin im Vergleichsmonate nur 13 Tage im Betriebe stand.

Localbahn Dolina-Wygoda. Der Einnahmenausfall vertheilt sich auf den Personenverkehr mit K 123 (— 101 Reisende) und auf den Güterverkehr mit K 2806 (— 5217 t). Ursache der Verminderung in letzterem ist die Reduction des Betriebes in den Popperschen Sägewerken.

Gurkthalbahn. Die Mehreinnahme beträgt im Personenverkehre K 243 (+ 150 Reisende), im Güterverkehre K 1696 (+ 590 t), welch letzterer bei dem Artikel Holz eine Mehrbeförderung wahrnehmen lässt.

Kolomeaer Localbahnen. Im Personenverkehre hat sich eine Mindereinnahme von K 155 (— 489 Reisende), im Güterverkehre dagegen eine Mehreinnahme von K 3505 ergeben. Die letztere rührt aus der Mehrbeförderung von Baumaterialien und Bruchsteinen (+ 625 t) her.

Localbahn Lupków-Cisna. Im Personenverkehre resultirt eine Mindereinnahme von K 117 (— 291 Reisende), im Güterverkehre, infolge Mehrbeförderung von Baumaterialien, eine Mehreinnahme von K 2709 (+ 825 t).

Ostgalizische Localbahnen. Im Personenverkehre wurden um K 3549 (+ 2899 Reisende), im Güterverkehre, welcher hauptsächlich bei den Artikeln Getreide, Mais und Kartoffeln eine Mehrbeförderung (+ 6107 t) ersehen lässt, um K 16.743 mehr vereinnahmt.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Der Ausfall per K 8713 entstammt zur Gänze dem Güterverkehre, welcher infolge der schwächeren Zuckercampagne eine Minderbeförderung von 15.338 t aufweist.

Localbahn Trzebinia-Skawce. Die Mehreinnahme vertheilt sich auf den Personenverkehr mit K 455 (+ 1753 Reisende) und auf den Güterverkehr mit K 17.915 (+ 4049 t). Das Plus im Güterverkehre ist hauptsächlich auf die Mehrverfrachtung von Kohle zurückzuführen.

Localbahn Vöcklabruck-Kammer. Die Mehreinnahme vertheilt sich auf den Personenverkehr mit K 165 (+ 300 Reisende) und auf den Güterverkehr mit K 1171 (+ 447 t). Die Mehreinnahme im Güterverkehre erklärt sich durch die Mehrverfrachtung von Holz nach dem Auslande.

Localbahn Wotic-Selčan. Das Minus in der Höhe von K 1912 entstammt dem Güterverkehre, welcher bei den Artikeln Kohle, Kartoffeln, Rüben, Getreide und Steine eine Wenigerbeförderung von 747 t ersehen lässt. Im Personenverkehre hat sich bei einer Mehrfrequenz von 106 Reisenden eine Mehreinnahme von K 74 ergeben.

Localbahn Zwittau-Polička-Skutsch. Der Personenverkehr weist eine Mehrfrequenz von 1759 Reisenden mit einer Mehreinnahme von K 848 auf. Die Beförderung im Güterverkehre hat dagegen um 2056 t abgenommen, wodurch eine um K 3903 geringere Einnahme erzielt wurde. Weniger befördert wurden hauptsächlich Holz und Steine.

Die ausgewiesenen Einnahmenergebnisse des Staatseisenbahnbetriebes für das Jahr 1899 sind definitiv, jene des Jahres 1900 provisorisch ermittelt, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnungen der Betriebsperiode Jänner bis August 1900 richtiggestellt.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien). Die im Monate November 1900 erzielte Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monate 1899 ist dem regeren Kohlenverkehre zuzuschreiben.

Die Einnahmen des Jahres 1899 sind definitiv, jene des Jahres 1900 für die Zeitperiode Jänner bis August definitiv, ab September bis November provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Der Einnahmenausfall im Monate November 1900 resultirt aus einer schwächeren Frequenz im Allgemeinen, besonders in Wagenladungsgütern.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate November 1900 hat sich gegen den gleichen Monat des Jahres 1899 beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 7523, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 76.423, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 68.900, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 6003, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 41.597, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 47.600 ergeben.

Die Mindereinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt sowohl aus dem Kohlenverkehre, als auch aus dem Verkehre von diversen Gütern, die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B resultirt aus dem Kohlenverkehre.

Die Einnahmen des Jahres 1899 sind definitiv, jene des Jahres 1900 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner bis Juli 1900 regulirt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate November 1900 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 23.827 Personen und des Erträgnisses um K 31.762.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Jahres 1899, eine Abnahme des Frachtquantums um 69.362 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 26.317.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich

bei	Holz aller Art	um 10.795 t
„	Kohlen	„ 15.864 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen

bei	Getreide aller Art	um 363 t
„	Mehl und Mahlproducten	„ 731 t
„	Zucker, raffinirt	„ 3.194 t
„	Zucker, roh	„ 3.173 t
„	Steinen aller Art	„ 5.648 t
„	Erzen und Schlacken	„ 21.773 t
„	Eisen und Stahl	„ 2.357 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 2566 Personen ab und das Erträgniss um K 1657 zu.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 2030 t und des Erträgnisses um K 1969 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere

bei	Mehl und Mahlproducten	um 660 t
„	Zucker, roh	„ 1.148 t
„	Holz aller Art	„ 2.121 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich

bei	Getreide aller Art	um 329 t
„	Steinen aller Art	„ 876 t
„	Eisen und Stahl	„ 398 t

zu constatiren.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 3010 Personen und das Erträgniss um K 689 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 1636 t und des Erträgnisses um K 3277 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Getreide aller Art, Zucker, roh, sowie Eisen und Stahl eine Mehrverfrachtung und die Artikel Zucker, raffinirt, Holz aller Art, Steine aller Art, sowie Erze und Schlacken eine Minderverfrachtung aufweisen.

(Fortsetzung auf Seite 318.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November		Im Monate November 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate November 1900				1899		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende November	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1900	1899										1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Stadtbahn	8.418	8.226	5,001.283	3,458.492	4,251.575	15,885.467	20,137.042	2.392	20,023.936	2.434	— 1·7	8.364	8.221
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	4.294	9.297	942	7.642	8.584	572	10.656	710	— 19·4	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	3.803	3.020	2.968	8.263	11.231	488	10.212	444	+ 9·9	23	23
Borki wielkie-Grzymalów	33	33	1.765	2.427	1.770	6.322	8.092	245	8 907	270	— 9·3	33	33
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	3.420	18.664	2 108	34.085	36.193	978	44.276	1.197	— 18·3	37	37
Bukowinaer Localbahnen	168	168	15.893	36 765	19.098	124.749	143.847	856	129.920	773	+ 10·7	168	168
Neue Bukowinaer Localbahnen	166	166	28.689	20.088	24.261	52.073	76.334	460	62.898	379	+ 21·4	166	166
Chabowka-Zakopane	43	43	6.410	1.844	5 819	8.604	14.423	335	12 512	291	+ 15·1	43	5
Chrudim-Holitzer Localbahn	60	60	6.316	31.766	1.987	31.768	33.755	563	30.732	512	+ 10·0	60	12
Delatyn-Kołomea-Stefanówka	112	49	5.729	5.611	6.089	13.810	19.899	178	6.126	125	+ 42·4	112	4
Deutschbrod-Saar	33	33	2.723	2.821	2.152	9 284	11.436	347	10.742	326	+ 6·4	33	33
Dolina-Wygoda	8	8	768	6.704	205	8.890	9.095	1.137	12.024	1.503	— 24·4	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.670	4.750	3.520	15.800	19.320	966	17 668	883	+ 9·4	20	20
Friauler Bahn	16	16	6.773	633	5.050	2.382	7.432	465	7.290	456	+ 2·0	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.600	2.870	3.570	7.380	10.950	281	10.916	280	+ 0·4	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	4.240	2.510	3.120	7.900	11.020	355	11.711	378	— 6·1	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	6 360	3.880	3.030	7.900	10.930	729	10 579	705	+ 3·4	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts	19	8	3.844	1 088	1.543	3.573	5.116	269	2 488	311	— 13·5	10	8
Gurkthalbahn	29	29	6.400	3.200	3.250	8.030	11.280	389	9.341	322	+ 20·8	29	29
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	44	44	11.950	8.331	6.423	15.203	21.626	491	19.492	443	+ 10·8	44	35
Kolomeaer Localbahnen	33	33	707	5.766	167	10.089	10 256	311	6.906	209	+ 48·8	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	. . .	3.232	5.062	1 482	7.691	9.173	459	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	16.250	5.202	19.818	19.926	39.744	447	40.493	455	— 1·8	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	4.084	3.223	2.554	3.278	5.832	265	5 924	269	— 1·5	22	22
Lupków-Cisna	25	25	709	2.062	363	6.435	6.798	272	4.206	168	+ 61·9	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	2.490	2.481	1.643	7.439	9.082	432	9.110	434	— 0·5	21	21
Mährische Westbahn	90	90	10.816	25.744	6.391	49 758	56.149	624	56.002	622	+ 0·3	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	21.706	5.135	14.954	22.568	37.522	708	37.788	713	— 0·7	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	8.819	2 430	4.493	5.494	9.987	322	8.962	289	+ 11·4	31	31
Modřan-Čerčan	77	62	4.703	6 039	4.445	14.076	18.521	241	19.270	311	— 22·5	72	62
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.170	5.240	530	4.120	4.650	930	4.855	971	— 4·2	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	9.360	3.800	7.520	20.460	27.980	368	28.861	380	— 3·2	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	14	1.713	1.596	899	4.618	5.517	394	5.982	427	— 7·7	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.048	1.630	1.157	3.724	4.881	148	5.294	160	— 7·5	33	33
Ostgalizische Localbahnen	196	196	16.712	20.372	26.365	57.379	83.744	427	63.452	324	+ 31·8	196	196
Pila-Jaworzno	21	. . .	360	175	370	250	620	30	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Pinzgauer Localbahn	53	53	7.466	1.675	4.488	7.057	11.545	218	12.280	232	— 6·0	53	53
Plan-Tachau	13	13	2.120	1.571	1.679	5.133	6.812	524	6.504	500	+ 4·8	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.281	24.729	459	24.809	25.268	2.297	23.004	2 091	+ 9·9	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.945	21.729	557	25.003	25.560	1.504	34.308	2.018	— 25·5	17	17
Rakonitz-Mlatz	39	39	3.078	3.067	1.525	6.095	7.620	195	8.938	229	— 14·8	39	17
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	11.989	7.304	6.935	14.820	21.755	209	25.772	248	— 15·7	104	104
Raudnitz-Hospodzin	25	. . .	3.653	11.275	1.478	20.448	21.926	877	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	2·114	1.191	747	1.869	2.616	327	2.426	303	+ 7·9	8	8
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	2.189	1.556	1.146	3.285	4.431	443	4.402	440	+ 0·7	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	22	2.989	1.284	2.389	4.570	6.959	316	6.204	282	+ 12·1	22	22
Stankau-Ronsperg	22	. . .	5.014	2.242	2.098	2.968	5.066	230	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Starkenbach-Rochlitz	20	. . .	3.609	3.831	1.898	10.488	12.386	619	. . . .	. . .	. . .	20	. . .
Strakonitz-Březnitz	84	84	5.644	3.453	3.194	8.733	11.927	142	12.304	146	— 2·7	84	4
Strakonitz-Winterberg	70	40	16.262	6.085	8.126	18.510	26.636	381	18.390	460	— 17·2	54	3
Tirschnitz-Schönbach	21	. . .	3 699	3.376	2.231	6.880	9.111	434	. . . .	. . .	. . .	10	. . .
Trzebinia-Skawce	60	60	3.451	25.523	2.345	37.042	39 387	656	21.017	350	+ 87·4	60	1
Unterkrainer Bahnen	134	134	26.170	19.420	23.600	78.700	102.300	763	93.926	701	+ 8·8	134	13
Valsugana-Bahn	63	63	29.798	1.841	29.419	9.552	38.971	618	35.794	568	+ 8·8	63	6
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.751	2.458	2.283	4.761	7.044	640	5.708	519	+ 23·3	11	1
Welser Localbahn	54	54	13.467	19.342	9.379	16.247	25.626	475	25.564	473	+ 0·4	54	5
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	5.469	21.887	3.478	19.366	22.844	1.344	21.002	1.235	+ 8·8	17	1
Wodňan-Čićenitz-Moldauthein	21	21	1.934	913	1.699	2.234	3.933	187	3.722	177	+ 5·6	21	2
Wodňan-Prachatitz	56	56	11.009	4 111	5.526	10.391	15.917	284	16.184	289	— 1·7	56	3
Wolframs-Teltsch	24	24	2.276	1.676	1.822	4.861	6.683	278	7.092	296	— 6·1	24	2
Wotic-Selčan	17	17	3.263	2.081	1.966	5.294	7.260	427	9.098	535	— 20·2	17	1
Ybbsthalbahn	77	77	10.498	2.994	7.285	10.734	18.019	234	15.490	201	+ 16·4	77	7

Vom 1. Jänner bis Ende November 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende November								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufen. 10 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1900				1899						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
64.991.848	30,647.333	63,237.662	153,504.989	216,742.651	25.914	58,612.288	147,135.971	205,748.259	25.027	+ 3·5	28.270	27.302	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Stadtb.
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
60.456	90.682	12.921	82.482	95.403	6.360	13.276	78.436	91.712	6.114	+ 4·0	6.938	6.670	Asch-Rossbach
55.510	22.311	41.667	71.489	113.156	4.920	40.876	71 462	112.338	4.884	+ 0·7	5.367	5.328	Beneschau-Wlaschim
17.837	24.608	25.045	89.339	114.384	3.466	23.859	69.623	93.482	2.833	+ 22·3	3.781	3.091	Borki wielk.-Grzymalow
37.266	51.495	24 121	110.849	134.970	3.648	18.774	114.392	133.166	3.599	+ 1·4	3.980	3.926	Brüx-Lobositzer Localb.
162.161	337.820	218.994	1,193.938	1,412.932	8.410	203.020	1.057.330	1,260.350	7.502	+ 12 1	9.175	8.184	Bukowinaer Localb.
325.263	198.704	275.000	595.386	870.386	5.243	269.146	506.382	775.528	4.672	+ 12·2	5.719	5.097	N. Bukowinaer Localb.
89.593	28.971	120.220	117.527	237.747	5.529	7.973	7.618	15·591	3.118	+ 77·3	6.032	3.401	Chabowka-Zakopane
52.834	120.845	56.522	149.354	175.876	2.931	5.928	49.322	55.250	4.604	— 36·3	3.197	5.023	Chrudim-Holitzer L.B.
73.911	3.1920	86.668	101.912	188 580	1.864	4.190	1.936	6.126	1.532	+ 9·9	1.837	1.671	Delatyn-Kołomea-Stef.
45 242	27.731	32 775	83.996	116 771	3.538	30.850	67.680	98.530	2.986	+ 18·5	3.860	3.257	Deutschbrod-Saar
9 514	77.235	3 305	104.773	108.078	13.510	3.484	113.118	116.602	14.575	— 7·3	14.738	15.900	Dolina-Wygoda
67 330	41.400	46.524	119.521	166.045	8.302	45.478	119.800	165 278	8.264	+ 0·5	9.057	9.015	Fehring-Fürstenfeld
83.271	10.550	66.239	24.224	90.463	5.654	50.924	21.162	72.086	4.505	+ 25·5	6.168	4 915	Friauler Bahn
88.020	26.200	43.440	61.919	105.359	2 702	42.497	63.372	105.869	2.715	— 0·5	2.948	2.962	Fürstenfeld-Hartberg
64.480	27.770	42.054	83.859	125.913	4.062	40.008	74.985	114.993	3.709	+ 9·5	4.431	4.046	Gailthal-Bahn
81.180	39.360	37.056	73.907	110.963	7.398	36.301	72.822	109.123	7.275	+ 1·7	8.071	7.936	Gleisdorf-Weiz
23.452	11.796	9.564	26.545	36.109	3.611	6.984	22.918	29.902	3.738	— 3·4	3.939	4.078	Göpfritz—Gr.-Siegharts
76.290	29.690	38.894	72.949	111.843	3.857	39.195	65.009	104.204	3.593	+ 7·3	4.208	3.920	Gurkthalbahn
167.997	88.690	126.677	156.648	283.325	6.439	113.342	88.730	202.072	5.773	+ 11 5	7 024	6.298	Karlsb.-Johanngeorgst.
10.250	47.254	2 846	76.593	79.439	2.407	3.146	63.438	66.584	2.018	+ 19·3	2.626	2.201	Kolomeaer Localbahnen
35.493	34.429	16.365	48.836	65.201	3.432	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.744	. . .	Krakau-Kocmyrzów
212.442	84.646	271.131	231.121	502.252	5 643	274.424	214.144	488.568	5.490	+ 2·8	6.156	5.989	Lemberg-Bełzec
51.120	43.962	39.134	50 025	89.159	4.053	34.758	29.930	64.688	2.940	+ 37·9	4.422	3.207	Lemberg (Klep.)-Janów
7.101	23 081	4.779	62.693	67 472	2 699	4.042	47.195	51 237	2.050	+ 31·7	2.944	2.236	Lupków-Cisna
36.895	26.262	25.009	79.880	104.889	4.995	25.184	77.056	102.240	4.869	+ 2·6	5.449	5.312	M.-Budwitz-Jamnitz
133.462	140.868	95.895	439.483	535.378	5.949	95.734	442.012	537.746	5.975	— 0·4	6.499	6.518	Mährische Westbahn
385.476	57.844	531.905	197.325	279.230	13.759	486.488	129.264	615.752	11.618	+ 18 4	15.010	12.674	Marienbad-Karlsbad
91.308	22.802	52.583	45.507	107.090	3.455	49.622	41.744	91.366	2.947	+ 17·2	3.769	3 215	Mauthausen-Grein
27.670	52.070	6.724	41.599	48.323	9.665	6.231	37.750	43.981	8.796	+ 9·9	10.544	9.596	Modřan-Cerčan
119.770	46.510	92.974	193.415	286 389	3.768	90.865	192.764	283.629	3.732	+ 1·0	4.111	4.071	Mösel-Hüttenberg
25.938	7.978	12.515	27.724	40.239	2.874	12.596	28.060	40 656	2 904	— 1·0	3.135	3.168	Murthal-Bahn
26 662	16.120	14.007	38 257	52.264	1.584	15.012	45.114	60.126	1.822	— 13·1	1.728	1.988	Nakři-Netolitz—Netolitz
183.422	172.212	302.740	520.373	823.113	4.200	283 520	371.610	655.130	3.343	+ 25·6	4.581	3.646	Neuhaus-Neubistritz
440	203	420	280	700	350	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	382	. . .	Ostgalizische Localb.
115 526	19.399	81.266	82.454	163 720	3.089	87.746	67.125	154.871	2.922	+ 5·7	3.370	3.188	Pila-Jawoczno
35.610	16.332	22.386	71.204	93.590	7.199	22.878	57.165	80.043	61.57	+ 16·9	7.853	6.717	Pinzgauer L.B.
10.271	70 267	5.280	73.620	78.900	7.173	5.494	66.236	71.730	6.521	+ 10·0	7.825	7.114	Plan-Tachau
21.368	98.167	6.189	115.808	121.997	7.176	6.154	109.088	115.242	6.779	+ 5·9	7.829	7.395	Postelberg-Laun
38.937	17.811	27.966	42.214	70.180	1.799	12.384	22.066	34.450	2.026	— 11·2	1.963	2.210	Potscherad-Wurzmes
143.373	58.789	98.262	138 973	237.235	2.281	96.424	145.586	242.010	2.327	— 2 0	2.488	2.539	Rakonitz-Mlatz
4 624	13.427	1.870	24.049	25.919	8.640	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	9.425	. . .	Rakonitz-Pl.-Petschau
33.489	14.597	11.535	22.463	33.998	4 250	11.202	23.328	34.530	4.316	— 1·5	4.636	4.708	Raudnitz-Hosposin
37.450	14.677	18.012	29.553	47.565	4.757	18.040	31.680	49.720	4.972	— 4·3	5.189	5.424	Schlackenw.-Joachimst.
38.319	16 290	27.876	49.032	76.908	3.496	27.992	50.326	78.318	3 560	— 1·8	3.814	3.883	Schwarzenau-Waidhofen
22.063	6.078	8.149	9.864	18.013	2.252	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.457	. . .	Schwarzenau-Zwettl
46.455	33.939	34.109	111.314	145.423	7.271	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	7.932	. . .	Stankau-Ronsperg
61.700	25.744	53.019	98.441	151.460	1.803	32.898	52.472	85.370	1.940	— 7·1	1.967	2.116	Starkenbach-Rochlitz
129.419	67.852	79.817	148.682	228.499	4.231	66.232	147.018	213.250	6.462	— 34·5	4.616	7.049	Strakonitz-Březnitz
23.164	18.024	14.854	39 887	54.741	5.474	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5.972	. . .	Strakonitz-Winterberg
34.017	242.468	28.069	263.114	291.183	4.853	7.373	15.117	58.490	3.078	+ 57·7	5.294	3.754	Tirschnitz-Schönbach
302 630	209.860	294.474	873.704	1,168.178	8.718	209.258	856 305	1,146 536	8.556	+ 1·9	9.511	9.334	Trzebinia-Skawce
339 314	25.317	270.458	125.776	396.234	6.289	244.391	125.242	369.633	5.867	+ 7 2	6.861	6.400	Unterkrainer Bahnen
49.936	21.189	29.981	45.151	75.132	6.830	29.354	38.306	67.660	6.151	+ 11·0	7.451	6.710	Valsugana-Bahn
176.465	106.608	115.886	163.146	279.032	5.167	108.872	125.588	234.460	4.342	+ 19·0	5.637	4.737	Vöcklabruck-Kammer
													Welser Localbahn
86.050	191.958	58.972	156 306	215.278	12.663	64.140	149.754	213.894	12.582	+ 0·6	13.814	13.726	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
22.693	7.447	19.356	17.013	36.369	1.732	19.320	18.718	38.038	1.811	— 4·4	1.889	1.976	Wodňan-Moldauthein
141.424	41.606	78.960	116 677	195.637	3.491	58.856	83.214	142.070	4.440	— 21·3	3 812	4.844	Wodňan-Prachatitz
32.386	25.153	21.569	58.388	79.957	3.332	20.344	51.100	71.444	2.977	+ 11·9	3.635	3.248	Wolframs-Teltsch
40.510	22 214	24 814	52.981	77.795	4.576	24.282	54.616	78.898	4.641	— 1·4	4.992	5.063	Wotic-Selčan
184.846	37.370	122.286	143.740	266.026	3.455	102.958	119.198	222.156	2.923	+ 18·2	3.769	3.189	Ybbsthalbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1900	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1899	Im Monate November 1900 wurden befördert: Personen	Im Monate November 1900 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1900: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	Die Einnahme betrug im Monate November 1899: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. November 1900	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. November 1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.600	36.940	640	29.340	29.980	3.748	31.126	3.891	— 3·7	8	8
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllau	87	. . .	16.010	16.310	12 110	31.160	43.270	497	. . . .	. . . .	. . .	86	. . .
Zwittau-Poličká-Skuč	52	52	5.824	1 880	4.036	5.677	9.713	187	12.768	246	— 24·0	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.472	26.581	1.310	31.786	33 096	1.379	38.454	1.602	— 13·9	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.959	12.847	467	10.509	10.976	2.195	9.516	1.903	+ 15·3	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	216 858	937.870	85.610	1,258.314	1,343.924	13.306	1,301.973	12.891	+ 3·2	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	104	72.853	43.093	41.772	100.495	142.267	942	106.721	1.026	— 8·2	114	104
Böhmische Nordbahn	328	328	193.854	266.809	152.212	796.958	949.170	2.894	989.056	3.015	— 4·0	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	77.551	290.171	86.889	774.655	861.544	4.632	930.444	5.002	— 7·4	186	186
Linie lit. B	236	236	121.456	467.890	99.575	1,443.619	1,543.194	6 539	1,495.594	6.337	+ 3·2	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	37.604	81.640	29 244	310.542	339.786	3 734	313.211	3.442	+ 8·5	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	1,004.857	1,439.824	1,137.968	6,274.717	7,412.685	7.155	7,354.606	7.099	+ 0·8	1.036	1.036
Localbahnen	302	291	108.663	119.308	44.510	183.588	228.098	755	228.410	785	— 3·8	294	291
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	70.882	132.216	57.954	519.648	577.602	9.025	590.334	9.224	— 2·2	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	11.339	112.793	4.872	130.070	134.942	8.996	124.198	8.280	+ 8·6	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	335.124	422.186	447.718	1,821.798	2,269.516	3.614	2,200 929	3.504	+ 3·1	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	153.848	433.229	184 505	1,327.632	1,512.137	4.878	1,583.192	5.108	— 4·5	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	798.459	1,298.272	894.272	4,920.457	5,814.729	4.257	5,827.148	4.266	— 0·2	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	41.247	30.851	17 058	52 230	69.288	2.100	73.254	2.220	— 5·4	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,725.449	510.651	1,576.968	5,781.882	7,358.850	4.864	7,229.201	4.778	+ 1·8	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	8.779	. . . .	2 009	. . . .	2.009	502	2.036	509	— 1·4	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	159.716	218.890	140.267	625.136	765.403	2.686	730.004	2.561	+ 4·9	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	116 980	49 173	55.535	98 415	153.950	1.729	145.665	1.636	+ 5·7	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	29.299	82 749	19.001	225.813	244.814	3.766	257.325	4.113	— 8·4	65	65
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	5.026	1.312	1.310	2.333	3.643	520	2.703	386	+ 34·7	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	34 948	100.716	18.834	157.581	176.415	914	207.946	1.077	— 15·1	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	26.694	10.295	34.444	41.245	75.689	2.442	61.609	1.997	+ 22·3	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.977	18.587	1.116	19.381	20 497	1.281	16.582	1.036	+ 23·6	16	7
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	3.014	1.503	2.861	7.402	10.263	411	9.914	397	+ 3·5	25	25
Friedlander Bezirksbahnen:													
Friedland-Reichsgr. (Hermsd.)	11	. . .	4.516	966	1.502	1.268	2.770	251	. . . .	. . . .	. . .	3	. . .
Raspenau-Weissbach	6	. . .	6.230	1.918	1.679	2.821	4.500	750	. . . .	. . . .	. . .	4	. . .
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	3.053	2.005	1.819	6.003	7.822	313	8.292	332	— 5·7	25	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	8	. . .	3.954	30	1.138	90	1.228	154	. . . .	. . . .	. . .	4	. . .
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	. . . .	7.006	. . . .	7.317	7.317	610	10.830	902	— 32·4	12	12
Kremsthal-Bahn	70	70	18.602	10.912	13.680	28.233	41.913	599	43.254	618	— 3·1	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	15.149	4.357	2.281	5.182	7·463	2.488	7.954	2.651	— 6·2	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	3.097	691	2.788	1.875	4 663	245	3.147	166	+ 47·6	19	8
Localbahn Melnik-Mšeno	30	30	3 038	17.966	2.443	29.600	32.043	1.068	41.804	1.393	— 23·3	30	30
„ Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.656	4.969	573	7.853	8.426	562	9.085	606	— 7·3	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	9.713	1.401	12.139	5 671	17.810	742	16.834	701	+ 5·8	24	24
Mutenitz-Gaya	15	. . .	2.344	7.884	911	11.327	12.238	816	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Mühlkreis-Bahn	. . .	58	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	20.099	. . .	. . .	53	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.495	7.076	3 725	10.771	14.496	1.812	12.590	1.574	+ 15·1	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	38	. . .	5.117	2.353	2.359	3.264	5 623	148	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	7.764	3.175	3.659	5.883	9.542	382	12.033	481	— 20·6	25	4
Pielachthalbahn	49	49	9.306	3.406	6.363	9.102	15.465	316	13.058	266	+ 18·8	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.976	2.061	1.758	5.421	7.179	479	8 405	560	— 14·5	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.442	3.548	2.124	6.862	8.986	359	3.889	156	+ 230·1	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	38.708	18.545	31 859	36.372	68.231	2.007	63.424	1.865	+ 7·6	34	34
Localbahn Saitz-Göding	38	38	8.838	19.712	3.933	29.652	33.585	884	28.551	751	+ 17·7	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	8.042	3.346	5.224	6.352	11.576	463	9 958	398	+ 13·8	25	25
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	9.189	5 010	9.332	10.854	20.186	301	18 098	270	+ 11·4	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	33	13.725	5.545	7.130	9 933	17.063	406	11.302	242	+ 18·8	35	33
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	11.738	29.128	4 314	44.027	48.341	2.686	47.965	2.665	+ 0·8	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	8.800	3.950	5.740	9.710	15.450	322	17.282	360	+ 10·6	48	48

Vom 1. Jänner bis Ende November 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende November								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1900				1899						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	Differz. per Kilom in Percent	1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
33.960	344.950	7.739	256.960	264.699	33.087	7.078	273.583	280.661	35.083	— 5.7	36.095	38.272	Zeltweg-Fohnsdorf
188.980	154.590	159.234	311.105	470.339	5.469	. . . . .					5.966	. . .	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
71.480	45.956	49.407	111.467	160.874	3.094	45.982	92.784	138.766	2.669	+ 15·9	3.375	2.912	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
32.345	108.036	16.383	150.706	167.089	6.962	15.484	158.807	174.291	7.262	— 4·1	7.595	7.922	Časlau-Zawratetz
19.970	113.996	4.677	91.983	96 660	19.332	3.474	82.651	86.125	17.225	+ 12·2	21.089	18.791	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
2,562.644	8,535.396	1,184.258	10,496.298	11,680.556	115 649	1,139.093	11,143.203	12,282.306	121 607	— 4·9	126.163	132.662	Aussig-Teplitzer E. a. L.
663.804	371.309	374.457	812.232	1,186.689	10.409	324 503	593.815	918.318	8.830	+ 17·9	11.355	9.633	Teplitz (Settenz)-R.
2,503.977	2,252.474	2,141.925	7,276.087	9,418.012	28.713	2,214.068	7.285 840	9,499.908	28.963	— 0·9	31.323	31.596	Böhmische Nordbahn
985.376	2,209.018	1,228.326	5,880.995	7,109.321	38.222	1,185.180	6,284.986	7,470.166	40.162	— 4 8	41.697	43.813	Buschtěhrader Eisenb.
1,764.534	4,240.390	1,891.162	11,256.215	13,157.377	55.709	1,875.456	11,508.498	13,383.954	56.712	— 1·8	60.773	61.868	Linie lit. A
518 711	837.714	404.270	3,104.518	3,508.788	38.558	414.569	2,804 853	3,219.422	35.378	+ 9·0	42.063	38 594	Linie lit. B
													Graz-Köflacher Eisenb.
12,250.303	13,413.078	15,409.755	61,704.309	77,114.064	74.434	14,553.001	58,597.782	73,150.783	70.609	+ 5·4	81.201	77.028	Kaiser Ferdinands-Ndb.
1,361.096	782.460	578.206	1,470.976	2,049.182	6.970	539.666	1,393.583	1,933.249	6 643	+ 4·9	7 604	7.247	Hauptbahnnetz
													Localbahnen
786.414	1,345.386	721.712	4,945.115	5,666.827	88.544	666.448	4,927.426	5,593.874	87.404	+ 1·3	96.594	95.350	Kasehau-Oderberger B.
155.680	1,125.558	66.382	1,192.208	1,258.590	83.906	68.695	1,082.554	1,151.249	76.750	+ 9·3	91.532	83.727	Oesterr. Strecke
													Leoben-Vordernberger
4,406.018	3,655.829	5,475.301	15,838.148	21,313.449	33.939	5,558.139	15,063.119	20,621.258	32.836	+ 3·4	37.024	35.821	Oesterr. Nordwestbahn:
2,009.108	3,761.012	2,242.800	12,098.780	14,341.580	46.263	2,197.980	11,606.200	13,804.180	44.530	+ 3·9	50.468	48.578	Garantirte Strecken
													Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
10,133.046	9,564.078	12,458.819	42,877.710	55,336.529	40.510	12,304.098	40,135.296	52,439.394	38.389	+ 5·5	44.193	41.879	Oesterr. Linien
536.569	311.856	213.979	518.024	732.003	22.182	215.412	520.706	736.118	22.307	— 0·6	24.199	24.335	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
													Hauptnetz u. Localb.
18,987.146	5,500.485	25,551.139	56,020.367	81,571.506	53.914	24,697.984	54,398.369	79,096.353	52.278	+ 3.1	58.815	57.031	in Oesterreich
													Localb. Mödling-Brühl
435.909	. . . . .	102.570	. . . . .	102.570	25.643	101.009	. . . . .	101.009	25.252	+ 1·5	27.974	27.548	(elektr. Betrieb)
2,075.189	2,041.538	1,511.179	6,145.127	7,656.306	26.864	1,549.137	5,857.266	7,406.403	25.987	+ 3·4	29.306	28.349	Süd-Nordd. Verbindgsb.
1,124.731	477.991	761.172	1,020.276	1,781.448	20 016	798.203	961.248	1,759.451	19.769	+ 1·2	21.836	21.566	Wien-Aspang Bahn
345.724	857.375	230.286	2,392.400	2,622.686	40.349	224.017	2,106.679	2,330.696	35.857	+ 12·5	44 017	39.117	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													b) Localbahnen
57.634	13.867	14.798	17.902	32.700	4.671	13.907	19.306	33.213	4.745	— 1·6	5.096	5.176	Auspitzer Localbahn
359.003	444.915	201.630	926 221	1,127.851	5.844	197.295	930.672	1,127.967	5.844	. . .	6.375	6.375	Böhm. Commereialb.
332.403	96.821	434.322	357.398	791.720	25.539	427.940	348.067	776.007	25.032	+ 2 0	27.861	27.308	Bozen-Meraner Bahn
29.479	74.685	11.672	73.118	84.790	5 299	5.432	36.992	42.424	6.061	— 12·5	5.781	6.612	Brandeis-Neratowitz
36.263	17.533	32.068	65.815	97.883	3.915	30.282	72.465	102.747	4.110	— 4·7	4.271	4.484	Deutschbrod-Humpoletz
													Friedlander Bezirksb.:
24.050	4.470	8.439	5.358	13.797	4.599	. . . . .					5.017	. . .	Friedland-Grenze
82.958	14.839	22.961	23.104	46.065	11.516	. . . . .					12.563	. . .	Raspenau-Weissbach
34.531	15 344	22.730	49.211	71.941	2.878	23.154	54.128	77.282	3.091	— 6·9	3.139	3.372	Gr.-Priesen-W.-Auseha
													Innsbr. Mittelgebirgsb.
119.818	120	69.071	442	69.513	17.378	. . . . .					18.957	. . .	(Berg Isel-Igls)
. . . .	109.267	. . . .	114.379	114.379	9.532	. . . .	119.142	119.142	9.928	— 3·9	10.398	10.831	Königshof-B.-Konĕprus
271.806	128.101	219.239	324.369	543.608	7.766	205.856	300.826	506.682	7.238	+ 7·3	8.472	7.896	Kremsthal-Bahn
191.193	45.259	34.920	43.698	78.618	26.206	26.650	48.093	74.743	24.914	+ 5·2	28.588	27.179	Kuttenberger Localb.
35.329	9.196	25.693	24.136	49.829	2.623	9.630	5.155	14.785	1.848	+ 41·9	2.861	2.016	Laibach-Oberlaibach
28.737	70.468	23.014	99.791	122.805	4.094	23.400	109.106	132.506	4.417	— 7·3	4.466	4.818	Localb. Melnik-Mšeno
16.489	19.354	6.124	25.633	31.757	2.117	6.261	23 466	29.727	1.982	+ 6·8	2.309	2.162	Mšeno—Unter-Cetno
110.793	15.314	156.730	64.552	221.282	9.220	152.132	63.230	215.362	8.973	+ 2·8	10.058	9.788	Mori-Areo-Riva a. G.
15.776	33.054	6.078	38.769	44.847	5.606	. . . . .					6.116	. . .	Mutenitz-Gaya
135 205	14.363	146.889	115.676	262.565	. . .	157.279	151.313	308.592	. . . . .		. . . .		Mühlkreis-Bahn
134.524	71.384	47.799	108.400	156.199	19.525	45.275	100 347	145.622	18.203	+ 7.3	21.300	19.858	Neutitscheiner Localb.
32.347	14 328	16.856	16.312	33.168	1 746	. . . . .					1.095	. . .	N.-Oe. Waldviertelbahn
87.468	12.914	41.312	38.394	79.706	3.188	6.770	12.232	19.002	4.751	— 32·9	3.478	5.183	Otrokowitz-Wisowitz
119.662	39.801	85.941	103.509	189.450	3.867	80.258	81.198	161.456	3.294	+ 17 4	4.218	3.594	Pielachthalbahn
37.680	22.542	23.543	57 336	80.879	5.392	22.168	57.389	79.557	5.304	+ 1·7	5.882	5 786	Reichenau a/K.-Solnitz
35.723	15.537	22.928	37.969	60.897	2.436	22.270	23.090	45.360	1.814	+ 34·3	2.657	1.979	Radkersburg-Luttenbg.
473.675	182.995	362.307	383.769	746.076	21.943	344.776	370.009	714.785	21 023	+ 4·4	23.937	22.034	Reichenberg-Gablonz-T.
78.291	77 400	34.928	129.153	164 081	4.318	30.200	108.355	138.555	3.646	+ 18·4	4.711	3.977	Saitz-Göding
93.761	41.962	62.504	68.322	130.826	5.233	62.268	54.885	117.153	4.686	+ 11·7	5.712	5.112	Salzburg-Lamprechtsh.
218.252	52.520	339.037	113 778	452.815	6.758	308.134	81.696	399.830	5 968	+ 13·2	7.372	6.510	Salzkammergut-Localb.
206.988	55.462	143.130	106.402	249.532	7.129	140.861	85.680	226.541	6.864	+ 3·9	7.777	7.488	Schneebergbahn
112.168	348.385	46.249	495.230	541.479	30 082	42.399	474 025	516.424	28.690	+ 4·9	32.817	31.298	Stauding-Stramberger
123 240	42 221	88.990	105.190	194.180	4.045	82.967	110 337	1933.04	4.028	+ 0·4	4.413	4.394	Steyrthal-Bahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate November		Im Monate November 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate November							Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis 30. November	
					1900				1899		Differenz per Kilom. in Percent		
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Stramberg-Wernsdorf	7	7	1.220	1.672	498	2.046	2.544	363	3.540	505	− 28·1	7	7
Swoleňowes-Smečna Localbahn	10	10	2.440	24.181	347	50.593	50.940	5.094	42.530	4 253	+ 19·8	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	7.582	10 970	4.963	16.322	21.285	546	20.345	522	+ 4·6	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	10.006	6.477	4.910	13.175	18.085	369	15.231	311	+ 18·6	49	49
Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	9.910	1.279	7.042	5.219	12.261	817	11.416	761	+ 7·4	15	15
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . . .	2.314	. . .	6.757	6.757	845	5.518	690	+ 22·5	8	8
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.: Přívoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	114.655	3.114	18.366	4.479	22.845	2.285	22 287	2.229	+ 2·5	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	206.626	346	53.926	1.465	55 391	1.319	54.010	1.286	+ 2·6	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	60.954	. . . .	14.098	. . . .	14.098	1.175	12.954	1.080	+ 8·8	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	99 021	. . . .	13.613	. . . .	13.613	1.945	15.738	2.248	− 13·5	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	140.640	. . . .	20.945	. . . .	20.945	3.491	20.894	3.482	+ 0·3	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	12.631	4.319	4.805	5.846	10.651	760	10 440	745	+ 2·0	14	14
Wiener Localbahn-Actien-Ges.: Wien-Wr.-Neudorf-Guntramsdf.	25	25	81.322	60.405	16.338	30.203	46.541	1.860	37.720	1.508	+ 23·4	25	23
Summe	19.353	18.739	11,765.788	11,349 955	10,012.774	44,270.211	54,282.985	2.805	53,723.353	2.867	− 2·2	19.162	18.416
Oesterreichische													
Achenseebahn [1]	6·31	6·31	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn [1]	5·25	5·25	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	554	2	417	16	433	. . .	2.520	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn [1]	5·83	5·83	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Schneebergbahn	9·67	9·67	4	13	60	61	121	. . .	797	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	7·15	123.886	. . . .	13.418	. . . .	13.418	. . .	12.932	. . .	. . .	. . .	. . .
Baden-Vöslau	11·09	11.09	6.576	. . . .	1.184	. . . .	1.184	. . .	1.484	. . .	. . .	. . .	. . .
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	22 676	. . . .	2 499	. . . .	2.499	. . .	2.699	. . .	. . .	. . .	. . .
Brünner Strassenbahnen	12.22	10·37	318.859	9 392	37.908	11.629	49.537	. . .	28 820	. . .	. . .	. . .	. . .
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·49	6·49	86.069	. . . .	9.173	. . . .	9.173	. . .	9.557	. . .	. . .	. . .	. . .
Gablonzer elektr. Strassenbahn	21·10	. . .	115.120	. . . .	20.890	. . . .	20 890	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	5.570	. . . .	1 287	. . . .	1.287	. . .	1.174	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer elektrische Kleinbahnen	21·43	13.86	516.775	. . . .	79.163	. . . .	79.163	. . .	59.606	. . .	. . .	. . .	. . .
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	17.788	. . . .	4.312	. . . .	4.312	. . .	6.373	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	3.988	. . . .	809	. . . .	809	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	362.363	. . . .	39.132	. . . .	39.132	. . .	38.736	. . .	. . .	. . .	. . .
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·04	6·04	22.176	. . . .	21.121	. . . .	21.121	. . .	20.640	. . .	. . .	. . .	. . .
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Olmützer elektrische Strassenb.	5·27	5·27	87.638	. . . .	13.283	. . . .	13.283	. . .	11.751	. . .	. . .	. . .	. . .
Pilsener elektrische Kleinbahnen	10·60	10.44	123.325	. . . .	12.368	. . . .	12.368	. . .	11.522	. . .	. . .	. . .	. . .
Prager elektr. Strassenbahn	35·98	27·99	1,709.978	. . . .	179.602	. . . .	179.602	. . .	144.198	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.) [1]	1·37	1·37	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Smichov)-Košíř	1·69	1 69	38.951	. . . .	4.126	. . . .	4.126	. . .	4 504	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag-Vysočan-Lieben	6·84	6·84	165.907	. . . .	19.630	. . . .	19.630	. . .	20.725	. . .	. . .	. . .	. . .
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·27	6.27	121 889	. . . .	13.888	. . . .	13.888	. . .	13.887	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz-Eichwald	10·51	9·93	128.242	40	16.135	49	16.184	. . .	15 320	. . .	. . .	. . .	. . .
Triester elektrische Kleinbahnen	17·30	. . .	566.273	. . . .	68.275	. . . .	68.275	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Wiener elektrische Strassenb.	37·03	21·24	3,257.624	. . . .	441.309	. . . .	441.309	. . .	226.231	. . .	. . .	. . .	. . .
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	59.432	. . . .	9·763	. . . .	9.763	. . .	9.099	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·10	0·10	18.348	. . . .	606	. . . .	606	. . .	460	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag [1]	0·39	0·39	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg	0·19	0·19	3.161	11	472	. . . .	472	. . .	611	. . .	. . .	. . .	. . .

[1]) Saisonbetrieb eingestellt.

Vom 1. Jänner bis 30. November 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende November									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1900				1899							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
15.463	29.482	6.302	35.606	41.908	5.987	5.131	47.038	52.169	7.452	— 19·6	6.531	8.129	Stramberg-Wernsdorf
29.637	182.607	4.536	287.236	291.772	29.177	4 490	353.110	357.600	35.760	— 18·4	31.829	39.011	Swoleñowes-Smečna
89.006	93.636	60.332	170.020	230.352	5.907	59 548	159.292	218.840	5.611	+ 5·3	6.444	6.121	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
147.134	72.452	91.553	135.488	227.041	4.634	76.719	132.513	209.232	4.270	+ 8·5	5.055	4.658	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
102.607	21.550	75.576	82 086	157.662	10.510	82.791	64.681	147.472	9.831	+ 6·9	11.465	10.724	Ueberetscherbahn
20.597	20.416	7.074	60.902	57.976	8.497	6.574	59.826	66.400	8.300	+ 2·4	9.269	9.055	Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramways.
1,307.082	36.311	204.354	42.547	246.901	24.690	209.144	38.250	247.394	24.739	— 0·2	26.935	26.988	Brünner Localeisenb.-G.: Ostrau-Witkow.-Ellg.
2,789.651	4.185	771.346	16.466	787.812	18 757	733.538	16.894	750.432	17.867	+ 5·0	20.462	19.491	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
859.477	. . . . .	191.601	. . . . .	191.601	15.967	167 072	. . . . .	167.072	13.922	+ 14·6	17.418	15.188	Innsbruck-Hall i. T.
1,386.413	. . . . .	209.736	. . . . .	209.736	29.962	229.948	. . . . .	229.948	32.850	— 8·8	32.686	35.836	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
1,509 645	. . . . .	224.836	. . . . .	224.836	37.473	227.138	. . . . .	227.138	37.856	— 1·0	40.880	41.297	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
256.126	50.338	122.706	72.646	195.352	13.953	118.942	72.458	191.400	13.671	+ 2·0	15.221	14.913	Salzburger Eisenb. u. Tr.
863.068	708.918	191.414	351.104	542.518	21.700	176.156	239.942	416.098	18.092	+ 19·9	23.673	19.736	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
17,128.684	99,568 380	145,303.182	413,457.352	558,760.534	29.160	137,666.300	396,001.089	533,667.389	28.978	+ 0·6	31 811	31.612	**Summe**
Zahnradbahnen.													
41.401	1.535	80.730	8.267	88.997	. . .	77.738	6.918	84.656	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
34.190	. . . . .	95.476	. . . . .	95.476	. . .	87.151	. . . . .	87.151	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
155.396	196	98.394	881	99.275	. . .	107.642	1.106	108.748	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
12 075	2	74.775	36	74.811	. . .	76.744	. . . . .	76.744	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
19.018	404	61 821	3.607	65.428	. . .	62.544	7.734	70.278	. . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
mit elektrischem Betrieb													
1,407.501	. . . . .	150.005	. . . . .	150.005	. . .	80.448	. . . . .	80.448	. . .	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
711.646	. . . . .	147.715	. . . . .	147.715	. . .	134.202	. . . . .	134.202	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
400.725	. . . . .	66.856	. . . . .	66.856	. . .	64.360	. . . . .	64.360	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
2,184.994	86.411	298.603	111.444	410.047	. . .	177.942	121.171	299.113	. . .	. . .	. . .	. . .	Brünner Strassenbahn
1,105.740	. . . . .	120.162	. . . . .	120.162	. . .	114.830	. . . . .	114 830	. . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. B.
963.472	. . . . .	183.466	. . . . .	183.466	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elektr. Str.-E.
106 137	. . . . .	27.523	. . . . .	27.523	. . .	25.192	. . . . .	25.192	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf. Stadt
5,289.560	. . . . .	793.974	. . . . .	793.974	. . .	295.075	. . . . .	295.075	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
441.808	. . . . .	115 513	. . . . .	115.513	. . .	124.106	. . . . .	124.106	. . .	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
99.492	. . . . .	21.356	. . . . .	21.356	. . .	40.020	. . . . .	40.020	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr. Betr.)
4,350.169	. . . . .	467.360	. . . . .	467.360	. . .	446.947	. . . . .	446.947	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
1,769.714	. . . . .	309.512	. . . . .	309.512	. . .	287.998	. . . . .	287.998	. . .	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling-Brühl (vide
1,032.970	. . . . .	157.463	. . . . .	157.463	. . .	121.906	. . . . .	121 906	. . .	. . .	. . .	. . .	Gruppe III a Südb.-G.)
1,485.389	. . . . .	150.085	. . . . .	150.085	. . .	79 090	. . . . .	79 090	. . .	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.-B.
7,395.673	. . . . .	1,799.355	. . . . .	1,799.355	. . .	1,123.232	. . . . .	1,123.232	. . .	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
4.700	. . . . .	470	. . . . .	470	. . .	1.341	. . . . .	1.341	. . .	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str.-B.
299.946	. . . . .	63.055	. . . . .	63.055	. . .	54.782	. . . . .	54.782	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
1,749.107	. . . . .	214.080	. . . . .	214.080	. . .	217.924	. . . . .	217.924	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Smichov)-Košíř
1,551.427	. . . . .	179.726	. . . . .	179.726	. . .	100.427	. . . . .	100.427	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
1,395.271	406	202.753	536	203.289	. . .	186.874	388	186.874	. . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr. St.
933.488	. . . . .	115.998	. . . . .	115.998	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
5,838.405	. . . . .	3,566.611	. . . . .	3,566.611	. . .	2,288.085	. . . . .	2,288.085	. . .	. . .	. . .	. . .	Triester elektr. Kleinb.
775.276	. . . . .	126.752	. . . . .	126.752	. . .	103.305	. . . . .	103.305	. . .	. . .	. . .	. . .	Wiener elektr. Strassenb.
													Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.													
238.308	. . . . .	9.134	. . . . .	9.134	. . .	7.956	. . . . .	7.956	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
107.660	 83	34.850	. . . . .	34.850	. . .	32.232	. . . 83	33.315	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg

Hinsichtlich der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate im Vergleiche zum Monate November 1899 im Personenverkehre eine Zunahme um 1640 Personen und des Erträgnisses um K 840, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 2630 t und des Erträgnisses um K 4194.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Getreide aller Art, sowie Holz aller Art eine Mehrverfrachtung und betreffs der Artikel Zucker, roh, sowie Steine aller Art eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Auf der Localbahn Auspitz resultirte im November 1900 gegenüber demselben Monate 1899 im Personenverkehre eine Zunahme um 472 Personen und des Erträgnisses um K 186, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 107 t und des Erträgnisses um K 754.

Was endlich die Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz betrifft, so ergibt sich im Berichtsmonate gegenüber dem gleichen Monate des Jahres 1899 im Personenverkehre eine Zunahme um 3092 Personen und des Erträgnisses um K 210, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 290 t und des Erträgnisses um K 2701.

Die Einnahmen des Jahres 1899 sind definitiv, jene des Jahres 1900 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnungen der Monate Jänner bis August 1900 richtiggestellt.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate November 1900 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Jahres 1899 ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

(provisorische Ziffern pro November 1900, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1899 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . . .	+ 6.625	Personen	+ K 30.376
Ergänzungsnetz . . .	— 14.468	„	+ „ 18.055
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 539	„	+ „ 28.609

Die verhältnissmässig grossen Mehreinnahmen des garantirten Netzes und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn sind buchhalterischen Richtigstellungen zuzuschreiben.

Für den Verkehrsausfall des Ergänzungsnetzes lassen sich besondere Gründe nicht angeben; die ausgewiesene Mehreinnahme ergab sich ebenfalls nur durch buchhalterische Richtigstellungen.

B. Frachtenverkehr:

(provisorische Ziffern pro November 1900, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1899 verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz .	— 10.601 t	+ K 38.211
„ „ Ergänzungsnetz .	— 17.534 t	— „ 89.110
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	+ 8.935 t	+ „ 6.790

Der Ausfall an Tonnen beim garantirten und Ergänzungsnetz ist hauptsächlich dem schwächeren Export im Elbe-Umschlag zuzuschreiben.

Die Verkehrszunahme der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bezieht sich vorzugsweise auf Kohle.

Die ausgewiesenen Einnahmen sind durch buchhalterische Richtigstellungen beeinflusst.

Die Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1900 auf Grund der definitiven Buchungen reicht bis zum Monate Juli 1900. Die Einnahmen des Jahres 1899 sind definitiv.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate November 1900 erzielten Einnahmen haben im Vergleiche mit dem correspondirenden Monate des Jahres 1899 eine Zunahme um K 144.158 erfahren. Von dieser Erhöhung entfallen auf den Personenverkehr K 30.737, auf den Frachtenverkehr K 113.421.

Die Localbahn Spielfeld-Radkersburg hat gleichfalls eine Mehreinnahme von K 10.408 zu verzeichnen

Personenverkehr — K 6
Frachtenverkehr + K 10.414

Hingegen ergab sich bei den Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Mödling-Brühl ein Abgang des Erträgnisses, und zwar bei ersterer von . . . . . K 366
Personenverkehr — K 42
Frachtenverkehr — K 324
bei letzterer von . . . . . K 27

Bei den Pachtbahnen ergaben sich nachstehende Zunahmen der Erträgnisse:

Leoben-Vordernberger Bahn . . . K 10.744
Personenverkehr + K 614
Frachtenverkehr + K 10.130

Graz-Köflacher Bahn . . . . . K 26.575
Personenverkehr + K 2.472
Frachtenverkehr + K 24.103

Localbahn Radkersburg-Luttenberg K 5.097
Personenverkehr + K 353
Frachtenverkehr + K 4.744

Localbahn Cilli-Wöllan . . . . . K 940
Personenverkehr + K 560
Frachtenverkehr + K 380

Localbahn Laibach—Ober-Laibach K 1.516
Personenverkehr + K 1.238
Frachtenverkehr + K 278

Ein Rückgang in den Einnahmen trat hingegen bei der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um K 22.511 ein:

Personenverkehr + K 1.216
Frachtenverkehr — K 23.727.

Die Einnahmen des Jahres 1900 sind auf Grund der definitiven Ergebnisse der Monate Jänner bis August 1900 richtiggestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Personenverkehre ergibt sich für den Monat November 1900 ein Einnahmenausfall von K 4469. Im Güterverkehre wurde dagegen eine Mehreinnahme von K 12.754 erzielt, und resultiren somit für den Gesammtverkehr K 8285 Mehreinnahmen.

Schneebergbahn. a) Adhäsionsstrecke. Es wurden um 776 Personen mehr befördert, dagegen um K 159 weniger vereinnahmt. Der Güterverkehr weist eine Mehrverfrachtung von 3952 t mit einer Mehreinnahme K 5920 aus, wonach für den Gesammtverkehr K 5761 Mehreinnahmen verbleiben.

b) Zahnradstrecke. Der Ausfall von K 500 im Personen- und K 176 im Güterverkehre ist durch die im Jahre 1899 stattgefundene Expedition auf den Schneeberg zur Beobachtung des Sternschnuppenfalles der Leoniden erklärt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Elektrische Kleinbahn von der Station Theresienstadt nach Leitmeritz. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblick auf das Ergebniss der am 22. August 1899 durchgeführten Trassenrevision der projectirten normalspurigen, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Kleinbahn mit durchgängiger Strassenbenützung von der Station Theresienstadt der Linie Prag — Bodenbach der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Theresienstadt nach Leitmeritz, welche in der Theilstrecke von der Station Theresienstadt zur gleichnamigen Stadt dem Personen- und Frachtenverkehre, in der restlichen Theilstrecke Theresienstadt—Leitmeritz jedoch nur dem Personenverkehre dienen soll, hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der genannten Kleinbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 43.309.]

Prager elektrische Strassenbahnen. (Linie Nationaltheater—Smichow: Theilstrecke km 0·0—0·4 über die Kaiser Franzensbrücke: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Stadtrathe der kgl. Hauptstadt Prag vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke km 0·0—0·4 über die Kaiser Franzensbrücke im Zuge der neuen Linie Nationaltheater—Smichow der Prager elektrischen Strassenbahnen die politische Begehung auf den 23. Jänner anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 1411.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

14. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in den Strecken Kołomea—Stefanówka mit Zug Nr. 3951, Lużan—Stefanówka mit Zug Nr. 4353, Nepolokoutz—Wiżnitz mit Zug Nr. 4153, Kołomea—Słoboda Rungurska-Grube mit Zug Nr. 2373, Nadwornaer Vorstadt—Szeparowce-Kniaździwór mit Zug Nr. 2381/2481 und der Güterverkehr in den Strecken Hadikfalva—Brodina und Karlsberg—Putna bis auf Weiteres eingestellt.

Südbahn. (Activirung eines Schlafwagencourses zwischen Wien nnd Fiume (Abbazia-Mattuglie) über St. Peter und Auflassung eines solchen zwischen Wien und Venedig über Cormons.) Ab 1. Februar wird bei den neuen Schnellzügen Nr. 1/b und 2/b ein Schlafwagencours in der Relation Wien-Fiume (Abbazia-Mattuglie) und umgekehrt über St. Peter zu dem mit besonderer Kundmachung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5 vom 10. Jänner, Seite 170) festgesetzten Aufgelde für die Benützung einer Schlafstelle activirt und gleichzeitig der zwischen Wien und Venedig über Cormons bestehende Schlafwagencours aufgelassen.

Böhmische Nordbahn. (Beschränkung der Abfertigung von Gütern nach dem Landungsplatze Tetschen/Bodenbach.) Obige Eisenbahn verlautbart, dass wegen Einstellung der Elbeschiffahrt infolge Einfrierens der Elbe Güter für ihren Landungsplatz Tetschen Bodenbach nur insoweit abgefertigt werden dürfen, als parteiseitig für die Einlagerung derselben auf dem genannten Landungsplatze vorgesorgt wurde.

Verschiedene Mittheilungen.

Auszahlung von Mehrfrachten. Die österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnverwaltungen erlassen nachstehende Kundmachung, betreffend Auszahlung von Mehrfrachten (§ 61 des Betriebsreglements):

1. Die bei der Revision der Güterkarten vorgefundenen Parteigutabungen (Uebergebühren) für Eil- und Frachtgutsendungen, welche aus Additions- und Multiplicationsfehlern, aus unrichtiger Anwendung der Tarife oder Zugrundelegung eines unrichtigen Gewichtes entstanden sind, werden sogleich nach vollzogener Revision den Stationen mitgetheilt.

2. Die Stationen sind verpflichtet, die Bezugsberechtigten auf Kosten der Eisenbahn sofort von der Uebergebühr zu verständigen.

3. Die bekannt gegebenen Uebergebühren werden erst dann als feststehend angesehen, wenn durch die von der Partei vorzulegenden Beweisstücke (und zwar bei frankirten Gebühren Original-Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate oder Francaturrechnungen, und nach Ermessen der Bahnverwaltung auch die Frachtbriefe, bei überwiesenen Gebühren Frachtbriefe) dargethan wird, dass wirklich eine Mehrzahlung geleistet worden ist. Ohne Vorlage dieser Beweisstücke kann eine Erstattung nicht geleistet werden.

4. Die im Wege der Controle den Stationen bekannt gegebenen und von diesen als richtig anerkannten Uebergebühren werden den Bezugsberechtigten sofort ausgezahlt; dagegen werden die Beweisstücke erst nach erfolgter Ueberprüfung seitens der Bahnverwaltung den Parteien rückgestellt.

5. Es wird den Parteien empfohlen, die von ihnen vermutheten Uebergebühren aus Additions- und Multiplicationsfehlern, aus unrichtiger Anwendung der Tarife oder Annahme eines unrichtigen Gewichtes, unter Vorlage der im Punkte 3 erwähnten Frachtdocumente sofort bei jener Station zu reclamiren, bei welcher die Zahlung geleistet wurde, weil die Prütung und Erledigung eines bei der Verwaltungsstelle selbst eingebrachten Anspruches erst nach Ablauf des für das administrative Verrechnungs- und Controlverfahren erforderlichen Zeitraumes, daher nur mit unvermeidlicher Verzögerung stattfinden kann.

6. Die Stationen können bei direct abgefertigten Sendungen die Uebergebühr für die ganze Strecke, bei indirect abgefertigten Sendungen — insoweit es sich um frankirte Gebühren handelt — blos für die erste Kartirungsstrecke, bei überwiesenen Gebühren blos für die letzte Kartirungsstrecke erstatten.

7. Erstattungsansprüche aus anderen als den unter 5. angeführten Gründen (beispielsweise: nachträgliche Frachtberechnung über andere Routen, gebrochene Abfertigung statt der erfolgten directen oder vice versa etc.) können nur durch schriftliches Einschreiten bei derjenigen Verwaltung geregelt werden, an welche die Zahlung geleistet wurde.

8. Behufs Verminderung der Reclamationen werden die Parteien in ihrem eigenen Interesse ersucht:

a) den Inhalt und das Gewicht der Sendungen in den Frachtbriefen genau anzugeben;
b) bei der Bezeichnung des Artikels die Nomenclatur des Tarifes genau einzuhalten;
c) bei Sammelbezeichnungen die Specification der Waare dem Tarife gemäss anzugeben;
d) die Wohnung sowohl des Absenders, als des Empfängers genau zu bezeichnen;
e) bei Geltendmachung von Erstattungsansprüchen, die sich auf andere Gründe als die unter 5. angeführten stützen, in den Eingaben anzugeben, auf welche Bestimmungen und Tarife der Anspruch basirt, welche Gebühren angeblich unrichtig berechnet wurden, und wie hoch sich für jeden Frachtbrief der etwa zu vergütende Unterschied stellt.

9. Es wird ferner im Interesse der rascheren Erledigung den Parteien nahegelegt, die Frachtbelege nach gleichen Stationsverbindungen und in chronologischer Reihenfolge zu consigniren. Ansuchen, die sich auf Ueberprüfung der Gebühren ohne nähere Begründung des Anspruches stützen, werden zurückgewiesen.

10. Zur Einbringung von Frachterstattungsansprüchen ist der Absender, bezw. der Empfänger berechtigt, je nachdem der eine oder der andere die Mehrzahlung an die Eisenbahn geleistet hat.

Frachterstattungsansprüche, welche von anderen Personen eingebracht werden, sind für jeden einzelnen Fall mit einer besonderen, von dem Berechtigten unterfertigten, jedoch nicht auf einem Beweisstücke ausgestellten, ordnungsmässig gestempelten Legitimation (Cession, Vollmacht, kaufmännische Anweisung, kaufmännisches Benachrichtigungsschreiben) zu belegen.*) Diese Legitimation wird von der Eisenbahn zurückbehalten.

Sollten in einer Eingabe gleichzeitig Erstattungsansprüche aus mehreren Frachtdocumenten geltend gemacht werden, so sind im Texte der Legitimation die einzelnen Frachtdocumente, auf die sich dieselbe bezieht, nach ihren wesentlichen Merkmalen (mindestens Versandt- und Empfangsstation, Frachtbriefnummer und Datum) anzuführen.

*) 1. Vollmachten sind mit einem Stempel von 1 Krone zu versehen. (Tarifpost 111 des Gebührengesetzes vom 9. Februar 1850, R.-G.-Bl. Nr. 50, bezw. 13. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89.)

2. Cessionen sind nach dem Werthe des Entgelts und Scala II zu stempeln. (Tarifpost 32, 2 f, des Gebührengesetzes.)

3. Einverständniss-Bescheinigungen in Form von kaufmännischen Benachrichtigungsschreiben sind als kaufmännische Anweisungen nach dem angewiesenen Betrage und Scala I zu stempeln. (Tarifpost 11, 2 b aa, bezw. Tarifpost 113 des Gebührengesetzes und § 4 des Gesetzes vom 1. März 1876.)

11. Es wird den Parteien nachdrücklichst empfohlen, diese Legitimationsurkunde gleichzeitig mit den Frachterstattungsansprüchen vorzulegen.

12. Es wird weiters empfohlen, Frachterstattungsansprüche nicht gleichzeitig mit anderen Ansprüchen zu verquicken.

13. Die Verwaltungen haben bisher die bei der Revision vorgefundenen Mindergebühren bis zur Höhe von 20 Hellern per Frachtbrief von den Parteien nicht reclamirt; es würde sich dringendst empfehlen, wenn die Parteien auf Unterschiede bis zu 20 Hellern per Frachtbrief, die zu ihren Gunsten entfallen, gleichfalls verzichten wollten, weil die Verwaltungen hiedurch in die Lage kämen, die anderweitigen zahlreichen Reclamationen, an deren rascher Erledigung die Parteien ein höheres Interesse haben, in einem verhältnissmässig kürzeren Zeitraume zu regeln.

14. Die gleichartige Kundmachung vom October 1889 tritt hiemit ausser Kraft.

Im Monate December 1900.

Verein Deutscher Eisenbahn - Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 6·2 km lange Strecke Empel—Isselburg—Anholt der kgl. Eisenbahn-Direction Essen, welche am 1. December 1900 für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 11. Jänner den im Eisenbahnministerium in Verwendung stehenden Inspectoren der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Carl Reghem und Emil Ritter von Planker-Klaps den Titel und Charakter eines Oberinspectors der genannten Behörde allergnädigst zu verleihen geruht.

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction beabsichtigt, nachstehend angeführte, im Materialmagazine in Stanislau lagernde Materialien im Wege einer öffentlichen Offerteoncurrenz zu verkaufen, und zwar:

Post-Nr.	Nähere Beschreibung der zum Verkaufe bestimmten Materialien	Menge in Kilogramm
1	Altes Eisenblech bis 5 mm Stärke, auch Blechabfälle	10.000
2	Siederöhren	7.000
3	Altes Plattenblech, auch Kesselbleche, über 4 mm Stärke	8.000
4	Alter Eisendraht	500
5	Altes Gusseisen, unverbrannt, in kleinen Stücken	30.000
6	Altes Gusseisen (alte Bremsklötze)	7.000
7	Altes Gusseisen, verbrannt	5.000
8	Pauscheisen, unverbrannt	40.000
9	Zerreneisen	10.000
10	Alte Stahlradreifen, Tiegelflussstahl	8.000
11	Alte Stahlradreifen, Martinstahl, ohne Nuth	5.000
12	Alte Stahlradreifen, sonstige, mit Nuth	3.000
13	Alte Radsterne mit gusseiserner Nabe	5.000
14	Gusseiserne Bohrspäne	30.000
15	Blattfedernstahl	2.000
16	Volutfedernstahl	3.000
17	Altes Zinkblech, auch Zinkblechabfälle	300
18	Telegraphenzink	200

Die diesbezüglichen, auf den hiezu aufgelegten Formularen verfassten und gestempelten Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf Verkauf von Altmaterialien“ bis zum **30. Jänner 1901, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen.

Um 10 Uhr Vormittags erfolgt am nächsten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte — jedoch separat — ist ein Vadium in der Höhe von 10 Percent der ganzen Kaufsumme bei der hierortigen k. k. Staatsbahn-Directions-Cassa, und zwar bis K 400 nur in Baarem, über K 400 auch in Wertheffecten, letztere 10 Percent unter dem Tagescourse, zu erlegen.

Die Offerte können auf die ganze, zum Verkaufe bestimmte Menge oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten, und sind die Preise in Kronenwährung per 100 kg, loco Materialmagazin Stanislau, zu erstellen.

Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem etwaige, wegen Qualität der erstandenen Materialien vorgebrachten Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie Verkaufsbedingnisse sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction, Abtheilung IV, erhältlich.

Offerte, welche auf dem vorgeschriebenen Formulare nicht verfasst werden oder den obangeführten Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Menge oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen oder auch ganz abzulehnen.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehend benannte, in den **Materialmagazinen in Linz** bis Ende des **Jahres 1901** entfallende **Altmaterialien** im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Alt-Eisenblech, Gussbruch und gusseiserne Bremsklötze, Pausch- und Zerreneisen, Drehspäne, Stahlachsen und -Tyres mit und ohne Nuth, Bruchglas und Maculaturpapier.

Nähere Angaben sind aus dem diesbezüglichen Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Bureau für Zugförderung und Werkstättendienst) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann.

Die Offerte sind **nur** auf dem erwähnten Formulare zu erstellen, per Bogen mit 1 Kronen-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Anbot auf Altmaterialien“ bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz bis längstens **30. Jänner l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Am 31. Jänner l. J., Vormittags 9 Uhr, erfolgt die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch gesondert, sind K 400 als Vadium bei der k. k. Staatsbahn-Directions-Cassa in Linz zu erlegen.

Offerte ohne Vadium bleiben unberücksichtigt.

Die Preise sind ab Waage loco Materialmagazin Linz in Ziffern und Schrift zu erstellen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch vier Wochen, vom Tage der Offerteröffnung an gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem später etwaige, die Qualität betreffende Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die erstandenen Materialien sind binnen 30 Tagen effectiv zu beziehen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte ganz oder nur zum Theil zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil III, Heft 2, vom 1. Februar 1898.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 gelangt der Nachtrag II zu Theil III, Heft Nr. 2, für den in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverband zur Ausgabe.

Dieser Tarifnachtrag enthält Aenderungen der Tarifbestimmungen, sowie neue, bezw. geänderte Frachtsätze für einzelne deutsche Stationen.

Insoweit durch Nachtrag II Frachterhöhungen eintreten oder seither bestehende Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. März 1901.

Abdrücke des Nachtrages II sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 13. Jänner 1901. [53]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages V zum Tarife, Theil III, Heft 3, vom 1. Februar 1898.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 gelangt der Nachtrag V zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc. (Theil III, Heft 3, vom 1. Februar 1898) zur Ausgabe.

Dieser Tarifnachtrag enthält ausser Aufhebung der besonderen Frachtsätze für leere Säcke sonstige Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, sowie des Nachtrages I—IV.

Abdrücke des Nachtrages V sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 13. Jänner 1901. [54]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarif-Theil I, Abtheilung B.

Am 1. Jänner 1901 ist zu dem Verbandsgütertarife, Theil I, Abtheilung B, vom 1. September 1896, der Nachtrag IV in Kraft getreten.

Dieser Tarifnachtrag enthält Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen der Güterclassification, sowie des Nebengebührentarifes und Berichtigungen.

Für die Artikel: Korkabfälle, glasirte (emaillirte), Verblendsteine und Thonerdehydrat, Thonerde, nicht kolloidale (nicht gallertartige), treten durch Versetzung in höhere Tarifclassen Frachterhöhungen ein. Diese sind erst vom 15. Februar 1901 an wirksam.

Wien, am 9. Jänner 1901. [55]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil III, Heft Nr. 1, vom 1. Jänner 1898.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 gelangt der II. Nachtrag zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc. (Theil III, Heft Nr. 1, vom 1. Jänner 1898) zur Ausgabe.

Dieser Tarifnachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes sowie des I. Nachtrages.

Insoweit durch den Nachtrag II gegen seither Frachterhöhungen eintreten oder seither bestehende Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. März 1901 in Geltung.

Abdrücke des II. Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 13. Jänner 1901. [56]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Einführung des Tarifnachtrages III.

Am 1. Februar 1901 — für Erschwerungen und Frachterhöhungen am 1. März 1901 — tritt der Nachtrag III zum Elbe-Umschlagstarife für Oesterreich vom 1. November 1899 in Kraft.

Derselbe enthält unter Anderem Aenderungen und Ergänzungen der Classengut- und der Ausnahmetarife.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Bahnen zum Preise von 30 h oder 25 Pfg. per Stück ab 18. Jänner 1901 erhältlich.

Wien, am 11. Jänner 1901. [57]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Einbeziehung mehrerer Stationen in den Tarif.

Mit sofortiger Giltigkeit werden folgende Stationen in den Tarif einbezogen, und zwar:

1. In den Ausnahmetarif A für Holz u. s. w. die Stationen: Lugos der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, Hámor, Héthárs und Kis-Szeben der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Cosel und Neustadt O/S. der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz, Goldberg i. Schles., Dittersbach, Saarau und Kunzendorf a/O. der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau und Leutzsch der kgl. Eisenbahn-Direction Halle.

2. In den Ausnahmetarif B für Holz u. s. w. die Stationen: Lugos der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, Hámor, Héthárs und Kis-Szeben der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Kunzendorf a/O. der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau und Leutzsch der kgl. Eisenbahn-Direction Halle.

3. In den Ausnahmetarif C für Rinde die Stationen: Lautenburg der kgl. Eisenbahn-Direction Danzig, Neidenburg der kgl. Eisenbahn-Direction Königs-

berg i. Pr., Cüstrin und Cüstriner Vorstadt der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg, Glogau der kgl. Eisenbahn-Direction Posen und Kunzendorf a/O. der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die vorbezeichneten Stationen Auskunft.

Budapest, am 12. Jänner 1901. [58]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichische, ungarische und bosnisch-hercegovinische Eisenbahn-Verwaltungen.

Auszahlung von Mehrfrachten.

(§ 61 des Betriebsreglements.)

1. Die bei der Revision der Güterkarten vorgefundenen Parteiguthabungen (Uebergebühren) für Eil- und Frachtgutsendungen, welche aus Additions- und Multiplicationsfehlern, aus unrichtiger Anwendung der Tarife oder Zugrundelegung eines unrichtigen Gewichtes entstanden sind, werden sogleich nach vollzogener Revision den Stationen mitgetheilt.

2. Die Stationen sind verpflichtet, die Bezugsberechtigten auf Kosten der Eisenbahn sofort von der Uebergebühr zu verständigen.

3. Die bekanntgegebenen Uebergebühren werden erst dann als feststehend angesehen, wenn durch die von der Partei vorzulegenden Beweisstücke (und zwar bei frankirten Gebühren Original-Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate oder Frankatur-Rechnungen und nach Ermessen der Bahnverwaltung auch die Frachtbriefe, bei überwiesenen Gebühren Frachtbriefe) dargethan wird, dass wirklich eine Mehrzahlung geleistet worden ist. Ohne Vorlage dieser Beweisstücke kann eine Erstattung nicht geleistet werden.

4. Die im Wege der Controle den Stationen bekanntgegebenen und von diesen als richtig anerkannten Uebergebühren werden den Bezugsberechtigten sofort ausgezahlt; dagegen werden die Beweisstücke erst nach erfolgter Ueberprüfung seitens der Bahnverwaltung den Parteien rückgestellt.

5. Es wird den Parteien empfohlen, die von ihnen vermutheten Uebergebühren aus Additions- und Multiplicationsfehlern, aus unrichtiger Anwendung der Tarife oder Annahme eines unrichtigen Gewichtes unter Vorlage der im Punkte 3 erwähnten Frachtdocumente sofort bei jener Station zu reclamiren, bei welcher die Zahlung geleistet wurde, weil die Prüfung und Erledigung eines bei der Verwaltungsstelle selbst eingebrachten Anspruches erst nach Ablauf des für das administrative Verrechnungs- und Controlverfahren erforderlichen Zeitraumes, daher nur mit unvermeidlicher Verzögerung stattfinden kann.

6. Die Stationen können bei direct abgefertigten Sendungen die Uebergebühr für die ganze Strecke, bei indirect abgefertigten Sendungen — insoweit es sich um frankirte Gebühren handelt — blos für die erste Kartirungsstrecke, bei überwiesenen Gebühren blos für die letzte Kartirungsstrecke erstatten.

7. Erstattungsansprüche aus anderen als den unter 5 angeführten Gründen (beispielsweise: nachträgliche Frachtberechnung über andere Routen, gebrochene Abfertigung statt der erfolgten directen oder vice versa etc.) können nur durch schriftliches Einschreiten bei derjenigen Verwaltung geregelt werden, an welche die Zahlung geleistet wurde.

8. Behufs Verminderung der Reclamationen werden die Parteien in ihrem eigenen Interesse ersucht:

a) den Inhalt und das Gewicht der Sendungen in den Frachtbriefen genau anzugeben;
b) bei der Bezeichnung des Artikels die Nomenclatur des Tarifes genau einzuhalten;
c) bei Sammelbezeichnungen die Specification der Waare dem Tarife gemäss anzugeben;
d) die Wohnung sowohl des Absenders, als des Empfängers genau zu bezeichnen;
e) bei Geltendmachung von Erstattungsansprüchen, die sich auf andere Gründe als die unter 5 angeführten stützen, in den Eingaben anzugeben, auf welche Bestimmungen und Tarife der Anspruch basirt, welche Gebühren angeblich unrichtig berechnet wurden und wie hoch sich für jeden Frachtbrief der etwa zu vergütende Unterschied stellt.

9. Es wird ferner im Interesse der rascheren Erledigung den Parteien nahegelegt, die Frachtbelege nach gleichen Stationsverbindungen und in chronologischer Reihenfolge zu consigniren. Ansuchen, die sich auf Ueberprüfung der Gebühren ohne nähere Begründung des Anspruches stützen, werden zurückgewiesen.

10. Zur Einbringung von Frachterstattungsansprüchen ist der Absender, bezw. der Empfänger berechtigt, je nachdem der eine oder der andere die Mehrzahlung an die Eisenbahn geleistet hat.

Frachterstattungsansprüche, welche von anderen Personen eingebracht werden, sind für jeden einzelnen Fall mit einer besonderen, von dem Berechtigten unterfertigten, jedoch nicht auf einem der Beweisstücke ausgestellten, ordnungsmässig gestempelten Legitimation (Cession, Vollmacht, kaufmännische Anweisung, kaufmännisches Benachrichtigungsschreiben) zu belegen.*) Diese Legitimation wird von der Eisenbahn zurückbehalten.

Sollten in einer Eingabe gleichzeitig Erstattungsansprüche aus mehreren Frachtdocumenten geltend gemacht werden, so sind im Texte der Legitimation die einzelnen Frachtdocumente, auf die sich dieselbe bezieht, nach ihren wesentlichen Merkmalen (mindestens Versandt- und Empfangsstation, Frachtbriefnummer und Datum) anzuführen.

11. Es wird den Parteien nachdrücklichst empfohlen, diese Legitimationsurkunde gleichzeitig mit den Frachterstattungsansprüchen vorzulegen.

12. Es wird weiters empfohlen, Frachterstattungsansprüche nicht gleichzeitig mit anderen Ansprüchen zu verquicken.

13. Die Verwaltungen haben bisher die bei der Revision vorgefundenen Mindergebühren bis zur Höhe von 20 Hellern per Frachtbrief von den Parteien nicht reclamirt; es würde sich dringendst empfehlen, wenn die Parteien auf Unterschiede bis zu 20 Hellern per Frachtbrief, die zu ihren Gunsten entfallen, gleichfalls verzichten wollten, weil die Verwaltungen hiedurch in die

*) 1. Vollmachten sind mit einem Stempel von 1 Krone zu versehen. (Tarifpost 111 des Gebührengesetzes vom 9. Februar 1850, R.-G.-Bl. Nr. 50, bezw. 13. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89.)

2. Cessionen sind nach dem Werthe des Entgelts und Scala II zu stempeln. (Tarifpost 32, 2 f, des Gebührengesetzes.)

3. Einverständniss-Bescheinigungen in Form von kaufmännischen Benachrichtigungsschreiben sind als kaufmännische Anweisungen nach dem angewiesenen Betrage und Scala I zu stempeln. (Tarifpost 11, 2 b aa, bezw. Tarifpost 113 des Gebührengesetzes und § 4 des Gesetzes vom 1. März 1876.)

Lage kämen, die anderweitigen zahlreichen Reclamationen, an deren rascher Erledigung die Parteien ein höheres Interesse haben, in einem verhältnissmässig kürzeren Zeitraume zu regeln.

14. Die gleichartige Kundmachung vom October 1889 tritt hiemit ausser Kraft.

Im Monate December 1900. [59]

Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung eines Frachtsatzes.

Auf Seite 15 des ab 1. October 1900 giltigen Anhanges zum Tarife, Theil II, Heft 1, für den Nord-Südösterreichischen Eisenbahnverband ist in der Relation Mödling—Teschen der Frachtsatz von 10 h auf **103** h zu berichtigen.

Wien, am 12. Jänner 1901. [60]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife, Theil II, Heft 10, vom 1. December 1898.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 gelangt der Nachtrag III zum Theil II, Heft 10, vom 1. December 1898 für den in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverband zur Ausgabe.

Dieser Tarifnachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, sowie des Nachtrages I und II.

Insoweit durch Nachtrag III Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. März 1901 in Geltung.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 13. Jänner 1901. [61]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg.

Aenderung der Bestimmungen über die Abfertigung von Musterkoffern.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 140 vom 6. December 1900, Seite 2785 pp., enthaltenen „tarifmässigen Begünstigungen für Musterkoffer von Handlungsreisenden auf österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen“ finden auch im Sächsisch-Oesterreichischen Personenverkehre über Tetschen und Reichenberg Anwendung.

Die einschlägigen, im Tarife vom 1. November 1898 für den genannten Verkehr enthaltenen Bestimmungen werden somit aufgehoben und treten an deren Stelle die vorgenannten „tarifmässigen Begünstigungen u. s. w.“

Wien, am 14. Jänner 1901. [62]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Tarifnachtrages II zum Hefte 2.

Mit dem 1. Februar 1901 tritt zu dem vorbezeichneten Tarife der Nachtrag II in Kraft.

Der Nachtrag enthält neu einbezogene Stationen, Ergänzung des Kilometerzeigers, sowie Uebergang von Stationen in andere Verwaltungsbezirke.

Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 Pfennigen oder 6 Hellern zu haben.

Breslau, am 13. Jänner 1901. [63]

Kgl. Eisenbahn-Direction.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmung der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Anwendung auf:

die Geflügelausstellung in Auma — 26. mit 28. Jänner 1901 —

die Geflügel- und Kaninchenausstellung in Grub a. Forst bei Coburg — 30. December 1900 mit 1. Jänner 1901 —

die Geflügelausstellung in Möckern-Leipzig — 11. mit 17. Jänner 1901 —

die Geflügelausstellung in Neustadt b. Coburg — 6. mit 8. Jänner 1901 —

die Geflügelausstellung in Pirma — 26. mit 28. Jänner 1901 — und

auf die Geflügel- und Kaninchenausstellung in Werdau i. S. — 12. mit 14. Jänner 1901.

Uebernahmetarif für den Güterverkehr Bayern—Schweizerische Nordostbahn vom 1. August 1900. (Tarifänderung.) Serie a der Position 10 (Düngemittel) auf Seite 9 des Tarifes erhält mit sofortiger Wirksamkeit folgende Fassung:

Serie a: Guano, Knochenmehl und Knochen, zerkleinerte (Knochengries, Knochenschrot u. s. w.).

Uebernahmetarif für den Gütertarif Bayern—Schweizerische Centralbahn vom 1. August 1900. (Tarifänderung.) Serie a der Position 13 (Düngemittel) auf Seite 4 des I. Nachtrages erhält mit sofortiger Wirksamkeit folgende Fassung:

Serie a: Guano, Knochenmehl und Knochen, zerkleinerte (Knochengries, Knochenschrot u. s. w.).

Bayerisch-Schweizerischer Verkehr; Gütertarif für Genf tr. und Verrières tr. vom 1. Juli 1872. (Ausnahmefrachtsätze für Brauerpech.) Für die Beförderung von Brauerpech von Schwandorf nach Lyon traten am 1. Jänner 1901 nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

	Für Wagenladungen von	
	5000 kg	10.000 kg
	Centimes für 100 kg	
Schwandorf—Genf tr.	437	401

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtermässigungen zu Gunsten der bayerischen Spiegel- und Tafelglasindustrie.) Die laut Ausschreiben Nr. 90.159III im Tarifanzeiger der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Nr. 62 vom 30. December 1899, Seite 595, auf die Dauer des Jahres 1900 zugestandene fünfzigpercentige Frachtermässigung für Sendungen von Rohmaterialien und Erzeugnissen der bayerischen Spiegel- und Tafelglasindustrie wurde auch weiterhin für das Jahr 1901 bewilligt.

Tarifeur

gewandter Expedient, seit zehn Jahren in erstem Wiener Hause in ungekündigter Stellung, **sucht** gelegentlich in Wien oder anderem grossen Handelsplatze **selbstständigen Posten.**
Gefl. Anträge unter **„Elbe 4321“** an **Haasenstein & Vogler, Wien I.**

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
479	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Braunstein (Manganerz) der Pos. E—21 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kimpolung	Nynstya-Likér	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarif		Heller 210		Im Kartirungswege		
					Krompach					210				
				Valepntna	Nynstya-Likér		resp. nur bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung der im Bane begriffenen Strecke Valeputna—Jakobeny			223 *)				
					Krompach					223 *)				
480	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holzkohle	Svodna (Station der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin)	Triest	Bei frachtgutmässiger Beförderung und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, resp. Localtarif der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	Es bestehen keine directen Frachtsätze	118 Heller		Im Kartirungswege		
			Eisenbahnschwellen aus Holz							148 Heller				
			Schiffbaubölzer							146 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass von bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
481	Buschtěhrader Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen	Reis, geschält, auch gemahlen (Reismehl), Reisgries	Schreckenstein (Oe.N.W.B.)	Wlašim	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen, für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife und Tarife des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes	Heller *)	Heller 158	Heller —	Im Kartirungswege		*) Es besteht kein directer Tarif-Frachtsatz
			Reisabfälle aller Art, welche beim Poliren von rohem Reis gewonnen werden; Reishülsen, Reisfuttermehl, bezw. Reiskleie		Wotic				141	125	16			
					Wlašim				*)	141	—			
					Wotic				119·4	115	4·4			
482	Buschtěhrader Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen	Reis, geschält, als Frachtgut	Aussig (A.T.E.)	Chodau (B.E.B.)	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen, für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Theil II, Heft 2 und Theil III des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, sowie Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Heller 105	Heller 97	Heller 8	Im Kartirungswege		*) Es besteht kein directer Frachtsatz
					Falkenau a. d. E.				113	92	21			
					Graslitz ob. Bhf.				131	79	52			
					Graslitz unt. Bhf.				129	79	50			
					Karlsbad (B.E.B.)				98	93	5			
					Königsberg-Maria Kulm				124	101	23			
					Nensattl (B.E.B.)				108	97	11			
					Saaz (B.E.B.)				66	61	5			
					Schlackenwerth (B.E.B.)				86	82	4			
					Dux-Liptitz					38				
					Eisenberg (k. k. St.B.)					44				
					Eisenstein					153				
					Elbogen (L.B.)					109				
					Görkau					44				
					Horaždovic (Stadt)					153				
					Kaschitz					67				
					Kasniau					105				
					Klattau				*)	153	—			
					Laun					53				
					Neudek					98				
					Ober-Georgenthal					39				
					Oberleutensdorf					39				
					Ossegg					38				
					Podersam					73				
					Postelberg					47				
					Prestitz					142				
					Rudig					81				
					Saaz (k.k.St.B.)				66	61	5			
					Schlan					81				
					Schüttenhofen				*)	153	—			
					Zlonitz					73				
			Reisfuttermehl und Reiskleie als Frachtgut		Graslitz ob. Bhf.				107·2	79	28·2			
					Graslitz unt. Bhf.				105·8	79	26·8			

Fortlaufende Nummer	483	484	485
Die Publication erfolgt: von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisenbahn Wien-Aspang
Die Publication erfolgt: und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Bier in Fässern oder Flaschen, letztere in Kisten verpackt, bei Aufgabe als Frachtgut	Bürstenwaaren, ordinäre (das sind in nicht polirtem und nicht gebeiztem Holze gebundene Bürsten, Rosshaare und Schweinsborsten	Wein
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Krzeszowice	Mähr.-Karlsdorf	Wien
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Wieliczka / Zakopane	Olmütz K.F.N.B.	Erlach
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen; Besorgung des Anf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger / Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 per Wagen; Besorgung des Aufladens durch den Absender	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarife	Tarif-Theil II für den Mähr.-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1901	Localgütertarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	165 Heller	73 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	168 / 172 / 36 Heller	114 Heller	57 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		51 Heller	16 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

oder umgekehrt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
486	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Getreide aller Art als Frachtgut	Csorna loco und transit	E b e n f u r t h - M ü h l e	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 11.000 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1901 bis Ende 1901	Localtarife, bezw. Tarif für den Verkehr zwischen der Station Lajta-Ujfalu einerseits und der Station Ebenfurth andererseits, bezw. die bestehenden Verbandstarife	Verschleden	50 Heller	Verschleden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Partei als Adressatin lautenden Original-Frachtbriefe, welche spätestens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Betriebs-Direction der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn in Sopron zu bewirken ist	Begünstigung fällt nur zu Lasten der ungarischen Strecken	
				Enese										
				Györ R.Oe.E.E. Station										
				Györ-Raabner Güter-expedition										
		Neusiedlersee-Localeisenbahn		Györ M.Á.V. (R.Oe.E.E. transit)										
									Heller	Heller	Heller			
				Boldogasszony					77	61·9	15·1			
				Csapod					71	50·9	20·1			
				Kenyeri					82	66·9	15·1			
				Kis-Czell					93	56·9	36·1			
				Moson-Szt. András					77	56·9	20·1			
				Niczk					82	61·9	20·1			
				Pomogy					71	50·9	20·1			
				Répczelak					77	61·9	15·1			
				Repcze-Szemere					77	56·9	20·1			
				Sopron-Iván					71	56·9	14·1			
				Valla					71	56·9	14·1			
				Vönöczk					87	72·9	14·1			
487	k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck		Reexpeditionsbefugniss für Holz der Pos. H—18, Punkt 1 und 3 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1, vom 1. Jänner 1898	für die Station Wilten der k. k. österr. Staatsbahnen		Bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die die Reexpeditions-Begünstigung geniessende Firma Degginger & Hess in Wilten hat bei der Versendung von der Versandt- nach der Reexpeditions-Station als Empfängerin, dagegen bei der Sendung von der Reexpeditions- nach der Bestimmungs-Station als Absenderin zu erscheinen. Einhaltung der weiteren Bestimmungen des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, VIII 2	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901			Im Rückvergütungswege					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
488	k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck		Reexpeditionsbefugniss für Schnittholz der Pos. II—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, vom 1. Jänner 1898	für die Station Bruck-Fusch		Bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die die Reexpeditions-Begünstigung geniessende Firma Josef Hermann in Bruck-Fusch hat bei der Versendung von der Versand- nach der Reexpeditions-Station als Empfängerin, dagegen bei der Sendung von der Reexpeditions- nach der Bestimmungs-Station als Absenderin zu erscheinen. Einhaltung der weiteren Bestimmungen des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, VIII 2, Ausgabe 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901				Im Rückvergütungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
	Nr. 144 vom 15. December 1900	3326	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bruch-, Pflaster- und Schottersteine	Krzoszowice	Krakau und Podgórze-Bonarka	In Spalte 6 „bei Erfüllung nachstehender Bedingungen“ hat es in Zeile 2, anstatt 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg), richtig „10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg)“ zu heissen	

PUTZWOLLE

cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 9. **Wien, 19. Jänner 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Oesterreichische Eisenbahnstatistik per 1899. — Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

PROTOKOLL

über die

am 30. November und 1. December 1900 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes** unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers **Dr. Heinrich Ritter von Wittek.**

Nach Eröffnung der Sitzung und Begrüssung der Versammlung gedenkt Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister zunächst der schweren Verluste, welche der Staatseisenbahnrath seit seiner letzten Session abermals durch das Hinscheiden zweier hochverdienter Mitglieder, der Herren Dr. Cajetan Bulat und Emil Ritter v. Skoda erlitten hat. Seine Excellenz weist hiebei insbesondere darauf hin, dass Dr. Bulat, ein hervorragender Palamentarier, durch das Vertrauen der Krone an die Spitze der Landesvertretung und autonomen Verwaltung des Königreiches Dalmatien berufen, dem Staatseisenbahnrathe seit dem Jahre 1884 als Mitglied angehörte, während Ritter v. Skoda, einer der bedeutendsten Industriellen Oesterreichs, welcher sich speciell um die Hebung der Maschinenindustrie die grössten Verdienste erworben habe, in den Staatseisenbahnrath zuerst als Ersatzmann und im Jahre 1899 als Mitglied eingetreten sei.

Die ausgezeichnete Fachkenntniss und der rege Eifer, mit welchem die beiden genannten Herren sich stets an den Verhandlungen des Staatseisenbahnrathes betheiligten, sichere ihnen auch in der Mitte dieser Körperschaft ein bleibendes Andenken.

Die Versammlung ehrt das Andenken an die Verschiedenen durch Erheben von den Sitzen. Sodann theilt der Vorsitzende mit, dass an Stelle des verschiedenen Mitgliedes Emil Ritter v. Skoda dessen bisheriger Ersatzmann, Herr Alfred Laimer, zum Mitgliede des Staatseisenbahnrathes ernannt und Herr Alois Schwaiger, Inhaber der gleichnamigen Export- und Importfirma in Wien, zu dessen Ersatzmann bestellt worden sei.

Weiters sei über Vorschlag Seiner Excellenz des Herrn Handelsministers an Stelle des Herrn Ministerialsecretärs Dr. Florian Freiherrn v. Baumgartner, infolge dessen anderweitiger dienstlicher Verwendung, der in Verwendung beim k. k. Handelsministerium stehende Ministerialsecretär des k. k. Ministerraths-Präsidiums, Herr Dr. Friedrich Karminski, zum Ersatzmann des Herrn Ministerialrathes Dr. Mauriz Ritter v. Roessler bestellt worden.

An Stelle des dahingeschiedenen Herrn Dr. Bulat, sowie des bereits vor der letzten Session ausgeschiedenen Mitgliedes, des Herrn Adalbert Ritter v. Zadurowicz, seien deren Ersatzmänner, Herr Vito Morpurgo und Herr Nicolaus Baron Mustatza zur Theilnahme an der Herbstsession eingeladen worden.

Endlich theilt der Vorsitzende mit, dass ihr Fernbleiben von der gegenwärtigen Session entschuldigt haben die Herren Mitglieder: Robert Ritter Biedermann v. Turony, Kuno Bischoff, Dr. Wilhelm Franz Exner, Johann Murnik, Heinrich Pollitzer und Kasimir Zaleski, und dass an Stelle dieser Herren

deren Ersatzmänner zur Theilnahme an der gegenwärtigen Session einberufen wurden.

Hierauf wird in die Berathung der Tagesordnung eingetreten und erstattet zunächst Mitglied Wilhelm Boschan namens des Ausschusses für **allgemeine Angelegenheiten** den Bericht über den I. Theil der „Mittheilungen" (Punkt I der Tagesordnung).

Punkt 1 der Mittheilungen, betreffend Eröffnung neuer Linien, wird ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Bei Punkt 2, betreffend Rückerstattung der von anderen Bahnen für Partei-Cisternenwagen eingehobenen Laufgebühren an die Wageneigenthümer, beschliesst die Versammlung den Ausführungen des Referenten gemäss:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht:

a) beim Abschlusse aller Verträge über die Einstellung von Partei-Cisternenwagen die Bestimmung aufzunehmen, dass die von anderen Bahnen eingehobenen vollen Laufgebühren den Eigenthümern der Wagen rückzuerstatten seien;

b) den bei Reparaturen von Partei-Cisternenwagen eingehobenen 100percentigen Regiezuschlag zu ermässigen."

Bei Punkt 3 der Mittheilungen, betreffend Ergreifung von Massnahmen zur Durchführung der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest, spricht der Referent die Hoffnung und den Wunsch aus, dass diese Verbindung möglichst bald zur Durchführung gelangen möge.

Im Uebrigen wird Punkt 3, ebenso Punkt 4 der Mittheilungen, betreffend die Errichtung von Getreidemagazinen in den Grenzstationen Brody und Podwołoczyska der k. k. österreichischen Staatsbahnen, ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 5 der Mittheilungen, betreffend Errichtung der Haltestelle „Neugeschrei" im Zuge der Linie Komotau—Krima—Neudorf—Weipert der Buschtěhrader Eisenbahn, theilt der Referent mit, dass der Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse die Erklärung abgegeben habe, dass die Schwierigkeit der Errichtung dieser Haltestelle darin liege, dass dermalen auf der fraglichen, sehr stark geneigten Strecke gemischte Züge verkehren müssen. Das Eisenbahnministerium werde aber die Angelegenheit im Auge behalten.

Diese Mittheilung des Referenten wird zur Kenntniss genommen und eine den gleichen Gegenstand betreffende, vom Mitgliede Carl Steiner verlesene Zuschrift von Interessenten dem Eisenbahnministerium zur weiteren Behandlung abgetreten.

Die Mittheilungen zu Punkt 6, betreffend Errichtung einer Wartehalle in der Station Hrebenów der Linie Lemberg—Lawoczne,

Punkt 7, betreffend Erweiterung des Zollgebäudes und der Verladerampe in der Südbahnstation Trient,

Punkt 8, betreffend Beschleunigung des Umbaues der Station Lemberg,

Punkt 9, betreffend Inangriffnahme der Vergrösserung des Staatsbahnhofes in Salzburg noch in diesem Jahre,

Punkt 10, betreffend Vermehrung des Fahrparkes und Ausbau des zweiten Geleises auf der Südtiroler Linie der Südbahn,

Punkt 11, betreffend Umwandlung der Personenhaltestelle Zbirow in der Strecke Pilsen—Prag in eine Frachtenstation,

Punkt 12, betreffend Errichtung eines Warteraumes in der Personenhaltestelle Gross-Bor in der Strecke Pilsen—Budweis,

Punkt 13, betreffend Errichtung einer Station an der Linie Chrast — Radnitz bei der Gemeinde „Nadryb",

Punkt 14, betreffend Vermehrung des Wagenparkes der österreichischen Staats- und Privatbahnen durch Anmiethung von Leihwagen,

Punkt 15, betreffend Erweiterung der Verladerampe der Station „Rankweil" und Vergrösserung der Magazine, sowie des Stationsgebäudes der Station „Lustenau" auf den Vorarlberger Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 16, betreffend Einführung der elektrischen Beleuchtung in der Station Dornbirn,

Punkt 17, betreffend Verlängerung der Perrons und Aufstellung von Warteschutzhütten in den Personenhaltestellen der Staatseisenbahn-Gesellschaft in der Nähe Prags,

Punkt 18, betreffend Führung der projectirten Eisenbahnlinie Rakonitz—Laun in westlicher Ausweichung nahe Kolleschowitz, beziehungsweise Sicherstellung einer Station dieser Linie an dem Kreuzungspunkte mit der Reichsstrasse Prag—Karlsbad, und zu

Punkt 19, betreffend Herstellung eines Uebergangssteges in der Station Hallein

werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Der Referent wendet sich sohin der Besprechung der vorliegenden Initiativanträge allgemeiner Natur zu, indem er zunächst mittheilt, dass der Antrag des Mitgliedes Ludwig Christ (Punkt II a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle an seine Staatsbahn-Directionen den Auftrag geben, in Zukunft bei Deckung des Jahresbedarfes von Materialien nur ganz bestimmte Mengen zur Ausschreibung zu bringen und die bisher bestandene Clausel „wegen eventueller Mehr- oder Minderlieferung" solcher, ganz fallen zu lassen",

sowie der erste Theil des zweiten Antrages des Mitgliedes Ludwig Christ (Punkt II b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass an den Personenwagen solche Einrichtungen getroffen werden, die es ermöglichen, im Falle der Gefahr dieselben schnellstens verlassen zu können; insbesondere wäre auch eine nicht explodirbare Beleuchtung der Personenwagen wünschenswerth",

infolge der im Ausschusse von den Regierungsvertretern gegebenen Aufklärungen zurückgezogen wurden.

Hingegen wird der zweite Theil des letztgenannten Antrages in der folgenden, vom Referenten vorgeschlagenen Fassung angenommen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zur Beleuchtung der Personenwagen nicht explodirbare Stoffe verwenden zu wollen."

Der Antrag des Mitgliedes Moriz Dattner (Punkt III der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf der Linie Dembica—Rozwadów zwischen den Stationen Dabie und Rzochów ein Verladegeleise unter Heranziehung der Interessenten zu Beitragsleistungen herstellen zu lassen",

sowie der Antrag des Mitgliedes Josef Gregor und des Ersatzmannes Nicolaus Baron Mustatza (Punkt IVa der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, den Neubau eines Hauptbahnhofes für Czernowitz einschliesslich der Zugförderungs- und Werkstättenanlagen endlich in Angriff zu nehmen",

werden nach dem Vorschlage des Referenten angenommen.

Desgleichen gelangt der Antrag des Mitgliedes Josef Gregor und des Ersatzmannes Nicolaus Baron Mustatza (Punkt IVb der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, bei den Locomotiven auf den Linien der Neuen Bukowinaer Localbahnen an Stelle der Kohlenfeuerung die Heizung mit Holz einzuführen",

auf Grund der Ausführungen des Referenten in der von ihm beantragten nachstehenden Fassung zur Annahme:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, in Erwägung zu ziehen, ob bei den Locomotiven auf den Linien der Neuen Bukowinaer Localbahnen an Stelle der Kohlenfeuerung die Heizung mit Holz eingeführt werden könnte."

Der weitere Antrag des Mitgliedes Josef Gregor und des Ersatzmannes Nicolaus Baron Mustatza (Punkt IVc der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, rechtzeitig genügende Vorsorge zu treffen, damit zur Verfrachtung der Zuckerrüben für die im Herbste 1901 in Betrieb zu setzenden zwei Zuckerfabriken in der Bukowina eine ausreichende Anzahl von Waggons zur Verfügung stehe",

wurde laut Mittheilung des Referenten infolge der im Ausschusse vom Vertreter des Eisenbahnministeriums abgegebenen Erklärungen von den Antragstellern zurückgezogen.

Der letzte Antrag des Mitgliedes Josef Gregor und des Ersatzmannes Nicolaus Baron Mustatza (Punkt IVd der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, durch geeignete Massnahmen dahin zu wirken, dass die Neue Bukowinaer Localbahn - Gesellschaft factisch ihren Sitz nach Czernowitz verlege",

wird über Vorschlag des Referenten angenommen.

Ebenso finden die Anträge des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt Va und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Einlösung der Häuser Nr. 56 und 79 im Prager Stadtbezirke behufs Erhaltung der durch das neue zweite Bahngeleise einzuengenden Breite der Neklangasse anzuordnen und ferner die Erweiterung der Eisenbahndurchfahrt über der Vratislavgasse (km 3·4/5) auf 19 m oder mindestens die Eröffnung der beiderseits der gegenwärtigen Durchfahrt bestehenden gewölbten Oeffnungen für Fussgeher zu verfügen",

und weiters:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, die priv. Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Wiederherstellung eines Gehsteges über den Prager Staatsbahnhof von der Oberen Hybernergasse in der Richtung der Mariengasse in die Obere Florenzgasse, ferner zur Errichtung einer zweckentsprechenden Communication über der currenten Prag-Bodenbacher Strecke dieser Bahngesellschaft in der Richtung der Baumgartenstrasse (U kralovské Obory) und Pomezní ulice im VII. Prager Bezirke zu verhalten",

sowie der Antrag des Mitgliedes Stanislaus Kubr (Punkt VI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, die Station Kardasch-Rečic im Zuge der Linie Ober-Cerekwe—Weseli-Mezimosti der k. k. österreichischen Staatsbahnen unter diejenigen aufzunehmen, in welchen das Verladen und Ausladen von lebendem Vieh gestattet ist, und die Aufstellung einer Verladerampe zu veranlassen",

den Vorschlägen des Referenten entsprechend, die Zustimmung der Versammlung.

Die nun folgenden Anträge des Mitgliedes Dr. Stefan Licht (Punkt VII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Organisation des Staatseisenbahnrathes einer durchgreifenden Reform zu unterziehen, bei der insbesondere nachfolgend angeführte Momente zu berücksichtigen sind:

1. Der Wirkungskreis des Staatseisenbahnrathes sei dahin auszugestalten, dass ihm eine autoritative Mitwirkung bei der Ordnung des Verkehrswesens gesichert sei, so dass namentlich geplante frachtentarifarische Massnahmen von umfassender Bedeutung dem Staatseisenbahnrathe zur Vorberathung unter Einräumung eines decisiven Votums vorzulegen sind.
2. Zur Sicherung einer intensiven und der Beachtung der massgebenden Stellen gewissen Mitwirkung des Staatseisenbahnrathes ist die Bildung einer ständigen Tarifcommission aus seiner Mitte, bei deren Zusammensetzung auf die im Staatseisenbahnrathe vertretenen Interessengruppen Rücksicht zu nehmen ist, durchzuführen. Dieser ständigen Tarifcommission des Staatseisenbahnrathes wären die Agenden der im Deutschen Reiche bestehenden ständigen Tarifcommission zuzuweisen und zu deren Besorgung ein besonderes Departement im Eisenbahnministerium zu bilden.
3. Dem Staatseisenbahnrathe soll unter gewissen Cautelen die Befugniss eingeräumt werden, die Einberufung zu einer ausserordentlichen Sitzung zu verlangen, die sodann in einer genau normirten Präclusivfrist zu erfolgen hätte.
4. Die Beiziehung der Vertreter der Privatbahnverwaltungen zu den Sitzungen des Staatseisenbahnrathes wäre in geeigneter Weise vorzukehren.
5. Die Protokollirung der Verhandlungen des Staatseisenbahnrathes und seiner Comités, sowie die Veröffentlichung der Berathungen und Beschlüsse soll in ausführlicher und eingehender Weise erfolgen",

werden gleichzeitig mit dem aus dem gleichen Anlasse eingebrachten und zum Theile sich deckenden Antrage des Mitgliedes Carl Hillinger Ritter v. Traunwald (Punkt XLVI der Tagesordnung) in Behandlung genommen, welcher lautet:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, Tarifänderungen auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen in Zukunft nur nach Einvernahme des Industrie- und Staatseisenbahnrathes, sowie der Handels- und Gewerbekammern vorzunehmen."

Bezüglich dieser Anträge gibt Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister vorweg die Erklärung ab, dass, insoweit dieselben zum Theile eine Aenderung in der dermaligen, auf dem Allerhöchst genehmigten Organisationsstatute für die staatliche Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern beruhenden organischen Stellung und Competenz des Staatseisenbahnrathes zur Voraussetzung haben, eine solche Aenderung seitens der Regierung nicht in Aussicht genommen wird.

Der Referent Mitglied Wilhelm Boschan bringt hierauf das Ergebniss der im Gegenstande vom Ausschusse für allgemeine Angelegenheiten gepflogenen Berathung in erschöpfender Weise zur Kenntniss des Staatseisenbahnrathes und empfiehlt schliesslich namens des Ausschusses die vom Antragsteller sub Punkt 1 und 3 gestellten Anträge in folgender, von diesem selbst auf Grund der Erklärungen des Regierungsvertreters über die absolute Unerfüllbarkeit des Wunsches nach Ertheilung eines decisiven Votums an den Staatseisenbahnrath modificirter Fassung zur Annahme:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Organisation des Staatseisenbahnrathes einer durchgreifenden Reform zu unterziehen, bei der insbesondere nachfolgend angeführte Momente zu berücksichtigen sind:

1. Der Wirkungskreis des Staatseisenbahnrathes sei dahin auszugestalten, dass ihm eine autoritativere Mitwirkung bei der Ordnung des Verkehrswesens gesichert sei, so dass namentlich geplante frachtentarifarische Massnahmen von umfassender Bedeutung dem Staatseisenbahnrathe zur Vorberathung vorzulegen sind.
2. Dem Staatseisenbahnrathe soll unter gewissen Cautelen die Befugniss eingeräumt werden, die Einberufung zu einer ausserordentlichen Sitzung zu verlangen, die sodann in einer genau normirten Präclusivfrist zu erfolgen hätte."

Hingegen beantragt der Referent namens des Ausschusses den Punkt 2 der Anträge des Mitgliedes Dr. Stefan Licht abzulehnen, während Punkt 4 und 5 als von nebensächlicher Bedeutung infolge der vom Regierungsvertreter im Ausschusse gegebenen Aufklärungen vom Antragsteller selbst fallen gelassen wurden.

In Anbetracht dieser Ausschussanträge begründet der Antragsteller Dr. Stefan Licht nochmals in ausführlicher Weise die Nothwendigkeit einer Ausgestaltung des Wirkungskreises des Staatseisenbahnrathes, der als erste Erscheinung wirthschaftlicher Beiräthe in Oesterreich eine Fortbildung insbesondere in der Richtung bedürfe, dass ihm eine autoritativere Mitwirkung bei der Ordnung des Verkehrswesens gesichert werde; zunächst sei eine Ausdehnung der Competenz des Staatseisenbahnrathes hinsichtlich der Mitwirkung bei der Festsetzung der Güterclassification nothwendig.

Redner weist weiter darauf hin, dass der Staatseisenbahnrath in Interessentenkreisen als eine Körperschaft bezeichnet werde, die „fromme Wünsche" vorbringe, die in den seltensten Fällen erfüllt würden, und dass sich daher der Staatseisenbahnrath keiner Beliebtheit und Anerkennung seitens der Interessenten erfreue.

Der Antragsteller tritt insbesondere für seinen sub Punkt 2 gestellten, vom Ausschusse abgelehnten Antrag ein, indem er denselben als den wichtigsten Punkt seiner Reformanträge bezeichnet, da er eigentlich erst den auch vom Referenten sub Punkt 1 zur Annahme empfohlenen Antrag in eine positive Form bringe; derselbe stelle sich übrigens nur als ein Rückgreifen auf frühere Institutionen dar, nachdem schon nach dem Statute vom Jahre 1884 ein solcher ständiger Beirath bestanden und sich auch damals bewährt habe. Antragsteller modificirt schliesslich den obgenannten Antrag infolge der vom Regierungsvertreter im Ausschusse über die einschlägigen Einrichtungen im Deutschen Reiche und in Oesterreich ertheilten eingehenden Aufklärungen in folgender Weise:

„Es wird der dringende Wunsch ausgesprochen, den wirthschaftlichen Interessentengruppen eine ständige Vertretung bei der Vorbereitung umfassender frachtentarifarischer Massnahmen, sowohl beim ständigen Tarifcomité der Directorenconferenz, als im Eisenbahnministerium selbst aus dem Schosse des Staatseisenbahnrathes zu sichern."

Mitglied Wilhelm Briess weist hierauf unter allseitigem Beifall einen am Vortage in der Jahresversammlung des „Bundes der Industriellen« gegen den Staatseisenbahnrath erhobenen Anwurf, dass derselbe kein Ohr für die Wünsche der Industriellen habe, mit dem Hinweise einerseits auf die besonders zahlreiche Vertretung gerade von Handel und Industrie im Staatseisenbahnrathe und andererseits auf die Tagesordnungen und Protokolle der einzelnen Sessionen zurück, aus denen zur Genüge hervorgehe, dass zahlreiche Anträge des Staatseisenbahnrathes auf die Förderung der Industrie abzielen. Auch dürfe nicht übersehen werden, dass es, namentlich mit Rücksicht auf die finanziellen Verhältnisse nicht immer in der Macht des Eisenbahnministeriums liege, allen Wünschen und Anträgen des Staatseisenbahnrathes gerecht zu werden. Mitglied Briess bemerkt, dass das Kritisiren überhaupt modern sei, und führt als Beispiel an, dass gelegentlich des letzten Industriellentages sich sogar eine Stimme gegen die Verstaatlichung der Eisenbahnen erhoben habe, da Privatbahnen besser seien, während er für seine Person entschieden für die Verstaatlichung überhaupt und insbesondere für diejenige der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sei. Letztere Bemerkung wird von der Versammlung mit lebhaftem Beifall aufgenommen.

Mitglied Alfred Deutsch erklärt als Referent des Ausschusses für commercielle und Tarifangelegenheiten bezüglich des von diesem Ausschusse vorberathenen Antrages des Mitgliedes Ritter v. Hillinger, dass eine Einvernahme mit der Handels- und Gewerbekammer über alle geplanten Tarifänderungen auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen vor deren Hinausgabe schon deshalb ganz unthunlich sei, da andere Interessentenvertretungen mit dem gleichen Rechte dasselbe beanspruchen würden und weil der Apparat dann viel zu schwerfällig wäre. Mit dem die vorherige Einvernahme des Staatseisenbahnrathes über Tarifänderungen betreffenden Theile des Antrages Hillinger habe sich der Ausschuss mit Rücksicht auf den diesbezüglich identischen Antrag des Mitgliedes Dr. Stefan Licht nicht weiter befasst.

Seitens des Eisenbahnministeriums führt Ministerialrath Dr. Alfred Freih. v. Buschman gegenüber dem vom Mitgliede Dr. Stefan Licht neu gestellten Antrage aus, dass der erste Theil desselben, welcher die Beigabe eines Interessentenausschusses, ähnlich wie in Deutschland, an die Seite der Eisenbahn-Directorenconferenz, sowie des Tarif- und Uebereinkommencomités derselben bezweckt, eigentlich durch die schon im Ausschusse abgegebenen Regierungserklärungen insoferne als gegenstandslos zu betrachten sei, als die vom Eisenbahnministerium aus eigener Initiative unternommenen Schritte, im Einvernehmen mit den betheiligten österreichischen und ungarischen Bahnverwaltungen, eine den heutigen Verhältnissen entsprechende vertiefte Organisation der genannten Institutionen anzubahnen, deshalb noch zu keinem Ergebnisse führten, weil das in erster Reihe angestrebte Einverständniss mit der ungarischen Regierung bisher nicht erzielt werden konnte, und als das Eisenbahnministerium ohnedies diese Angelegenheit fort im Auge behalten zu wollen erklärte.

Hinsichtlich des zweiten Theiles des genannten Antrages aber, nach welchem dem Eisenbahnministerium ein ständiges Comité aus der Mitte des Staatseisenbahnrathes an die Seite gegeben werden soll, erklärt der Regierungsvertreter gegenüber der Darstellung des Antragstellers, als ob es sich hiebei nur um eine Rückbildung handle, dass der seinerzeit nach dem Organisationsstatute vom Jahre 1884 bestandene fünfgliedrige Beirath der General-Direction der österreichischen Staatsbahnen eine vom Staatseisenbahnrathe organisch ganz abgesonderte Stellung hatte und nur dadurch mit demselben in einem losen Zusammenhange stand, dass die Mitglieder des Beirathes aus dem Schosse des Staatseisenbahnrathes genommen waren. Dieser Beirath musste naturgemäss im Jahre 1896 mit der Auflösung der General-Direction gleichfalls wegfallen. Niemals sei aber ein ständiger Ausschuss des Staatseisenbahnrathes an der Seite des Ministeriums gestanden, auch gebe es weder beim preussischen noch beim bayerischen Landeseisenbahnrathe, deren Statuten dem österreichischen als Muster dienten, in dieser Richtung ein Analogon. Es handle sich also um ein vollständiges Novum, das nicht nur das Statut für den Staatseisenbahnrath, sondern selbst das Organisationsstatut der Staatseisenbahnverwaltung berühre, dessen Aenderung aber nach der von Seiner Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister abgegebenen Erklärung als

absolut ausgeschlossen betrachtet werden müsse. Der Regierungsvertreter schliesst mit der Bitte, den Antrag Dr. Licht's auch in seiner neuen Fassung dem Vorschlage des Ausschusses gemäss abzulehnen.

Mitglied Dr. Stefan Licht erklärt mit Bezug auf die Ausführungen des Regierungsvertreters, dass er eine Abänderung der organisatorischen Bestimmungen nicht anstrebe, sondern lediglich die Beiziehung eines ständigen Ausschusses aus der Mitte des Staatseisenbahnrathes — analog dem Exportausschusse — für die Vorberathung wichtiger tarifarischer Massnahmen wünsche und modificirt sohin seinen Antrag ad Punkt 2 endgiltig in folgender Weise:

„Der Staatseisenbahnrath nimmt die Erklärung der Regierung, dass sie auf eine Umorganisirung der Directorenconferenzen hinwirke, befriedigt zur Kenntniss, ersucht, dass hiebei eine ständige Vertretung der wirthschaftlichen Interessenten, wie sie im Deutschen Reiche besteht, geschaffen werde, und unterbreitet den dringenden Wunsch, dass das k. k. Eisenbahnministerium ein Comité aus dem Schosse des Staatseisenbahnrathes zur Vorbereitung wichtiger betriebsreglementarischer und tarifarischer Massnahmen des Staatsbetriebes heranziehe."

Mitglied Max Mauthner spricht sich unter Hinweis auf das beständige Anwachsen der Agenden und Arbeiten des Staatseisenbahnrathes im Sinne des Antrages Licht für die fallweise Beiziehung eines aus dem Schosse des Staatseisenbahnrathes zu bildenden kleinen Ausschusses bei Regelung wichtiger tarifarischer und betriebsreglementarischer Fragen seitens des Eisenbahnministeriums aus, indem er dies ohne Aenderung des bestehenden Statutes für durchführbar hält. Hingegen meint Redner, dass die andere Frage, bezüglich Beiziehung der österreichischen Interessenten zu den Eisenbahn-Directorenconferenzen und deren Comités auf grössere Schwierigkeiten stossen dürfte, da diesbezüglich der Widerstand der ungarischen Regierung und der österreichischen Privatbahnen zu überwinden sei und jedenfalls auch die ungarischen Interessenten eine gleichmässige Vertretung wünschen werden.

Mitglied Alfred Ritter v. Lindheim wendet sich unter Bezugnahme auf die Ausführungen des Mitgliedes Briess, begleitet von dem Beifalle der Versammlung, gleichfalls gegen die an der Thätigkeit und Bedeutung des Staatseisenbahnrathes geübte abfällige Kritik, indem er darauf hinweist, dass nach einer vor einigen Jahren mitgetheilten Statistik 80 pCt. der vom Staatseisenbahnrathe gestellten Anträge thatsächlich zur Durchführung gelangten, und indem er an einige geradezu epochemachende Errungenschaften der letzten Zeit hinweist, die auf die Initiative des Staatseisenbahnrathes zurückzuführen sind.

Es gelangt sodann seitens des Eisenbahnministeriums Sectionschef Dr. Franz Liharzik zum Worte und führt derselbe im Wesentlichen insbesondere Folgendes aus:

Herr Dr. Licht habe in unverkennbarer Weise als Hauptursache des von ihm gestellten Antrages eine gewisse Reizung bezeichnet, welche dadurch entstanden sei, dass kurz nach der letzten Session des Staatseisenbahnrathes Veränderungen der Tarife, und zwar nach oben, vorgenommen wurden, und habe daraus abgeleitet, dass die Interessentenvertretungen zu der Meinung kommen könnten, dass der Wirksamkeit des Staatseisenbahnrathes nicht jene Bedeutung beigemessen werde, welche ihr gegeben werden soll.

Dem gegenüber müsse er auf das Nachdrücklichste constatiren, dass die Angelegenheiten, um die es sich hiebei gehandelt habe, keineswegs zu denjenigen Angelegenheiten gehören, welche nach dem Statute des Staatseisenbahnrathes diesem vorzulegen waren. In demjenigen Theile des Statutes, welcher von den Functionen des Staatseisenbahnrathes hinsichtlich der Staatsbahnen handle, sei ausdrücklich diese Function vorgesehen in Hinsicht auf die Begutachtung der „Normaltarife".

Nun handelte es sich aber bei allen Veränderungen, welche vorgenommen, und welche sowohl in Bezug auf ihren Umfang als ihre Bedeutung und ihre Wesenheit überschätzt worden seien, nicht um Normaltarife, sondern um Ausnahmetarife, und zwar nicht einmal in dem Masse, dass die auf den österreichischen Staatsbahnen bestehenden Ausnahmetarife beseitigt und an deren Stelle die Normaltarifirung gesetzt wurde, sondern es seien nur Veränderungen an Ausnahmetarifen, welche durch die inzwischen eingetretene Veränderung der Verhältnisse in der Natur der Sache vollständig begründet waren, vorgenommen worden. Die Veränderungen haben sich bezogen auf die Ausnahmetarife für Zucker und Petroleum und auf die Erstellung directer Tarife für Kohle im Verkehre nach dem Auslande. Die beiden ersten Veränderungen seien durch eine totale Aenderung der Verhältnisse veranlasst worden, wie sie durch die letzten Ausgleichsvereinbarungen mit Ungarn speciell im Verkehre in Zucker und Petroleum eingetreten sei.

Die Veränderung bezüglich der Kohlentarife habe darin bestanden, dass im Verkehre mit dem Auslande die bis dahin gewährte Kürzung der Manipulationsgebühren nicht weiter gewährt wird. Die Erwägungen, welche dazu geführt haben, seien durchaus nicht rein fiscalischer Natur, sondern überwiegend volkswirthschaftlicher Art gewesen. Die ganz abnormen Kohlenverhältnisse des heurigen Jahres legten die Frage nahe, ob es überhaupt ein österreichisches Interesse sei, den Export in Kohlen irgendwie zu fördern, wie dies durch die Kürzung der Manipulationsgebühr im Auslandsverkehre, also durch einen Nachlass gegenüber dem einzuhebenden Normaltarife der betreffenden Bahn zweifellos geschehe, indem hiedurch den Industriellen des Auslandes die Kohle aus Oesterreich billiger zugeführt würde, als es eben nach der tarifarischen Grundlage nothwendig war. Dies drängte zu der Ueberzeugung, dass es volkswirthschaftlich unrichtig wäre, einen Artikel, hinsichtlich dessen die österreichische Industrie thatsächlich Noth gelitten hat, zu einem billigeren Preise nach dem Auslande zu exportiren, als es unbedingt nothwendig war, also mit Opfern von Seiten der Staatsbahnen, das heisst mit Opfern von Seiten der Steuerträger.

Weiters tritt Sectionschef Dr. Liharzik, anknüpfend an eine Bemerkung des Antragstellers Dr. Licht, der in der Oeffentlichkeit verbreiteten Behauptung entgegen, als ob das Eisenbahnministerium ursprünglich eine allgemeine Erhöhung der Kohlentarife auch für das Inland geplant hätte und erst infolge der in der Oeffentlichkeit laut gewordenen Bedenken einen Theil der beabsichtigten Tariferhöhung habe fallen lassen, indem er wiederholt auf das Nachdrücklichste erklärt, dass seitens des Eisenbahnministeriums von vorneherein nur die thunlichste Erhöhung der Kohlentarife nach dem Auslande beabsichtigt war, wie sie auch thatsächlich später durchgeführt wurde.

Weiters constatirt der Regierungsvertreter, dass wesentliche Aenderungen an der Güterclassification allerdings auch wesentliche Aenderungen des Normaltarifes bedeuten, und dass daher die Staatseisenbahnverwaltung, die eben an einer Umänderung der Güterclassification arbeite, nicht ermangeln werde, sobald die mit den verschiedenen Interessenten diesbezüglich zu pflegenden Verhandlungen abgeschlossen sind und mit den Privatbahnen zusammen zu einem abschliessenden Vorschlage gelangt sein wird, diesen Vorschlag, bevor es ihn einer endgiltigen Entscheidung unterziehen wird, dem Staatseisenbahnrathe zur Begutachtung vorzulegen.

Nachdem Sectionschef Dr. Liharzik mit Bezug auf das vom Mitgliede Ritter v. Lindheim erwähnte günstige Percentverhältniss der zur Durchführung gelangten Anträge des Staatseisenbahnrathes bemerkt hat, dass selbes sich noch weit günstiger stellen würde, wenn man jene ausscheiden würde, bezüglich welcher die aufrechte Erledigung ausser der Macht des Eisenbahnministeriums steht und blos eine Statistik aufstellen würde hinsichtlich derjenigen Anträge, wo die Entscheidung allein beim Eisenbahnministerium liegt, und nachdem er die Versicherung abgegeben hat, dass das Eisenbahnministerium der innersten Ueberzeugung nach die Vortheile der Behandlung von wichtigeren geschäftlichen Angelegenheiten im Staatseisenbahnrathe gewiss stets anerkenne und nach Kräften bestrebt sei, den fachmännischen Aeusserungen, welche hier zum Ausdrucke kommen, wo thunlich auch wirklich gerecht zu werden, führt er aus, dass er die Frage einer ständigen Vertretung des Staatseisenbahnrathes zur Mitwirkung bei Erledigung von Tarifangelegenheiten nicht direct von vorneherein als unmöglich bezeichnen möchte. Allerdings müsse er aber auf die besonderen Schwierigkeiten hinweisen, welche in dieser Beziehung vorliegen. Vor Allem möchte er constatiren, dass sich eine solche ständige Vertretung des Staatseisenbahnrathes natürlich nicht auf Mitglieder beschränken könnte, welche in Wien ihren Wohnsitz haben. Damit allein sei schon die Schwierigkeit der Zusammenrufung eines solchen Comités gegeben, und es sei in der Natur der Sache gelegen, dass expeditiv in einem solchen Comité unmöglich gearbeitet werden könnte. Wenn nun der Beschluss so gefasst würde, dass bei wichtigeren, einschneidenderen, umfassenderen Massregeln das Comité gehört werden soll, so würde es für das Ministerium äusserst schwierig sein, in diesem Belange die wichtigeren von den minder wichtigen Angelegenheiten zu scheiden, da jede Angelegenheit tarifarischer Natur wichtig ist, aber nur für einen verschiedenen, bald grösseren, bald kleineren Kreis von Interessenten.

Also Schwierigkeiten seien zweifellos; aber es werde Sache der weiteren Erwägung sein, inwieweit in dieser Beziehung den Wünschen des Staatseisenbahnrathes, welche durch Beschlüsse desselben zum Ausdrucke kommen werden, entsprochen werden könnte. Sectionschef Dr. Liharzik schliesst mit der beifällig aufgenommenen Versicherung, dass die Staatseisenbahnverwaltung ihrer hohen Aufgabe stets eingedenk bleibe und die Eisenbahnen als das wichtigste moderne Mittel behandle, um Handel, Industrie und Ackerbau zu heben.

Nach einem kurzen Schlussworte des Referenten Wilhelm Boschan, der nochmals die Annahme der Ausschussanträge empfiehlt, werden die sub Punkt 1 und 3 gestellten Anträge des Mitgliedes Dr. Stefan Licht in der vom Referenten empfohlenen Fassung und der sub Punkt 2 gestellte Antrag in der letzten vom Antragsteller modificirten Fassung angenommen. Hiedurch erscheint auch der gleichzeitig in Behandlung genommene, sub Punkt XLVI der Tagesordnung angeführte Antrag des Mitgliedes Carl Hillinger Ritter von Traunwald erledigt.

Die Anträge des Mitgliedes Max Freiherrn von Mersi (Punkt VIII a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zu veranlassen, die Südtiroler Linie auch in der Strecke Bozen—Ala in einer dem stets wachsenden Verkehre entsprechenden Weise auszubauen",

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die nöthigen Vorkehrungen zu treffen, damit in der Station Levico der Valsuganabahn das dritte Geleise und eine Wagenbrückenwaage gebaut werden",

sowie der Antrag des Mitgliedes Ernst Rathausky (Punkt IX der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird nochmals gebeten, die Erweiterung und Ausgestaltung des Bahnhofgebäudes der Station Graz-Staatsbahnhof für den Personenverkehr, wenigstens den dringendsten Bedürfnissen angemessen, baldigst veranlassen zu wollen",

werden den Vorschlägen des Referenten gemäss angenommen.

Der Antrag des Mitgliedes Anton von Schumacher (Punkt X der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den durch Nichtfunctioniren der Rail'schen Nothsignale bei den Zügen in Gebirgsstrecken herbeigeführten gefahrbergenden Zustand zu beseitigen",

wurde, wie der Referent mittheilt, infolge der vom Regierungsvertreter im Ausschusse abgegebenen Erklärungen, vom Antragsteller zurückgezogen.

Der Antrag des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt XI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringendst gebeten, die von der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck verfügte, am 1. September 1900 in Kraft getretene Auflassung der Station Rosenthal-Gr.-Venediger der Pinzgauer Localbahn aufzuheben",

wird im Sinne der Ausführungen des Referenten abgelehnt. Die Verhandlung über den Antrag des Mitgliedes Anton Ritter Vukovi ć von Vucydol (Punkt XII der Tagesordnung):

„Der Staatseisenbahnrath erblickt in den vor Kurzem in Budapest zwischen der österreichischen und ungarischen Regierung zustande gekommenen Abmachungen, betreffend die bosnischen Bahnen und insbesondere betreffend den Aufschub des Baues der Linie von Bugojno über Arzano nach Spalato, eine schwere Schädigung der Interessen Oesterreichs und Dalmatiens und spricht den Wunsch aus, dass wenigstens die Strecke Spalato—Arzano mit der Abzweigung nach Sinj — welche als eine ausschliesslich österreichische Angelegenheit zu betrachten ist — sofort zum Ausbaue gelange",

leitet Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister mit der Erklärung ein, dass dieser Antrag in seinem ersten motivirenden Theile über das in der Tagesordnung angeführte Schlusspetit hinaus gehe, indem im Eingange der Ausbau der bosnischen Bahnen zum Gegenstande der Beurtheilung des Staatseisenbahnrathes gemacht werde. Eine solche Beurtheilung liege augenscheinlich ausserhalb des Wirkungskreises des Staatseisenbahnrathes, welcher in Gemässheit des Allerhöchst genehmigten Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern als begutachtende Körperschaft für dieses Gebiet eingesetzt und sohin offenbar nicht berufen sei, seine Wirk-

samkeit auf Angelegenheiten anderer Ländergebiete auszudehnen. Hiezu komme noch, dass die in Rede stehende Angelegenheit demnächst im Reichsrathe der verfassungsmässigen Behandlung zugeführt werden wird und das Eisenbahnministerium, ohne der parlamentarischen Behandlung vorzugreifen, ausser Stande sei, dem Staatseisenbahnrathe die zur Bildung eines zutreffenden Urtheiles unerlässlichen Aufschlüsse zu geben oder hier in eine Erörterung des Gegenstandes einzutreten. Er richte demnach an die Versammlung das Ersuchen, den Antrag durch Ausscheidung des Eingangssatzes derart modificiren zu wollen, dass derselbe zum Gegenstande einer statutengemässen Beschlussfassung geeignet wird. In Anhoffung einer solchen Modification nehme er keinen Anstand, sich über den in dem Antrage zum Ausdrucke gebrachten Wunsch nach sofortigem Ausbaue der Dalmatiner Staatsbahnstrecke Spalato—Arzano mit der Abzweigung nach Sinj auszusprechen. Der ehebaldigste Ausbau dieser Strecke sei seitens der Regierung nicht nur durch ihr Entgegenkommen und erfolgreiches Eintreten zu Gunsten der Aufnahme dieser Linie in das letzte Localbahngesetz vom 21. December 1898, sondern auch seither durch die Errichtung einer eigenen Bauleitung für diese Bahn in Spalato werkthätig gefördert worden. Nachdem das Bauvergebungsoperat für die Linie Spalato — Sinj seit Mai d. J. fertiggestellt und auch schon das künftige Betriebsprogramm vom Eisenbahnministerium genehmigt sei, wonach bis auf die Details der Geleiseanlagen in den Stationen, der Dienst- und Wohnräume, des anzuschaffenden Fahrparkes, die technischen Grundlagen für den Bau und die Ausrüstung fertig vorliegen, bedürfe es nunmehr blos der verfassungsmässigen Bereitstellung der Geldmittel, um mit dem Baue vorgehen zu können. Die Regierung habe hiefür schon im Investitionspräliminare pro 1900 den Betrag von 1,400.000 Kronen angesprochen, und es liege nicht an ihr, wenn die parlamentarische Bewilligung nicht erfolgt sei. Die Adresse, an welche der Wunsch zu richten wäre, sei also nicht die Regierung, sondern das neugewählte Abgeordnetenhaus.

Referent Wilhelm Boschan constatirt, dass der Ausschuss für allgemeine Angelegenheiten zwar den ganzen Antrag angenommen habe, erklärt aber, dass er mit Rücksicht auf die von Seiner Excellenz abgegebene Erklärung keinen Anstand nehme, den motivirenden ersten Theil des Antrages zu eliminiren und den Antrag sohin in folgender Fassung zur Annahme zu empfehlen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Strecke Spalato—Arzano mit der Abzweigung nach Sinj, welche als eine ausschliesslich österreichische Angelegenheit zu betrachten ist, sofort zum Ausbaue zu bringen."

Dagegen erklärt der Antragsteller Mitglied Ritter von Vukovi ć, dass er seinen ganzen Antrag aufrecht erhalte, indem er die Absicht einer politischen Demonstration oder einer Misstrauenskundgebung zurückweist, und erklärt, dass er auf den ersten Theil seines Antrages deshalb Werth lege, um auszudrücken, dass die österreichische Regierung in der Frage der bosnisch-dalmatinischen Eisenbahnlinien gegenüber der ungarischen Regierung vielleicht durch einen unangenehmen Zusammenhang von Verhältnissen im Nachtheile geblieben sei. Im Weiteren tritt der Antragsteller für die Statutenmässigkeit auch des ersten Theiles seines Antrages ein, indem er die Angelegenheit als eine rein volkswirthschaftliche bezeichnet.

Nach einer kurzen Zwischenbemerkung des Vorsitzenden, und nachdem der zum Worte gemeldete Ersatzmann Vito Morpurgo erklärt hat, dass er in formaler Beziehung nichts zu bemerken habe, rechtfertigt Mitglied Dr. Victor Wilhelm Russ als Obmann des Ausschusses für allgemeine Angelegenheiten die Behandlung und Annahme des ganzen Antrages seitens des Ausschusses, indem derselbe zur Berathung auch des ersten Theiles des Antrages nicht nur berechtigt, sondern sogar verpflichtet gewesen sei, nachdem ihm der ganze Antrag ex präsidio zur Vorberathung zugewiesen war. Auch gehe der erste Theil des Antrages nicht über den statutarischen Wirkungskreis des Staatseisenbahnrathes hinaus, da derselbe den Bau einer Anschlusslinie an eine österreichische Bahn betreffe, und es sich um den Werth der Bahn in Beziehung auf den Anschluss handle.

Weiters tritt Mitglied Dr. Russ für eine getrennte Abstimmung über den ersten und zweiten Theil des Antrages ein, indem er schliesslich noch seiner Ueberzeugung Ausdruck gibt, dass die österreichische Regierung die ernsteste Absicht habe, die Linie Spalato—Arzano mit der Abzweigung nach Sinj thatsächlich zu bauen, dass es ihm aber dringend wünschenswerth erscheine, dass der Staatseisenbahnrath hinsichtlich beider Theile des Antrages Vukovi ć, nachdem er einmal so gestellt worden sei, sein Gutachten abgebe.

Mitglied Dr. Ludwig Ziliotti schliesst sich dem Antrage Vukovi ć in meritorischer Hinsicht an und stellt zu demselben den Zusatzantrag:

„Es möge der Ausbau auch des übrigen Eisenbahnnetzes Dalmatiens, insbesondere der bereits gesetzlich sichergestellten Strecke Zara—Knin, sofort in Angriff genommen werden."

Regierungsvertreter Ministerialrath Dr. Alfred Freiherr v. Buschman erklärt, dass das Eisenbahnministerium sich bei der Uebersendung der einzelnen ihm zugekommenen Anträge an die sämmtlichen Mitglieder des Staatseisenbahnrathes nicht berufen erachtet habe, den ersten motivirenden Theil des Antrages Vukovi ć eigenmächtig hinwegzulassen und so den Antrag zu verstümmeln. Für die Frage, welche Gegenstände dem Staatseisenbahnrathe seitens des Eisenbahnministeriums zur Berathung in der Session zugewiesen seien, sei aber lediglich die für die letztere aufgestellte und hinausgegebene Tagesordnung massgebend und auf dieser stehe nur der Ausbau der Linie Spalato—Arzano mit der Abzweigung nach Sinj. Dieser Standpunkt des Eisenbahnministeriums sei auch von dem berufenen Regierungsvertreter in der Ausschusssitzung geltend gemacht worden und stehe die Einschränkung der Berathung auf den Dalmatien betreffenden Theil des Antrages auch allein im Einklang mit der organischen Stellung und Competenz des Staatseisenbahnrathes, nachdem derselbe laut Statut ein berathendes Hilfsorgan des k. k. österreichischen Eisenbahnministeriums ist, während die gesammten Bahnverhältnisse der Occupationsländer, wie überhaupt die Verhältnisse des Occupationsgebietes nicht dem österreichischen, sondern dem gemeinsamen Ministerium unterstehen.

Nachdem Mitglied Anton Ritter v. Vukovi ć nochmals gegen jede Abänderung seines Antrages protestirt, sich mit einer getheilten Abstimmung aber einverstanden erklärt hat, stellt Mitglied Dr. Victor Wilhelm Russ den Antrag auf Vertagung des ganzen Antrages, nachdem einerseits — wie aus der Erklärung Seiner

Excellenz des Herrn Eisenbahnministeriums hervorgeht — die Regierung nicht in der Lage sei, dem Staatseisenbahnrathe heute erschöpfende Informationen zu geben, und da andererseits auch der Ausschuss für allgemeine Angelegenheiten infolge Nichterscheinens des Antragstellers den Antrag in Unkenntniss der Motive des Antragstellers vorberathen musste, so dass der Staatseisenbahnrath bei Abgabe eines Gutachtens unter diesen Verhältnissen leicht in Widerspruch mit dem späteren Votum des auf Grund genauer Informationen beschliessenden Parlamentes kommen könnte.

Nachdem hierauf noch Mitglied Wilhelm Briess das Wort ergriffen und sich in entschiedener Weise gegen die Vertagung und für den Referentenantrag in der Beschränkung auf den Ausbau der Dalmatiner Linien ausgesprochen hat, schreitet Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister zur Abstimmung. Bei derselben wird der Vertagungsantrag abgelehnt, dagegen der Referentenantrag und der Zusatzantrag des Mitgliedes Dr. Ludwig Ziliotti angenommen, und constatirt Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister, dass hiedurch der motivirende erste Theil des Antrages Vuković abgelehnt erscheint.

Es gelangt sodann Mitglied Alfred Ritter v. Lindheim als Referent des Ausschusses für **Fahrordnungsangelegenheiten** zum Wort und bespricht zunächst den zweiten Theil der „Mittheilungen" (Punkt XIII der Tagesordnung).

Die Mittheilungen zu

Punkt 20, betreffend Verlegung oder Erstellung eines Personen- oder Omnibuszuges in der Strecke Prag—Kolin, der gegen 2 Uhr Nachmittags in Prag eintrifft,

Punkt 21, betreffend Früherlegung des um 8 Uhr 35 Minuten Früh von Bregenz abgehenden Localzuges Nr. 324,

Punkt 22, betreffend Erstellung eines Anschlusses an den in Przemysl um 6 Uhr 58 Minuten Abends aus Wien anlangenden Schnellzug Nr. 5 in der Richtung Drohobycz — Stryj via Chyrów und Erstellung einer Nachmittagsverbindung von Stryj nach Drohobycz im Anschlusse an den um 3 Uhr 5 Minuten von Lemberg nach Stryj abgehenden Personenzug Nr. 1715, und zu

Punkt 23, betreffend Erstellung eines prompten Anschlusses der Kaschau-Oderberger Eisenbahn an den um 12 Uhr 14 Minuten in Oderberg eintreffenden Schnellzug Nr. 5 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 24, betreffend Führung eines neuen Schnellzugspaares in der Strecke Olmütz—Böhmisch-Trübau behufs Erstellung einer Schnellzugsverbindung zwischen Böhmen und Galizien, sprechen die Mitglieder Wilhelm Briess, Gottlieb Bondy und Anton Carl Lemach, wie auch der Referent Seiner Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister, wie auch der Verwaltung der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft für die Herstellung der gewünschten Schnellzugsverbindung in der Richtung von Galizien nach Prag vom 1. Mai 1901 an, den wärmsten Dank aus, indem sie den Wunsch nach baldigster Activirung auch des Gegenzuges ausdrücken. Mitglied Wilhelm Briess wünscht überdies noch die Erstellung directer Anschlüsse an die neue Schnellzugsverbindung von Prag weiter nach den böhmischen Badeorten und Mitglied Gottlieb Bondy die Führung entsprechender, directer Wagen von Galizien bis Prag bei den betreffenden Zügen.

Bei Punkt 25, betreffend Erstellung eines Nachtzuges auf der Linie Prag—Dux—Moldau, wiederholt der Staatseisenbahnrath nach dem Vorschlage des Referenten sein in den beiden letzten Sessionen abgegebenes Gutachten, indem er beschliesst:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird angesichts der fortwährenden Entwicklung der Industrie an der Staatsbahnlinie Prag—Dux—Moldau nochmals ersucht, die Möglichkeit, auf dieser Linie einen Nachtzug zu erstellen, für die Zukunft im Auge zu behalten."

Die Mittheilungen zu

Punkt 26, betreffend Verbesserung der Zugsverbindungen zwischen Lemberg und Budapest,

Punkt 27, betreffend eine bessere Vertheilung der Personenzüge in den Strecken Neumarkt-Kallham—Passau und Neumarkt-Kallham—Simbach,

Punkt 28, betreffend Weiterführung des Zuges Nr. 317 von Stanislau nach Czernowitz, und zu

Punkt 29, betreffend Führung der Züge Nr. 2705 und 2706 der Linie Brünn—Vlarapass statt bis und von Boikowitz bis und von Vlarapass,
werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Bei Punkt 30, betreffend Erstellung einer directen beschleunigten Verbindung von und nach Brünn im Anschlusse an die neuen Schnellzüge Nr. 1501 und 1502 der Strecke Olmütz—Jägerndorf—Troppau—Ziegenhals, sprechen die Mitglieder Wilhelm Briess und Anton Carl Lemach namens der schlesischen Handels- und Gewerbekammer Seiner Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister, sowie der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die, laut einer im Ausschusse erfolgten mündlichen Mittheilung im Sinne des seinerzeit vom Staatseisenbahnrathe abgegebenen Gutachtens, zwischen Brünn und Olmütz in der Sommerfahrordnung 1901 erfolgende Einschaltung eines probeweise zur Einführung gelangenden Schnellzugspaares, den verbindlichsten Dank aus. Mitglied Wilhelm Briess knüpft hieran die auch vom Referenten unterstützte Bitte, auch eine Verbindung von Nezamislitz über Prossnitz im Anschlusse an die neuen Schnellzüge herzustellen.

Punkt 31, betreffend Herstellung von Anschlüssen zwischen den Nordbahnzügen Nr. 34 und 30, beziehungsweise Nr. 29 und 33 zwischen Oświęcim und Prerau, wird ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Bei Punkt 32, betreffend Aufrechterhaltung des Tagesschnellzuges Wien—Prag Nr. 3/203 der k. k. österreichischen Staatsbahnen auch im Winter, empfiehlt der Staatseisenbahnrath die Angelegenheit nach lebhafter Befürwortung des Mitgliedes Johann Kaftan dem Vorschlage des Referenten gemäss auch weiterhin dem Eisenbahnministerium zur Würdigung, nachdem seitens des Regierungsvertreters Sectionsrathes Carl Pascher mitgetheilt worden war, dass mit Rücksicht auf die Hebung der Frequenz des Zuges im letzten Sommer für die Führung des Zuges in der nächsten Winterperiode im Präliminare pro 1901 vorgesehen worden sei, und nachdem Mitglied Dr. Josef Fořt betont hat, dass die Angelegenheit nicht budgetärer, sondern lediglich betriebsfinanzieller Natur sei.

Die Mittheilungen zu

Punkt 33, betreffend Verbesserungen des Zugsverkehres auf der Vorarlberger Linie der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 34, betreffend Führung der Züge Nr. 2707 und 2708 der Linie Brünn—Vlarapass statt bis und von Butschowitz bis und von Gaya,

Punkt 35, betreffend Schaffung einer directen Schnellzugsverbindung Salzburg—Leoben—Graz—Budapest,

Punkt 36, betreffend Verbesseruug der Zugsverbindungen von Prag nach Polna,

Punkt 37, betreffend nachträgliche Aenderungen des Sommerfahrplanes 1900, und zu

Punkt 38, betreffend nachträgliche Aenderungen des Winterfahrplanes 1900/1901,

werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Der Referent wendet sich sohin den „Grundzügen für die Sommerfahrordnung 1901 der im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnlinien“ (Punkt XIV der Tagesordnung) zu.

Bei der Gruppe A, „Westliche Staatsbahnen“, spricht Ersatzmann Josef Basevi den Wunsch nach möglichster Abkürzung der Fahrzeit bei den Zügen der Linie Monfalcone—Cervignano aus, wobei der Referent Ritter v. Lindheim bemerkt, dass mit 8. November 1900 eine Beschleunigung der Züge der genannten Linie bereits eingetreten sei, und dass es sich höchstens noch um eine Differenz von 6 bis 7 Minuten handeln könne.

Bei Gruppe B, „In Böhmen gelegene Staatsbahnen“, spricht Mitglied Johann Kaftan den Wunsch nach Verbesserung des Zugsverkehres auf der Linie Iglau—Taus, insbesondere durch Einlegung eines neuen Güterzugspaares zur Entlastung der im Verkehr befindlichen gemischten Züge, aus.

Im Uebrigen werden die Grundzüge für die Sommerfahrordnung 1901 ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Der Referent gelangt nunmehr zur Besprechung der von einzelnen Mitgliedern in Fahrplanangelegenheiten eingebrachten Anträge und wird nach seinem Vorschlage der Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski und Ignaz Russmann (Punkt XV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht zu veranlassen, dass die Personenzüge Nr. 1717 und 1718 der Strecke Skole—Lawoczne nicht nur in der Zeit vom 1. Juni bis 16. September, sondern während des ganzen Jahres regelmässig verkehren“,

dem Eisenbahnministerium zur Würdigung abgetreten.

Der Referent wendet sich sodann einer Gruppe von Anträgen zu, welche sich auf die Verbesserung der Verbindungen mit den österreichischen Alpenländern beziehen, indem er die Anträge des Mitgliedes Gottlieb Bondy (Punkt XVI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht:

a) um Erstellung einer directen Nord-Südösterreichischen Schnellzugsverbindung Prag—Linz und Wien—Linz—Salzburg—Innsbruck im Anschlusse an den von Altona, Hamburg (ab 4 Uhr 44 Minuten) bis Berlin als D.-Zug fahrenden, und von da als Schnellzug (Berlin ab 11 Uhr 10 Minuten) via Dresden in Bodenbach 3 Uhr 37 Minuten und Tetschen 3 Uhr 41 Minuten Nachts einlaufenden Schnellzug;

b) um unbedingte Sicherung des directen Anschlusses des vorgenannten Berliner Schnellzuges mit dem von Prag 7 Uhr 20 Minuten Früh abgebenden Schnellzuge Nr. 204/104 über Weseli-Mezimosti—Gmünd—Wien und Weseli-Mezimosti—Budweis—Linz und dessen Fortsetzung bis Salzburg—Innsbruck etc. nach erfolgter Vereinigung in Linz mit einem Schnellzuge Wien—Linz;

c) um Durchführung der Sicherung des ad b) beantragten dringendst nöthigen directen Anschlusses durch Umgestaltung des erst um 4 Uhr 44 Minuten von Tetschen ablaufenden und via Všetat—Přivor im Kaiser Franz Josef-Bahnhofe der österreichischen Staatsbahnen in Prag jedoch erst um 8 Uhr 47 Minuten einlaufenden Personenzuges, in einen früher ablaufenden, entsprechend beschlennigten Personenzug oder theilweisen Schnellzug, eventuell:

d) um Uebernahme des oberwähnten Berlin—Dresdener Schnellzuges in Tetschen und Weiterführung durch die k. k. österreichischen Staatsbahnen im Peagewege, im Falle Opposition seitens der Privatbahnen oder grösserer Zweckmässigkeit im Interesse Wiens bezüglich der kürzeren Beförderungszeit für die Verbindung Berlin—Prag—Gmünd—Wien mit 14 Stunden, gegenüber Berlin—Breslau—Oderberg—Wien mit 16 Stunden, sowie der kürzesten Beförderungszeit von Berlin—Prag in die Stationen des Salzkammergutes;

e) um Anordnung des Zusammentreffens und der Vereinigung des Prag—Linzer, beziehungweise Berlin—Prag—Linzer (Nord-Südösterreichischen) Schnellzuges, bisher an Linz 1 Ubr 37 Minuten, mit einem ungefähr um 10 Uhr von Wien abgehenden Schnellzuge in Linz, eventuell schon in St. Valentin;

f) um Späterlegung des von Attnang-Puchheim um 1 Uhr 31 Minuten abgehenden Schnellzuges Nr. 2308 um 1 Stunde 17 Minuten wegen des Anschlusses an den vereinigten ad e) erwähnten Schnellzug Berlin—Prag—Linz und Wien—Linz, Hamburg ab 4 Uhr 44 Minuten, Berlin ab 11 Ubr 10 Minuten, Prag ab 7 Uhr 20 Minuten, Wien ab 10 Uhr 10 Minuten, Linz ab 1 Uhr 42 Minuten, Attnang-Puchheim ab 2 Uhr 48 Minuten, Gmunden an 3 Uhr 6 Minuten, Ischl an 4 Uhr 2 Minuten, Aussee an 5 Uhr 14 Minuten und dessen Fortführung bis Villach, an 11 Uhr 45 Minuten Abends;

g) um Anordnung des rechtzeitigen Anschlusses des von München um 12 Uhr 50 Minuten abgehenden und in Salzburg um 3 Uhr 54 Minuten einlaufenden vortrefflichen Schnellzuges daselbst an den beantragten Nord-Südösterreicbischen Schnellzug, um auch den aus Süddeutschland kommenden Reisenden die angenehmste Fahrt und Ankunft in den südlich von Salzburg gelegenen Stationen, wie Lend-Gastein an 5 Ubr 56 Minuten, Bruck-Fusch an 6 Ubr 27 Minuten, Zell am See an 6 Uhr 37 Minuten etc., also bei Tageszeit zu bieten;

h) um Durchführung und Publication der beantragten Nord-Südösterreichischen Schnellzugsverbindung im Sommerfahrplane pro 1901“;

ferner die Anträge des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt XXIII a bis f der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucbt, dahin zu wirken:

a) dass bereits in der nächsten Sommerfahrordnung eine entsprechende Schnellzugsverbindung zwischen Prag und Krakau über Böbmisch-Trübau,

b) desgleichen eine Schnellzugsverbindung zwischen Prag und Budapest eingeführt,

c) die Verbindung zwischen Wien und den böhmischen Badeorten derart geregelt werde, dass die Schnellzüge von Wien nacb Prag und von Prag in die böhmischen Badeorte in einem gleichen Zeitraume verkehren wie die directen Schnellzüge von Wien über Pilsen,

d) dass man von Wien nach Tetscben via Prag und Všetat-Přivor ohne namhaften Zeitverlust gelange, wie direct über Lissa,

e) dass eine directe Schnellzugsverbindung der Stadt Prag einerseits mit Breslau, andererseits mit München erstellt werde,

f) dass in den gedruckten Fahrplänen bei Zusammenstellung der directen Fahrten auch auf Prag gebührende Rücksicht genommen werde“,

sowie die Anträge des Mitgliedes Anton v. Schumacher (Punkt XXXI a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen:

a) dass in die kommende Sommerfahrordnung abermals eine zweite Tagesschnellzugsverbindung Wien—Innsbruck und Arlberg westwärts aufgenommen werde;

b) dass dieser Zug, wenn thunlich, über Bregenz geführt werde;

c) dass bei Festsetzung der Verkehrszeiten dieser Verbindung auf die Ermöglichung directer Schnellzugsanschlüsse von und nach Prag und den böhmischen Curorten Rücksicht genommen werde;

d) dass auch auf Schnellzugsanschlüsse in der Relation Münchcn—Wörgl—Arlberg Rücksicht genommen werde;

e) dass durch Tirol und Vorarlberg dieser Zug auch Wagen dritter Classe führen möge",

gemeinsam bespricht".

Der Referent hebt in seinen klaren und eingehenden Ausführungen insbesondere die ausserordentliche Bedeutung der vom Mitgliede Gottlieb Bondy beantragten Schaffung einer neuen nord-südösterreichischen Schnellzugsverbindung via Prag—Linz sowohl vom Standpunkte der internationalen Verkehrspolitik als auch vom patriotischen Standpunkte hervor, betont die seltene Gründlichkeit, Sachkenntniss und den Patriotismus, mit welchen Mitglied Gottlieb Bondy seinen Antrag ausgearbeitet und begründet habe, weist darauf hin, dass der voraussichtlich zu gewärtigende Widerstand der Oesterreichischen Nordwestbahn und Böhmischen Nordbahn, deren Mitwirkung unerlässlich sei, im Interesse der Allgemeinheit unbedingt überwunden werden müsse und stellt schliesslich namens des Ausschusses folgende Anträge:

„1. Das k. k. Eisenbahnministerium wird aufgefordert, so rasch als möglich die Erstellung einer directen nord-südösterreichischen Schnellzugsverbindung Prag—Linz und Wien—Linz—Salzburg—Innsbruck im Anschlusse an den von Hamburg um 4 Uhr 44 Minuten nach Berlin—Tetschen abgehenden Schnellzug zu ermöglichen und den Widerstand der dabei betheiligten Privatbahnen im Interesse der Allgemeinheit zu brechen.

2. Alle übrigen sub b) bis h) aufgezählten Detailanträge des Mitgliedes Gottlieb Bondy, welche die Ausführung des Hauptantrages bezwecken, sowie der von diesem Mitgliede im Ausschusse gestellte Alternativantrag:

‚Falls sich unüberwindliche Hindernisse ergeben sollten, den rechtzeitigen directen Anschluss des sub 1 genannten Hamburg—Berliner Schnellzuges an den Prager Schnellzug Nr. 204/104 für den Sommerdienst 1901 zu erwirken, wird das k. k. Eisenbahnministerium ersucht, demungeachtet den in der Beilage zum Antrage Bondy ungefähr skizzirten combinirten Schnellzug Wien, bezw. Prag—Linz—Salzburg—Innsbruck mit directem Anschlusse von Attnang-Puchheim nach Aussee bereits in den Sommerfahrplan 1901 aufzunehmen',

werden dem k. k. Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

3. Von den Anträgen des Mitgliedes Johann Kaftan werden jene sub b) und c) dem k. k. Eisenbahnministerium zum Studium abgetreten, jene sub a), d), e) und f) dem k. k. Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

4. Von den Anträgen des Mitgliedes Anton von Schumacher wird, nachdem die übrigen, um die Anträge des Mitgliedes Gottlieb Bondy nicht zu beeinträchtigen, zurückgezogen wurden, der sub d) angeführte Antrag dem Eisenbahnministerium in der Richtung zum Studium empfohlen, dass auf die Erstellung von Schnellzugsanschlüssen in der Relation München—Wörgl—Arlberg und vice versa Rücksicht genommen werde".

Mitglied Gottlieb Bondy begründet in ausführlicher Weise seinen Antrag, indem er nachweist, dass thatsächlich die kürzeste Route von Norddeutschland nach Wien und in die österreichischen Alpenländer über Tetschen—Všetat-Přivor—Prag—Budweis führe und dass es sich, um auf dieser Route eine directe Schnellzugsverbindung herzustellen, nicht um die Führung eines neuen Zuges, sondern lediglich darum handle, den Aufenthalt des derzeit um 4 Uhr 41 Minuten von Tetschen abgehenden Zuges der Oesterreichischen Nordwestbahn um eine halbe Stunde abzukürzen und den Zug entweder als Schnellzug oder eventuell auch nur als Personenzug über Všetat-Přivor mit Péagirung der Böhmischen Nordbahn nach Prag K.F.J.B. zu führen und in letzterem Falle die Abfahrt des bestehenden Schnellzuges Nummer 204/104 der Kaiser Franz Josef-Bahn von Prag nach Wien von 7 Uhr 20 Minuten auf 7 Uhr 40 Minuten Früh zu verlegen. Die Schwierigkeiten könnten daher keine unüberwindlichen sein, da es sich um keine Vermehrung der Zugskilometer handle.

Der Antragsteller schliesst mit dem Hinweise auf die grossen Vortheile einer solchen Verbindung für Oesterreich überhaupt und für die österreichischen Alpenländer insbesondere.

Mitglied Johann Kaftan unterstützt die Ausschussanträge und spricht sich insbesondere auch im Sinne seines sub e) angeführten Antrages für die Ausgestaltung des Verkehres zwischen Prag und Breslau, sowie zwischen Prag und München aus, betont weiters die dringende Nothwendigkeit der im Projecte längst fertigen Reconstruction des Kaiser Franz Josef-Bahnhofes in Prag, für welche die erforderlichen Summen schon lange genehmigt seien, und fordert das Eisenbahnministerium auf, die Flüssigmachung der bewilligten Summen beim Finanzministerium energisch zu betreiben.

Nachdem noch Mitglied Dr. Friedrich Nitsche den Ausschussantrag wärmstens befürwortet und Mitglied Anton von Schumacher namens des Handelskammerbezirkes Innsbruck dem Mitgliede Gottlieb Bondy für das eingehende Studium der Frage einer besseren Zugsverbindung von Prag nach den österreichischen Alpenländern, welche vom Mitgliede Anton von Schumacher selbst vor zwei Jahren zuerst im Staatseisenbahnrathe zur Sprache gebracht wurde, gedankt hat, werden die Ausschussanträge von der Versammlung vollinhaltlich angenommen.

Seine Excellenz der Herr Vorsitzende knüpft hieran unter allseitiger lebhafter Zustimmung auch seinerseits namens des Staatseisenbahnrathes den Dank für die vom Mitgliede Gottlieb Bondy gegebenen schätzbaren Anregungen und mit seltenem Fleisse und erwärmendem Patriotismus durchgeführten Studien und unterbricht sodann die Sitzung, indem er deren Fortsetzung auf 3 Uhr Nachmittags anberaumt.

(Fortsetzung folgt.)

Oesterreichische Eisenbahnstatistik pro 1899.

Das statistische Departement im Eisenbahnministerium versendet soeben die „Statistik der in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen Locomotiveisenbahnen" für das Jahr 1899. Das Werk, welches der analogen, die Ergebnisse des Jahres 1898 umfassenden Publication in einem überraschend kurzen Intervalle nachgefolgt ist, weist dieser gegenüber keinerlei principielle Aenderungen auf, so dass diesmal lediglich die Besprechung sich auf die meritorischen Daten beschränken kann, wobei behufs richtiger Würdigung derselben die wesentlichsten Vorjahrsziffern zum Vergleiche herangezogen werden sollen.

Was zunächst die Gesammtlänge (Baulänge) der dem öffentlichen Verkehre dienenden Locomotiveisenbahnen auf österreichischem Staatsgebiete betrifft, so stellte sich diese am 31. December 1899 auf rund 18.817 km, d. i. um 6·44 km oder 3·54 pCt. mehr als im gleichen Zeitpunkte des Vorjahres. Nach Hinzurechnung der im Auslande gelegenen Theilstrecken der österreichischen Eisenbahnen (20 km), sowie nach Abschlag der Länge der ausländischen Eisenbahnen auf

österreichischem Staatsgebiete (99 km) ergibt sich für die österreichischen Locomotiveisenbahnen eine Gesammtlänge von rund 18.738 km; von dieser Länge entfallen 7584 km auf die k. k. Staatsbahnen und 11.154 km auf die Privatbahnen.

Von den k. k. Staatsbahnen standen 46 km in fremdem Betriebe, während sich von den Privatbahnen 3199 km in staatlichem Betriebe und 7955 km im Privatbetriebe befanden. Das im Betriebe der k. k. Staatsbahn-Verwaltung stehende Bahnnetz erreichte somit zu Ende des Jahres 1899 eine Ausdehnung von 10.737 km, was gegenüber dem Jahre 1898 einer Zunahme von 5·87 pCt. entspricht.

Von der angegebenen Länge sämmtlicher Eisenbahnen entfielen 96·60 pCt. auf Bahnen mit normaler Spurweite und der Rest auf Schmalspurbahnen.

Ausserdem waren 1573 Schleppbahnen mit einer Gesammtlänge der Geleise von 1528 km vorhanden.

Aus den eingehenden, die baulichen Anlagen der Eisenbahnen betreffenden Daten sei hervorgehoben, dass von der Gesammtlänge des Bahnkörpers 21·00 pCt. auf horizontale Bahnstrecken und 79·00 pCt. auf Bahnstrecken in Steigungen oder Gefällen, und weiters von dieser Länge auf die geraden Bahnstrecken 62·12 pCt., auf die in Krümmungen liegenden 37·88 pCt. entfielen.

Die Anzahl der Bahnhöfe und Haltestellen betrug 4102, der Güterschuppen 2835, der Wohngebäude für Beamte, Diener und Arbeiter 1361, der Aufnahmsgebäude 2873 und der Wächterhäuser und sonstigen Hochbauten 10.988. Gegenüber dem Jahre 1898 erfuhren die baulichen Anlagen eine wesentliche Ausgestaltung und Vermehrung. So erhöhte sich die Anzahl der Stationen und Haltestellen um 194, der Wohngebäude für Beamte, Diener und Arbeiter um 129, der Wächter- und sonstigen Häuser um 379 u. s. w.

Das für sämmtliche Staatsbahnen und für die vom Staate auf eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen aufgebrachte Anlagecapital betrug mit Ende des Gegenstandsjahres 1138 Millionen Gulden; amortisirt erscheinen von diesem Betrage 67 Millionen Gulden.

Das Anlagecapital der Privatbahnen im Privatbetriebe (einschliesslich der vom Staate auf Rechnung der Eigenthümer betriebenen Localbahnen) stellt sich auf 1812 Millionen Gulden. Als noch zu emittirendes Anlagecapital verblieben Actien im Betrage von 4·6 Millionen und Prioritätsobligationen im Betrage von 63·9 Millionen Gulden. Im Vergleiche zum vorhergehenden Jahre weist das aufgebrachte Anlagecapital eine Zunahme um 1·99 pCt., das amortisirte eine solche um 5·67 pCt. und das verwendete um 2·64 pCt. auf.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel erfuhr auch im Gegenstandsjahre eine nicht unbeträchtliche Steigerung; dieselbe stellte sich gegenüber der percentuellen Zunahme der Betriebslänge sämmtlicher Eisenbahnen um 3·71 pCt., bei den Locomotiven auf 6·31 pCt., den Personenwagen auf 2·93 pCt. und den Lastwagen auf 4·29 pCt. Im Ganzen waren vorhanden: Locomotiven 5153 Stück (hierunter bei den im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen 2513 Stück), Personenwagen 11.165 (5688) Stück und Lastwagen 113.100 (43.663) Stück.

Die Beschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel betrugen mit Ende des Gegenstandsjahres 409 Millionen Gulden (bei den Eisenbahnen im Staatsbetriebe 187 Millionen Gulden); hievon entfallen 38·9 pCt. auf Locomotiven, 14·1 pCt. auf Personenwagen, 46·4 pCt. auf Lastwagen und der Rest auf Postwagen und Schneepflüge. Im Vergleiche zum Vorjahre erfuhren die angegebenen Gesammtkosten eine Steigerung um 5·8 pCt. Die während des Jahres 1899 aufgewendeten Kosten für die Erhaltung und Umgestaltung der Fahrbetriebsmittel stellten sich auf 19 Millionen Gulden, das ist gegen 1898 mehr um 4·8 pCt.

Die beträchtliche Steigerung, welche der Personenverkehr auch im Vorjahre aufzuweisen hatte, machte im Gegenstandsjahre weitere Fortschritte. Es wurden insgesammt 142 Millionen Personen befördert, von welcher Anzahl 68 Millionen auf die im Staatsbetriebe stehenden Bahnen entfallen. Personenkilometer wurden überhaupt 4893 Millionen und per Kilometer Betriebslänge 269.219 gefahren.

Die Zunahme des Personenverkehres im Gegenstandsjahre gegenüber dem Jahre 1898 betrug für sämmtliche Eisenbahnen 12·85 pCt. (und zwar Staatsbetrieb einschliesslich der Wiener Stadtbahn 22·53 pCt., Privatbetrieb 5·17 pCt.), das ist per Kilometer Betriebslänge 7·91 pCt. (Staatsbetrieb 14·79 pCt., Privatbetrieb 3·35 pCt.). Die Anzahl der gefahrenen Personenkilometer stieg um 10·22 pCt. Die besondere Bedeutung, welche, wie bekannt, die III. Wagenclasse für den Verkehr besitzt, kommt durch nachstehende Angaben zum prägnanten Ausdruck; es entfallen nämlich von der Gesammtzahl der beförderten Personen auf die I. Wagenclasse 0·84 pCt., auf die II. Classe 6·78 pCt., auf die III. Classe 89·55 pCt., auf die IV. Classe (nur mehr bei der Eisenbahn Lemberg-Bełzec bestehend) 0·08 pCt. und auf Militärpersonen 2·75 pCt. Von sämmtlichen Reisenden (ohne Militärpersonen) benützten 4·4 pCt. Schnellzüge und 95·6 pCt. Personen- und gemischte Züge.

Was den Güterverkehr betrifft, so erfuhr die Anzahl der beförderten Güter und der geförderten Tonnenkilometer eine Steigerung, während sich bei der Berechnung dieser Leistungen auf das Kilometer Betriebslänge im Vergleiche zum Vorjahre eine Abnahme ergibt. Im Ganzen wurden 114 Millionen Tonnen (hierunter Staatsbetrieb 38 Millionen) befördert; gegenüber dem Jahre 1898 ergibt dies eine Zunahme um 3·18 pCt. (Staatsbetrieb 1·31 pCt.). Von dieser Frachtmenge wurden im Jahre 1899 10.677 Millionen Tonnenkilometer, das ist gegen 1898 mehr um 2·17 pCt., zurückgelegt. Auf das Kilometer Betriebslänge entfallen 6248 t beförderte Güter und 582.659 geförderte Tonnenkilometer, das ist um 1·12 pCt., bezw. 2·10 pCt. weniger als im Vorjahre.

Die Betriebseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen betrugen im Jahre 1899 im Ganzen 296 Millionen Gulden und per Kilometer Betriebslänge fl. 16.193 (Staatsbetrieb 120 Millionen, bezw. fl. 11.517). An den Betriebseinnahmen participirte der Güterverkehr mit 73·23 pCt. und der Personenverkehr mit 24·45 pCt.

Die Betriebsausgaben beliefen sich im Ganzen auf 193 Millionen Gulden, von welchem Betrage auf die im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen 89 Millionen Gulden entfielen. Gegenüber dem Vorjahre erfuhren die gesammten Betriebseinnahmen eine Steigerung um 3·13 pCt. und die Betriebsausgaben eine solche um 8·09 pCt.

Der Betriebs-Nettoertrag sämmtlicher Bahnen bezifferte sich im Jahre 1899 auf 104 Millionen Gulden gegen 109 Millionen Gulden im Vorjahre, somit per Kilometer Betriebslänge auf fl. 5681 gegen fl. 6224 im Jahre 1898; derselbe entspricht einer durchschnittlichen

Verzinsung des verwendeten Anlagecapitals von 3·51 pCt. gegen 3·79 pCt. im Jahre 1898.

Die Gesammtzahl der im Gegenstandsjahre vorgekommenen Unfälle stellte sich auf 2015, unter welchen sich 608 Entgleisungen und 318 Zusammenstösse und Streifungen befanden. Die Gesammtzahl der bei sämmtlichen Unfällen sowohl unverschuldet, als auch infolge eigener Schuld verunglückten Reisenden belief sich auf 215, von welchen 15 Personen getödtet wurden. Auf je eine Million Reisende entfielen 1·51 Verunglückungen und auf je eine Million Personenkilometer 0·04 verunglückte Reisende.

Der Personalstand bei sämmtlichen Eisenbahnen betrug 91.172 Personen, und zwar waren angestellt 17.699 Beamte, 11.172 Unterbeamte, 1966 weibliche Bedienstete und 60.335 Diener, ferner waren im Jahresdurchschnitte 101.657 Arbeiter im Taglohne beschäftigt.

An Besoldungen, Löhnen und sonstigen Bezügen wurden im Ganzen über 107 Millionen Gulden ausbezahlt. Während die gesammte Betriebslänge der österreichischen Eisenbahnen von 1898 auf 1899 um 3·71 pCt. zugenommen hat, betrug die Steigerung im Personalstande 7·16 pCt. und in den Bezügen des Personals 8·41 pCt.

An Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal bestanden 25 Pensions-, 22 Kranken- und 26 sonstige Humanitätscassen, welche zusammen ein Vermögen von 63 Millionen Gulden besassen; gegenüber dem Vorjahre erfuhr das Vermögen der Pensionscassen eine Steigerung um 4·10 pCt., dasjenige der Krankencassen um 3·65 pCt. und das der sonstigen Humanitätscassen um 0·08 pCt. Während des Gegenstandsjahres standen 6792 Angestellte und 7282 Witwen im Genusse einer Pension oder Provision und 4926 Kinder im Genusse von Erziehungsbeiträgen.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Im Falle Verunglückung einer Person bei eigenmächtiger Ueberschreitung eines durch eine Warnungstafel gedeckten Ueberganges über die Bahnanlagen ist die Bahnverwaltung nicht entschädigungspflichtig.

Aus Anlass eines concreten Falles hat die kgl. Curie in Bestätigung des Urtheils der Budapester kgl. Tafel mit Beschluss sub Z. 4110/99 ausgesprochen, dass der Passagier, der mit Umgehung der ordentlichen Verkehrsstrasse den durch Warnungstafeln verbotenen und mit keinem ordentlichen Durchgang versehenen Bahnkörper eigenmächtig, aus welchem Grunde immer, überschreitet und von dem inzwischen auf dem Bahnkörper daherrollenden Zuge überfahren wird und dabei sein Leben verliert, seinen Tod lediglich aus eigenem Verschulden verursacht hat. Dieser Unfall kann umsoweniger zu Lasten der Eisenbahn in Betracht kommen, als die Angestellten der Eisenbahn nicht in der Lage sind, jeden einzelnen Passagier auf die bestehenden Verbote aufmerksam zu machen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Anlage des II. Geleises in der Thaliastrasse von km 1·870 bis km 2·784 und von km 2·345 bis km 2·530: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 31. December 1900 die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojectes für die Anlage des II. Geleises in der Thaliastrasse von km 1·870 bis km 2·784 und von km 2·345 bis km 2·530, die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, für das ganze begangene Project, respective für einzelne Theilstrecken desselben, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 53.469 ex 1900.]

Elektrische Kleinbahn von Poln.-Ostrau nach Karwin. (Anordnung der politischen Begehung, Stationscommission und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. Jänner die k. k. Landesregierung in Troppau und die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von der Firma Ganz und Comp., Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Budapest, vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Poln.-Ostrau nach Karwin die politische Begehung im Zusammenhange mit der Stationscommission und Enteignungsverhandlung vorzunehmen.

[E.-M.-Z. 54.475 ex 1900.]

Gablonzer elektrische Strassenbahn. (Durchlass in km 0·890, 2·562 und km 5·975: Eisenconstruction.) Die von der Gablonzer Strassenbahn und Elektricitäts-Gesellschaft vorgelegten Projecte der Eisenconstructionen für den Durchlass in km 0·890 der Strecke „Gablonz — Reinowitz", km 2·562 und km 5·975 der Strecke „Gablonz—Johannesberg" der Gablonzer elektrischen Strassenbahn wurden zur Ausführung genehmigt.

[E.-M.-Z. 57.266 ex 1900.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

15. Jänner. In der Strecke Lużan — Stefanówka wurde mit dem Zuge Nr. 4354 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

16. Jänner. In der Strecke Kołomea—Stefanówka wurde mit dem Zuge Nr. 3953 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

16. Jänner. Infolge Schneeverwehung wurde in der Strecke Berhometh—Mežebrody der Gesammtverkehr voraussichtlich auf 24 Stunden eingestellt.

17. Jänner. In der Strecke Lużan — Stefanówka wurde wegen neuerlicher Schneeverwehung der Gesammtverkehr mit dem Zuge Nr. 4351 bis auf Weiteres eingestellt.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Betriebsleitung Czernowitz: Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen Millie, Tereblestie, Panka, Galanestie, Unter-Wików, Straża und Eisenau unter Umwandlung in Personenhaltestellen.) Mit 1. März werden — einer Kundmachung obiger Betriebsleitung vom 9. Jänner zufolge — die bisher für den Gesammtverkehr offenen Stationen, und zwar: Millie der Linie Nepolokoutz — Wiżnitz, Tereblestie der Linie Hliboka—Sereth, Panka der Linie Hliboka—Berhometh a. S., Galanestie, Unter-Wików und Straża der Linie Hadikfalva—Brodina und Eisenau der Linie Hatna—Valeputna in Personenhaltestellen mit der Befugniss zur Auf- und Abgabe von Frachtgütern und Hornvieh in Wagenladungen umgewandelt. In der Station Unter-Wików werden ausnahmsweise an Wochentagen täglich von 9 bis 10 Uhr Vormittags und von 2 bis 3 Uhr Nachmittags auch Stückgüter als Eil- und Frachtgut angenommen und ausgefolgt werden.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Abänderung des Stationsnamens Gartenau-St. Leonhard.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft in Salzburg die Abänderung des Stationsnamens „Gartenau-St. Leonhard" in die früher bestandene Bezeichnung „St. Leonhard-Drachenloch", sowie die beantragte Bezeichnung der nächst dem Fabriksetablissement der Firma Leube gelegenen Güterladestelle mit dem Namen „Gartenau" bewilligt. [E.-M.-Z. 58.685/20.]

Zusammenstellung

der im Monate November 1900 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien . .	705	10523	948	12176	98	42	4	144	1·2	130	.	18	.	1	.	.	2	.	3
„ Linz . .	429	4077	390	4896	39	87	3	129	2·6	157	15	51	.	1	.	.	.	2	3
„ Innsbruck	240	2040	120	2400	6	27	21	54	2·3	44	.	53	.	3	.	.	.	2	3
„ Villach .	246	2308	2760	5314	14	102	47	163	3·1	139	.	34	.	.	.	.	1	1	.
„ Triest . .	60	887	120	1067	2	41	2	45	4·2	27	.	7	.	.	.	10	1	.	3
„ Pilsen .	181	2271	4012	6464	.	42	22	64	1·0	49	6	77	.	4	.	.	.	6	17
„ Prag . .	180	2380	2712	5772	10	94	54	158	2·7	97	.	55	.	5	.	.	1	.	40
„ Olmütz .	120	1740	3150	5010	.	7	26	33	0·7	6	.	27	.	.	.	.	.	.	2
„ Krakau .	180	2019	924	3123	6	37	2	45	1·4	12	.	44	2	.	.	.	7	.	.
„ Lemberg	180	1830	630	2640	.	.	2	2	0·1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	2
„ Stanislau	120	1150	2850	6120	12	12	3	27	0·7	14	.	13	.	.	.	.	.	.	1
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	1069	480	1549	.	8	.	8	0·5	9	.	9	.	.	.	.	.	.	10
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	180	1140	1050	2370	1	10	4	15	0·6	13	2	23	.	3	.	.	2	.	4
Buschtěhrader Eisenbahn	120	421	1620	2161	4	2	7	13	0·6	7	1	4	.	.	.	.	1	.	3
Eisenbahn Wien-Aspang	.	1056	24	1080	.	21	.	21	2·0	11	.	9	.	.	.	.	1	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	300	60	360	.	3	.	3	0·8	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	602	5059	4890	10551	50	66	8	124	1·2	104	15	34	6	3	4	.	7	.	21
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	120	600	.	720	4	2	.	6	0·8	3	.	3	.	.	.	.	.	.	3
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	180	60	240	.	13	1	14	5·8	11	6	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	360	5701	120	6181	4	7	.	11	0·2	13	.	7	.	.	.	.	.	.	19
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	600	5425	3660	9685	61	111	18	190	2·0	153	5	117	1	5	.	.	.	8	12
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	310	39	349	.	.	4	4	1·1	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1112	5967	420	7499	103	113	14	230	3·1	220	11	97	.	1	.	25	.	1	2
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1961	.	1961	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	570	.	570	.	1	.	1	0·2	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Die Verspätungen auf der Leoben-Vordernberger Eisenbahn wurden hauptsächlich durch das Abwarten der Südbahnzüge in Leoben hervorgerufen, nachdem die Züge der Linie Bruck a. M.—St. Michael durch das verspätete Eintreffen einzelner Hauptbahnzüge in Bruck a. M. in ihrem regelmässigen Verkehre gestört wurden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 16. bis 22. Jänner 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

16. Jänner, um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Capitän G. Grando, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo. Mit Befugniss den Hafen von Drace anzulaufen.

17. „ um 10 Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, (in Verbindung mit dem Schnellzuge aus Wien), mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

18. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Sultan", Capitän P. Ivelitch, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Casteinnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

19. Jänner, um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Dannbio", Capitän S. Lucovich, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Ziarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

22. „ um 7 Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Leda", Capitän E. Radonicich, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Casteinnovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

* Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Venedig.

16. Jänner, Dampfer „Massimiliano", Capitän F. de Marocchini } um
18. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän F. de Marocchini } Mitternacht.
21. „ Dampfer „Massimiliano", Capitan F. de Marocchini }

Levante und Mittelmeer.

16. „ um 3 Uhr Nachmittags (directe Thessalische Linie) Dampfer „Castore", Capitän G. Damianovich, mit Berührung von Corfu, Piräus, Salonich, Dardanellen, Constantinopel, dann Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

17. Jänner um 11½ Uhr Vorm. (Bildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Capitän R. Colledani, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

17. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Pollux", Capitän A. Petris, mit Berührung von Fiume,* Durazzo, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen.

20. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Aurora", Capitän A. Mocolle, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Tschesmè und Smyrna.

Ostindien, China und Japan.

20. „ (circa) Extrafahrt Dampfer „Olimpo", Capitän Ivancich, nach Kobe mit Berührung von Port Said, Suez, Colombo, Singapore und Yokohama.

23. „ (circa). (Winterlinie nach Bombay). Dampfer „Melpomene", Capitän C. Matcovich, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Singapore, Hongkong und Shanghai.

3. Februar, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay),** Dampfer „Imperatrix", Capitän C. Bellen, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay. Anschluss in Bombay nach Singapore, Hongkong und Shanghai.

7. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan, Dampfer „Trieste", Capitän A. Mitis, (von Fiume† am 3. Februar) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit den Dampfern vom 15. und 23. zu verladen, wenn freier Raum vorhanden ware, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

† Die ‚Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau beabsichtigt nachstehend specificirte im Materialmagazine zu Neu-Sandec angesammelte Altmaterialien im Wege einer öffentlichen Concurrenz zu verkaufen, und zwar:

Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien	Menge in Kilogramm
Altes Eisenblech bis 5 mm stark	28.800
„ „ „ „ „ verzinkt	—
„ „ über 5 mm stark	10.308
Alter Eisen- und Stahldraht	300
Altes Gusseisen, unverbrannt (Lagertheile)	40.000
„ „ „ in grossen Stücken	5.620
„ „ Bremsklötze	40.000
„ „ verbrannt	10.000
Pauscheisen, unverbrannt	230.000
Alte Achsen	—
Feuerrohre-Eisen	20.000
Zerrer- „	30 000
Alter Stahl mit Nuten	22.631
Alte Radsterne mit schmiedeiserner Nabe	3.726
„ „ „ gusseiserner Nabe	3.310
Schmiedeiserne und Stahl-Drehspäne	50 000
Alter Stahl in grösseren Stücken (Herzstücke)	1.585
„ Blattfederstahl	1 000
Alte Stahlachsen	—
Alter Volutfederstahl	4.500
Gewöhnliches Bruchkupfer	—
„ Bruchmessing	293
Galvanisches Kupfer von Telegraphen-Batterien	167
Altes Packfong	—
Kupferspäne	461
Metallspäne von Rothguss	1.266
Altes Bruchzink, Zinkblech und Zinkblechabfälle	—
Hanfwaarenabfälle, diverse	—
Kautschukwaarenabfälle mit Einlage	1.800
„ ohne Einlage	—
Lederwaarenabfälle in kleineren Stücken	—
Schafwollwaarenabfälle, Loden und Kotzen	—
Bruchglas	—
Maculaturpapier	2.000
Oelfässer bis 2 hl	—
Packfässer . . . . . Stück	50
Petroleumfässer . . . . . „	1.200

Die diesbezüglichen auf dem hiezu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von Altmaterialien" versehen, bis zum **30. Jänner l. J., 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen. Um 10 Uhr Früh am 31. Jänner l. J. erfolgt die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte ist, jedoch gesondert, ein Vadium in der Höhe von fünf Percent der ganzen Kaufsumme bei der Cassa der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau, und zwar: in Baarem oder in Werthefecten, letztere zehn Percent unter dem Tagescourse berechnet, zu erlegen.

Die Offerte können auf die ganzen zum Verkaufe bestimmten Mengen oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten und sind die Preise loco Materialmagazin in Neu-Sandec zu erstellen.

Die erstandenen Materialien müssen von dem Ersteher binnen längstens 8 Tagen nach erfolgter Verständigung über die Annahme eines Offertes bei der in dem Verständigungsschreiben bezeichneten Cassa baar bezahlt werden, und muss die Uebernahme derselben binnen 30 Tagen, vom Datum des Verständigungsschreibens an gerechnet, erfolgen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch 4 Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung an gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere, wegen Qualität der erstandenen Materialien etwa vorgebrachten Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie die Verkaufsbedingnisse sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Mengen oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen, sowie auch ganz abzulehnen. Die nicht auf dem vorgeschriebenen Formulare verfassten Offerte, welche den Text des dazu aufgelegten Formulares wortlaut nicht enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 10. Jänner 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen diverse Altmaterialien im Wege schriftlicher Offerte zum Verkaufe, darunter: **altes Blech, Gussbruch-eisen, Pauscheisen, Zerren-eisen, Eisenspäne, alte Reifen, Bruchmetalle, Kautschuk-abfälle, alte Fässer** u. dgl.

Nähere Angaben über die zum Verkaufe bestimmten Quantitäten und Gattungen sind aus den bezüglichen Materialausweisen zu entnehmen, welche ebenso wie die Offertformularien und die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Abtheilung für den Werkstätten- und Zugförderungsdienst) behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Diese Altmaterialien sind vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere Reclamationen wegen deren Qualität nicht berücksichtigt werden.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien ausschliesslich benützt werden müssen, sind am Couvert als solche zu bezeichnen, mit 1 Kronen-Stempel zu versehen und bis längstens **31. Jänner l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen. Zu offeriren ist in Kronenwährung.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage am Lagerplatze und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Als Vadium sind zehn Percent des Gesammtanbotes bei der hierortlichen Directionscassa zu deponiren. Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen Quantums oder nur eines Theiles anzunehmen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Eröffnung der Offerte findet am 1. Februar l. J. um 10 Uhr Vormittags statt, und bleibt es den Offerenten unbenommen derselben persönlich beizuwohnen.

Lemberg, am 15. Jänner 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Lemberg.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung von Frachtsätzen.

Mit 1. Februar 1901 treten im Ausnahmetarife für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina, giltig vom 1. Juli 1899, die nachstehend angeführten Frachtsätze für den Verkehr nach Stationen der Localbahn Bielitz-Kalwarya in Wirksamkeit:

Nach den Stationen der Localbahn Bielitz-Kalwarya	Für mineralische Kohlen, Kokes und Briquettes von sämmtlichen Gruben und Kokesanstalten des Ostrauer Revieres		Mähr.-Ostrau		Hruschau		Chrzanow		Szczakowa		Granica		Krzeszowice		Siersza wodna		Dombrau		Karwin	
	Kilometer	Frachtsätze in Hellern für 1000 kg	Kilometer	Frachtsätze in Hellern für 1000 kg	Kilometer	Frachtsätze in Hellern für 1000 kg	Kilometer	Frachtsätze in Hellern für 1000 kg	Kilometer	Frachtsätze in Hellern für 1000 kg	Kilometer	Frachtsätze in Hellern für 1000 kg	Kilometer	Frachtsätze in Hellern für 1000 kg	Kilometer	Frachtsätze in Hellern für 1000 kg	Kilometer	Frachtsätze in Hellern für 1000 kg	Kilometer	Frachtsätze in Hellern für 1000 kg
Andrychau . . .	111	538	100	527	98	521	61	476	71	486	74	541	69	527	62	442	90	509	86	493
Biala	84	390	73	379	71	373	55	328	76	387	78	393	73	379	68	402	63	361	59	345
Kalwarya	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66	459	—	—	—	—
Kalwarya-Zebrzydowska	140	605	129	584	127	578	63	515	73	486	76	564	71	542	64	450	119	596	115	580
Kenty	99	485	88	474	86	468	70	423	82	482	85	488	80	474	73	490	78	456	74	440
Klecza-górna . .	130	605	119	584	117	578	54	480	64	486	67	529	62	507	55	415	109	592	105	576
Kozy	91	450	80	439	78	433	62	338	83	447	85	453	80	439	75	462	70	421	66	405
Wadowice	124	595	113	584	111	578	—	—	57	420	60	434	55	412	—	—	103	566	99	550

Die vorangeführten Frachtsätze, deren Anwendung den Bestimmungen auf Seite 3 und 4 des Ausnahmetarifes für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. Juli 1899 unterworfen sind, bleiben bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Aufhebung des letztgenannten Tarifes, in Wirksamkeit.

Wien, am 15. Jänner 1901. [64]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Druckfehlers und Abänderung von Frachtsätzen im Anhange zu den Tarifen, Theil II, Hefte 1 und 2.

In dem vom 1. Jänner 1901 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, Hefte 1 und 2, des obbezeichneten Verbandes, ist mit sofortiger Giltigkeit zufolge eines Druckfehlers auf Seite 23 unter Post Nr. 13 in der Rubrik 6 der Frachtsatz Zeltweg—Budapest-Angyalföld etc. von 165 h auf **265** h zu berichtigen, ferner sind mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 auf Seite 76 unter Post Nr. 77 die Frachtsätze für Pflastersteine ad a) in den Relationen Mauthausen—Györ M.Á.V., Györ Gy. S.E.V. und Györ-rabaparti rakodóhely von 112 h auf **97** h und in den Relationen Mauthausen—Sopron G.V. und Sopron Gy. S.E.V. von 86 h auf **80** h abzuändern.

Wien, am 16. Jänner 1901. [65]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Russischer Flachs-, Hanf- etc. Verkehr. Fische- etc. Verkehr. (Anfhebung von Tarifen.) Mit Rücksicht auf die Einbeziehung der Artikel „Flachs, Hanf, Werg etc." und „Fische etc." in den Geltnngsbereich des allgemeinen russischen Eisenbahngütertarifes traten die Artikeltarife für die Beförderung von Flachs, Hanf, Werg etc. und Fische etc. anf den russischen Eisenbahnen vom 1. 13. April a./n. St. 1899, bezw. vom 1. 13. März a. n. St. 1900 nebst sämmtlichen zn denselben erschienenen Nachträgen am 31. December 1900 a. St./13. Jänner 1901 n. St. ausser Kraft.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Nachtrag IV znm Tarife Theil I, Abth. B.) Am 1. Jänner 1901 ist zu dem Verbandsgütertarif, Theil I, Abth. B, vom 1. September 1896 der Nachtrag IV in Kraft getreten. Er enthält Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften, Aenderungeu und Ergänznngen der Tarifclassification, sowie des Nebengebührentarifes und Berichtigungen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. Gruppentarif II (Breslau, Kattowitz, Posen), Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif (Gruppe II III), Schlesisch-Sächsischer Verbandsgütertarif. (Transitfrachtsätze für Kleie und Leinkuchenschrot.) Vom 1. Jäuner 1901 ab wurden in den oben bezeichneten Gütertarifen für Sendnngen von Kleie und Leinkuchenschrot (zerkleinerte Oelkuchen) russischer Herknnft Transitfrachtsätze von Kattowitz nnd Schoppinitz R.O.U.E. unter gewissen Bedingungen eingeführt, worüber die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Ausknnft ertheilen.

Ostdeutscher Güterverkehr. (Aenderung einer Tarifentfernung.) Im Ostdeutschen Gütertarif wird die Entfernung Morgenroth—Grube Vaterland von 467 anf 417 km abgeändert.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Wirkung vom 1. Jänner 1901 wnrde die an der Strecke Andernach—Gerolstein des Eisenbahn-Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken gelegene Station Urmersbach in den directen Güterverkehr mit den Stationen der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen sowie der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft einbezogen.

Die Annahme und Anslieferung von Fahrzengen und Sprengstoffen bleibt bis auf Weiteres ausgeschlossen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Fracbtsätze ertheilen die für den Güterdienst eingerichteten Stationen.

Berlin-Stettin-Nordwestdeutscher Güterverkehr. Am 1. Jänner 1901 kam der Nachtrag I znm Güteitarife für den obenbezeichneten Verkehr zur Einführnng, welcher n. A. Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes der besonderen Bestimmungen unter II B nnd D des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen enthält.

Soweit Frachterhöhungen gegen die bisberigen Sätze eintreten, werden dieselben erst vom 16. Februar 1901 giltig.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction zn Hannover.

Bayerisch - Sächsischer, Berlin-Stettin-Sächsischer, Norddeutsch - Sächsischer, Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer, Sächsisch - Südwestdeutscher und Sächsisch - Württembergischer Verbandsgüterverkehr. Der Absatz b des Waarenverzeichnisses des Rohstofftarifes in den Sächsisch-Württembergischen Gütertarifen Heft 1 und 2 („Torf, auch gepresst") und der Absatz 5c des Waarenverzeichnisses des Rohstofftarifes in den Gütertarifen für die übrigen vorstehend genannten Verkehre („Torf und Torfkohle, auch gepresst") erhielten vom 1. Jänner 1901 an folgende Fassung: „Torf, Presstorf, Torfbriquetts und Torfkohle".

Gütertarif der Gruppe V. Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen Preussischen und den grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen, Militärbahn-Staatsbahntarif, Thüringisch - Hessisch - Sächsischer, Thüringisch - Hessisch - Bayerischer und Niederdeutscher Verbandsgütertarif, Mitteldeutscher Privatbahngütertarif, Heft 3, Rheinisch-Westphälisch-Mitteldeutscher Staatsbahnkohlentarif, Saarkohlentarif (Nr. 17), Staatsbahn-Thiertarif. Mit dem 2. Jänner 1901 wurde die an der Strecke Oberrottenbach—Katzhütte gelegene Haltestelle Schwarzburg, welche bisher nur dem Personen- etc. Verkehre diente, auch für die Abfertignng von Eil- und Frachtstückgütern, Wagenladungen, lebenden Thieren und solchen Fahrzeugen eröffnet, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebanter Wagen verladen werden können und mit dem gleichen Zeitpunkte in die oben bezeichneten Tarife einbezogen.

Sprengstoffe bleiben von der Abfertigung auf der Haltestelle ausgeschlossen.

Anskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Deutsch - Französischer Verband (Verkehr über Elsass-Lothringen). Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 tritt der Nachtrag V zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Holzstoff und Holzzellstoff in Kraft.

Die Abgabe erfolgt unentgeltlich.

Ausnahmetarif für die Ausfuhr von Getreide u. s. w. aus bayerischen Lagerhäusern über Lindau vom 10. Mai 1895. (Aenderungen.) Mit Wirksamkeit vom 18. December 1900 sind im obenbezeichneten Tarife nachstehende Aenderungen in Kraft getreten:

1. Auf Seite 3 der Tarifbestimmungen ist Ziffer 4 zn streichen und dafür zu setzen:

„4. Für Sendungen von mindestens 12.000 kg sind zwei Frachtkartenanszüge auszustellen, wovon der eine über rund 10.000 kg, der andere auf das Restgewicht zu lauten bat.

Der Frachtkartenauszug für 10.000 kg ist mit Nr. I, derjenige für das Restgewicht mit Nr. II zu bezeichnen; der letztere hat die Bemerkung zu tragen: „Ueber das Gewicht von 10.000 kg ist besonderer Frachtkartenauszug ausgefertigt".

Die Fracht ist auf den Frachtkartenauszügen dem Gewichte entsprechend einzutragen, so dass der Frachtkartenauszug Nr. I die Fracht für 10.000 kg enthält, während auf dem Frachtkartenauszug Nr. II die bezahlte Restfracht vorgetragen erscheint.

Die Ausstellung von Duplicat-Frachtkartenauszügen ist unzulässig."

2. Auf Seite 4 ist in Ziffer 7 der erste Absatz, wie folgt, zn ändern:

„Den Lagerhausverwaltungen ist es gestattet, Restgewichte von 2000 kg und darüber, für welcbe der in Ziffer 4 vorgesebene Frachtkartenauszug Nr. II ausgefertigt wurde, beim Weiterversandte zu Ladnngen von mindestens 10.000 kg zu vereinigen".

Der **Güterverkehr** der sechs grössten preussischen Städte: Berlin, Breslau, Köln, Frankfurt a. M., Hannover, Magdebnrg, im Jahre 1899, soweit er von den Wasserstrassen und Eisenbahnen vermittelt wird, lässt sich nach der deutschen Reichsstatistik nnd den Verkehrsstatistiken der preussischen Eisenbahn-Directionen dahin feststellen, dass Berlin den grössten Verkehr aufzuweisen hat. In Berlin betrug der Wasserverkehr im Empfang und Versandt 5,660.600 t, der Eisenbahngüterverkehr sammt Vororten im Empfang und Versandt 8,840.000 t. In Breslau brachte die Schiffahrt einen Verkehr von 1,313.000 t, die Eisenbahn einen solchen von 2,909.000 t. In Cöln, wo der nene Hafen erst seit 1898 im Betriebe ist, umfasste der Wasserverkehr 1,018.700 t und der Eisenbahnverkehr 3,350.000 t. In Frankfurt a. Main wurden von und zu Schiffen umgeschlagen 1,087.000 t, während der Eisenbahnverkehr rund 1,890.000 t ausmachte. In Hannover, welches keine Wasserstrasse besitzt, nmfasste der Eisenbahngüterverkehr 2,240.000 t und schliesslich in Magdebnrg betrng der Wasserverkehr von und zur Elbe 2,100.000 t bei einem Eisenbahnverkebre von 3,225.000 t. Hievon entfallen rund 800.000 t auf den Umschlagsverkehr des Elbebahnhofes.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Tarifnachträge 7 und 8.) Am 1. Jänner 1901 ist znm Heft 1 des Verbandsgütertarifes der Nachtrag 7, zum Heft 2 der Nachtrag 8 und zum Heft 3 der Nachtrag 7 in Kraft getreten. Durch dieselben werden die Stationen Nienburg a. d. Saale des Directionsbezirkes Magdeburg, Dachrieden des Directionsbezirkes Erfurt, ferner Lichtenberg-Friedrichsfelde des Directionsbezirkes Berlin nnd Reitwein des Directionsbezirkes Bromberg (mit Sätzen des Specialtarifes III), Braunschweig-Nordbahnbof und Braunschweig-Westbabnhof der Braunschweigischen Landesbahn (mit Sätzen des Ausnahmetarifes 11a für Eisen und Stahl etc.), sowie die Station Dobitschen der Sächsischen Staatsbahn in den Verbandsverkehr einbezogen. Im Uebrigen entbalten die Nachträge noch Ergänzungen und Berichtigungen. Soweit durch dieselben Erhöhungen eintreten, werden diese erst vom 15. Februar 1901 ab giltig. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertignngsstellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
489	**Südbahn-Gesellschaft**	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn	Bleiweiss und Minium	Klagenfurt, Pörtschach am See, Unter-Drauburg und Villach	allen Stationen der österr. Linien der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn	Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 10.000 kg	vom 21. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarife der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn	Verschieden	Classe A	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Frachtermässigung kommt nur dann zur Anwendung, wenn sich auf Grund der genannten Localgütertarife und des Anhanges hiezu keine billigeren Gebühren ergeben
490	**Südbahn-Gesellschaft**	Graz-Köflacher Eisenbahn	Schweissschlacken, aus alten Lagern herrührend (mit Ausnahme von frischen Schlacken), mit der Bestimmung zum Hochofenbetriebe	K ö f l a c h	Graz S.B. transit	Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Anfuhrerung der Sendungen mit directen, bis zur definitiven Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen. Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss. Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen nach den oberschlesischen Stationen Beuthen O.S.E., Bobrek, Borsigwerk, Friedrichshütte, Gleiwitz, Königshütte (Oberschlesien), Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenrotb, Rosdzin, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze von Köflach bis Graz S.B. im Localverkehre und ab Graz im directen Verkehre. Aufladen durch die Absender	vom 21. Jänner 1901 bis Ende December 1901	L o c a l t a r i f	28 Heller incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr	20 Heller incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr	8 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	491	492	493
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
			Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Gyps der Pos. G—26, Ziffer 1, der Güterclassification des Tarifes, Theil 1; Gypsdielen und Gypsplatten	Maschinen, zerlegte, und Maschinentheile der Tarif-Pos. E—6	Roh-Zaggeln
für die Transport-tecke (beziehungsweise Route) von		Blansko	Segen-Gottes
für die Transport-tecke (beziehungsweise Route) nach	Wr. Neustadt transit (für Sendungen von Stationen der Schneebergbahn)	Austerlitz (St.E.G.) / Prag (St.E.G.)	Pottschach
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen als Frachtgut oder Frachtzahlung hiefür. Abladen durch die Partei	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 25. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif der Südbahn	Localtarif	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	38 Heller incl. der Wr. Neustädter Ueberfuhrsgebühr	193 Heller	Besteht kein directer Satz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	20 Heller incl. der Wr. Neustädter Ueberfuhrsgebühr	135 Heller	107 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	18 Heller	58 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Orig.-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1902	
Besondere Bemerkungen		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Das Aufladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

NB. Die Sendungen müssen zur Vergrösserung eines mit der Station Austerlitz in Schienenverbindung bestehenden Etablissements bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
494	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8 a der Güterclassification im Tarife, Theil I, ferner Candiszucker	Olmütz Stadt	Budapest *)	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen		237 Heller		Im Kartirungswege		Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender
495	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification (mit Ausnahme von Brennholz und Ahfallholz)	Nagy-Szálancz	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3	169 Heller	133 Heller	36 Heller	Im Kartirungswege		
496	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Vide Tabelle			Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Vide Tabelle		Im Kartirungswege		

*) Der oblge Frachtsatz gilt nur für Sendungen, welche von einem Industriegeleise in Olmütz Stadt stammen und findet ferner dieser Frachtsatz im Verkehre mit nachstehenden Budapester Bahnhöfen Anwendung, und zwar: Nyugoti pályaudvár, Lipótváros, Angyalföld, Józsefváros, dnnaparti téherpályaudvár, fövarosi közráktárak, Kelenföld, Buda-Csaszárfürdö-kiterö und Ö-Buda-Filatorigát. Dieser Frachtsatz gelangt, um 10 Heller per 100 kg erhöht, auch im Verkehre mit Budapest déli vasut (Südbahn) zur Anwendung.

Artikel	Von	Nach				
		Budweis	Kolin St.E.G.	Komotau A.T.E. und B.E.B.	Pilsen	Reichenberg
		Frachtsätze in Hellern per 100 kg				
Kieserde, in Säcken verpackt	Illava	144	126	207	174	186
	Melcsicz	136	128	199	166	188
Dolomit, roh	Illava	163	171	226	193	225
	Melcsicz	150	174	213	180	212
Dolomitsand	Illava	144	126	207	174	186
	Melcsicz	136	128	199	166	188
Dolomitmehl	Illava	155	167	219	185	218
	Melcsicz	147	169	211	177	210

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung den Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
497	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Schleifholz der Pos. H—19/(7) der Güterclassification	Krhanitz Požar Theresienthal	Bubentsch	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 45 46 76		Im Kartirungswege		
498	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Dombrau Karwin Trzynietz	Vulka-Pordány	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Ausnahmetarif, Heft 3, des Oesterr.-Ungarischen Kohlenverkehres, giltig vom 1. September 1897		Heller 124·4 124·4 124·4		Im Kartirungswege		
499	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Koks	sämmtlichen Grnben und Kokesanstalten des Ostrauer Revieres Mähr.-Ostran	Mirošchau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohle; für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen bei Kokes. Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, bezw. Zellerndorf vom 1. Juni 1899, bezw. des Ausnahmetarifes für den directen Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B., k.k.ö.St. und Localbahn Swoleñowes-Smečna vom 1. Mai 1898, bezw. des Ausnahmetarifes für Kohle im Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverbande vom 1. September 1893	Jenbach	Salzburg	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarife	Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B., k.k.ö.St.B. und Localbahn Swoleñowes-Smečna vom 1. Mai 1898	Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. Juni 1899	Heller per Tonne 1530	1440	90	Im Kartirungswege		
								Besteht kein directer Frachtsatz	960 1380	900	60			

Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Galsherghahn, bezw. Achenseebahn bestimmt und an eine Dienststelle dieser Verwaltungen adressirt sein

Fortlaufende Nummer	500	501	502
1			
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
2			
3			
für Artikel	Spiritus in Fässern oder in Reservoirwagen	Calcium-Carbid	a) Steine der Classe C b) Steine des Specialtarifes 3
4			
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	S m i ř i t z	Bosna-Brod	Kolin
nach	Belgrad trans. *) / Belgrad loco	Tetschen Oe.N.W.B. transit / Bodenbach St.E.G. transit	Podèbrad
5			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik benannten Tarifes	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
6			
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
7			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Mai 1898	Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Verband vom 1. Februar 1900	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn, giltig vom 1. Jänner 1898
8			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze		a) 16 Heller b) 13 Heller
9			
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	348 / 353	364 Pfennige	a) 8 Heller b) 8 Heller
10			
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			a) 8 Heller b) 5 Heller
11			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
12			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
13			
Besondere Bemerkungen	*) Gilt nur für Sendungen, welche mit directen Frachtbriefen nach jenseits Belgrad gelegenen Stationen aufgegeben werden Die Frachtsätze haben auch auf die aus den Lagerhäusern in Zimony (Semlin) zu befördernden Sendungen, und zwar auch in dem Falle Giltigkeit, wenn der Weitertransport in Detailsendungen erfolgt	Der obenstehende Frachtsatz findet nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen, nach Deutschland lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Im Verkehre nach Stationen der Strecke Bodenbach/Tetschen—Dresden findet obiger Frachtsatz auch bei Umkartirung in Bodenbach B.N.B. Anwendung	Die Steine müssen zur Strassenbeschotterung und Pflasterung in Podèbrad bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Stadtrath in Podèbrad als Empfänger erscheinen
14			

Fortlaufende Nummer	503	504
1		
2	Localbahn Mutenitz-Gaya	Localbahn Mutenitz-Gaya
3	Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	
4	Braunkohlen	Braunkohlen
5	Dubnian	Dubnian
5	Saitz / Göding	Gaya loco
6	Auflieferung eines Minimalquantums von { a) 20.000 tons, b) 25.000 tons, c) 30.000 tons } (à 1000 kg) während der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- nnd Abladen der Sendungen haben die Absender, bezw. Empfänger zu besorgen	Anfliefcrung eines Minimalquantums von { a) 8.000 tons, b) 12.000 tons } (à 1000 kg) während der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anf- und Abladen der Sendnngen durch den Absender, bezw. Empfänger
7	vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901
8	Localtarife	Localtarif
9	21·7 Heller / 13·2 Heller	11·2 Heller
10	ad a) 18 Heller, ad b) 17 Heller, ad c) 16 Heller / ad a) 12 Heller, ad b) 11 Heller, ad c) 10 Heller	ad a) 9·5 Heller, ad b) 8·0 Heller
11	ad a) 3·7 Heller, ad b) 4·7 Heller, ad c) 5·7 Heller / ad a) 1·2 Heller, ad b) 2·2 Heller, ad c) 3·2 Heller	ad a) 1·7 Heller, ad b) 3·2 Heller
12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
13	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding, Wien, IV. Wiedner Gürtel 32	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Repräsentanz der Vereinigten Eisenbahn-Ban- und Betriebsgesellschaft, Wien, IV. Wiedner Gürtel 32
14		Die Sendungen müssen für ein Etablissement in Gaya bestimmt sein

Die Publication erfolgt — von der — und im — Namen der

Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von — nach — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen — und gilt in der Zeit

Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg

per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)

Art der Durchführung

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nummer	505	506
1		
Die Publication erfolgt von der	Niederösterreichisches Landes-Eisenbahnamt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im der Namen	Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. P.-Mank	
für Artikel	Rund-, Schnitt- und Brennholz	Zwei Eisenbahn-Schlafwagen, auf eigenen Rädern laufend
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Kirchberg a. d. Pielach	Krakau
nach	St. Pölten	bezw. via Olmütz transit (für Prag)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Bei einer jährlichen Gesammtverfrachtung von mindestens 2000 Tonnen und Ausnützung der Wagen nach dem vollen Ladegewichte (Laderaum), bezw. im Transitverkehre mit mindestens 5000 kg oder Frachtzahlung für diese Wagenladungen, auch wenn dieselben nicht erreicht werden	Einhaltung der allgemein giltigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Wagen müssen von Krakau nach Prag zur Reparatur gesendet und sodann wieder nach Krakau zurückdirigirt werden
	bis 31. December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ermässigter Wagenladungstarif der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. P.-Mank	Localgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	28·0 Heller	131 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	26·2 Heller	1764 Markpfennige per Achse
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	1·8 Heller	
Art der Durchführung	Insolange die in Rubrik 6 angegebenen Minimal-Jahresquantitäten nicht erreicht sind, ist der normale Frachtsatz für ermässigte Wagenladungsgüter (Rubrik 9) zu entrichten, und wird, sobald diese Minimalquantitäten erreicht sind, die Differenz restituirt. Für die die erwähnten Jahresquantitäten übersteigenden Frachtmengen wird die Ermässigung im Kartirungswege durchgeführt	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Original-Aufgabeschein, Original- oder Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Einlangen der reparirten Wagen in Krakau. Diese Frachtdocumente, die nicht zurückgestellt werden, haben für den Transport von Krakau nach Olmütz auf die reclamirende Firma als Absenderin und für den Rücktransport von Olmütz nach Krakau auf die reclamirende Firma als Absenderin und Empfängerin zu lauten
Besondere Bemerkungen		
1	505	506

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
507	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Bier in Fässern und leere, gebranchte Bierfässer	Wien Nordbahnhof bezw. vice versa	Zistersdorf	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahn vom 1. Jänner 1898	Verschieden	59 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
3	Nr. 142 vom 11. December 1900	3240	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligte Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Kokes	Ostrau-Montanbahn, Mähr.-Ostrau und Karwin	Feuerwerksanstalt loco, Fischau, Grünbach, Puchberg a. Sch., Urschendorf, Willendorf, Winzendorf	In der Rubrik „Besondere Bemerkungen" ist einzusetzen: „Instradirung über Wien Nordbahnhof—Wien F. W. A.—Sollenau, bezw. Feuerwerksanstalt"	
4		3249			Steinkohlen, Steinbrignettes und Kokes	sämmtlichen im Ausnahmetarife für den Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf angeführten Versandtstationen und Gruben			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
9	Nr. 3 vom 5. Jänner 1901	165	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligte Verwaltungen	Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Granica, Ostrauer Kohlenrevier, Karwin, Dombrau, Oderberg	Budapest nyngoti pályaudvar Palota-Ujpest Köbánya-alsó pályaudvar Budapest-Jozsefváros Budapest-Ferenczváros etc.	In der horizontalen Anmerkung sub 1) ist in der ersten Zeile vor dem Stationsnamen Ó-Buda-Filatorigát **„Budapest-délivasút"** einzuschalten	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 10. **Wien, 22. Jänner 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate November 1900. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

PROTOKOLL

über die

am 30. November und 1. December 1900 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes** unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers **Dr. Heinrich Ritter von Wittek.**

(Fortsetzung.)

In der Nachmittagssitzung fährt nach Wiedereröffnung der Verhandlungen Mitglied Alfred Ritter von Lindheim in seinem Referate fort, indem er mittheilt, dass der Antrag des Mitgliedes Leander Camus (Punkt XVII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den gemischten Zug Nr. 16 in der Theilstrecke Canfanaro—Cerovglie auch ab 1. Mai 1901 aufrechterhalten zu wollen“

infolge der vom Regierungsvertreter im Ausschusse abgegebenen Erklärung, dass dem Wunsche entsprochen werden wird, zurückgezogen wurde.

Von den Anträgen des Mitgliedes Ludwig Christ Punkt XVII a—f der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht:

a) Im Einvernehmen mit den kgl. Bayerischen Staatsbahnen eine Tagesschnellzugsverbindung zwischen Wien, respective Wels — Passau — Regensburg — Nürnberg—Frankfurt herstellen zu wollen,
b) auf der Strecke Aussee—Linz an Wochentagen nach Sonn- und Feiertagen zum Anschlusse an den ab Linz neu zur Einführung gelangenden Zug Nr. 106 eine Schnellzugsverbindung mit Anschluss auch von Kammer erstellen zu wollen,
c) bei den Zügen Nr. 3 und 4 directe Wagen zwischen Wien und Kammer einführen zu wollen,
d) auf der Strecke Linz—Attnang-Puchheim einen Localschnellzug, Abfahrt von Linz circa 3 Uhr Nachmittags mit Anschluss in Attnang-Puchheim an Zug Nr. 117, respective Nr. 2326, einführen zu wollen,
e) auf der Strecke St. Valentin—Klein-Reifling den Verkehr der Züge Nr. 1147, Ankunft in Garsten 11 Uhr 56 Minuten Mittags, und Nr. 1134, Abfahrt von Garsten 4 Uhr 40 Minuten Nachmittags, bis respective ab Klein-Reifling auszudehnen,
f) auf der Strecke Linz — Gaisbach-Wartberg—Budweis die Abfahrt des Zuges Nr. 1214 etwas später zu legen und bei den auf dieser Strecke verkehrenden Schnellzügen einen Aufenthalt in der Station Prägarten einführen zu wollen“

werden nach dem Vorschlage des Referenten die sub a), b), d), e) und f) angeführten Anträge, und zwar der letzte nur in seinem ersten Theile, dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen, der zweite Theil des sub f) genannten Antrages hingegen abgelehnt, während der Antrag sub c) infolge der vom Regierungsvertreter im Ausschusse abgegebenen Erklärung zurückgezogen wurde.

Der Antrag des Mitgliedes Moriz Dattner (Punkt XIX der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass den Zügen Nr. 1020 und 1220 in der Strecke Krakau—Chabówka zwei Wagen I., II. und III. Classe zum Zwecke der directen Beförderung der Passagiere von und nach dem Curorte Rabka beigegeben werden“

wird dem Vorschlage des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

Der Antrag des Mitgliedes Franz Endres (Punkt XX der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle die Führung der Züge Nr. 1844 und 1847 der Linie Zeltweg—Wöllan bis bezw. von Knittelfeld verfügen"

wurde, wie der Referent mittheilt, infolge der vom Regierungsvertreter im Ausschusse gegebenen Aufklärungen zurückgezogen.

Die Anträge des Mitgliedes Dr. Josef Fořt (Punkt XXI a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, bei der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, bezw. den k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, sowie bei der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn dahin zu wirken, dass auf den in Jičin einmündenden Localbahnen

a) durch Einlegung eines — in den Jahren 1883/84 bereits bestandenen — von Jičin um 8 Uhr Abends abgehenden und, zum mindesten vorderhand, nur in der Sommersaison verkehrenden Zuges auf der Strecke Jičin—Nimburg—Prag, ferner

b) durch Früherlegung des derzeit um 5 Uhr Früh von Jičin nach Wostroměř abgehenden Zuges Nr. 822 der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn behufs Anschlusses desselben an den Personenzug Nr. 501 der Strecke Chlumetz—Pardubitz

die dermalen giltige Fahrordnung abgeändert werde"

sowie der mit diesem identische Antrag des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt XXIII g der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, bei den k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn eine bessere Zugsverbindung der Stadt Jičin mit der Hauptstadt Prag, bezw. mit Trautenau und Turnau, sowie auch mit Königgrätz zu veranlassen"

werden nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

Die Anträge des Mitgliedes Josef Gregor und des Ersatzmannes Nicolaus Baron Mustatza (Punkt XXII a, b und c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht:

a) den Zug Nr. 317 der Linie Lemberg—Itzkany—Burdujeni, dessen Verlängerung bis nach Czernowitz projectirt ist, bis nach Burdujeni zu führen und um eine halbe Stunde früher zu legen;

b) für den Fall, als der Zug Nr. 321 bei Berücksichtigung des ad a) gestellten Antrages aufgelassen werden sollte, als Ersatz für die hiedurch verloren gehenden Anschlüsse der Linien Hliboka—Berhometh, Hliboka—Sereth und Itzkany—Suczawa einen Güterzug mit Personenbeförderung einzuführen;

c) auf der Linie Hadikfalva—Radautz—Brodina die nachstehende Fahrordnung einzuführen:

	Gem. Zug 2851	Gem. Zug 2853	Neuer Zug	Gem. Zug 2855	Gem. Zug 2857
ab Hadikfalva . .	3.50	9.22	12·00	4.40	7.30
an Radautz . . .	4.37	10.10	12.45	5.30	8.15
ab Radautz . . .	4.45	.	.	5.05	.
an Brodina . . .	9.10	.	.	8.45	.

	Gem. Zug 2852	Gem. Zug 2854	Neuer Zug	Gem. Zug 2856	Gem. Zug 2858
ab Brodina . . .	.	4.00	.	.	2.05
an Radautz . . .	.	6.19	.	.	6.02
ab Radautz . . .	5.15	6.29	10.45	4.25	6.14
an Hadikfalva . .	6.00	7.15	11.30	5.10	7.00

werden dem Vorschlage des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zum Studium abgetreten.

Der Antrag des Mitgliedes Stanislaus Kubr (Punkt XXIV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die im Sommer 1900 auf der Linie Prag—Brüx—Moldau eingeführten Züge Nr. 818 und 829 im Jahre 1901 vom 1. Mai an zwischen Prag und Schlan bezw. Laun wieder verkehren zu lassen"

wird dem Vorschlage des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

Von den Anträgen des Mitgliedes Anton Carl Lemach (Punkt XXV a—h der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, seinen mächtigen Einfluss auf die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin auszuüben, dass folgenden Wünschen der schlesischen Interessenten in der Sommerfahrordnung 1901 womöglich Rechnung getragen werde, nämlich:

a) dass in der Strecke Prerau—Schönbrunn der Hauptlinie Wien—Krakau im unmittelbaren Anschlusse an den Blitzzug Nr. 5 ein Personenzug eingelegt werde, welcher die mit dem Blitzzuge von Wien eingelangten Personen und Poststücke nach den an der Strecke Prerau—Schönbrunn, sowie an den von dieser ausgehenden Localbahnen gelegenen Städten und Gemeinden weiter zu befördern hätte,

b) dass die Nachtschnellzüge Nr. 3 und 4 der Hauptlinie Wien—Krakau in der Strecke Schönbrunn—Oderberg in der Station Hruschau anhalten,

c) dass das in der Strecke Troppau—Schönbrunn—Mährisch-Ostrau verkehrende Personenzugspaar Nr. 1218/37 und Nr. 38/1211 bis bezw. von Oderberg geführt werde, und dass der Personenzug Nr. 36, welcher um 11 Uhr 10 Minuten Vormittags von Oderberg abfährt und in Schönbrunn an den um 12 Uhr Mittags nach Troppau fahrenden Zug Nr. 1205 anschliesst, von Oderberg später abgelassen und dass die langen Stillager desselben in Mährisch-Ostrau und in Schönbrunn abgekürzt werden mögen,

d) dass bessere Zugsanschlüsse von Freistadt nach Karwin

1. zum Zuge Nr. 22 der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, welcher, von Teschen kommend, in Karwin um 6 Uhr 11 Minuten einlangt, um so den Schnellzug Nr. 12 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erreichen und benützen zu können,
2. zu dem gegen Oderberg fahrenden Zuge Nr. 18 der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Ankunft in Karwin 1 Uhr 6 Minuten Nachmittags) und zu dem Oderberger Zuge Nr. 19 derselben Bahn (Ankunft in Karwin um 1 Uhr 29 Minuten Nachmittags),
3. zum Zuge Nr. 20 der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, welcher in Oderberg um 7 Uhr 34 Minuten ankommt, zwecks Erreichung des Personenzuges Nr. 18 nach Wien erstellt werden, und endlich dass
4. wenn möglich ein Anschluss zu dem in Petrowitz um 6 Uhr 18 Minuten Früh von Wien ankommenden Zuge Nr. 15 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn behufs Herstellung einer Morgenverbindung nach Galizien geschaffen werde,

e) dass der Personenzug Nr. 2115/2218 von Mährisch-Ostrau nach Friedland um 26 Minuten später gelegt werde, um den Anschluss an den um 12 Uhr 25 Minuten Nachmittags von Wien abgehenden Schnellzug Nr. 1 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn herzustellen, und dass der Zug Nr. 2226, welcher Friedek um 4 Uhr 59 Minuten Früh verlässt, etwas später gelegt und bis Kremsier in Verkehr gesetzt werde,

f) dass die Abfahrt des Zuges Nr. 2220 der Ostrau-Friedlander Bahn von Bielitz von 8 Uhr 13 Minuten auf 9 Uhr 30 Minuten Abends verlegt werde,

g) dass eine Schnellzugsverbindung von Troppau nach Schönbrunn an den daselbst um 5 Uhr 27 Minuten nach Wien abgehenden Schnellzug Nr. 6 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hergestellt werde,

h) dass die Schnellzüge Nr. 1 und 2 der Hauptlinie Wien—Krakau in der Station Chybi anhalten mögen"

werden nach dem Vorschlage des Referenten die sub a, c, erster Satz, d, e und g angeführten Anträge dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen, die sub b und h genannten Anträge hingegen abgelehnt, während

der zweite Theil des sub c genannten Antrages, betreffend Späterlegung des Zuges Nr. 36 und Abkürzung der Stillager desselben in Mährisch-Ostrau und Schönbrunn, sowie der sub f genannte Antrag infolge der vom Regierungsvertreter im Ausschusse gegebenen Aufklärungen zurückgezogen wurden.

Der Antrag des Mitgliedes Max Freiherrn von Mersi (Punkt XXVI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, die jetzige Winterfahrordnung auf der Valsuganabahn ehethunlich durch jene zu ersetzen, welche auf Grund der von der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums gepflogenen Erhebungen im letzten Winter in Geltung stand"

wird trotz warmer Befürwortung durch den Antragsteller, den Ausführungen des Referenten und des Vertreters des Eisenbahnministeriums, Sectionsrathes Carl Pascher, gemäss, im Hinblicke auf die ungünstige finanzielle Lage der Localbahnen im Allgemeinen und der Valsuganabahn im Besonderen abgelehnt.

Weiters werden der Antrag des Mitgliedes Ernst Rathausky (Punkt XXVII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, da nach den Mittheilungen für die Sitzung des Staatseisenbahnrathes am 30. November d. J. die Herstellung einer directen Schnellzugsverbindung Salzburg—Graz—Budapest nicht in Aussicht genommen werden kann, wenigstens eine directe beschleunigte Verbindung für diese Relation überhaupt in geneigte Erwägung zu ziehen",

die Anträge des Mitgliedes Theodor Rhomberg (Punkt XXVIII a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht:

a) einen neuen Localzug in der Strecke Bregenz—Bludenz, bezw. Bregenz — Feldkirch in den Vormittagsstunden zwischen den um 9 Uhr 12 Minuten und um 1 Uhr 43 Minuten in Bregenz ankommenden Zügen, sowie einen Gegenzug in den Nachmittagsstunden zwischen den um 2 Uhr 6 Minuten und um 5 Uhr 40 Minuten von Bregenz abgehenden Zügen einzulegen;

b) die Schnellzüge Nr. 107 und 108 den ganzen Sommer und eventuell auch im Winter verkehren zu lassen",

die Anträge des Mitgliedes Victor von Riedl-Riedenstein (Punkt XXIX a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, dahin zu wirken:

a) dass bessere Anschlüsse zwischen den Zügen der Strecke Raudnitz—Hospozin—Zlonitz und jenen der Linie Prag—Brüx der k. k. österreichischen Staatsbahnen erstellt werden;

b) dass die beiden Mittagszüge auf der Strecke Prag—Kolin der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, nämlich der um 1 Uhr 25 Minuten Nachmittags von Prag abgehende und der neu zu erstellende, um 2 Uhr Nachmittags in Prag ankommende Personenzug, in der ganzen Strecke Prag—Kolin oder wenigstens zwischen Prag und Böhmisch-Brod in den Personenhaltestellen anhalten"

und der Antrag des Mitgliedes Ignaz Russmann (Punkt XXX a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, von dem in Drohobycz von Stryj um 10 Uhr 36 Minuten Abends ankommenden Personenzuge Nr. 1212 einen Anschluss nach Boryslaw durch Einlegung eines um 10 Uhr 46 Minuten Abends von Drohobycz nach Boryslaw abgehenden gemischten Zuges zu erstellen, ferner zu dem von Drohobycz gegen Stryj—Lemberg um 4 Uhr 40 Minuten Morgens abgehenden Personenzuge Nr. 1211 einen von Boryslaw um 4 Uhr 7 Minuten Morgens abgehenden gemischten Zug zu erstellen"

den Vorschlägen des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

Dagegen wird der zweite Antrag des Mitgliedes Ignaz Russmann (Punkt XXX b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zum Anschlusse an den in Stryj um 5 Uhr 5 Minuten Nachmittags von Lemberg ankommenden Zug nach Bolechów, Dolina und Kalusz einen Localzug zu erstellen"

conform dem Vorschlage des Referenten abgelehnt.

Der Antrag des Mitgliedes Anton von Schumacher (Punkt XXXI b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, mit Rücksicht auf die angeblich mit 1. Februar 1901 ins Leben tretenden Südbahn-Schnellzüge I B und II B Wien—Triest Studien über die Erstellung günstiger Zugsverbindungen von der Arlberg- und Brennerbahn über Villach—Tarvis nach Laibach zum Anschlusse an die neuen Südbahn-Schnellzüge einleiten zu wollen"

wurde laut Mittheilung des Referenten infolge der vom Regierungsvertreter im Ausschusse abgegebenen Erklärung, dass die Erstellung der im Antrage gewünschten Anschlüsse bereits sichergestellt sei, zurückgezogen. Hiebei spricht Mitglied Anton von Schumacher im Plenum den Wunsch aus, das Eisenbahnministerium möge für ein späteres Jahr die Erstellung von Schnellzugsverbindungen zwischen München — Innsbruck und Triest über die Brenner- und Pusterthallinie, Tarvis—Laibach durch Führung entsprechender Schnellzüge in der Strecke Villach—Tarvis—Laibach im Auge behalten.

Der Antrag des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt XXVII a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend gebeten, vom Sommer 1901 an eine perennirende Vormittags Schnellzugsverbindung Salzburg—Wien einführen zu wollen"

wird nach dem Vorschlage des Referenten abgelehnt.

Ebenso wird von dem nächsten Antrage desselben Mitgliedes (Punkt XXVII b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die Schnellzüge Nr. 103 und 104 der Linie Salzburg—Wörgl unter annähernder Aufrechthaltung ihrer Fahrzeit in beschleunigte Personenzüge umzuwandeln, jedenfalls aber die 100 Kilometer-Beschränkung für die III. Wagenclasse bei diesen Zügen von der Sommerfahrplanperiode 1901 an aufzulassen"

dem Vorschlage des Referenten gemäss der erste Theil abgelehnt, der zweite hingegen angenommen.

Der fernere Antrag des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt XXXII c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringendst gebeten, den Personenzug Nr. 117, dermalen ab Salzburg 7 Uhr 50 Minuten, ab Bischofshofen 9 Uhr 33 Minuten, sowohl in der Winter- als in der Sommerfahrordnung um eine Stunde früher zu legen"

wird über Vorschlag des Referenten dem Eisenbahnministerium zum Studium abgetreten.

Die folgenden Anträge des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt XXXII d und e der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, entweder den Postzug Nr. 11 der Linie Wien—Salzburg, an Salzburg 7 Uhr 20 Minuten Früh, in den Haltestellen „Eugendorf" und „Hallwang-Elixhausen" halten zu lassen oder den Personenzug Nr. 211 der gleichen Strecke, an Salzburg 8 Uhr 23 Minuten Früh, um etwa eine Stunde früher zu legen"

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird nachdrücklichst ersucht, in der Sommerperiode 1901 die Schnellzüge Nr. 107 und Nr. 108 der Linie Salzburg—Wörgl in der Station „Bruck-Fusch" halten zu lassen"

werden conform den Vorschlägen des Referenten abgelehnt.

Von dem Antrage des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt XXXII f der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend gebeten, für die Pinzgauer Localbahn Zell am See — Krimml in der Sommerfahrordnung 1901 mindestens ein Personenzugspaar mit beschleunigter Fahrzeit und Anhalten in blos drei Stationen,

nämlich Fürth-Kaprun, Mittersill und Neukirchen zu activiren, sowie den Personenzug Nr. 3012 ab Krimml um eine Stunde später zu legen"

wird nach dem Vorschlage des Referenten der erste Theil angenommen, der zweite Theil, bezüglich Späterlegung des Zuges Nr. 3012 hingegen abgelehnt.

Endlich werden die Anträge desselben Mitgliedes (Punkt XXXII g und h der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Sommerfahrordnung auf der Pinzgauer Localbahn im Jahre 1901 mit 1. Juli in Wirksamkeit zu setzen und bis 30. September in Geltung zu lassen"

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, dahin zu wirken, dass vom Sommer 1901 an auf der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf drei durchgehende Zugspaare (darunter ein reines Personenzugspaar) eingeführt werden"

sowie ein geschäftsordnungsmässig unterstützter Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Alexander Adler:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, zu veranlassen, dass der Personenzug Nr. 1127 der Relation Budweis—Klein-Reifling stets fahrplanmässig in St. Valentin eintreffe, um den Reisenden auch die Benützung des Personenzuges Nr. 15 nach Linz zu ermöglichen"

und zwar letzterer nach Anerkennung der Dringlichkeit und nach einigen aufklärenden Bemerkungen des Regierungsvertreters Sectionsrathes Carl Pascher in Uebereinstimmung mit den Vorschlägen des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

Es gelangt nunmehr Mitglied Dr. Thaddäus Pilat als Referent des Ausschusses für **commercielle und Tarifangelegenheiten** in Fragen des **Personenverkehres** zum Worte und wird zunächst bezüglich des Antrages der Mitglieder Leopold Baczewski und Ignaz Russmann (Punkt XXXIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass den Reisenden zwei Gepäcksscheine bei der Aufgabe von Reisegepäck übergeben werden, deren einer in Händen der Reisenden zu verbleiben hätte, um eventuell als officieller Behelf bei der Reclamirung etwa gezahlter Gepäcksübergebühren zu dienen"

nach dem Vorschlage des Referenten die seitens des Regierungsvertreters im Ausschusse abgegebene Erklärung zur Kenntniss genommen, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung bereit sei, ihre Organe versuchsweise und unter der Voraussetzung, dass die Stempelfrage keine Schwierigkeiten bereitet, anzuweisen, im Localverkehre auf Verlangen der Partei ausser dem Gepäcksscheine eine besondere Bestätigung über bezahlte Gepäcksgebühren, sowohl in der Aufgabs- als in der Abgabsstation auszustellen.

Der Antrag des Mitgliedes Ludwig Christ (Punkt XXXIV a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die bisher in der Sommerfahrplanperiode eingeführte Beschränkung, die III. Classe der Schnellzüge nur mit Fahrkarten für Relationen von mindestens 101 km benützen zu dürfen, aufzuheben"

wird infolge der vom Regierungsvertreter im Ausschusse abgegebenen Erklärung, dass es derzeit aus Betriebsrücksichten nicht möglich sei, die nur bei stark belasteten Schnellzügen in der Sommerperiode bestehende Beschränkung fallen zu lassen, dem Vorschlage des Referenten gemäss abgelehnt.

Aus dem gleichen Grunde wird auch der in ähnlicher Richtung sich bewegende Antrag des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt XXXV a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Besitzern von Abonnementskarten III. Classe das Recht zur Benützung dieser Wagenclasse auch bei Schnellzügen ohne die 100 km-Beschränkung zuzugestehen"

nach dem Vorschlage des Referenten abgelehnt.

Ebenso wird der in sachlichem Zusammenhange stehende, geschäftsordnungsmässig unterstützte Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Julius Ritter von Gomperz:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, veranlassen zu wollen, dass auf den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen auch den Reisenden III. Classe die Benützung der Schnellzüge bei Fahrten mit Rundreisebillets gestattet werde"

abgelehnt, nachdem der Vertreter des Eisenbahnministeriums Ministerialrath Dr. Victor Röll erklärt hat, dass die Fahrscheine III. Classe für die Strecken der österreichischen Eisenbahnen im Vereinsreiseverkehr ausschliesslich auf Personenzüge lauten, da die Schnellzüge der österreichischen Eisenbahnen nicht überall III. Classe führen, dass aber die Benützung der Schnellzüge mit solchen Fahrscheinen gegen Aufzahlung des Schnellzugszuschlages allgemein gestattet sei.

Der Antrag des Mitgliedes Ludwig Christ (Punkt XXXIV b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Relation Garsten—Ternberg aus der zweiten in die erste Zone des Personentarifes zu versetzen"

wird über Vorschlag des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Behandlung nach den für die ausnahmsweise Versetzung von Relationen in die I. Zone des Personentarifes geltenden Normen abgetreten.

Der Antrag des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt XXXV b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird neuerlich ersucht, die am 1. Mai mit Giltigkeit bis 15. September 1900 in Verkehr gebrachten 15- und 30tägigen Abonnements für sämmtliche Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen und für die Dauer des ganzen Kalenderjahres zur Einführung zu bringen"

gelangt in der folgenden vom Referenten empfohlenen Fassung zur Annahme:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Erweiterung der Ausgabszeit der am 1. Mai d. J. mit Giltigkeit bis 30. September in Verkehr gebrachten 15- und 30tägigen Abonnements womöglich auf das ganze Jahr, sowie die thunlichste Erweiterung der in die einzelnen Abonnementsgruppen einbezogenen Strecken in Erwägung zu ziehen."

Der letzte Antrag des Mitgliedes Carl Steiner (Punkt XXXV c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, zu veranlassen, dass die Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf in den Rundreiseverkehr einbezogen werde"

wird nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur eventuellen Würdigung abgetreten.

Schliesslich empfiehlt derselbe Referent bezüglich der „Grundzüge für die vom Eisenbahnministerium in Aussicht genommene versuchsweise Einführung der parteiseitigen Mitwirkung bei Abfertigung von Stückgütern" (Punkt XXXVII der Tagesordnung) die Annahme folgender Resolution:

„Der Staatseisenbahnrath begrüsst die versuchsweise Einführung dieser Einrichtung als einen wesentlichen Fortschritt im Abfertigungsdienste und richtet an das Eisenbahnministerium das Ersuchen, diese Einrichtung nicht nur in den Hauptstationen, sondern auch in anderen grösseren Stationen nach Massgabe des Bedürfnisses einzuführen."

Die Versammlung tritt diesem Antrage bei und schreitet sodann zur Berathung der weiteren, den **Güterverkehr** betreffenden Angelegenheiten.

Ueber Anregung des Mitgliedes Max Mauthner wird zunächst der „Bericht des Specialcomité zur Vorberathung eines Programmes für die Ausgestaltung der Exporttarife" (Punkt XL der Tagesordnung) entgegengenommen, indem

die Referenten der einzelnen nach Gruppen der Hauptexportartikel eingesetzten Subcomités (VIII) über die aus den Berathungen des ständigen Ausschusses für commercielle und Tarifangelegenheiten hervorgegangenen Anträge des Exportcomité berichten, wie sie aus der Beilage zu entnehmen sind.

Die Anträge zur Gruppe I, betreffend allgemeine Fragen der Exporttarifirung, über welche Mitglied Alfred Deutsch referirt, werden ohne Bemerkung angenommen.

Hinsichtlich der Gruppe II, betreffend die Artikel Getreide, Mahlproducte, Malz, Sämereien, Bier, Wein, Obst, Eier, Mineralwässer, Zucker und Spiritus liegen, wie Seine Excellenz der Herr Vorsitzende constatirt, noch keine Anträge vor, da die bezüglichen Verhandlungen noch nicht zum Abschlusse gelangt sind.

Bei Besprechung der Anträge zur Gruppe III, betreffend die Artikel Erden, Cement, Kalk, Steine, Thon und Thonwaaren, Glas und Glaswaaren, sowie Porzellan, kommt Mitglied Max Mauthner auf eine von ihm im Ausschusse für commercielle und Tarifangelegenheiten zur Sprache gebrachte Beschwerde eines Fabriksetablissements zurück, derzufolge ein im April d. J. gestelltes Ansuchen um eine Tarifermässigung zum Exporte, bei deren rechtzeitiger Gewährung die Firma eine grössere Lieferung ins Ausland hätte offeriren können, seitens der an dem Transporte mitbetheiligten k. k. Staatsbahnen bis heute unerledigt geblieben sei, wodurch es der Firma unmöglich wurde, sich an der Offertstellung zu betheiligen. Demgegenüber habe er nun seitens des Vertreters des Eisenbahnministeriums die Aufklärung erhalten, dass der damals angesuchte ermässigte Frachtsatz bereits in den ersten Tagen des Monates Juli im „Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" publicirt worden sei, was die Firma offenbar übersehen hatte, da sie sonst rechtzeitig hätte offeriren können. Er stehe daher nicht an, zu constatiren, dass diese Beschwerde gänzlich unbegründet sei.

Nachdem Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister dem Mitgliede Max Mauthner für diese loyale Constatirung zu Gunsten der so oft mit Unrecht angegriffenen Staatseisenbahn-Verwaltung gedankt hat, werden die Anträge zur Gruppe III, über welche an Stelle des Mitgliedes Anton Carl Lemach Mitglied Alfred Deutsch referirt, ferner die Anträge zur Gruppe IV, betreffend die Artikel:

a) Holz und Holzwaaren, Möbel und Möbelbestandtheile, über welche Mitglied Moriz Dattner eingehend referirt, und
b) Holzstoff und Holzzellstoff, Papier und Pappe, über welche Mitglied Wilhelm Boschan referirt,

die Anträge zur Gruppe V, betreffend die Artikel:

Chemische Producte, Petroleum und dessen Derivate, über welche Mitglied Alfred Deutsch an Stelle des Ersatzmannes Ludwig Neurath referirt,

die Anträge zur Gruppe VI, betreffend die Artikel:

Erze, Kohlen, Eisen und Stahl u. dgl. Waaren, Metalle, Maschinen und Eisenbahnfahrzeuge, über welche Mitglied Carl Luckmann referirt, sowie endlich

die Anträge zur Gruppe VII, betreffend die Textilindustrie, über welche Mitglied Alfred Deutsch an Stelle des Mitgliedes Anton Carl Lemach referirt, nach den Ausführungen der Referenten in der aus der Beilage ersichtlichen Fassung angenommen.

Bei Besprechung der Anträge zur Gruppe VIII, betreffend den Verkehr mit den Seehäfen, über welche Mitglied Wilhelm Boschan referirt, tritt Ersatzmann Josef Basevi bezüglich des Punktes 4 im Gegensatze zu den vom Referenten empfohlenen Anträgen des Exportcomité und beziehungsweise des Ausschusses für commercielle und Tarifangelegenheiten für die über seine Anregung von dem betreffenden Subcomité ursprünglich angenommene Fassung ein, nach welcher der zweite Satz des Punktes 4 lauten sollte:

„Die auf die Bahnstrecken bis Triest entfallenden Frachtraten sollen indessen auch dann zur Anwendung gelangen, wenn die Transporte vorerst nach Triest aufgegeben werden und der Nachweis der späteren Weiterverfrachtung nach den in Betracht kommenden überseeischen Plätzen erbracht wird, wobei als Grundsatz gelten soll, dass den Verfrächtern hinsichtlich der Wahl der Schiffahrtsunternehmungen für den Weitertransport vollständig freie Hand gelassen wird."

Herr Basevi begründet seinen Antrag insbesondere mit dem Hinweise darauf, dass es im Interesse der Förderung des Exportes gelegen sei, dass die Verfrächter bei Inanspruchnahme der betreffenden Bahnfrachtbegünstigungen hinsichtlich der Weitersendung der Waaren nicht an eine bestimmte Schiffahrtsunternehmung gebunden seien, sondern die sich bietenden Gelegenheiten zur möglichst billigen Weiterverfrachtung frei ausnützen können.

Mitglied Max Mauthner erklärt, dass er mit der Erstellung billiger Eisenbahntarife für Triest transit, die allen Schiffahrtsunternehmungen gleichmässig zugute kämen, vollkommen einverstanden sei, weist aber gegenüber den Ausführungen des Vorredners darauf hin, dass es sich in dem bezüglichen Passus des Antrages um die Schaffung directer combinirter Verbandstarife für gewisse durch die Concurrenz gefährdete Relationen handle, und dass es im Wesen der combinirten Verbandstarife liege, dass sie nur zwischen bestimmten Bahn-, beziehungsweise Schiffahrtsunternehmungen vereinbart werden können. Mitglied Gottfried Schenker betont die Nothwendigkeit der Reexpedition namentlich im Export, tritt jedoch der Anschauung des Mitgliedes Mauthner hinsichtlich des Charakters der Verbandstarife vollinhaltlich bei.

Im weiteren Verlaufe der Debatte tritt Ersatzmann Josef Basevi den Ausführungen des Mitgliedes Max Mauthner entgegen und befürwortet seinen Antrag neuerlich, worauf auch die Mitglieder Carl Luckmann und Thomas Schadeloock dessen Annahme empfehlen, und zwar letzterer alternativ für den Fall, als die Bahnen nicht derart ermässigte Frachtsätze für Triest transit erstellen, dass sie ein Aequivalent für die in den Verbandstarifen zugestandenen Frachtantheile bilden.

Mitglied Max Mauthner replicirt auf die Ausführungen der Vorredner, indem er ausdrücklich betont, dass nur die Erstellung von billigen Tarifen überhaupt, daher auch von directen ermässigten Verbandstarifen, nicht aber die Gewährung von Frachtermässigungen im Refactiewege im Interesse der österreichischen Industrie gelegen sei und von den Industriellen verlangt werde.

Nach einer kurzen Erwiderung des Ersatzmannes Josef Basevi, dass er die allgemeine Bewilligung von billigen Tarifen für die Gesammtausfuhr via Triest für unerreichbar halte und sich daher auf das Verlangen nach Gewährung von Tarifermässigungen für die durch

Concurrenzen gefährdeten Relationen im Refactiewege beschränkt habe, und nach einer Zwischenbemerkung des Mitgliedes Gottfried Schenker, bezüglich des Wesens der Verbandstarife, wird der von dem Ersatzmanne Josef Basevi gestellte Antrag abgelehnt und werden die Anträge zur Gruppe VIII in der vom Referenten empfohlenen, aus der Beilage ersichtlichen Fassung angenommen.

Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister unterbricht hierauf die Sitzung und beraumt ihre Fortsetzung auf den folgenden Tag, 10 Uhr Vormittags, an.

(Fortsetzung folgt.)

Neuerliche Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Wien mit Triest verbindenden Schiffahrtscanal.

Das Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den betheiligten Centralstellen dem Ingenieur C. Wagenführer in Wien neuerlich die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Wien mit Triest verbindenden Schiffahrtscanal auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 15. Jänner 1901. H.-M.-Z. 61.983 ex 1900.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. Jänner 1901, Z. 14.849 ex 1900,*) an alle Privatbahn-Verwaltungen, betreffend die Ermittlung der Drahtzugslänge bei der Ausführung von Weichenverriegelungsanlagen.

Mit Rücksicht auf die Wahrnehmung, dass bei den Entwürfen von Weichenverriegelungsanlagen die gewählte Bauart der Verriegelungsvorrichtung häufig nicht im Einklange mit der Länge der Drahtleitung steht, wodurch die sichere Verriegelung der Weichen in Frage gestellt wird, findet das Eisenbahnministerium anzuordnen, dass bei Verwendung von doppelten Stahldrahtzügen mit 4 mm Stärke für je 100 m Leitungslänge eine Drahtzugsbewegung von 100 mm, bei Verwendung von Stahldrahtzügen mit 5 mm Stärke für je 100 m Leitungslänge eine Drahtzugsbewegung von 75 mm für die thatsächliche Verriegelung aufgewendet werden muss.

Dem hienach ermittelten Verriegelungswege ist noch für den Leergang des Riegels das zur sicheren Entriegelung benöthigte Ausmass zuzuschlagen, welches in der Regel nicht unter 100 mm angenommen werden soll.

Werden in eine Drahtzugleitung die Weichenriegel für zwei Weichen eingeschaltet, so ist bei Ermittlung der Drahtzugslänge dem Abstande des Stellwerkes von der äussersten Weiche noch die Länge des Drahtzuges zwischen beiden Weichen zuzuschlagen.

Die Weichenriegel müssen einen absoluten Verschluss bewirken und dürfen daher nicht „aufschneidbar" eingerichtet sein.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Localbahn Raudnitz-Hospozin abzweigende Flügelbahn von Černutz nach Welwarn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Obmanne der Bezirksvertretung Raudnitz Wenzel Malý in Lipkowitz, im Vereine mit dem Bürgermeister von Raudnitz Erwin Špindler, dem Advocaten Dr. Wenzel Ornst und dem Ingenieur Alois Samohrd in Raudnitz, die mit dem Erlasse vom 5. Februar 1897, Z. 15.576/I ex 1896 (Verordnungs-Blatt Nr. 22 vom 23. Februar 1897), ertheilte und mit den Erlässen vom 31. December 1897, Z. 19.736/I, sowie vom 13. Jänner 1899, Z. 60.732/2 ex 1898, und vom 24. Jänner 1900, Z. 59.862/2 ex 1899 (Verordnungs-Blatt Nr. 12 vom 27. Jänner 1898, bezw. Nr. 14 vom 4. Februar 1899 und Nr. 19 vom 17. Februar 1900), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Localbahn Raudnitz-Hospozin abzweigende Flügelbahn von Černutz nach Welwarn unter den im erstgenannten Erlasse bekanntgegebenen Bedingungen und Vorbehalten auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 8. Jänner 1901. Z. 60.655/2 ex 1900.

Eröffnung der für Dampfbetrieb eingerichteten Theilstrecke Jenbach-Zillerthal—Fügen der Zillerthalbahn.

Am 20 December 1900 wurde die schmalspurige, für Dampfbetrieb eingerichtete Theilstrecke Jenbach-Zillerthal—Fügen der Zillerthalbahn mit den Stationen: Jenbach-Zillerthal, Rotholz, Schlitters und Fügen, sowie der Haltestelle Gagering für den öffentlichen Verkehr eröffnet.

Die Stationen sind für den Gesammtverkehr (ausschliesslich der Beförderung von explosiven Gütern, Leichen und lebenden Thieren), die Haltestelle Gagering für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet.

Den Betrieb führt die Actiengesellschaft „Zillerthalbahn".

*) Ein analoger Erlass wurde an sämmtliche k. k. Staatsbahn-Directionen gerichtet.

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

17. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde in den Strecken Hatna—Kimpolung, Hliboka—Sereth und Karapcziu—Berhometh der Gesammtverkehr eingestellt.

18. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde in den Strecken Teresin—Iwanie puste, Biała czortkowska—Zaleszczyki der Gesammtverkehr eingestellt.

18. Jänner. In der Strecke Hatna — Kimpolung wurde mit dem Zuge Nr. 2952 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

19. Jänner. In den Strecken Hliboka — Sereth und Karapcziu — Berhometh wurde mit dem Zuge Nr. 4252, bezw. Nr. 2651 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Zugsverspätungen auf deutschen Eisenbahnen im III. Quartal 1900.) Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die in den Monaten Juli bis September 1900 auf den grösseren deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen wurden auf den zur Vergleichung gezogenen 48 Bahngebieten mit einer Gesammtlänge Ende September 1900 von 41.933 km (wovon 15.859 km zweigeleisig), zusammen 98.798 Schnellzüge, 904.116 Personenzüge und 404.836 gemischte Züge befördert.

Geleistet wurden:

	im Ganzen	im Tagesdurchschnitt	auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahrsdurchschnitt
Zugkilometer	62,386.515	678.114	1488

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet zusammen 20.751 Züge (gegen das Vorjahr + 5726), und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 12.978 (+ 3805) und durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 7773 (+ 1921).

Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1,000.000 Zugkilometer 125 (+ 26). Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug 7885 (+ 1191).

Preussen. (Betriebsabtheilung Halle a. S. der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Comp., Berlin: Umwandlung der Privatladestelle Zabitz in eine öffentliche Haltestelle.) Am 1. Jänner ist die Privatladestelle Zabitz der Halle-Hetstedter Eisenbahn, Zweiglinie Gerbstedt-Friedeburg, in eine öffentliche Haltestelle für den Gesammtverkehr umgewandelt worden, und zwar mit der Beschränkung, dass die Abfertigungsgeschäfte während des Zugsaufenthaltes durch den Zugsführer bewirkt werden.

— (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Frankfurt a. M.: Eröffnung des Haltepunktes Merten für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 1. Jänner wurde der an der Bahnstrecke Troisdorf—Giessen zwischen den Stationen Blankenberg und Eitorf gelegene Haltepunkt Merten für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

— (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Breslau: Einstellung des Verkehres auf den staatlichen Wasserumschlagstellen in Pöpelwitz, Breslau Oderhafen und Maltsch.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge ist am 5. Jänner der Verkehr auf den staatlichen Wasserumschlagstellen in Pöpelwitz, Breslau Oderhafen und Maltsch geschlossen worden.

— (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Essen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Laer hinsichtlich des Thierverkehres.) Am 10. Jänner ist die Station Laer für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet worden. (Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 79 vom 14. Juli 1900, Rubrik „Ausland“.)

— (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Magdeburg: Nähere Bezeichnung der Station Minsleben.) Die an der Bahnstrecke Heudeber—Wernigerode gelegene Station Minsleben führt zur Unterscheidung von der gleichnamigen Station der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn fortan die nähere Bezeichnung: „Minsleben Staatsbahnhof“.

— (Bezirkseisenbahnrath für die Directionsbezirke Berlin und Stettin.) In der am 12. December 1900 abgehaltenen Sitzung des Bezirkseisenbahnrathes kamen ausser den üblichen Mittheilungen über Fahrplan- und Tarifänderungen und ausser verschiedenen Wünschen wegen Verbesserung einzelner Anschlüsse (von Stettin nach München, von Hamburg nach Stettin über Berlin) folgende Anträge zur Verhandlung:

1. falls bei den zur Zeit schwebenden Verhandlungen über eine Personentarifreform die Sommerkarten beibehalten werden, diese auch in grösseren Provincialstädten auszugeben, insbesondere in solchen, in denen Landgerichte oder Regierungen ihren Sitz haben;
2. einen Vormittagsschnellzug für die Strecke Stralsund—Berlin über Neubrandenburg einzuführen;
3. die Personenzugsverbindung zwischen Fürstenberg a. O. und Frankfurt a. O. durch Einführung eines Vormittagszuges zu verbessern;
4. von den Stationen der Directionsbezirke Berlin und Stettin für die Verfrachtung von Spiritus und Sprit nach den deutschen Seehäfen zur Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern oder nach deutschen Colonien den Specialtarif III in Anwendung zu bringen und die Einführung der Waare in solche Reinigungsanstalten oder Lagerhäuser der deutschen Seehäfen, in denen durch Zolleinrichtungen die Ausfuhr ins Ausland sichergestellt ist und nachgewiesen wird, als Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern anzusehen.

Der Bezirkseisenbahnrath beschloss, die Anträge 1 und 2 zu befürworten, den Antrag 3 der Eisenbahn-Direction Berlin zur Erwägung zu überweisen und den Antrag 4 abzulehnen.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen Uebernahme des Betriebes der Localbahn Lam-Kötzting.) Am 1. Jänner 1901 ist der Betrieb der 17·75 km langen Localbahn Lam-Kötzting von den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für Rechnung der Eigenthümerin, Actien-Gesellschaft Localbahn Lam-Kötzting in Lam, wieder übernommen worden. Die Oberleitung des Betriebes und der Verwaltung dieser Bahnstrecke obliegt dem kgl. Oberbahnamte Weiden.

Hessen. (Main-Neckar-Eisenbahn: Erweiterung der Befugnisse der Güternebenstelle Frankfurt a. M.) Ab 1. Jänner 1901 wurden bei der in Frankfurt a. M., Grosse Friedbergerstrasse 37, bestehenden Güternebenstelle auch Expressgüter für die Verkehrsrichtung über die Main-Neckar-Bahn zu den Frachtsätzen für Frankfurt a. M. Hauptbahnhof angenommen.

Schweiz. (Verstaatlichung der Schweizerischen Centralbahn.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge geht auf Grund eines Vertrages vom 5. November 1900 über den freihändigen Ankauf der Schweizerischen Centralbahn durch den Bund, die Unternehmung der vorgenannten Eisenbahn im Laufe der ersten drei Monate d. J. in das Eigenthum der Schweizerischen Eidgenossenschaft über und wird schon vom 1. Jänner 1901 an durch das Directorium der Centralbahn in Basel für Rechnung des Bundes verwaltet und betrieben. Der Bund übernimmt durch diesen Vertrag das gesammte Vermögen der Schweizerischen Centralbahn-Gesellschaft mit allen Rechten und Lasten und mit der Verpflichtung, sämmtliche Verbindlichkeiten der Schweizerischen Centralbahn zu erfüllen. Die Beziehungen der vorgenannten Bahn zu anderen schweizerischen und ausländischen Transportunternehmungen erleiden durch diesen Eigenthumsübergang bis auf Weiteres keinerlei Veränderung und auch die Firma dieser Bahnverwaltung lautet für das Jahr 1901 unverändert: „Directorium der Schweizerischen Centralbahn in Basel“. Die mit der Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen verbundenen Aenderungen in der Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn werden voraussichtlich erst nach Ablauf des Jahres 1901 ins Leben treten.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate November		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November	
					1900				1899				
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . .	7.831·5	7.828·6	2,657.900	2.007.500	3,601 300	14,449.800	18,051.100	2.305	17,671.948	2.257	+ 2·1	7.830·8	7.828·6
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	169.823	269.839	253 538	1,251.956	1,505.494	2 138	1,480.943	2.103	+ 1·7	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·9	119·9	55.285	94.041	32.259	182 550	214.809	1.792	227.052	1.894	— 5·4	119·9	119·9
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·6	382·6	130.283	280.960	129.726	988.133	1,117.859	2.922	1,099.876	2.875	+ 1·6	382·6	382·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	6.023	77.856	5.094	122.982	128.076	1.895	98.368	1.455	+ 30·2	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	21.100	25.200	12.600	77.100	89.700	1.317	84.994	1.248	+ 5·5	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.173·8	9.170·9	3,040.414	2,755.396	4,034.517	17,072.521	21,107.038	2.301	20,663.181	2.253	+ 2·1	9.173·1	9.170·9
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	79.570	70.400	69.700	236.700	306.400	784	305.000	781	+ 0·4	390·5	390·5
Belisče-Kapelna-Noskovci L.-B. .	80·3	79·7	3.735	16.745	3.404	25.178	28.582	356	27.661	[illegible]	+ 2·9	80·3	66·4
Budapester Localbahnen	56·7	46·6	266.889	11 256	60.351	6.867	67.218	1.185	68.772	1.475	— 19·8	49·8	46·6
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	3·2	68.236	. . . .	12.573	. . . .	12.573	1.445	12.158	1.397	+ 3·4	8·7	1·9
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	10 0	8·0	148.245	4 150	21.706	1.987	23.693	2.025	19 922	2 490	— 18·7	8·5	8·0
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	4.816	2.910	5.689	9.595	15 284	340	15.278	340	. . .	44·9	44·9
Holics-Gödinger Localbahn . . .	3·4	3·4	1.665	11.471	433	9.264	9.697	2.852	18.003	5.295	— 46·5	3·4	3·4
Keszthély—Balaton-Szt. György .	9·7	9·7	4.267	1.526	2.592	4.523	7.115	734	6.806	702	+ 4·6	9·7	9·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges. .	58·0	58·0	15.981	18.065	3.993	40.239	44.232	763	41.587	717	+ 6·4	58 0	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.B. . .	84·6	84·6	4.615	3.030	3.393	12 787	16.180	191	23.830	281	— 32·0	84·6	84·6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	6.483	2.975	3.554	7.894	11.448	229	5.936	119	+ 92·4	50·0	50·0
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	21 751	19.700	40.900	99.100	140.000	552	130.506	515	+ 7·2	253·6	253·6
Szatmár-Erdöder Localbahn . .	27·2	. . . .	27.982	3.067	4.024	6.196	10.220	372	. . . .	. . .	. . .	14·5	. . .
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	3.600	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7	5·7
Ungthalbahn	42·9	42·9	7.200	8.050	4.518	24.784	29.302	683	28 841	672	+ 1·6	42·9	42·9
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges. .	66·0	66·0	3.281	6.164	1.435	7.908	9.343	142	4.270	65	+118·5	66·0	24·9
Borossebes-Menyházaer Localb. .	21·1	21·1	383	1.526	220	1.880	2 100	100	2.200	104	— 3·8	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Räczkever Localbahn .	27·3	27 3	16.552	2.375	6.068	2.516	8.584	314	9.502	348	— 9·7	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	7.020	17.624	7.046	42.959	50.005	406	51.237	416	— 2·4	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vicinalbahn .	17·4	17·4	8.566	1.045	4.409	3.621	8.030	461	6.750	388	+ 18·8	17·4	17·4
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	12.725	16.097	6.420	25.885	32.305	296	36.182	331	— 10·6	109·2	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	70·2	51·4	10.923	2.376	7.253	8.212	15.465	220	15.784	307	— 28·3	70·2	39·4
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	5.118	10.344	2.369	35.831	38.212	1,158	44.310	1.343	— 13·4	33·0	33·0
Késmark—Szepes-Bélá L.B. . .	8·6	8·6	2.308	3.719	703	2.154	2.857	332	3.112	362	— 8·3	8·6	8·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	3.380	2.258	1.868	3.061	4.929	388	4.820	380	+ 2·1	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz .	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	9·1	9·1
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	5.956	6.230	2.908	7.579	10.487	749	11.564	826	— 9·3	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podoliner Bahn . .	11·0	11·0	1.609	1.936	724	1.676	2.400	218	2.168	197	+ 10·7	11·0	11·0
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	1.881	877	801	1.192	1.993	214	1.614	174	+ 22·9	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Localbahn . . .	21·2	21·2	7.462	1.311	3.018	3.015	6.033	285	3·184	150	+ 90·0	21·2	3 3
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·4	4.453	4.456	3.250	4.829	8.079	103	6.332	81	+ 27·2	78·5	13·1

Eisenbahnen im Monate November 1900.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1900 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1900 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1900 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1900 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1899 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1899 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1899 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1899 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1900 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1899 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
													I. Hauptbahnen.
33,298.500	18,792.500	43,964.175	139,725.427	183,689.602	23.457	43,998.634	127,996.304	171,994.938	21.970	+ 6·8	25.589	23.967	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
1,946.860	2,371.937	3,394.626	11,645.737	15,040.363	21.361	3,329.185	10,711.631	13,040.816	19.942	+ 7·1	23 304	21.756	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
647.880	524.326	383.632	1,306.474	1,690.106	14.096	390.046	1,224.273	1,614.319	13.464	+ 4·7	15.377	14.688	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
1,590.121	2,797.538	1,823.742	9,492.743	11,316.485	29.578	1,765.270	9,221 586	10,986.856	28.716	+ 3·0	32.268	31.326	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
69.773	674.729	60.086	1,169.888	1,229.974	18.195	54.948	1,082.920	1,137 868	16.832	+ 8·1	19.858	18.361	Mohács-Fünfkirchner Bahn
334.000	286.700	157.800	856.500	1,014.200	14.892	162.666	742.797	905.463	13 296	+ 12·0	16.246	14 505	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
37,887.134	25,447.730	49,784.061	164,196.669	213,980.730	23.327	49,700.749	150,979.511	200,680.260	21.883	+ 6·6	25.447	23.872	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
853.504	635.220	751.320	2,118.080	2,869.400	7 348	811.630	2,122.880	2,934.510	7.515	— 2·2	8.016	8.196	Arader u. Csánader E.
41.276	192.175	38 073	252.614	290.687	3.620	29.053	247.311	276.364	4.162	— 15·0	3.948	4.540	Belisče-Kapelna-Noskovci
3,143.865	104.799	749.215	83.688	832.903	16.725	766.066	95.066	861.132	18.480	— 9·5	18·249	20.160	Budapester Localbahnen
678.375	. . . .	139.346	. . . . .	139,346	16.016	30.854	. . . .	30.854	16 239	— 1·4	17.472	17.714	Budapest-Budafok
1,500.616	5.630	230.569	2.804	233.373	27.456	220.096	18.468	238.564	29.820	— 7·9	29.952	32.531	Budapest-Szt. Lörincz
69.272	35.183	96.172	117.234	213.406	4.753	98.316	104.962	203.278	4.528	+ 5·0	5.184	4.940	Eperjes-Bartfeld
19.099	41.483	5.738	36.127	41.865	12.313	5.670	45.168	50.838	14.952	— 17 6	13.428	16.298	Holics-Gödinger Localbahn
50.695	16.320	37.671	46.278	83.949	8.655	35.796	41.491	77.286	7.968	+ 8·6	9.442	8.692	Keszthély—B.-Szt. György
181.159	155.341	44.932	356.432	401.364	6.920	43.273	329.817	373.090	6.433	+ 7·6	7.538	6.018	Marmaroser Salzb. A.-G.
60.931	34.866	39.846	139.067	178.913	2.115	39.962	181.636	221.598	2.619	— 19·2	2.306	2.856	Nagy-Károly—Somkut
71.390	22 197	38.342	68.623	106 965	2.139	34.172	45.128	79.300	1.568	+ 34·8	2.333	1.730	Segesvár—Szent-Agota
363.649	192.367	505.874	875.992	1,381.846	5.449	496.516	817.704	1,314 220	5.182	+ 5·2	5.944	5.652	Számosthal-Bahn
86.274	10.775	19.368	23.424	42.792	2.951	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		3.218	. . .	Szatmár-Erdöder Localbahn
. . .	39.600	. . . .	23.100	23.100	4.053	. . .	23.100	23.100	4.053	. . .	4.421	4.421	Terret-Kovásznaer Bahn
97.100	103.999	58.535	261.236	319.771	7.454	53.860	255.582	309.442	7.213	+ 3·3	8.131	7.868	Ungthalbahn
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
36.112	40.687	15.175	57.184	72.359	1.096	2.954	23.376	26.330	1.057	+ 3·7	1.195	1.152	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Act.-Ges.
5.653	14.281	4.290	18.800	23.090	1.094	4.620	22.060	26.680	1.264	— 13.4	1.193	1.379	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
171.908	20.126	64.504	30.071	94.575	3.464	67.666	27.680	95.346	3.493	— 0·8	3.779	3.810	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
96.146	190.838	101.992	454.673	556.665	4.518	108.052	463.629	571.681	4.640	— 2·6	4.928	5.062	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
104.961	11.178	53.346	33.801	87.147	5.008	52.531	29.695	82.226	4.726	+ 6·0	5.462	5.155	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
153.852	66.230	77.003	129.249	206.252	1.898	83 083	123.745	206.828	1.894	— 0·2	2.070	2.064	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
118.835	44.708	88.779	168.487	257.266	3.665	56.812	76.422	133 234	3.382	+ 8·4	5.998	3.689	Arvathalbahn
57.414	111.761	26.414	358.599	385.013	11.667	21.056	351.106	372.162	11 277	+ 3·5	12 727	12.300	Gölnitzthal-Bahn
32.712	37.513	10.785	23.634	34.419	4.002	11.608	25.804	37.412	4·350	— 8·0	4.366	4.746	Késmark—Szepes-Bélá
46.945	15.978	28.604	25.468	54.072	4.258	28.248	23.142	51.390	4.046	+ 5·2	4.645	4.414	Löcsethal-Bahn
7.165	158	5.555	371	5.926	651	6.502	454	6.956	764	— 14·8	708	833	N.-Lommitz—T.-Lomnitz
84.009	69.990	42.055	87.584	129.639	9.260	43.026	102.206	145.232	10.374	— 10·7	10 101	11.316	Poprádthal-Bahn
21.093	19.438	9.559	19 932	29.491	2.681	10 354	20.698	31.052	2.823	— 5·0	2.925	3.080	Szepes-Béla—Podoliner B.
22.081	11.197	5.964	14.710	23.674	2.546	8.908	11.672	20.580	2.213	+ 15·5	2.777	2.414	Szepes Olaszi-S.Varalja
89 025	8.489	35.170	16.681	51.851	2.446	4.438	1.380	5.818	1.763	+ 38·7	2.668	1.923	Zsolna-Rajecser Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
44.580	24.993	43.263	56.141	99.404	1.266	7.628	7.508	15.136	1.073	+ 17·3	1.380	1.170	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate November		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen						Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November	
					1900				1899			
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	30.100	7.000	18.100	13.500	31.600	243	31.120	240	+ 1·3	129·9	129·9
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	36.800	9.000	26.100	22.700	48.800	337	48.179	332	+ 1·5	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	58·4	7.200	4.700	4.100	9.800	13.900	234	13.435	230	+ 1·7	59·4	58·4
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	29.000	5.300	18.900	15.300	34.200	315	33 561	309	+ 1·9	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	14.900	4 800	7.600	9.500	17.100	207	16.178	196	+ 5 6	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	88·3	88·3	11.500	2.900	6.800	5.100	11.900	135	10.332	117	+ 15·4	88·3	88·3
Bihárer Vicinalbahnen	177·8	131·9	29.200	5.300	21.600	21.400	43.000	242	39.271	299	— 19·1	177·8	131 9
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	8.500	6.400	5.000	11.200	16.200	280	14.859	257	+ 8·9	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Localbahnen	104·6	104·6	33.900	10.100	23.400	29.000	52.400	501	48.734	466	+ 7·5	104·6	104·6
Budapest-Gran Localbahn	98·7	98·7	48.100	39.000	26.000	77.200	103.200	1.046	96.895	982	+ 6·5	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	10.600	4.700	9.300	11.400	21.000	332	20.014	317	+ 4·7	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	3.000	5.100	1.000	9.400	10.400	437	9.302	391	+ 11·8	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	7.900	1.300	4.600	3.100	7.700	196	6.714	171	+ 14·6	39·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	21.700	12.600	15.000	33.200	48.200	354	44.089	324	+ 9·3	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	21.500	8.500	11.800	17.200	29.000	511	27.671	487	+ 5 0	56·8	56·8
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	65.900	53.500	45 500	187.800	233.300	686	227.250	668	+ 2·7	340·2	340·2
Weissenburger und Tolnaer C.B.	106·4	106·4	12.100	5.700	10.900	11.600	22.500	211	21.441	202	+ 4·5	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	5.600	1.100	4.800	3.100	7.900	152	6.768	130	+ 17·0	51·9	51·9
Félegyháza-Majsaer L.B.	25·0	25·0	3.500	800	2.000	1.400	3.400	136	3.142	126	+ 7·9	25·0	9·0
Garamberzencze-Léva L.B.	66·1	66·1	12.100	3.700	8.700	9.600	18.300	277	17.102	259	+ 6·9	66·1	66·1
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	26.900	14.300	20.700	42.400	63.100	311	61.705	304	+ 2·3	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	4.800	3.200	3.800	10.200	14.000	333	12.998	309	+ 7 8	42·1	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	6.600	1.200	4.200	3.000	7.200	129	8.300	149	— 13·4	55·6	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	8.000	2.300	4.900	5.100	10.000	283	8.851	251	+ 12·7	35·3	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	800	500	500	1.000	1.500	120	1.721	138	— 13·0	12·5	12·5
Honter Localbahn	40·5	40·5	3.900	2.300	2.800	4.500	7.300	180	6.047	149	+ 20·8	40·5	25·6
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	5.600	2.700	4.500	6.300	10.800	200	9.831	182	+ 9·9	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	3.900	2.800	2 000	4.200	6.200	236	5.607	214	+ 10·3	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	5.700	700	3.100	1.600	4.700	106	5.044	114	— 7·0	44·4	44·4
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	12.800	5.800	10.400	15.900	26.300	445	27.410	464	— 4·1	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	38·5	38·5	7.000	800	4.600	1.700	6.300	164	6.647	173	— 5·2	38·5	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·4	30·4	4.200	300	2.300	700	3.000	99	3.340	110	+ 10·0	30·4	30·4
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	5.600	2 300	4.100	6.200	10.300	101	11.623	114	— 11·4	102·1	102·1
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	8.900	900	5.500	2.000	7.500	141	6.812	128	+ 10·2	53·2	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.200	1.900	300	1.900	2.200	118	1.958	105	+ 12·4	18·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·1	23·1	6.100	1.600	2.500	2.100	4.600	199	4.207	182	+ 9·3	23·1	3·6
Körös-Belovár Localbahn	97·4	49·2	15.200	3.900	9.300	10.300	19.600	201	14.177	288	— 30·2	93·1	32·0
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	8.400	1.000	3.600	2.400	6.000	270	5.155	232	+ 16·4	22·2	22·2
Lonjathalbahn	114·3	114·3	12.500	5.000	9.900	11.100	21.000	184	19.029	166	+ 10·8	114·3	114·3
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	18.700	10.400	16.100	34.300	50.400	269	48.262	258	+ 4·3	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	121·6	114·7	25.700	13.600	15.400	26.000	41.400	340	38.972	340	. . .	116·4	106·0
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	6.400	4.200	5.600	13.200	18.800	170	17.609	160	+ 6·3	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	12.000	4.200	7.400	8.500	15.900	492	14.577	451	+ 9·1	32·3	32·3
Mátra - Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	36.600	14.100	21.500	36.600	58.100	188	55.228	178	+ 5·6	309·8	271·9
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	4.000	1.200	1.400	1.600	3.000	196	3.294	215	— 8·8	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	6 500	4.400	2.800	12.300	15.100	369	15.647	383	— 3·7	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	9.100	2.100	5.800	4.200	10.000	352	11.442	403	— 12 7	28·4	28·4
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	20.400	3.700	17.300	21.500	38.800	551	38.256	543	+ 1·5	70·4	70·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	3.100	400	1.000	800	1.800	151	1.637	138	+ 9·4	11·9	11·9
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	15.100	8.900	11.800	25.100	36.800	315	36.356	312	+ 1·0	116·7	116·7
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	112·4	21.600	7.000	17.300	24.600	41.900	373	40.184	358	+ 4·2	112·4	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November													Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen								Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		
		1900				1899							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer		1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
374.700	58.600	224.300	113.700	338.000	2.602	219.984	103.485	323.469	2.490	+ 4·5	2.839	2.716	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
391.900	71.600	282.800	183.800	466.600	3.218	274.263	174.207	448.470	3.093	+ 4·0	3.511	3.374	Baja-Zombor-Neusatz
94.300	32.400	55.900	72.600	128.500	2.163	51.840	61.915	113.755	1.948	+ 11·0	2.359	2·125	Balaton-Szt. G.-Som.-Szobb
343.300	50.700	214.900	137.300	352.200	3.243	213.126	142 611	355.737	3.276	— 1·0	3.538	3.574	Bacs-Bodrogher Comitatsb.
175.700	45.700	88.700	89.500	178.200	2.154	87.738	85.790	173.528	2.098	+ 2·7	2.350	2.289	Békés-Csanáder Bahn
129.500	32.600	79.700	65.300	145.000	1.642	74.513	46.584	121.097	1.371	+ 19·8	1.791	1.496	Bicske—Sárbogárd
380.100	57.100	283.500	512.000	495.500	2.787	238.769	187.795	426.564	3.234	— 13·8	3.040	3.528	Bihárer Vicinalbahnen
92.900	58.900	60.000	94.400	154.400	2.671	55.830	97 875	152.705	2.642	+ 1·1	2.914	2.882	Boldvathalbahn
421.000	150.700	289.300	377.300	666.600	6.372	280.443	378 823	659,266	6.303	+ 1·1	6.950	6.876	Háromszéker Localb.
485.100	398.000	279.400	878.600	1,858.000	11.733	269.359	746.786	1,016.145	10.295	+ 14·0	12.800	11.231	Budapest-Gran Localb.
127.200	42.400	112.500	102.300	214.800	3.399	108.512	93.183	201.695	3.191	+ 6·5	3.708	3.481	Budapest-Lájosmizse
35.200	40.700	11.400	85.100	96.500	4.055	10.620	75.842	86.462	3.633	+ 11·6	4.424	3.963	Csetnekthal-Bahn
98.300	12.100	54.900	33.800	87.700	2.257	54.232	24.410	78.642	2.001	+ 12·8	2.462	2.183	Debreczin—Nagy-Léta
255.700	94.800	181.400	313.400	494.800	3.636	166.991	232.793	399.788	2.937	+ 23·8	3.967	3.204	Debreczin-Füzesabony
243.100	72.100	133.000	158.600	291.600	5.134	130.959	135.429	266.388	4.690	+ 9·5	5.601	5.116	Debreczin-Hajdu-Nánás
833.300	399.100	561.300	1,457.500	2,018.800	5.934	543.521	1,330.831	1,874.352	5.510	+ 7·7	6.473	6.011	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
124.200	52.800	112.200	122.300	324.500	2.204	108.700	.114.943	223.643	2.102	+ 4·9	2.404	2.293	Weissenb. und Tolnaer C.B.
75.300	11.100	62.300	29.300	91.600	1.765	59.732	28.538	87.910	1.694	+ 4·2	1.925	1.848	Felek-Fogaraser Bahn
39.100	6.600	21.100	10.700	31.800	1.272	7.852	4.365	12.217	1.357	— 6·3	1.388	1.480	Félegyháza-Majsaer L.-B.
159.500	35.400	114.000	98.700	212.700	3.218	111.392	86.037	197.429	2 987	+ 7·7	3.511	3.259	Garamberzencze-Léva
339.600	145.400	262.700	430.200	692.900	3.410	257.323	383.210	640.533	3.152	+ 8·2	3.720	3.439	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
58.800	32.200	45.000	94.500	139.500	3.314	41.446	91.360	132.806	3.155	+ 5·0	3.615	3.442	Gyula-Fehervar-Zalathna
78.900	14.500	50.000	35.800	85.800	1.543	54.263	40.263	94.526	1.700	— 9·2	1.683	1.854	Hegyes-Feketeh.-Palanka
97.100	31.100	58.900	69.500	128.400	3 637	59.760	67.059	126.819	3.593	+ 1·2	3.968	3.920	Székler Bahn
14.400	7.100	8.700	12.200	20.900	1.672	7.778	12.927	20.715	1.657	+ 0·9	1.824	1.880	Hidegkut-Gyönk-Tamási
46.500	13.600	32.700	37.900	70.600	1.743	22.607	15.216	37.823	1.300	+ 34·1	1.901	1.418	Honter Localbahn
77.100	19.300	63.600	43.000	106.600	1.974	59.795	42.855	102.650	1.901	+ 3·8	2.153	2.074	Kaposvár-Fonyod
39.400	18.500	20.400	26.200	46.700	1.779	19.750	25.803	45.553	1.738	+ 2·4	1.941	1.896	Kaposvar-Mocsolad
80.500	10.900	43.500	24.000	67.500	1.520	42.036	23.113	65.149	1.467	+ 3·6	1.658	1.600	Karczag-Tiszafüred
120.700	66.200	97.900	176.800	274.700	4.648	98.081	188.140	286.221	4.843	— 4·0	5.071	5.283	Kaschau-Torna
77 000	6.400	51.700	12.500	64.200	1.668	49.083	13.581	62.664	1.628	+ 2 5	1.820	1.776	Kecskemét-Füllöpszállás
48.700	2.400	25.700	7.300	33.000	1.086	24.340	3.666	28.006	921	+ 17·9	1.185	1.005	Kecskemet-Tisza-Ugher
86.000	20.200	63.700	55.600	119.300	1.168	58.424	54.699	113.123	1.108	+ 5·4	1.274	1.209	Kis-Küküllöthalbahn
98.800	9.100	62.400	18.500	80.900	1.521	59.727	18.318	78.045	1.467	+ 3·7	1.659	1.600	Komorn-Dunaszerdahely
13.500	15.800	3.800	16.200	20.000	1,070	3.265	14.566	17.831	594	+ 12·2	1.167	1.041	Komló—Bakócza-Felsöm.
56.400	21.900	24.400	17.300	41 700	1.805	7.015	8.835	15.850	2.516	— 28·3	1.969	2.745	Körmend-Németujvár
166.600	37.700	114.900	116.900	231.800	2.490	80.410	78.749	159.159	4.681	— 46·8	2.716	5.107	Körös-Belovár Localb.
94.800	14.100	36.200	25.300	61.500	2.770	36.062	30.081	66.143	2.979	— 7·0	3.022	3.250	Kun-Szt. Márton-Szentes
183.800	55.100	135.200	132.700	267.900	2.344	137.577	123.648	261.225	2.285	+ 2·6	2.557	2.493	Lonjathalbahn
232.600	115.100	195.600	380.400	576.000	3 079	177.268	363.415	540.683	2.890	+ 6·5	3.359	3.153	Ungarische Südostbahn
283.100	89.800	174.400	163.900	338.300	2.906	158.435	142.013	300.448	2.834	+ 2·5	3.170	3.092	Ungar. Nordwestbahn
78.600	35.400	69.400	112.000	181.300	1.645	60.479	102.338	162.817	1.476	+ 11·4	1.794	1.610	Máros-Ludás—Bistritz
132.700	41.300	81.500	86.800	168.300	5.211	79.081	77.881	156.962	4.860	+ 7·2	5.685	5.302	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
486.700	138.300	282.700	359.000	641.700	2.071	251.588	309.825	561.413	2.065	+ 0·3	2.259	2.253	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
62.000	17.900	19.500	20.700	40.200	2.627	20.789	19.649	40.438	2.643	— 0·6	2.866	2.883	Mezötur-Turkeve
83.400	49.800	35.200	142.600	177.800	4.347	32.153	140.511	172.664	4.222	+ 3·0	4.742	4.606	Muránythalbahn
89.000	23.100	52.200	42.300	94.500	3.327	51.100	42.953	94.053	3.312	+ 0·5	5.716	5.753	Nagy-Belicz—Privigye
241.100	32.300	193.900	175.000	368.900	5.240	199.389	171.929	371.318	5.274	— 0·6	5.716	5.753	G. Kikinda-G. Becskereker
41.600	4.400	13.400	7.300	20.700	1.740	12.287	6.915	19.202	1.614	+ 7·8	1.898	1.761	Hermannstadt—N.-Disznod
211.700	80.200	161.600	224.300	385.900	3.307	159.487	211.236	370.723	3.177	+ 4·1	3.608	3.466	Grosswardein-B.-Vaskoh
259.600	64.600	207.300	222.800	430.100	3.827	202.675	216.934	419.609	3.733	+ 2·5	4.175	4.072	Nógráder Comitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate November		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November	
					1900				1899				
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.	57·0	57·0	10.700	5.200	8.100	19.600	27.700	486	26.119	458	+ 6·1	57·0	57·0
Ó-Becse—Neusatz—Titel	102 6	102·6	17.100	1 000	12.800	3.400	16.200	158	16.490	161	— 1·9	102 6	46·7
Pancsova-Petrovoszello Localb.	33·5	33·5	6.400	1.000	4.300	1.600	5.900	176	5.287	158	+ 11·4	33 5	33·5
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	36·4	5.400	1.800	3.200	3.100	6 300	173	7.307	201	— 13·9	36·4	36·4
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18·1	7.300	33.000	2.700	58.100	60.800	3.359	56.963	3.147	+ 6·7	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B.	44·0	44·0	15.100	4 400	10.600	11.900	22.500	501	21.260	482	+ 5·7	44·0	44·0
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34 6	12.400	3.900	6.700	8.200	14.900	431	14.125	408	+ 5·6	34·6	34·6
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	37·1	5.400	1.100	2.500	2.500	5 000	135	3.994	108	+ 25·0	37·1	37·1
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	700	6.500	300	5.100	5.400	310	6 366	366	— 15·3	17·4	17·4
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn	47·1	47·1	9.100	2 800	4.300	6.500	10 800	230	9.584	203	+ 13·3	47·1	47·1
Oedenburg-Pressburg	92·7	92·7	23.200	10.500	11.600	22.800	34.400	371	33.216	358	+ 3·6	92·7	92·7
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	9.800	1.200	5.200	3.500	8.700	220	7.384	186	+ 18·3	39·6	39·6
Szátmar-Nagybányaer L.-B.	60·3	60·3	8.300	6.400	9.700	21.400	31.100	516	28.992	481	+ 7·3	60·3	60·3
Szegedin-Karlova L.B.	69·8	69·8	14 400	800	6.500	2.200	8.700	125	9.149	131	— 4·6	69·8	69 8
Szegzárd-Báttaszék L.B.	19·2	19·2	9.700	400	3.100	800	3 900	203	3.712	193	+ 5·2	19·2	19·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	12.600	1.600	6 300	2.900	9.200	266	8.068	233	+ 14·2	34·6	34·6
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.B.	93·2	93·2	16.700	22.900	10.000	36.900	46.900	503	49.779	534	— 5·8	93·2	93·2
Szigetvár-Kaposvár	39·4	—	4.400	2.100	3.100	4.600	7.700	196	—	—	—	3·4	—
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	10.500	9 700	12.700	29.700	42.400	393	39.901	370	+ 6 2	107·8	107·8
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	16.600	24.300	14.800	55.800	70.600	583	72.320	597	— 2·3	121·1	121·1
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65·0	65·0	5.900	1.200	3.900	2.700	6.600	102	7.323	113	— 9·7	65·0	65·0
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	12 800	5.500	10.500	15.400	25 900	494	27.348	522	— 5·4	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	6.000	1.800	2.500	1.600	4.100	195	4.586	218	— 10·6	21·0	21·0
Taraczthal-Bahn	14·3	14·3	1.900	200	600	200	800	56	650	47	+ 19·1	14·3	14.3
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	3.400	900	3.000	2.300	5.300	173	4.679	153	+ 13 1	30·6	30·6
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	9.800	2.100	6.100	4.900	11.000	172	11.602	181	— 5·0	64·1	64·1
Temesvár-Módos-Temesvár	52·3	52·3	7.000	7.500	6.400	19 600	26.000	496	55.944	1.068	— 53·5	52·3	52·3
Temesvar—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	13 000	2.500	9.100	6.000	15.100	240	14.008	223	+ 7·6	62·9	62·9
Tisza-Polgar—Nyiregyháza L.B.	55 8	55·8	5.900	1.800	3.300	4.300	7.600	136	6.389	114	+ 19·3	55·8	55·8
Torontáler Localbahn	350 7	348·5	38.500	12 900	36.200	54.300	90.500	259	130.870	376	— 31·1	350·7	348·5
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	7.100	4.200	3.200	6.500	9.700	307	8.575	271	+ 13·3	31·6	31·6
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	6 100	3.300	3.000	4.700	7.700	211	6.510	178	+ 18·5	36·5	36·5
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	14.900	2 300	10.000	6.200	16.200	191	15.172	180	+ 6·1	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	5·700	8.800	5.900	24.100	30.000	565	30.597	576	— 1·9	53·1	53·1
Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	6.100	9 200	2.300	23.000	25.300	587	26.358	612	— 4·1	43·1	43·1
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	10.000	1.000	3.500	2.100	5.600	116	4.968	103	+ 12·6	48·3	48·3
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	5.700	7.800	3 500	16.500	20.000	448	20 590	462	— 3·0	44·6	44·6
Localbahnen zusammen	8.167·9	7.963·5	1,864.052	788 083	1,030 722	1,978 244	3,008.966	368	2,983.596	375	— 1·9	8.099·3	7.646·2
Hauptsumme	17.341·7	17.134·4	4,904.466	3,543.479	5,065.239	19,050.765	24,116.004	1.391	23,646.777	1.380	+ 0·8	17.272·4	16.817 1

Anmerkung: Am 8. November 1900 wurde die auf elektrischen Betrieb eingerichtete 3 km lange Theilstrecke der „Szatmár-Erdöder" Localbahn eröffnet. Die 53·5 km lange Localbahn „Szigetvár-Kaposvár" wurde am 9. November 1900 eröffnet.

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen

Eisenbahnen mit

K. und k Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	17.366	6 701	12.894	36.159	49.053	467	50.430	480	— 2·71	105·0	105·0
Bosnisch-hercegov. Staatsbahnen	640·0	640·0	76.415	79.295	118.341	489.828	608.169	950	535.916	837	+ 17·0	640·0	640·0

Eisenbahn mit

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	102.940	4.550	8.543	6.445	14.988	2.629	13.107	2.299	+ 14·0	5·7	5·7

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November

Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1900				1899							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
127.600	45.300	86.400	183.800	270.200	4.740	86.544	157.618	244.162	4.284	+ 10·6	5.171	4.673	Nyiregyháza—M.-Szalka
201.300	11.700	169.700	39.600	209.300	2.040	73.741	16.116	89.857	1.924	+ 6·0	2.226	2.099	Ó-Becse—Neusatz—Titel
75.600	17.200	51.700	36 000	87.700	2.618	45.019	21.926	66.945	1.998	+ 31·0	2.856	2.180	Pancsova-Petrovoszello
74.900	252 800	27 000	497.400	524.400	28.972	22.178	418.181	440 359	24.329	+ 19·1	31.606	26.541	Pápa-Csornaer Localbahn
176.600	38.400	120 700	105.200	225.900	5 134	118.229	97.116	215.345	4.894	+ 4·9	5.600	5.340	Petroszény-Lupény
154.700	44.400	77.200	99.600	176.800	5.110	74.988	89.787	164.775	4.762	+ 7·3	5.574	5.195	Pressburg-Dunaszerdahely
63.200	16.700	26.500	42 000	68.500	1.846	21.818	33.927	55.745	1.503	+ 22·8	2.014	1.640	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
12.100	57.200	4.700	44.400	49.100	2.822	4.602	42.257	46.859	2.693	+ 4·8	3.079	2.938	Püspökladány—F.-Gyarma
110.700	25.100	51.100	61.000	112.100	2.380	48.136	51.542	99.678	2 11·	+ 12·5	2.596	2.308	Ruma-Vrdnik
255.600	70.000	131.200	162.600	293.800	3.169	128.722	134.297	263.019	2 837	+ 11·7	3.457	3.035	Somogy-Szobb—Barcs
													Oedenburg-Pressburg
91.100	11.200	52.700	37.800	90 500	2.285	47.937	31.052	78.989	1.995	+ 14·5	2.493	2.176	Szatmár-Fehérgyarmat
88.400	63.900	102 400	216.800	319.200	5.294	96.153	201.598	297.751	4.938	+ 7·2	5.775	5 387	Szátmar-Nagybánya
180.600	11.200	77.700	28.600	106.300	1.523	79.828	25.733	105.561	1.512	+ 0·7	1.661	1.649	Szegedin-Karlova L.B.
110.500	6.700	32.200	12.600	44.800	2.333	32.069	8.404	40.473	2.108	+ 10·7	2.544	2.300	Szegzárd-Báttaszek
147.100	22.900	74.900	33.900	108.800	3.145	72.592	42.410	115.002	3.324	— 5·4	3.431	3.626	Szentes—H.-M.-Vasárhely
208.900	196.500	119.100	334.000	453.100	4.862	120.225	315.814	436.039	4.679	+ 3 9	5.304	5.104	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
4.400	2.100	3.100	4.600	7.700	2.265	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.471	. . .	Szigetvár-Kaposvár
120.100	84.800	141.400	275.900	417.300	3.871	141.311	252.888	394.199	3.657	+ 5·9	4.223	3.989	Szilágyságer Eisenbahn
194.800	190.500	178.400	471.400	649.800	5.366	164.326	452.381	616.707	5.093	+ 5·4	5.854	5.556	Slavonische Localbahn
78.400	13.200	54.300	31.100	85.400	1.314	49.374	23.545	72.919	1.122	+ 17·1	1.433	1.224	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
168.700	61.600	130.600	167.600	298.200	5.691	138 355	182.099	320.454	6.116	— 6·9	6.208	6.672	Steinamanger-Pinkafeld
71.100	13.300	29.500	11.400	40.900	1.948	27.983	11.474	39.457	1 879	+ 3·6	2.124	2.050	Steinamanger-Rum
20.000	1.800	7.600	1.900	9.500	664	6.714	1.217	7.931	555	+ 19·6	724	605	Taraczthal-Bahn
55.100	10.400	51.900	26 200	78.100	2.552	47.011	21.806	68.817	2.249	+ 13·5	2.784	2.453	Temesvár—Buziás
162.800	17.400	87 900	40.000	127.900	1.995	93.280	36.531	129.811	2.025	— 1·5	2.176	2.209	Temesvár—Lippa-Radna
91.300	32.100	85.700	93 100	178.800	3.419	86.133	200.992	287.125	5.490	— 37·7	3.730	5.988	Temesvár-Modos
139.700	25.100	93.500	59.300	152.800	2.429	92.998	56.143	149.141	2.371	+ 2·4	2.650	2.587	Temesvár—N.-Szt. Miklos
71.100	15.800	40.100	44.900	85.000	1.525	34.874	31.885	66.759	1.178	+ 29·3	1.661	1.286	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
450.100	142.300	401.000	568.700	969.700	2.765	456.278	1,167.557	1,623 835	4.659	— 40 7	3.016	5.083	Torontáler Localbahn
97.700	41.400	38.400	68.200	106.600	3.373	39.875	60.059	99.934	3.162	+ 6 7	3.680	3 449	Ujszász—Jasz-Apáti
63.300	39.900	28 600	72.300	100.900	2.761	26.026	46.600	72.626	1.990	+ 38·9	3.015	2.171	Varasdin-Golubovec
162.900	30.200	102.100	69.900	172.000	2.033	105.406	65.109	170.515	2.016	+ 0·8	2.218	2.199	Versecz—Kubin-Dunapart
57.000	97.500	63.000	203.200	266.200	5.013	66.955	261.295	328 250	6.182	— 18·9	5.469	6.744	Vinkovce-Brčka
91 700	89.300	31.500	247.400	278.900	6.471	31.169	238.992	270.161	6.268	+ 3·2	7.059	6.838	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz Localb.
94.900	13.300	33 500	23.800	57.300	1.186	32.906	25.797	58.703	1.215	— 2·4	1.294	1.325	Zsebely-Csákovár-Bóka
79.700	54.500	43.500	127.900	171.400	3.843	45.017	121.208	166.225	3.727	+ 3·1	4.192	4.066	Zsitvathal-Bahn
21,599.996	7,119.420	12,170.659	18.392.264	30,562.923	3.774	11,576.448	17,806.941	29,383.389	3 843	— 1·8	4.117	4.192	**Localbahnen zusammen**
59,487.130	32,567.150	61,954.720	182,588.933	244,543.653	14.158	61,277.197	168,786.452	230,063.649	13.680	+ 3·5	15 445	14.923	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate November 1900.

Dampfbetrieb.

162.580	64.684	125.231	305.022	430.253	4.098	122.984	339.534	462.518	4.404	— 6·95	4.470	4.804	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
1,115.011	767.314	1,269.041	4,307.532	5,576.573	8.713	1,240.240	3,869.247	5,109.487	7.987	+ 9·0	9 505	8.164	Bosn.-Herceg. Staatsb.

elektrischem Betriebe.

1,140.709	47.729	94.822	59.993	154.815	27.160	94.815	54.477	149.292	26.192	+ 4·0	29.629	28.573	Stadtbahn in Sarajevo

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen

vom 2. Jänner 1901 ab.

Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital K 4.—.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Gold = Francs 5.—.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 5¼ pCt. Für je fl. 200 Capital K 10.50.

Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—.

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—.

Zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelte Eisenbahnactien.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 5⅜ pCt. K 11.50.

Linz-Budweiser Bahn. 5¼ pCt. K 10.50.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 5 pCt. K 10.—.

Gisela-Bahn. 5 pCt. K 10.—.

Vom Staate zur Selbstzahlung übernommene Eisenbahnprioritäten.

Böhmische Westbahn. 4 pCt. I. Em. v. J. 1885. Für je fl. 200 Capital K 8.—; II. Em. v. J. 1885, für je Mk. 600 Capital Mk. 12.—; v. J. 1895, für je K 400 Capital K 8.—.

Localbahn Czernowitz-Nowosielitza. 4 pCt. K 8.—.

Localbahn Eisenerz-Vordernberg. 4 pCt. I. und II. Em. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. vom Jahre 1890. Für je fl. 100 Capital K 4.—.

Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. 4 pCt. Em. 1894. Für je K 400 Capital K 8.—.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Für je K 200 Capital K 3.—; 4 pCt. v. J. 1887, für je Mk. 400 Capital Mk. 8.—.

Mährisch-schlesische Centralbahn. 4 pCt. Für je K 600 Capital K 12.—.

Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Für je fl. 150 Capital K 6.—.

Ungarische Staatsschuld.

Ungarische Staatseisenbahn-Silberanleihe vom Jahre 1889. 4½ pCt. Für je fl. 100 Capital K 4.50.

Eisernes Thor-Regul-Gold-Staatsanlehen. 3 pCt. Für je K 480 Capital Gold-K 7.20 = Frcs. 7.50.

Ungarische Ostbahn-Staatsobligationen. 5 pCt. III. Em. vom Jahre 1876. Gold fl. 2.25 = Frcs. 5.62½.

Andere öffentliche Anlehen.

Aussiger Kleinbahn-Anleihe v. J. 1900. 4 pCt. Für je K 200 Capital K 4.—.

Donauregulirungs-Anlehen. 5 pCt. Für je fl. 100 Capital K 5.—.

Donauregulirungs-Lose. 5 pCt. K 5.—.

Actien von Transportunternehmungen

Barcs-Pakráczer Eisenbahn. Prioritätsactien. K 10.—.

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. K 8.—.

Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn. Prioritätsactien. Frcs. 12.50.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ganze Actie K 52.50, halbe Actie K 26.25, Fünftel-Actie K 10.50.

Friauler Eisenbahn. Prioritätsactien K 8.—.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. K 9.44·4.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. K 7.94·4.

Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsactien. Mk. 5.40.

Kremsthalbahn. K 3.—.

Oesterr. Nordwestbahn. Lit. A K 10.—.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. K 8.—.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Frcs. 12.50.

Erste ungar.-galizische Eisenbahn. K 9.94·4.

Ungarische Westbahn. K 9.89·4.

Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn. Prioritätsactien K 6.—.

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. K 10.—.

Ybbsthalbahn. Prioritätsactien. K 4.—.

Prioritätsobligationen.

„Adria", Seeschiff.-Gesellsch. 4½ pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital K 4.50.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn v. J. 1896. 3½ pCt. Für je Mk. 300 Capital Mk. 5.25.

Böhmische Nordb.-G. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1882. Für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—.

Bozen-Meraner Bahn 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Cap. K 8.—.

Brünner Localbahn (Emission 1900), 4 pCt. Für je K 200 Capital K 4.—.

Budapester elektrische Stadtbahn. 4 pCt. Für je K 200 Capital K 4.—.

Budapester Strasseneisenbahn. 4 pCt. Für je K 200 Cap. K 4.—.

Deutsch-Brod-Humpoletzer Localbahn. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. (Em. 1869.) Für je fl. 150 Capital K 7.50. (Em. 1874.) Für je fl. 150 Capital Mk. 7.50. 4 pCt. (Em. 1891.) Für je fl. 300 Capital K 12.—. (Em. 1891.) Für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—. 3 pCt. (Em. 1893.) Für je K 200 Capital K 3.—.

Mährisch-schlesische Nordbahn. 5 pCt. Für je fl. 100 Capital K 5.—.

Friauler Eisenbahn. 4 pCt. v. J. 1893. Für je fl. 100 Capital K 4.—., v. J. 1897 K 40.—.

Gailthalbahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital K 4.—.

Graz-Köflacher-Bahn. 4½ pCt. I. Em. K 6.75, 5 pCt. II. und III. Em. K 7.50, 2 pCt. IV. Em. K 3.—.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1889, für je fl. 200 Capital K 8.—. (Oesterr. Strecke), für je fl. 200 Capital K 8.—. (Em. 1889), für je Mk. 200 Capital Mk. 4. (Em. 1891 in Gold), für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—.

Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Mk. 6.—.

Lloyd, österr. 5 pCt., für je fl. 200 Capital Gold fl. 5.—. Em. 1881 und 1882, für je fl. 500 Capital Frcs. 31.25. 4½ pCt. Em. 1884, für je fl. 500 Capital Frcs. 28.12·5. 4 pCt. Em. 1887, für je fl. 500 Capital Frcs. 25.—. Em. 1895, für je Mk. 2000 Capital Mk. 40.—.

Mährische Westbahn. 4 pCt. K 8.—.

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. K 10.—.

Ostgalizische Localbahnen. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital K 4.—.

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten v. J. 1883. Mk. 7.50. 3 pCt. v. J. 1896, für je Mk. 300 Capital Mk. 4.50.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—, für je K 500 Capital K 10.—.

Strakonitz-Winterberger Localbahn. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Frcs. 12.50.

Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. (mit Ausnahme der Serie X) Frcs. 6.50.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1892, für je fl. 200 Capital K 8.—.

Torontaler Localbahn. 4½ pCt. Für je K 200 Capital K 4.50.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. 4½ pCt. K 9.—.

Ungarisch-galizische Bahn. 5 pCt. II. Em. K 10.—, 4 pCt. Em. 1887 K 8.—.

Ungarische Westbahn. 4 pCt. v. J. 1891. Für je fl. 1000 Cap. K 40.—.

Valsuganabahn. 4 pCt. (in Kronenwährung). Für je K 200 Capital K 4.—.

Vereinigte Prioritätenanleihe ungarischer Eisenbahnen. 4½ pCt. (Investitionsanlehen vom Jahre 1888.) Für je Mk. 400 Capital Mk. 9.—.

Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt. K 8.—.

Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—.

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt. K 10.—.

Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Rückzahlungen.

Ab 2. Jänner.

Staats- und öffentliche Anlehen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen.

Aussiger Stadtanleihe v. J. 1900. 4 pCt. (Kleinbahn-Anleihe.)

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen.
Ungarische Staatseisenbahn. 4½ pCt. Silberanleihe vom Jahre 1889.
Ungarische Ostbahn. 5 pCt. Staatsobligationen v. J. 1876.
Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen.

Prioritätsobligationen.

Böhmische Westbahn. 4 pCt.
Bozen-Meraner Bahn. 4 pCt.
Budapester elektrische Stadtbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen.
Budapester Strassenbahn. 4 pCt. In Kronen mit 5 pCt. Prämie.
Bukowinaer Localbahnen. 4 pCt. Prioritäten.
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. 4 pCt. Prioritäten.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. I. Em.
Localbahn Eisenerz-Vordernberg. 4 pCt. I. u. II. Em.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt.
Graz-Köflacher Eisenbahn und Bergbau-Gesellschaft. 2, 4½ und 5 pCt.
Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt.
Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt.
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt.
Mährische Westbahn. 4 pCt.
Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. Prioritäten. 3 pCt.
Ostgalizische Localbahnen. 4 pCt. Prioritäten.
Prag-Duxer. 5 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1883. v. J. 1896 3 pCt.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen.
Schneebergbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1889.
Localbahn Strakonitz-Winterberg. Prioritätsobligationen. 4 pCt.
Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Serie B 5 pCt.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt.
Torontaler Localbahn. 4½ pCt. Partial-Obligationen.
Ungarische Localeisenbahnen. 4 und 4½ pCt. Prioritäten. 4 pCt. Prioritäten. Serie II in Gold.
Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft. 4½ pCt.
Ungarisch-galizische Eisenbahn. 4 pCt.
Ungarische Westbahn. Schuldverschreibungen v. J. 1890. 4 pCt.
Wien-Aspang-Bahn. 4 pCt.
Wiener Localbahnen. 4 pCt.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt.
Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Prioritäten.

Eisenbahnactien.

Barcs-Pakráczer Prioritätsactien.
Biharer Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Bozen-Meraner Bahn.
Localbahn Brassó (Kronstadt)-Haromszek. Prioritätsactien.
Budapester elektrische Stadtbahn.
Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. Actien.
Bukowinaer Localbahn. Prioritätsactien.
Csakathurn-Agramer Eisenbahn. Prioritätsactien.
Csetnekthaler Localbahn.
Localbahn Debreczen—Füzes-Abony.
Eperies-Bartfelder Prioritätsactien.
Felek-Fogaraser Vicinalbahnen. Prioritätsactien.
Fertövidéker Localbahn. Prioritätsactien.
Grazer Tramway. Actien.
Gölnitzthalbahn.
Hegyes-Feketehegy-Palankaer Prioritätsactien.
Localbahn Héjasfalva-Székelyudvarhely. Prioritätsactien.
Hidegkut-Tamáser Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Localbahn Holics-Göding. Prioritätsactien.
Kaposvár-Mocsoláder Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Kaschau-Tornaer Vicinalbahnen. Prioritätsactien.
Localbahn Komárom—Duna-Szerdahely. Prioritätsactien.
Localbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen. Prioritätsactien.
Vereinigte Matra-Körösvidéker Eisenbahnen. Prioritätsactien.
Localbahn Mori-Arco-Riva. Prioritätsactien.
Mühlkreisbahn.
Localbahn Nagy-Belicz-Privigye.
Neógráder Comitatsbahnen. Prioritätsactien.
Palanka-Illok. Dampffährеactien.
Localbahn Poszony—Duna-Szerdahely. Prioritätsactien.
Localbahn Raab—Veszprém—Uj-Dombovár.
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.
Slavonische Localbahnen. Prioritätsactien.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Actien.
Szatmár-Nagybánya-Eisenbahn. Prioritätsactien.
Szt. Lörincz-Slatina-Nasicer Localbahn. Prioritätsactien.
Szilágyságer Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklós.
Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahn.
Localbahn Versecz-Kubin. Prioritätsactien.
Localbahn Vinkovce-Brčka. Prioritätsactien.
Welser Localbahn.
Zsitvathalbahn. Prioritätsactien.

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Actien der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn. Der dritte Couponsbogen zu diesen Actien gelangte ab 1. Jänner 1901 zur Ausgabe. Derselbe ist mit 30 Coupons (Nr. 61 per 1. Juli 1901 bis inclusive Nr. 90 per 1. Jänner 1916) und einem Talon ausgestattet.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat December 1900.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten December 1900	Eingelagert vom ersten bis letzten December	Ausgelagert vom ersten bis letzten December	Stand am letzten December 1900
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	67.043	14.781	16.872	64.952
Darunter wichtige Waaren:				
Eisen	5.308	1.560	310	6.558
Kaffee	7.288	800	1.515	6.573
Wein	4.112	982	1.408	3.686
Zucker	8.835	3.113	4.835	7.113
Hafer	4.852	—	750	4.102
Stärke	6.209	756	641	6.324
Mehl	—	—	—	—
Diverse	30.439	7.570	7.413	30.596
Assecuranzwerth . . K	5,369.166	1,434.416	1,847.758	4,955.824

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 23 Arbeitstagen 137.623 kg, Assecuranzwerth von K 144.399.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Decemb. 1900	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten December	Zurückgelangt vom ersten bis letzten December	Stand am letzten Decemb. 1900
Lagerscheine:				
Stück	5	—	1	4
Versicherungswerth . K	6.880	—	1.680	5.200
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat December 1900.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten December 1900	Eingelagert vom ersten bis letzten December	Ausgelagert vom ersten bis letzten December	Stand am letzten December 1900
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	89.012	33.067	22.803	99.276
Darunter wichtige Waaren				
Weizen	22.048	11.050	2.602	30.496
Hafer	38.299	13.931	11.830	40.400
Roggen	16.855	5.955	1.667	21.143
Mais	—	—	—	—
Reps	6.484	15	6.480	19
Diverse	5.326	2.116	224	7.218
Assecuranzwerth . . K	1,367.080	481.560	416.330	1,432.310

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Decemb. 1900	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten December	Zurückgelangt vom ersten bis letzten December	Stand am letzten Decemb. 1900
Lagerscheine:				
Stück	28	4	8	24
Versicherungswerth . K	552.740	88.400	115.980	525.160
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	December 1900				December 1899			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Metercentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	415.851	202.450	180.649	437.652	373.667	120.427	149.828	344.266
Darunter:								
Weizen	138.952	41.491	41.202	139.241	51.141	15.550	14.723	51.918
Roggen	83.750	47.770	45.511	86.009	32.049	22.129	21.302	32.876
Gerste	55.733	13.281	11.450	57.564	88.432	23.542	25.075	86.899
Hafer	91.511	46.235	38.975	98.771	129.941	16.185	37.154	108.972
Mais	5.060	32.438	30.203	7.295	10.595	17.037	21.756	5.876
Hirse	3.171	2.814	509	5.476	463	701	437	727
Bohnen	6.759	2.546	2.148	7.157	5.823	2.536	1.683	6.676
Erbsen	216	—	54	162	962	763	456	1.269
Malz	349	—	20	329	158	305	305	158
Raps	910	5	90	825	9.736	63	2.714	7.085
Hanfsamen	580	719	434	865	970	1.331	1.215	1.086
Wicken	1.047	1.215	615	1.647	2.123	1.629	538	3.214
Mehl	9.982	2.313	2.067	10.228	14.537	7.270	10.565	11.242
Kleie	698	1.534	1.116	1.116	2.269	820	788	2.301
	398.718	192.361	174.349	416.685	349.199	109.861	138.711	320.349
Spiritus	511	674	—	1.185	6.003	—	920	5.083
Zucker	332	701	333	700	2.854	247	666	2.435
Wein	1.746	1.380	379	2.747	1.450	472	226	1.696
Oele und Fette	1.111	376	321	1.166	1.767	358	190	1.935
Sonstige Waaren	13.433	6.958	5.222	15.169	12.394	9.489	9.115	12.768
Mittlere Tagesbewegung		16.656 Metercentner				11.750 Metercentner		
Versicherungswerth . . . K	7,160.960	2,221.790	1,820.480	7,562.270	6,423.440	1,322.420	1,742.960	6,002.900

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	166	39	47	158	65	16	24	57
Versicherungswerth . . K	1,700.850·—	591.250·—	484.300·—	1,807.800·—	865.200·—	169.100·—	217.000·—	817.300·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	6	1	1	6	3	2	—	5
Versicherungswerth . . K	48.900·—	3.000·—	10.000·—	41.900·—	16.000·—	5.200·—	—	21.200·—
Lombardbetrag . . . . K	31.700·—	1.456·—	7.500·—	25.656·—	6.400·—	2.600·—	—	9.000·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Aenderungen und Ergänzungen, die während des Druckes des Localgütertarifes, Ausgabe 1901, eingetreten sind.

In dem mit 1. Jänner 1901 zur Ausgabe gelangten Localgütertarife sind folgende Aenderungen, bezw. Ergänzungen durchzuführen:

I. Localgütertarif:

Auf **Seite 81,** Position 51 „Spreu etc.", ist in der Rubrik 2 das letzte Wort „verkleinert" in **„zerkleinert"** abzuändern.
Auf **Seite 138,** Position 51 „Spreu etc.", ist in der Rubrik 2 das letzte Wort „verkleinert" in **„zerkleinert"** abzuändern.
Auf **Seite 195,** linke Spalte, Post Nr. 4, ist der Frachtsatz für Kohlen etc. der Relation Dux-Liptitz—Pilsen-Skodawerke von 466 h auf **„446 h"** per Tonne zu berichtigen.
Auf **Seite 338,** Position 51 „Spreu etc.", ist in der Rubrik 2 das letzte Wort „verkleinert" in **„zerkleinert"** abzuändern.

II. Gemeinsame Beilagen:

Zum Localgütertarife.

Alphabetisches Stations-Verzeichniss.

Seite	Spalte						
		a) Nachzutragen:					
5	r.	Unter den Privatbahnen der Gruppe A 72. Chlumetz—Königstadtl.					
7	l.	Unter den Linien, für welche die Transport-Einnahmen für jede einzelne gesondert zu verrechnen sind: Chl. K = Chlumetz—Königstadtl.					
9	r.	[2]) Běronic			A 72	Chl. K.	Prag
10	r.	[2]) Chlumetz an der Cidlina			A 72	Chl. K.	Prag
14	l.	Hermannschacht			G	Stb.	Pilsen
16	l.	[2]) Königstadtl			A 72	Chl. K.	Prag
17	m.	† [1]) [2]) Lišic (Verladestelle)			A 72	Chl. K.	Prag
17	r.	[2]) Lovčic			A 72	Chl. K.	Prag
25	l.	[2]) Szmańkowczyki			B 29	Ha. J. S.	Stanislau
Seite 46		Chlumetz an der Cidlina	A	Chl. K.	nach Chlumetz Localverkehr / von Chlumetz Verbandsverkehr	Verbands-verkehr	Oe.N.W.B. besorgt den gesammten Dienst
Seite 47		Königstadtl	A	Chl. K.	nach Königstadtl Localverkehr / von Königstadtl Verbandsverkehr	Verbands-verkehr	B.C.B. besorgt den gesammten Dienst

Seite	Spalte	
		b) Zu ändern:
15	m.	* ° [6]) Karlsbad B.E.B. in „Karlsbad K. J.".
		c) Zu streichen:
15	m.	Die Fussnote: [6]) Bezüglich des Güterverkehres nur als Uebergangsstation.
24	l.	Szmańkowczyki
Seite 47		Karlsbad (B.E.B.)

Wien, am 17. Jänner 1901. [66]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des im Tarife, Theil II, Heft 2, vom 1. September 1900 enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 73 für die Beförderung von Holzspänen zur Bier- und Essigklärung.

Der in der Ueberschrift bezeichnete Ausnahmetarif tritt am 1. März 1901 ausser Kraft.

Vom gleichen Zeitpunkte ab gelangen durch den neuen Tarif, Theil IV, Heft 2, bezügliche neue Frachtsätze zur Einführung.

Wien, am 17. Jänner 1901. [67]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 1. Februar 1901 gelangen directe combinirte Fahrkarten I. und II. Classe zwischen Triest Südb., Fiume, Abbazia und Laibach einerseits, Toblach, Franzensfeste, Innsbruck und Kufstein über Tarvis—Villach andererseits, ferner zwischen Fiume und Abbazia einerseits, Villach Südb. und Tarvis andererseits zur Einführung.

Wien, am 17. Jänner 1901. [68]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarife, Theil V, Heft Nr. 2, vom 1. Mai 1900.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 gelangt der I. Nachtrag zu Theil V, Heft Nr. 2 vom 1. Mai 1900 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes), für den in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverband zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen des Haupttarifes Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Karlsruhe Hafen und Kehl.

Abdrücke des I. Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 17. Jänner 1901. [69]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifes für Pferdetransporte aus Ungarn.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 gelangt ein Tarif für die eilgutmässige Beförderung von Pferden in Wagenladungen im Verkehre zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) einerseits und Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der kgl. preussischen und grossh. hessischen Eisenbahn-Direction Mainz, der Main-Neckarbahn und der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. andererseits zur Einführung.

Abdrücke dieses Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 17. Jänner 1901. [70]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife, Theil IV, Heft 1, vom 1. October 1898.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 gelangt der Nachtrag III zu Theil IV, Heft 1 vom 1. October 1898 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz und Rinde), für den in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverband zur Ausgabe.

Dieser Tarifnachtrag enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der Nachträge I und II Frachtsätze für neu einbezogene deutsche und österr. Stationen.

Abdrücke des Nachtrages III sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 15. Jänner 1901. [71]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des Tarifes, Theil IV, Heft 2, vom 1. August 1893 und Einführung eines neuen Tarifes.

Der in der Ueberschrift bezeichnete Tarif tritt nebst Nachträgen I—VI, sowie den auf dem Verfügungswege eingeführten Frachtsätzen am 1. März 1901 ausser Kraft.

Als Ersatz gelangt mit Giltigkeit vom 1. März 1901 ein neuer Tarif zur Einführung, welcher theilweise Ermässigungen, theilweise auch Erhöhungen der zur Zeit bestehenden Frachtsätze bringt.

Exemplare des neuen Tarifes werden von den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich abgegeben werden.

Wien, am 17. Jänner 1901. [72]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-Württembergischer, bezw. Südwestdeutscher Güterverkehr.

Einführung des III. Nachtrages zum Tarife, Theil II, Heft 2, vom 1. April 1898.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 gelangt der III. Nachtrag zum Tarife, Theil II, Heft 2, vom 1. April 1898 für den in der Ueberschrift genannten Güterverkehr, zur Ausgabe.

Dieser Tarifnachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der Classen- und Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen des Haupttarifes und der Nachträge I und II.

Insoweit durch Nachtrag III Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. März 1901 in Geltung.

Abdrücke des Nachtrages III sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 13. Jänner 1901. [73]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Tarifberichtigung.

Im Tarife vom 1. November 1900 wird mit Giltigkeit vom 10. März 1901 auf Seite 23 der Frachtsatz Ullersdorf—Görlitz in Schlesien von Mk. 57·8 auf **59·8** berichtigt.

Wien, am 19. Jänner 1901. [74]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Erhöhung des Artikeltarifes 13/B für Holz von Hliboka nach Nowosielitza Reichsgrenze trans.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1901 wird der Frachtsatz des Artikeltarifes 13/B für Holz der Kategorie I von Hliboka nach Nowosielitza Reichsgrenze trans. auf Seite 27 der Artikeltarife vom 1. Jänner 1899 von 26 Heller auf **28 Heller** per 100 kg erhöht.

Wien, am 16. Jänner 1901. [75]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe eines neuen Anhanges zu dem Localgütertarife der in unserem Betriebe stehenden Localbahnen.

Am 1. Jänner 1901 trat zu dem Localtarife der im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Localbahnen (mit Ausnahme der Csorbasee-Zahnradbahn) vom 1. Juni 1900 ein neuer Anhang ins Leben, durch welchen der gleichnamige Anhang vom 1. November 1898 ausser Kraft gesetzt wurde.

Dieser Anhang ist im Tarifbureau der k. k. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn (Budapest, V. Mária Valériagasse 11) zum Preise von 30 h per Exemplar erhältlich.

Budapest, am 15. Jänner 1901. [76]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages I zum Localgütertarif, Theil II, der Localbahn Salzburg-Parsch-St. Leonhard-Drachenloch.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 gelangt der Nachtrag I zu dem ab 1. September 1900 giltigen Localgütertarife, Theil II, der Localbahn Salzburg-Parsch-St. Leonhard-Drachenloch zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction und in den Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft zum Preise von 20 Hellern per Stück erhältlich.

Salzburg, am 15. Jänner 1901. [77]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. (Tarifänderungen.) Am 1. Jänner 1901 traten in Kraft:

1. Directe Tarifkilometer zwischen Camen (Bezirk Essen) und Heidelberg und Schwetzingen (Main-Neckarbahn);
2. eine ermässigte Fracht der Classe A^2 Annen Nord-Basel;
3. Frachtsätze der Ausnahmetarife 9 und 9a (für Eisen der Specialtarife I und II) von Isselburg-Anholt (Bezirk Essen);
4. Aenderungen und Ergänzungen der Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif), Abschnitt 5c (Torf u. s. w.), und des Ausnahmetarifes 7 (Eisenerze) Ziffer 2 (Hammer- u. s. w. Schlacken), sowie der Anwendungsbedingung des Seehafen-Ausnahmetarifes E^2 (Eisen und Stahl u. s. w.).

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Nachträge VI und VII.) Am 1. Jänner 1901 sind die Nachträge VI zum Verbandsgütertarife, Theil II, und VII zu den besonderen Tarifheften 1—4 und 6 in Kraft getreten. Dieselben enthalten neben einzelnen, bereits früher veröffentlichten Tarifmassnahmen:

1. Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Vorwortes, der besonderen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
2. Aenderungen von Stationsnamen;
3. Aufhebung von Entfernungen und Frachtsätzen für die Stationen Elsterwerda Oberl. Bhf., Grosszschocher, Leipzig (Berl., Eilenb., Magdeb. und Thür. Bhf.), Leipzig-Eutritzsch, Plagwitz-Lindenau (Bezirk Halle a. d. S.) und Gera (Reuss), Gera (Reuss) Schlachthof, Weida, Zeitz und Zwötzen (Bezirk Erfurt) im Verkehre mit den Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen, giltig ab 1. November 1900. Die bezeichneten Stationen sind in den Sächsisch-Württembergischen Gütertarif, Heft 1, aufgenommen worden;
4. Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für die Station Karolinengrube R.O.U.E. (Bezirk Kattowitz) ab 15. Februar 1901;
5. Ergänzungen und Aenderungen der Kilometertafeln I. Neu einbezogen sind die Stationen Heidesheim i. d. Pfalz und Obrigheim-Colgenstein der Pfälzischen Eisenbahnen;
6. Entfernungen, bezw. Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Katzhütte und Sitzendorf (Bezirk Erfurt), Miltitz b. Leipzig (Bezirk Halle), Mocker O.-S. (Bezirk Kattowitz), Elmen-Salze (Bezirk Magdeburg), Neuoffstein i. d. Pfalz der Pfälzischen Eisenbahnen, Diedenhofen-Beauregard der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Friedrichsfeld und Ottersweier der Badischen Staatseisenbahnen und Herzberg (Elster) N.-L., Luckau und Lübben N.-L. Süd der Niederlausitzer Eisenbahn;
7. abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für die Station Lübben (Bezirk Halle);
8. Aenderung und Ergänzung der Stationstariftabellen;
9. Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife. Neu eingeführt wird der Ausnahmetarif 2b für Schieferthon ab Königswalde (Bezirk Breslau) und 20b für Jutegarn und Jutegewebe ab Weida Pr. Stsb. (Bezirk Erfurt);
10. Aenderung des Anhanges im Tarifheft 4;
11. Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen die Nachträge auch käuflich zu haben sind.

Deutsche Eisenbahnen. (Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.) In den Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. August 1900 wurde für den Bereich der Preussisch-hessischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, sowie für deren Verkehr mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 unter die im Abschnitt I, 1A des Tarifes (Frachtsätze des Specialtarifes III) genannten Güter der Artikel „Kalisalze, rohe, mit gemahlenen Phosphaten oder Superphosphat gemischt“ zwischen „Hornmehl“ und „Knochenasche“ aufgenommen.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Güter- und Thierverkehr. (Neue Tarifnachträge.) Am 1. Jänner 1901 traten die Nachträge XIII zum Gütertarife und VII zum Thiertarife in Kraft. Der Nachtrag XIII zum Gütertarife enthält ausser den seit 1. März 1900 mit Bekanntmachung durchgeführten Ergänzungen und Aenderungen des Tarifes im Wesentlichen Folgendes:

1. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Bodenteich, Knesebeck, Neudorf-Platendorf, Stöcken und Wahrenholz des Directionsbezirkes Magdeburg, abgeänderte Entfernungen für die Station Wittingen und für die an den Strecken Genthin—Gross-Kreuz, Belzig—Drewitz, Stendal—Geest-Gottberg und Stendal-Stederdorf gelegenen Stationen des Directionsbezirkes Magdeburg, für die Station Grossbeeren des Directionsbezirkes Halle und für die Station Görlitz i. Schles. der Sächsischen Staatseisenbahnen;
2. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Beiern-Langenleuba, Boderitz i. S.-A., Ehrenhain, Kotteritz und Steinbach i. S.-A. der Sächsischen Staatseisenbahnen (giltig erst vom Tage der Eröffnung der Strecke Altenburg—Langenleuba);
3. abgeänderte, ebenfalls erst vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Altenburg—Langenleuba an geltende Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Dehlitz (Saale), Hohenmölsen, Posa a. d. Elster, Reuden a. d. Elster, Rippach-Poserna, Webau und Werschen des Directionsbezirkes Halle, sowie für den Verkehr mit den Stationen Altenburg, Lehndorf, Paditz und Rositz der Sächsischen Staatseisenbahnen
4. eine anderweite Fassung des Absatzes 5c im Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif).

Insoweit im Verkehre mit den Stationen Düsedau, Eichstedt i. Altm., Geest-Gottberg, Goldbeck, Osterburg und Seehausen i. Altm. des Directionsbezirkes Magdeburg und für den Verkehr mit der Station Görlitz i. Schles. der Sächsischen Staatseisenbahnen Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere bis 28. Februar 1901 in Wirksamkeit.

Der Nachtrag VII zum Thiertarife enthält im Wesentlichen Entfernungen und Frachtsätze für die Station Lössnitz, Haltestelle der Sächsischen Staatseisenbahnen, für die Stationen Bodenteich, Brandenburg, Gross-Kreutz, Mahlwinkel, Tangerhütte, Unseburg, Wittingen und Wusterwitz des Directionsbezirkes Magdeburg und für die Station Grüna b. Jüterbog des Directionsbezirkes Halle, ferner abgeänderte, erst vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Altenburg—Langenleuba an geltende Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Altenburg, Altmitt-

weida und Rochlitz der Sächsischen Staatseisenbahnen und endlich erhöhte, erst vom 1. März 1901 an geltende Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Elsterwerda (Oberl. Bhf.) einerseits und den Stationen Dresden-Neustadt (Leipz. Bhf.) und Dresden-Neustadt (Schles. Bhf.) andererseits.

In welchen Grenzen sich die vorstehend angedeuteten Frachterhöhnngen (Güter- und Thierverkehr) bewegen, darüber ertheilt unser Verkehrsbureau (Dresden, Wienerstrasse 4 II) auf Befragen Auskunft.

Abdrücke dieser Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Nordostdeutsch-Sächsischer Thiertarif. (Einbeziehung der Station Schandau.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 wurde die Station Schandau der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Nordostdeutsch-Sächsischen Thiertarif einbezogen.

Gleichzeitig sind für den Verkehr zwischen den Stationen Berent und Chemnitz directe Frachtsätze in Kraft getreten. Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. Gruppentarif II. (Ausnahmetarif 5a für Steine.) Mit Giltigkeit vom 5. December 1900 gelangten im Ausnahmetarif 5a für Steine etc. ermässigte Sätze von Stephanshain nach verschiedenen Empfangsstationen des Ausnahmetarifes zur Einführung. Auskunft über die Höhe der Sätze gibt die Güterabfertigungsstelle Stephanshain.

Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. (Ausnahmetarif 7 für Eisenerze etc.) Am 25. November 1900 wurde die Station Berlin, Stettiner Bahnhof, in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze etc. nach oberschlesischen Hüttenstationen als Versandtstation einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. (Tarifnachtrag V.) Am 1. December 1900 gelangte zum Gütertarif für den Reichsbahn-Staatsbahnverkehr der Nachtrag V zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen von Stationsnamen, Aenderungen und Ergänzungen zum Kilometerzeiger, zu den Vorbemerkungen hiezu und zu den Ausnahmetarifen, sowie Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge käuflich zu haben sind.

PUTZWOLLE

cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.

Thei ansicht der etektrischen Werkstätten von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, 9/1, Wasagasse 31

(ab Mai I. Wipplingerstrasse 21).

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
508	Oesterreichischen Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungeo	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 b im Rückvergütungswege des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz		Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Elbeumschlags-Tarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897		Pfennige		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1902 in Vorlage zu bringen	
					Bednarów				232	172	60			
					Bogdanówka-Kamionka				240	184	56			
					Belechów				221	165	56			
					Borki-wielkie				235	184	51			
					Boryslaw				215	165	50			
					Brody				226	184	42			
					Buczacz				247	184	63			
					Chodorów				221	165	56			
					Czernowitz				254	184	70			
					Czortków				254	184	70			
					Dolina				225	165	60			
					Drohobycz				213	165	48			
					Hadikfalva				264	184	80			
					Hatna				267	184	83			
					Hliboka				260	184	76			
					Itzkany				267	194	73			
					Kałusz				230	169	61			
					Kolomea				242	183	59			
					Komancza				203	165	38			
					Kopyczynce				258	184	74			
					Krasne				220	184	36			
					Krechowice				226	167	59			
					Kroscienko				203	165	38			
					Lawoczne				230	169	61			
					Lemberg				211	165	46			
					Lemberg podzamcze				211	174	37			
					Lisko-Lukawica				199	165	34			
					Lubience				220	165	55			
					Lupków				204	165	39			
					Maxymówka				238	184	54			
					Mikuliczyn				245	184	61			
					Morszyn				220	165	55			
					Nadworna				240	184	56			
					Nepołokoutz				250	184	66			
					Nan-Lupkow				204	165	39			
					Ozydów				221	184	37			
					Ottynia				237	178	59			
					Podwoloczyska				242	184	58			
					Posada-Chyrówska				199	165	34			
					Rawa ruska				203	165	38			
					Sambor				206	165	41			
					Skole				223	165	58			
					Stanislau				233	174	59			
					Starzawa				201	165	36			
					Stryj				218	165	53			
					Synowódzko-wyzne				221	165	56			
					Tarnopol				233	184	49			
					Tarnowica lesna				239	184	55			
					Tartarów				217	184	63			
					Tlumacz-Pałahicze				237	184	53			
					Ustrzyki				203	165	38			
					Volksgarten				255	184	71			
					Worochta				249	184	65			
					Woronienka				250	184	66			
					Wygoda				237	174	63			
					Zabłotce				225	184	41			
					Zadwórze				216	182	34			
					Zagórz				198	165	33			
					Zborów				228	184	44			
					Zloczów				223	184	39			

* In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten: dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag und 9·5 Pfennige für 100 kg bei Aussig-Landungsplatz.

Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die uebenstehendeo Frachtsätze um 5 Pfge. für 100 kg. Für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 25 Pfge. für 100 kg zu erhöhen

Fortlaufende Nummer	509	510	511
Die Publication erfolgt von der Nanen und im der	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
		betheiligten Verwaltungen	
für Artikel	a) Steine der Classe C b) Steine des Specialtarifes 3	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 2 A des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Eisen und Stahl der Pos. E 5. 6, 7, 8 und 9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wostroměř	Chodorów Morszyn Neu-Lupkow	Wien Oe.N.W B. und vice versa
nach	Neubydžow	Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Anssig-Landungsplatz Schönpriesen-Umschlag Dresden-Elbkai	Illinsko
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	a) Bei Aufgabe in jedem Gewichte. b) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung mindesteus für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen
	bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1901	14 Tage nach erfolgter Publicatiou bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Elbenmschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	a) 15 Heller b) 13 Heller		a) 252 Heller b) 201 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 8 Heller b) 8 Heller	Pfge. 221 *) 220 *) 204 *) 216 *) 215 *) 199 *) 246 245 229	a) 228 Heller b) 168 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	a) 7 Heller b) 5 Heller		a) 24 Heller b) 33 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Die Steine müssen zur Beschotterung der Bezirksstrassen bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss Neubydžow als Empfänger erscheinen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Laudungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg	

Fortlaufende Nummer	512	513	514
1			
Die Publication erfolgt			
von der	**Oesterr. Nordwestbahn**	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**	**k. k. österr. Staatsbahnen**
und im Namen der			
2			
3			
für Artikel	Braunkohle	a) Banmaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar- und Ausrüstuugsgegeustände b) Eisenbahufahrzeuge, auf eigeneu Räderu laufend	Eichen- und Fichtenholzextract in tropfbar flüssigem Zustande
4			
für die Transport-strecke (beziehungsweise Route)			
von	Tetschen Oe.N.W.B.	allen Stationen der Oesterr. Nordwesthahn nnd Süd-Norddentscheu Verhindungsbahn	Barnya-St. Lörincz Eszék (Osiek) Ür-Mihalyfalva Mitrovicz-Szávapart (Mitrovica naoboit-Savi) Samać Uj-Kapela-Batrina (Kapela nova-Batrina) Vinkovci transit Bares Sziszek (Sisek) Slatina
nach	Laube	Kolin (Oe.N.W.B.)	a) Cannstatt b) Schorndorf
5			
Das Zugeständniss wird genacht			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	ad a) Bei Aufgahe von oder Frachtzahlnng für mindestens 5000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. ad b) Bei Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht. ad a) uud b) Anfrecbthaltung der für die einzelnen Artikel giltigen Bestimmungeu. Die Trausporte müssen nacbweislich znm Baue der Localhahn Kolin-Cerčau mit der Abzweigung vou Rataj nach Kacow bestimmt seiu	Bei Aufgahe von oder Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg für einen Eisenhahnwagen nnd Frachtbrief
6			
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, läugsteus jedoch bis Ende Decemher 1901	vom 1. Fehrnar 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. Decemher 1901
7			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Novemher 1899	Localtarif der Oesterr. Nordwesthahn nnd Süd-Norddeutschen Verhindnngshahn	Ausnahmetarif Nr. 52 ad Tbeil II, Heft 4, giltig vom 1. Jäuner 1899 für den Süddeutsch-Oesterreicbisch-Ungarischen Eisenhahnverhand
8			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	5 Pfennige	Verschiedeu	Es hestehen dermalen keine directen Frachtsätze
9			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	3 Pfenuige	Verscbieden	Mark: ad a) / ad b) 3·38 3·28 3·66 3·56 3·86 3·76 3·98 3·88 3·91 3·81 3·69 3·59 3·79 3·66 3·26 3·16 3·55 3·25 3·40 3·30
10			
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	2 Pfenuige	Nachlass von 30 % (dreissig Percent) von den officiellen Fracbtsätzen des Localgütertarifes rücksichtlich der Strecken der Oesterr. Nordwestbahu und Süd-Norddeutscben Verbindungshahn	
11			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
12			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der Original-Fracbtbriefe, auf welcben die Bannnteruehmnng der Localhahn Kolin-Cerčan (mit Abzweigung von Rataj uach Kacow) als Empfängerin erscbeinen muss, spätestens bis Ende Februar 1902	
13			
Besondere Bemerkungen	Die Ermässigueg findet nur anf solche Sendungen Anwendung, welche in Lauhe verbleiben		
14			

Fortlaufende Nummer	515	516	517
Die Publication erfolgt von der Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kalk, gebrannter, der Pos. K—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I (Abth. B, Abschn. G)	Kohle, mineralische, und zwar: Braunkohle (als Lignit und Glanzkohle)	Kokes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Görz	Rosenthal / Rosenthal / Waldegg Köflach / Wöllersdorf / Wöllersdorf	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kokesanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Triest	Pribram	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen der Transporte durch die Parteien	Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis Ende December 1901 / bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1898	Localtarife	Kartirungsfrachtsatz laut Spalte 10 des vorstehenden Absatzes / Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	26 Heller	Verschieden	1545 / Bestebt kein directer Frachtsatz
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	22 Heller	102 / 99 / 103 Heller	1446 / 1545
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	4 Heller	Verschieden	99
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege / Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			**Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, vorzulegen an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn spätestens bis Ende Februar 1902. Die genannten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt**
Besondere Bemerkungen			

(Heller per metr. Tonne (à 1000 kg))

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	518	519	520
Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht		
von der Namen der betheiligten Verwaltungen und im			
für Artikel	Frachtgüter der Stückgutclasse II, der Wagenladungsclassen A, B und C und des Specialtarifes 2	Stückgutclasse I	Cellulose der Pos. H—32 der Güterclassification
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Grammat-Neusiedl (für Sendungen der Etablissements, welche mit der Station Grammat-Neusiedl St.E.G. in Schienenverbindung stehen)	Grammat-Neusiedl St.E.G. (für Sendungen der Etablissements, welche mit der Station Grammat-Neusiedl St.E.G. in Schienenverbindung stehen)	Mähr.-Ostrau
nach	Wien St.E.G.	Nusle-Vršovic k.k.St.B. Prag k.k.St.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G. Buhna St.E.G.	Grammat-Neusiedl St.E.G. (für Sendungen der Etablissements, welche mit der Station Grammat-Neusiedl St.E.G. in Schienenverbindung stehen)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Anfrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief.	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen
		Bei Aufgabe als Frachtgut oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg 5000 kg per Frachtbrief und Wagen.	
		Anfrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Anhang zu dem Localgütertarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900 bezw. Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899		Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	26 Heller	342 Heller	294 Heller	240 Heller	28 Heller	123 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	24*) Heller	340 Heller	252 Heller	238 Heller	26*) Heller	121 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	2 Heller	2 Heller	2 Heller	2 Heller	2 Heller	2 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege					
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss						
Besondere Bemerkungen	In diesen Frachtsätzen ist die Zuschubgebühr von, bezw. nach den mit der Station Grammat-Neusiedl St.E.G. in Schienenverbindung stehenden Etablissements bereits enthalten. Diese Frachtsätze finden auf Kohle, mineralische, und Coaks, sowie auf Mehl und Mahlproducte **keine** Anwendung. *) Auf diese Frachtsätze werden keine anderweitigen Nachlässe gewährt	In diesen Frachtsätzen ist die Zuschubgebühr von den mit der Station Grammat-Neusiedl St E.G. in Schienenverbindung stehenden Etablissements bereits enthalten. Diese Frachtsätze finden auch in dem Falle Anwendung, wenn das vorgeschriebene Quantum von mindestens 5000, bezw. 10 000 kg in einem Wagen verladen, aber mit mehreren Frachtbriefen an verschiedene Empfänger nach je einer der nachbenannten Bestimmungsstationen Buhna St.E.G., Prag St.E G., Nusle-Vršovic k.k.St.B., Prag k.k.St.B. oder Prag Oe.N.W.B. aufgegeben werden	In diesem Frachtsatze ist die Zuschubgebühr nach den mit der Station Grammat-Neusiedl St.E.G. in Schienenverbindung stehenden Etablissements bereits enthalten
	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
521	**Böhmische Nordbahn-Gesellschaft**	Böhmischen Commerzialbahnen	Zeitungspackete als Eilgut	Prag B.N.B.	Unterbautzen	*)	vom 1. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Localgütertarife	318 Heller	318 Heller		Im Kartirungswege		†)

*) 1. Die Abfertigung erfolgt mittelst Gepäckscheines, d. i. ohne Beibringung eines Frachtbriefes. 2. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an die Gepäckscasse aufgeliefert werden. 3. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal bei der Aufgabe zu entrichten; Aufnahmsbescheinigungen werden nicht ausgefertigt. 4. Eine Avisirung der Sendungen findet nicht statt; der Adressat hat vielmehr für die Abnahme derselben direct vom Zuge an der Adressstation vorzusorgen. 5. Der Absender haftet für alle Folgen der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs postzwangspflichtiger und der zum Bahntransporte gar nicht oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände. 6. Jede Sendung darf nur ein Collo, und zwar im Höchstgewichte von 50 kg umfassen. 7. Declaration des Interesses an der Sendung ist ausgeschlossen.

†) Bei Beförderung der Zeitungspackete mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtgebühren um 50 Percent. Die mindeste Transportgebühr beträgt bei Beförderung mit a) Schnellzug 60 h, b) sonstigen Zügen 40 h per Sendung. Für jede Sendung wird eine ärarische Stempelgebühr von 10 h erhoben.

522	**Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft**	Für die zum Bau, bezw. zur Erweiterung von Industrie-Etablissements in Böhm.-Kamnitz, Kralup, Kreibitz-Teichstatt, Neratovic, Nixdorf, Rumburg und Warnsdorf dienenden Banmaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901 die laut Ausnahmetarif 15 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn festgesetzte Ermässigung der normalen Frachtsätze zur Anwendung.

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Anhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
1	Nr. 4 vom 8. Jänner 1901	228	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holzsägespäne zur Bier und Essigklärung	Berg.-Szt. Miklós	Angsbnrg Bamberg Bayreuth Fürth Hof Kulmbach München C.B- München O.B. München R.B. (Laim) München Südb. Nürnberg C.B. Nürnberg O.B. Regensburg	31. Jänner 1901	

oder umgekehrt

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
10	Nr. 138 vom 1. December 1900	2828	K. k. österr. Staatsbahnen	Neue Bukowinaer Localbahnen	Getreide der Pos. G—9 und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification	Nowosielitza	Radautz	Die Frachtsätze in den Rubriken 9 und 10 sind mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 von 87, bezw. 73 Hellern auf **90, bezw. 76 Heller** per 100 kg zu berichtigen	
						oder umgekehrt			
11	Nr. 7 vom 15. Jänner 1901	438	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	M.Á.B.	Mineralkohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes	Budapest	In der Rubrik 5 „nach" ist nach der Station Budapest-Józsefváros auch die Station Budapest-Ferenczváros aufzunehmen. In der Rubrik 14 ist folgende Bemerkung einzuschalten: „Die nach der Station Budapest-Ferenczváros bestimmten Sendungen müssen an die Adresse eines mit dieser Station in Schienenverbindung stehenden Industrie-Etablissements aufgegeben sein, und haben die Parteien das Auf- und Abladen auf eigene Kosten bewerkstelligen zu lassen."	
12	Nr. 7 vom 15. Jänner 1901	298 recte 398	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	ungarischen Stationen	ungarischen und österreichischen Stationen	In der Rubrik 10 (zugestandener Frachtsatz) ist das Quantum von 30.000 Tonnen auf **15.000 Tonnen** zu berichtigen	
13		298 recte 398				Station der Toroutáler Localbahn: Neues Paulis	Budapest d. p. t. p. u. fővárosi közraktárak „ Józsefváros „ Lipótváros „ nyugoti p. u. „ Angyalföld	Der Frachtsatz ad a) ist von 139 Hellern auf **138 Heller** zu berichtigen	
14		311 recte 411				Gyöngyös	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Der Frachtsatz ad c) ist von 591 Hellern auf **594 Heller** richtig zu stellen	
		416		Holz der Classe C oder des Specialtarifes 2	Holz des Specialtarifes 2	ungarischen Stationen	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Stadlau und Floridsdorf	In der Rubrik 6 ist in dem Absatze: „Aufrechthaltung etc." das Wort für durch das Wort **der** zu ersetzen	
		430		kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Kaschau-Oderberger Eisenbahn Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eilgüter, gewöhnliche	ungarischen Stationen	Oderberg transit	In der Fussnote ist die Bezeichnung der Linien Batyn-Volócz auf **Batyu-Volócz** und Feketc-Archó-Debreczen auf **Feketc-Ardó**-Debreczen richtig zu stellen	

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen 24·—	halbjährig	Kronen 12·—	vierteljährig	Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„	Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden ***billig*** *und* ***sachgemäss*** *besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch* ***öffentliche Versteigerungen*** *der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 11. **Wien, 24. Jänner 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

PROTOKOLL

über die

am 30. November und 1. December 1900 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes** unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers **Dr. Heinrich Ritter von Wittek.**

(Fortsetzung am 1. December 1900, 10 Uhr Vormittags.)

Nach Wiedereröffnung der Verhandlung referirt Mitglied Alfred Deutsch über die weiteren vom Ausschusse für commercielle und Tarifangelegenheiten vorberathenen Verhandlungsgegenstände, indem er sich der Besprechung des III. Theiles der „Mittheilungen“ (Punkt XXXVI der Tagesordnung) zuwendet und zunächst in Ergänzung des Punktes 39, betreffend die Frachtberechnung, wenn Gegenstände von mehr als 7 m Länge und solche von geringerer Länge mit einem Frachtbriefe aufgegeben werden, mittheilt, dass die bezüglichen Anträge des österreichisch-ungarischen Tarifcomité in der am 11. October 1900 abgehaltenen gemeinschaftlichen Eisenbahn-Directorenconferenz zur Annahme gelangten.

Diese Mittheilung, sowie die Mittheilung zu Punkt 40, betreffend die Tarifirung von Wolle und Wollabfällen, werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 41 der Mittheilungen, betreffend Einführung von Ausnahmetarifen bei allen österreichischen Privatbahnen für Güter der Classen I, II und A in Quantitäten von 5000 und 10.000 kg, theilt der Referent ergänzend mit, dass in der am 25. November 1900 abgehaltenen Sitzung des Tarifcomité der Directoren-Conferenzen die Privatbahnen ein Specialcomité zur Berathung dieser Angelegenheit eingesetzt haben.

Diese Mittheilung, sowie die Mittheilung zu Punkt 42, betreffend tarifarische Massnahmen zur Förderung der österreichischen Cementindustrie, und zu Punkt 43, betreffend die Declassification von Mineralwasser und leer retourgehenden Mineralwasserflaschen, werden sohin zur Kenntniss genommen, wobei der Referent bezüglich des letzteren Punktes bemerkt, dass die Durchführung der beantragten Massregel von den Bahnverwaltungen im Allgemeinen zwar abgelehnt wurde, dass jedoch Aussicht vorhanden sei, von denselben gewisse Erleichterungen für Mineralwassertransporte von den Mineralwasserstationen nach Ungarn und Galizien zu erlangen.

Bei Punkt 44 der Mittheilungen, betreffend die Eliminirung von „Futtermehl“ und „Reisfuttermehl“ aus dem Verzeichnisse der begünstigten Kraftfuttermittel, Aufhebung der Refactiebegünstigung für „Reiskleie“ und Forderung der Beibringung von Certificaten für die Inanspruchnahme eines 15percentigen Frachtnachlasses bei „Kleie“, berichtet der Referent über die im Ausschusse für commercielle und Tarifangelegenheiten unter Zuziehung der Mühleninteressenten, sowie von dem Staatseisenbahnrathe nicht angehörenden Experten der Landwirthschaft neuerlich stattgefundenen Berathungen über die Tarifirung der Kraftfuttermittel, insbesondere von „Futtermehl“ (Punkt XXXIX der Tagesordnung), indem er nach einer

kurzen historischen Darstellung der Entwicklung dieser Angelegenheit hervorhebt, dass sich der von ihm in der Frühjahrssession des Staatseisenbahnrathes namens des Ausschusses gestellte und vom Staatseisenbahnrathe angenommene gegenständliche Antrag als Compromiss zwischen den Mühleninteressenten und den damals anwesenden Vertretern der Landwirthschaft darstelle, und dass der Ausschuss auch nach den neuerlichen Berathungen angesichts der unveränderten Verhältnisse keinen Anlass gefunden habe, seinen, bei der letzten Session im Gegenstande eingenommenen Standpunkt zu verlassen, wonach die Artikel „Futtermehl" und „Reisfuttermehl" aus dem Verzeichnisse der begünstigten Kraftfuttermittel zu eliminiren, die Refactiebegünstigung hinsichtlich des Artikels „Reiskleie" aufzuheben und die Begünstigung eines 15percentigen Frachtnachlasses für den Artikel „Kleie" von der Beibringung von Certificaten der landwirthschaftlichen Vereinigungen abhängig zu machen wären. Der Referent schliesst, indem er als Ergebniss der Ausschussberathungen folgende Resolution zur Annahme empfiehlt:

„Insoweit jene Tarifmassnahmen, welche durch den in der letzten Session beschlossenen Antrag empfohlen wurden, bisher noch nicht zur Durchführung gelangt sind, erneuert der Staatseisenbahnrath seinen in der Sitzung vom 8. Juni 1900 gefassten Beschluss. Das k. k. Eisenbahnministerium wird jedoch ersucht, dahin zu wirken, dass nicht nur die landwirthschaftlichen Hauptcorporationen, sondern auch die in ständiger Verbindung mit den landwirthschaftlichen Landes-Interessentenvertretungen stehenden Bezirksgenossenschaften mit der Ausstellung der Certificate betraut werden.

Gleichzeitig wird der Wunsch ausgesprochen, dass die für „Kleie" gewährten Tarifbegünstigungen auch auf „Mais für Futterzwecke" und auf „sonstige Kraftfuttermittel" unter den gleichen Cautelen ausgedehnt werden."

In der sich hieran schliessenden lebhaften Debatte treten die Mitglieder Dr. Friedrich Nitsche, Alexander Adler und Hieronymus Graf Plaz namens der von ihnen vertretenen landwirthschaftlichen Corporationen im Gegensatze zu dem Referentenantrage für die Belassung des Artikels „Futtermehl" unter den begünstigten Kraftfuttermitteln ein, während die Mitglieder Dr. Stefan Licht, Ladislaus Ritter von Struszkiewicz und Alfred Laimer sich im Sinne des Referentenantrages für die Ausscheidung des Artikels „Futtermehl" aus der Liste der begünstigten Kraftfuttermittel aussprechen, indem sie insbesondere darauf hinweisen, dass die Vertreter der czechischen landwirthschaftlichen Interessenten von Böhmen, ferner jene der landwirthschaftlichen Interessenten von Mähren, Galizien, Vorarlberg und Kärnten auf die Begünstigung dieses Artikels keinen Werth legen, und dass gerade bei diesem Artikel sehr häufig Missbräuche durch Falschdeclarationen, sowie Verfälschungen vorkommen.

Nach einem kurzen Schlussworte des Referenten, in welchem er im Sinne eines während der Debatte vom Mitgliede Alexander Adler gestellten Antrages den zweiten Absatz der zur Annahme empfohlenen Resolution dahin ergänzt:

„dass dort, wo landwirthschaftliche Bezirksgenossenschaften nicht bestehen, die landwirthschaftlichen Bezirksvereine mit der Ausstellung der Certificate betraut werden sollen"

wird zur Abstimmung geschritten, die, einem Wunsche des Mitgliedes Dr. Friedrich Nitsche gemäss, hinsichtlich des ersten Absatzes einerseits und der beiden anderen Absätze der vom Referenten beantragten Resolution andererseits, getrennt erfolgt. Hiebei werden der erste Absatz mit überwiegender Stimmenmehrheit, die beiden letzten Absätze — unter Einbeziehung der landwirthschaftlichen Bezirksvereine — einstimmig angenommen.

Der Referent theilt sodann zu Punkt 45 der Mittheilungen, betreffend Gewährung ermässigter Frachtsätze auf den deutschen Eisenbahnen für österreichisches Petroleum, mit, dass die bezügliche Conferenz mit den deutschen Eisenbahnverwaltungen am 28. November 1900 stattgefunden habe und das Resultat noch nicht vorliege, dass übrigens die Angelegenheit auch Gegenstand eines Antrages im Exportcomité gewesen sei. Die Versammlung nimmt diese Mittheilung vorläufig zur Kenntniss.

Punkt 46 der Mittheilungen, betreffend die Ausgestaltung der Abfertigung von Eilgut mit Frankirungsmarken, wird dankend zur Kenntniss genommen und die Bitte nach weiterer Verfolgung der Angelegenheit ausgesprochen.

Zu Punkt 47, betreffend Behebung der Schädigung der mährischen und schlesischen Mühlen infolge der ab 1. Juni 1900 eingetretenen Erhöhung des Ausnahmetarifes für Mehl und Mahlproducte, constatirt der Referent, dass laut Mittheilung des Regierungsvertreters im Ausschusse die österreichischen Eisenbahnverwaltungen eine Ermässigung des bezüglichen Tarifes abgelehnt haben, da eine solche der ungarischen Concurrenz in gleichem Masse zugute käme und stellt daher namens des Ausschusses folgenden Antrag:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, bei den Privatbahnen dahin zu wirken, dass denjenigen Mühlen in Mähren und Schlesien, welche mit Einführung des ab 1. Juni 1900 giltigen Ausnahmetarifes für Mehl und Mahlproducte durch erhebliche Erhöhungen betroffen wurden, in anderer entsprechender Weise entgegengekommen werde."

Die Versammlung stimmt diesem Antrage zu.

Bei Punkt 48 der Mittheilungen, betreffend Ermässigung verschiedener Tarife für Holztransporte aus Galizien und der Bukowina, werden über Antrag des Mitgliedes Moriz Dattner, auch Punkt 52 der Mittheilungen, betreffend Regulirung der Holztarife von Galizien nach Mähren, Schlesien und Böhmen, sowie betreffend Durchrechnung des Ausnahmetarifes II der k. k. österreichischen Staatsbahnen für Grubenhölzer von Galizien nach Mähren und dem Dombrau-Karwiner Revier, sowie die die gleichen Angelegenheiten betreffenden Anträge der Mitglieder Leopold Baczewski und Ignaz Russmann (Punkt XLI a—e der Tagesordnung) gleichzeitig in Behandlung genommen. Diese Anträge lauten:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird wiederholt ersucht, zu veranlassen:

a) dass für Holzsendungen des Specialtarifes 2 und der Classe C von allen galizischen Stationen nach Wien loco bei Anwendung der normalen Classification eine Durchrechnung des Staatsbahn-Barêmes über die kürzeste österreichische Route platzgreife;

b) dass die Holztarife im Verkehre von Galizien nach Mähren, Schlesien und Böhmen laut Heft 1 und 2 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, bei welchen grösstentheils die vollen Frachtsätze der einzelnen Bahnen ohne Kürzung der Manipulationsgebühr eingerechnet sind, eine entsprechende Regulirung erfahren, wobei die Auflassung der bedungenen Pflichtmenge, beziehungsweise die Verallgemeinerung der im Verordnungs-Blatte Nr. 142 ex 1899, Position 2954, beziehungsweise im Verordnungs-Blatte Nr. 146 ex 1899, Position 3258, publicirten ermässigten Frachtsätze von Olmütz transit nach Bubna transit und Prag transit (für das Ausland) und von Oświęcim nach Olmütz transit für gewisse böhmische Relationen empfohlen wird;

c) dass Grubenhölzer der Position H 19 und 20 von Galizien nach Mähren und dem Dombrau-Karwiner Revier nach dem durchgerechneten Ausnahmetarif 2 der k. k. österreichischen Staatsbahnen zur Beförderung gelangen, bis zur Durchführung aber eine Reduction der bestehenden Frachtsätze auf Basis einer vollkommenen Gleichstellung der Antheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn laut deren Ausnahmetarif 4, im directen Ausnahmetarif 7, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes im Heft 1 und der Anhangpost 34 desselben, im Heft 6, mit dem Ausnahmetarif 2 der k. k. österreichischen Staatsbahnen verfügt werde;

d) dass die mit Verordnungs-Blatt Nr. 5 ex 1900, Position 420, publicirten Exportfrachtsätze für Schnittholz von Galizien und der Bukowina nach Eger transit und Tetschen-Bodenbach transit nicht von und nach gewissen Stationen begrenzt werden, sondern unbeschränkte Giltigkeit erhalten;

e) dass hinsichtlich des Verkehres nach Oberschlesien und Norddeutschland Exportsätze für Schnittholz via Oświęcim und Oderberg transit und für Bayern via Simbach transit, Passau transit, Furth i. W. transit und Eisenstein transit erstellt und schleunigst veröffentlicht werden."

Von diesen Anträgen wird der sub a) angeführte nach lebhafter Befürwortung durch das Mitglied Moriz Dattner den Ausführungen des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zur weiteren Verfolgung abgetreten. Hinsichtlich der sub b) und c) enthaltenen Anträge entfällt die Abstimmung, da der Referent erklärt, dass der Ausschuss mit Rücksicht auf die vollständig ablehnende Haltung der betheiligten Privatbahnen, sowie speciell im Hinblicke auf die steigende Tendenz der Grubenholzpreise diesbezüglich von einer weiteren Antragstellung abgesehen habe. Die sub d) und e) angeführten Anträge endlich sind, wie der Referent bemerkt, durch die im Gegenstande über Antrag des Exportcomité gefassten Beschlüsse erledigt.

Punkt 48 und 52 der Mittheilungen werden sohin nach dem Vorschlage des Referenten zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilungen zu

Punkt 49, betreffend die Neuregelung der Tarife der Bukowinaer Localbahnen, und zu

Punkt 50, betreffend Ermässigung der Frachtsätze der Südbahn für Holztransporte nach Triest auf das Niveau der bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen geltenden Einheitssätze,

werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Bei Punkt 51, betreffend Expedition von Zuchtschweinen als Eilgut gegen Bezahlung der normalen Frachtgebühren, theilt der Referent ergänzend mit, dass in der am 23. November 1900 abgehaltenen Sitzung des österreichisch-ungarischen Tarifcomité beschlossen worden sei, für Zuchtschweine als Eilgut die Frachtsätze für ermässigtes Eilgut zuzugestehen, wodurch den Wünschen der Interessenten Rechnung getragen sei.

Diese Mittheilung des Referenten, sowie die Mittheilungen zu

Punkt 53, betreffend die Tarifirung des Artikels „Anisspiritus" in Quantitäten unter 5000 kg nach Tarifclasse A,

Punkt 54, betreffend Unthunlichkeit der Herabsetzung des Wägegeldes auf den östlichen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen, und zu

Punkt 55, betreffend die vom 1. Mai bis 1. November 1900 erschienenen Tarife,

werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Der Referent wendet sich hierauf der Besprechung des zur Begutachtung vorliegenden Entwurfes des womöglich gleichzeitig mit der Activirung des Pariser Zusatzübereinkommens zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr hinauszugebenden V. Nachtrages zum Eisenbahn-Betriebsreglement (Punkt XXXVIII der Tagesordnung) zu, indem er in längerer eingehender Weise ausführt, dass insbesondere die neuen Bestimmungen des Entwurfes hinsichtlich der Wagenüberlastung, des Reclamationsverfahrens, der Verjährung und der Haftpflicht wesentliche Verbesserungen im Interesse des verfrachtenden Publicums gegenüber den derzeit in Kraft stehenden Vorschriften bedeuten. Der Referent schliesst, indem er dem Eisenbahnministerium unter allseitigem Beifalle namens des Staatseisenbahnrathes den Dank für die mustergiltige Ausarbeitung des Entwurfes ausspricht und letzteren mit folgendem Zusatzantrage zur Annahme empfiehlt:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, im Einverständnisse mit der kgl. ungarischen Regierung den Absatz 1 ad 1) des § 51 des Eisenbahn-Betriebsreglements in der Weise abzuändern, dass in Ermanglung der Angabe des einzuhaltenden Transportweges die Eisenbahn wohl denjenigen Weg zu wählen berechtigt ist, welcher ihr für den Absender am zweckmässigsten erscheint, sie aber für die Folgen dieser Wahl mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers und nicht wie bisher nur dann zu haften hat, wenn ihr hiebei ein grobes Verschulden zur Last fällt."

Nachdem Mitglied Moriz Dattner speciell die Nothwendigkeit der neuen Bestimmungen hinsichtlich der Verjährung an einem praktischen Falle erläutert hat, werden die Anträge des Referenten angenommen. Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister constatirt, dass der Staatseisenbahnrath hiedurch dem vorgelegten Entwurfe des V. Nachtrages zum Eisenbahn-Betriebsreglement seine Zustimmung ertheilt habe.

Der Referent geht sodann auf die Besprechung der den Güterverkehr betreffenden Anträge einzelner Mitglieder über und wird zunächst im Sinne seiner Ausführungen der Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski und Ignaz Russmann (Punkt XLI f der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht zu veranlassen, dass Klotzholzabfälle, Schwarten, Säumlinge u. dgl. zu einem Einheitssatze von 0·2 h per 100 kg und 1 km ohne Manipulationsgebühr auf den östlichen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen befördert werden"

abgelehnt.

Der Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski und Ignaz Russmann (Punkt XLI g der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird wiederholt ersucht, die Ausdehnung der dem Spiritusverkehre laut Publication im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 101, Post 1864/V, eingeräumten Begünstigungen auch auf sämmtliche nieder- und oberösterreichischen Stationen und auf Salzburg schleunigst veranlassen zu wollen"

wird nach eingehender Darlegung des Sachverhaltes seitens des Referenten und nach warmer Befürwortung durch den Antragsteller Leopold Baczewski in der nachstehenden vom Referenten empfohlenen Fassung angenommen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, bei Erneuerung der für den Artikel „Spiritus" gewährten Begünstigungen die Ausdehnung der für Spiritussendungen aus Galizien nach den Alpenländern zugestandenen Frachtbegünstigung auch auf Niederösterreich und Oberösterreich in reifliche Erwägung zu ziehen und unter Rücksichtnahme auf die Interessen der böhmischen, mährischen und Wiener Spiritusindustrie einer entsprechenden Erledigung zuzuführen."

Der Antrag des Mitgliedes Lazar Bloch (Punkt XLII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, von der Subsummirung von Hirseschale unter Pos. M—4 der Güterclassification abzusehen nnd den bisherigen billigen Frachtsatz zu belassen"

welcher nach Mittheilung des Referenten noch einer Aufklärung bedarf, wird nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur weiteren Behandlung abgetreten.

Hinsichtlich des Antrages des Mitgliedes Moriz Dattner (Punkt XLIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, eine billigere Tarifirung für Sand zu Glasfabrikationszwecken eintreten zu lassen"

entfällt die Abstimmung, nachdem sich der Antragsteller, wie der Referent mittheilt, durch die im Ausschusse gegebene Aufklärung des Regierungsvertreters für befriedigt erklärte.

Der Antrag des Mitgliedes Josef Gregor und des Ersatzmannes Nicolaus Baron Mustatza (Punkt XLIV a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, möglichst ermässigte Brennholztarife für Zwecke der Bukowinaer Industriebetriebe zu erstellen"

ist laut Mittheilung des Referenten durch die im Ausschusse abgegebene Erklärung des Regierungsvertreters erledigt, dass ein Herabgehen mit den Tarifen für Brennholz auf den Hauptlinien der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina nicht thunlich sei, dass aber, soweit es sich um Brennholztransporte auf den „Bukowinaer Localbahnen", sowie auf den „Neuen Bukowinaer Localbahnen" handeln sollte, das Eisenbahnministerium bereit sei, über fallweises begründetes Einschreiten der Interessenten die Gewährung von Tarifermässigungen in Erwägung zu ziehen, beziehungsweise der betreffenden Localbahnverwaltung zu empfehlen.

Ebenso erscheint der zweite Antrag des Mitgliedes Josef Gregor und des Ersatzmannes Nicolaus Baron Mustatza (Punkt XLIV b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, den im Herbste 1901 in Betrieb zu setzenden zwei Zuckerfabriken in der Bukowina für die zur Zuckerfabrikation erforderlichen Roh- und Hilfsstoffe thunlichst weitgehende Tarifermässigungen zu gewähren"

durch die im Ausschusse abgegebene Erklärung des Regierungsvertreters erledigt, dass die Angelegenheit im Eisenbahnministerium bereits in Behandlung stehe und demnächst im conferenziellen Wege zur Austragung gelangen solle.

Der Antrag des Mitgliedes Otto Günther (Punkt XLV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, im Einvernehmen mit den österreichischen Privatbahnen die Frage der Versicherung von Gütern gegen Bruch während des Eisenbahntransportes einer eingehenden Prüfung zu unterziehen und dieselbe etwa in der Weise zu regeln, dass entweder die Eisenbahnverwaltungen selbst die Versicherung von Waaren gegen Bruch auf dem Transporte gegen Einhebung einer entsprechenden Prämie zur Entlohnung des vermehrten Ueberwachungs- und Arbeiterpersonals, sowie zur Vergütung von Schäden übernehmen oder dass durch die Eisenbahnverwaltungen ein solches Versicherungsinstitut geschaffen wird, welches die Versicherung der expedirten Waaren gegen Beschädigung auf dem Transporte übernimmt"

wird dem Vorschlage des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zum Studium und zur eventuellen Würdigung abgetreten.

Der sub Punkt XLVI der Tagesordnung angeführte Antrag des Mitgliedes Carl Hillinger Ritter von Traunwald ist durch den zu Punkt VII der Tagesordnung gefassten Beschluss erledigt.

Von den beiden eine und dieselbe Angelegenheit betreffenden Anträgen des Mitgliedes Stanislaus Kubr (Punkt XLVII a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, sich mit der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und mit der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft wegen rechtzeitiger Gewährung eines Nothstandstarifes für Kernfuttermittel, Streustroh, Kukuruz, Kleien etc. zu Gunsten der durch Mäusefrass geschädigten Landwirthe in Ostböhmen ins Einvernehmen zu setzen"

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird inständigst ersucht, im Einverständnisse mit den Verwaltungen der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn einen Nothstandstarif im ganzen Bereiche des Königreiches Böhmen für körniges Futter, Heu, Stroh, Kleie und andere Futtermittel möglichst bald, zum mindesten bis Juni 1901, einzuführen"

ist der erste Antrag, wie der Vorsitzende constatirt durch den zweiten, später eingebrachten, gegenstandslos geworden, und wird der letztere über Vorschlag des Referenten dem Eisenbahnministerium mit dem Ersuchen zur Würdigung abgetreten, auch den Artikel „Torfstreu" in die eventuell zu treffenden Massnahmen einzubeziehen.

Der weitere Antrag des Mitgliedes Stanislaus Kubr (Punkt XLVII c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerinm wird dringend ersucht, dahin zu wirken:

1. dass bei dem Transporte der Kunstdünger der bewilligte Nachlass von 15 Percent eingehalten werde,
2. dass für Chilisalpeter der Specialtarif 3, wie in Deutschland, nicht Classe C angewendet werde,
3. dass beim Transporte von Knochen, Klauen etc. der Specialtarif 3 anstatt der Classe C eingeführt werde,
4. dass Dünger gemäss Ausnahmetarif II, nicht nach Specialtarif 3, transportirt werde"

wird bezüglich der Punkte 1, 3 und 4 nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Würdigung abgetreten, während der Punkt 2, der auf einem Irrthum beruhte, laut Mittheilung des Referenten zurückgezogen wurde.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Stanislaus Kubr (Punkt XLVII d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, auf alle Eisenbahnverwaltungen, deren Strecken im Bereiche des Königreiches Böhmen liegen, besonders aber auf die in Prag einmündenden Eisenbahnen wegen Einführung von hygienisch und geschäftlich entsprechenden Waggons für Milchtransporte, sowie wegen möglichster Beschleunigung und Ermässigung der Kosten des Milchtransportes einzuwirken"

entfällt eine Schlussfassung, da sich der Antragsteller laut Mittheilung des Referenten mit der im Ausschusse abgegebenen Erklärung des Regierungsvertreters befriedigt erklärte.

Ebenso ist der gleichfalls auf eine Verbesserung der Milchtransporte abzielende Antrag des Mitgliedes Franz von Pirko (Punkt XLIX der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass den Producenten, falls ihnen keine Gelegenheit geboten ist, die Milch in gleichen Zeitabschnitten mindestens zweimal des Tages mit Lastzügen nach Wien zu befördern, über motivirtes Ansuchen ausnahmsweise gestattet werde, die Milch auch mit Personenzügen und auf Personenhaltestellen zur Beförderung zu bringen"

durch die seitens des Regierungsvertreters im Ausschusse abgegebene Erklärung erledigt, wonach Vorsorge getroffen sei, dass Milch nach Zulässigkeit mit Personenzügen befördert werden könne, und dass, wo die Beförderung mit Personenzügen nicht thunlich erscheine, selbe mit Gütereilzügen erfolge, dass ferner speciell für Personenhaltestellen die Einrichtung der „Milchabonnements" bestehe und dass es daher nur Sache der Interessenten sei, von dieser Einrichtung Gebrauch zu machen.

Der Antrag des Mitgliedes Stanislaus Kubr (Punkt XLVII e der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zur Erleichterung der Obstausfuhr die erforderlichen Wagen entsprechend mit Ventilation einzurichten und den directen und möglichst beschleunigten Transport von Obst sicherzustellen"

ist laut Mittheilung des Referenten gleichfalls durch die im Ausschusse abgegebenen Erklärungen des Regierungsvertreters erledigt. Hingegen gelangt der folgende, gelegentlich der Besprechung dieses Antrages im Ausschusse vom Mitgliede Max Mauthner gestellte und vom Ausschusse angenommene Antrag den Ausführungen des Referenten gemäss zur Annahme:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass für Obst, getrocknet, der Pos. O—1 b, an Stelle der bisherigen Tarifirung nach Classe II—A—A die Classification II—A—B durchgeführt werde und dass überdies im Exporte nach Bedarf weitergehende Ermässigungen zugestanden werden".

Die Anträge des Mitgliedes Dr. Stefan Licht (Punkt XLVIII a der Tagesordnung):

„1. Es möge ein Vieh-Coursbuch herausgegeben und gegen mässigen Preis dem Publicum zugänglich gemacht werden, in welchem nebst den Coursen die allgemeinen Bestimmungen über Tarife, Begleitpapiere, Gebühren und sonstige für das Publicum zweckdienliche Informationen enthalten sein sollen.
2. Es möge Vorsorge getroffen werden, dass bestellte Waggons zur gewünschten Zeit und unter thunlichster Berücksichtigung der bestellten Grössenmasse beigestellt werden, dass ferner Waggons mit Fenstern, eventuell mit Ventilationsöffnungen, welche eine gehörige Lüftung während des Transportes ermöglichen, zur Verfügung gehalten werden, dass ferner auf Stationen in der Nähe von grösseren Marktplätzen an Markttagen über die bestellte Zahl von Waggons hinaus eine Anzahl von Viehwaggons vorräthig gehalten werde.
3. Es möge Vorsorge getroffen werden, dass die Viehwaggons immer in Stand gehalten werden und dass insbesondere Anbindevorrichtungen vorhanden seien, sowie dass nur richtig construirte Anbindevorrichtungen verwendet werden.
4. Es möge die Beseitigung von Viehtransportverzögerungen mit aller Möglichkeit herbeigeführt und insbesondere den Mängeln bei Anschlüssen, den Verzögerungen beim Uebergange bei Haupt- und Nebenlinien und der übermässigen Verkehrsdauer der Ueberführung auf der Wiener Verbindungsbahn abgeholfen werden. Ferner möge in Fällen von Betriebsstörungen, Anschlussversäumnissen und sonstigen Transporthindernissen die Abfertigung der Transporte mit dem nächsten Personenzuge, eventuell mit einem Gütereilzuge ermöglicht werden.
5. Das Rangiren beladener Viehwagen möge mit aller Vorsicht und mit der Beschränkung auf das nothwendigste Mass vollzogen werden.
6. Viehtransporte sollen ohne Verzug zur Verladerampe gestellt werden. Verladerampen und nächste Umgebung derselben sollen gepflastert und deren Reinigung und Desinficirung grössere Aufmerksamkeit geschenkt werden.
7. In den Viehverladestationen sollen Anbindevorrichtungen für Thiere hergestellt werden.
8. Dem Viehbegleitpersonale soll die Reise in zum menschlichen Aufenthalte geeigneten Wagen ermöglicht werden.
9. Die Verständigung vom Eintreffen von Viehtransporten möge möglichst beschleunigt, bei Betriebsstörungen, Anschlussversäumnissen und ähnlichen Zwischenfällen auf Angabe des Viehbegleiters die telegraphische Benachrichtigung des Empfängers unentgeltlich besorgt, für die unverzügliche Vornahme der thierärztlichen Beschau rechtzeitig Vorsorge getroffen werden.
10. Das Eisenbahnpersonale möge eine bessere Schulung zur Abfertigung von Viehtransporten erhalten"

werden im Sinne der Ausführungen des Referenten als durch die im Ausschusse gegebenen Aufklärungen des Regierungsvertreters erledigt betrachtet, wonach an der Hinausgabe eines Vieh-Coursbuches im Eisenbahnministerium bereits seit längerer Zeit gearbeitet werde, die sub Punkt 2 und 9 ausgesprochenen Wünsche unerfüllbar seien, hinsichtlich der übrigen berührten Fragen aber ganz genaue Vorschriften bestehen und das Eisenbahnministerium bereit sei, wenn ihm Verstösse gegen diese Vorschriften zur Kenntniss gebracht werden, entsprechend einzuschreiten.

Bezüglich des weiteren Antrages des Mitgliedes Dr. Stephan Licht (Punkt XLVIII b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle seinen ganzen Einfluss dahin einsetzen, dass die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn den Frachtsatz für Reis aus Aussig a. d. Elbe, bezw. Schreckenstein für die Producte der dortigen „Austria"-Reiswerke-Actiengesellschaft auf der Höhe der für den Elbeumschlagsverkehr ab Laube bestehenden ermässigten Frachtsätze für Reis nach Galizien halte, und die einheimische Industrie nicht ungünstiger als die ausländische Concurrenz behandle"

theilt der Referent mit, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die angestrebte Frachtermässigung bisher abgelehnt habe, dass aber das Eisenbahnministerium in dieser Frage nochmals an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn herangetreten sei, dass der bezügliche Bericht aber noch ausstehe. Die Versammlung nimmt diese Mittheilung zur Kenntniss.

Hinsichtlich der weiteren Anträge des Mitgliedes Dr. Stephan Licht (Punkt XLVIII c und d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Erstellung von Ausnahmetarifen für den Bezug des inländischen Kainit zu veranlassen, die es ermöglichen, dass dieser franco der einzelnen Bedarfsstationen mit dem Stassfurter Kainit auch thatsächlich concurriren kann"

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, bezüglich der Frachtverrechnung beim Bezuge von Kainit aus Kalusz einen Modus einzuführen, welcher den Bezug erleichtert und vereinfacht"

entfällt die Schlussfassung, nachdem sich der Antragsteller, wie der Referent mittheilt, mit den im Ausschusse gegebenen Aufklärungen der Regierungsvertreter befriedigt erklärte.

Der Antrag des Mitgliedes Ernst Rathausky (Punkt L a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, seinen ganzen Einfluss bei den Privatbahnen dahin geltend zu machen, dass sie in ihre Tarife einen Ausnahmetarif analog dem Ausnahmetarif VI der k. k. österreichischen Staatsbahnen aufnehmen, wonach für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände zu Neuanlagen und Erweiterungen von Industrieetablissements eine 50percentige Frachtermässigung zugestanden wird"

findet in der folgenden, vom Referenten empfohlenen Fassung die Zustimmung der Versammlung:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, jene Privatbahnen, welche bisher für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände zu Neuanlagen und Erweiterungen von Industrieetablissements eine Frachtermässigung nicht zugestanden haben, zur fallweisen Einräumung ähnlicher Begünstigungen zu veranlassen".

Der zweite Antrag des Mitgliedes Ernst Rathausky (Punkt L b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, zu veranlassen, dass die angebliche Vorschrift mancher Bahnen, entleerte Benzinmotorfahrzeuge mit den Feuerzügen und in separaten Waggons zu expediren, aufgehoben und für solche Fahrzeuge die Berechnung der Fracht nur nach dem wirklichen Gewichte vorgenommen werde",

findet seine Erledigung durch die Mittheilung des Regierungsvertreters Ministerialrathes Dr. Victor Röll, dass in der am 23. November 1900 abgehaltenen Sitzung des Tarifcomité der österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen beschlossen worden sei, der Eisenbahn-Directorenconferenz den Antrag zu unterbreiten, dass Benzinmotorfahrzeuge bei Aufgabe als Eilgut zu den Frachtsätzen für gewöhnliches Eilgut; bei Aufgabe als Frachtgut bis zum Gewichte von 250 kg nach Pos. F—2 der Güterclassification des gemeinsamen Tarif-Theiles I, bei einem Gewichte über 250 kg nach den Bestimmungen der Abtheilung B, Abschnitt C, Ziffer 6, Punkt b, des Tarif-Theiles I zu befördern seien.

Die Anträge des Mitgliedes Ladislaus Ritter von Struszkiewicz (Punkt LI a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringendst ersucht:

a) die bei den am 1. August 1900 in Kraft getretenen Frachtsätzen für schwächere Rundhölzer im norddeutschen Güterverkehre mit Galizien und der Bukowina vorgeschriebene Verwendungsclausel fallen zu lassen,

b) sämmtliche Stationen der deutschen Industriegebiete, insbesondere aber die des oberschlesischen Revieres zwischen Oświęcim—Dzieditz einerseits und Gleiwitz, bezw. Rybnik—Ratibor andererseits unter die Anwendung der in Rede stehenden Tarife einzubeziehen"

sind, wie der Referent bemerkt, durch die über Antrag des Exportcomité gefassten Beschlüsse erledigt.

Nachdem hiemit die Tagesordnung erschöpft ist und keine weiteren Berathungsgegenstände vorliegen, dankt Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister den Mitgliedern und insbesondere den Referenten für die bei den Berathungen bewiesene Ausdauer und hingebungsvolle Mühewaltung.

Hierauf erwidert namens der Versammlung Mitglied Dr. Victor R. v. Rainer, indem er hervorhebt, dass die Erledigung einer so umfangreichen Tagesordnung in erster Linie der ausdauernden und exacten Leitung des Vorsitzenden zu danken sei, und hieran die Bitte knüpft, dass die vom Staatseisenbahnrathe beschlossenen Anträge seitens des Eisenbahnministeriums auch praktische Berücksichtigung finden mögen. Der Redner spricht weiter den Wunsch aus, dass es Seiner Excellenz noch lange Zeit vergönnt sein möge, seine bewährte Kraft der Lösung der in Schwebe befindlichen grossen Eisenbahnfragen zu widmen und dieselbe insbesondere durch Realisirung der zweiten Verbindung Triests mit dem Hinterlande zu bethätigen, bezüglich welcher die Regierungsanträge leider noch in der Schwebe seien.

Mitglied Ritter von Rainer schliesst, indem er der allgemeinen Hoffnung Ausdruck gibt, dass durch eine endliche Gesundung unseres parlamentarischen Lebens einer unter den gegenwärtigen Verhältnissen geradezu beklagenswerthen Hemmung der Erörterung wichtiger wirthschaftlicher Fragen endlich ein Ziel gesetzt werden wird. Die Versammlung begleitet diese Ausführungen mit lebhaftem Beifalle.

Mit dem Danke für die seiner Person gewidmeten freundlichen Worte schliesst der Vorsitzende die Sitzung.

Beilage zu Punkt XL der Tagesordnung.

Anträge

des vom Staatseisenbahnrathe eingesetzten Comité zur Vorberathung eines Programmes für die Ausgestaltung der Exporttarife.

Gruppe I, betreffend allgemeine Fragen der Exporttarifirung.

1. Das Exportcomité des Staatseisenbahnrathes betrachtet die ausgedehnte Heranziehung der Wasserstrassen für den Transport der Ausfuhrgüter als eine wesentliche Voraussetzung einer wirksamen Förderung des heimischen Exportes und spricht sich in diesem Sinne dahin aus, dass überall dort, wo sich unter Benützung combinirter Bahn- und Schiffswege eine günstige Exportroute schaffen lässt, möglichst weitgehende Tarifermässigungen für den Exportverkehr über die bezüglichen Umschlagsplätze gewährt werden. In gleichem Sinne wäre an die Regierung das dringende Ersuchen zu richten, auf den beschleunigten Ausbau der für den Export in Frage kommenden österreichischen Wasserstrassen mit Nachdruck einzuwirken.

2. Was die Gestaltung der Exporttarife selbst anbelangt, spricht sich das Exportcomité dahin aus, dass diese Tarife, unter Vermeidung genereller, auch der fremden Production zugute kommender Massnahmen, die sich überdies naturgemäss nur in Durchschnittsziffern bewegen könnten, thunlichst individualisirend den Bedürfnissen der einzelnen Productionszweige, sowie der verschiedenen Relationen und Absatzgebiete angepasst werden sollen, wobei aber selbstverständlich jede persönliche Begünstigung ausgeschlossen bleiben muss. Als Consequenz dieses Grundsatzes wird anerkannt, dass die für eine bestimmte Relation gewährte Ermässigung nicht berechtigen soll, die gleiche Ermässigung in anderen Fällen, in welchen verschiedenartige Verhältnisse vorliegen, in Anspruch zu nehmen.

3. Im Exportverkehre sollen auch die Sammelladungstarife entsprechende Berücksichtigung finden, und soll insbesondere dahin gewirkt werden, dass auch jene österreichischen Privatbahnen, welche derzeit noch keine Sammelladungstarife besitzen, solche zur Einführung bringen.

4. Alle Tarifänderungen von einschneidender Bedeutung sollen thunlichst unter Bedachtnahme auf den Zeitpunkt des Eintrittes der Exportcampagne des betreffenden Artikels zur Durchführung gelangen.

5. Die für den Export gewährten Frachtbegünstigungen sollen thunlichst schon bei der Abfertigung der Transporte im Kartirungswege Anwendung finden.

6. In Betreff der dem Exportcomité zur Vorberathung zugewiesenen, in der Sitzung des Staatseisen-

bahnrathes vom 2. December 1899 gestellten Anträge des früheren Mitgliedes Adalbert Kocourek (Punkt LIV a—e der Tagesordnung) über die Grundsätze für die Erstellung von Local- und Verbandstarifen der österreichischen Eisenbahnen mit Rücksicht auf den österreichischen Export, ist das Subcomité zu folgendem Ergebnisse gelangt:

der Antrag ad a):

„Die Localgütertarife aller österreichischen Bahnen sind einer Revision und Umarbeitung zu unterziehen, wobei in denselben die Güterclassification des gemeinschaftlichen Tarif-Theiles I ausnahmslos durchzuführen ist"

wäre in der Erwägung abzulehnen, dass das Aufgeben sämmtlicher, gegenüber dem gemeinsamen Tarif-Theile I in den Localtarifen der österreichischen Bahnen bestehenden generellen Ermässigungen die Wirkung hätte, dass diese Ermässigungen auch für den gesammten Inlandsverkehr ausser Kraft treten, für welch letzteren es schwer durchführbar wäre, durch besondere Ermässigungen ausreichend vorzusorgen.

Die Anträge ad b):

„In den Ausnahmetarifen und temporären Frachtbegünstigungen der einzelnen österreichischen Eisenbahnen hat der Grundsatz zur Durchführung zu gelangen, dass die Frachtermässigungen gegenüber den Frachtsätzen des Localtarifes keine allgemeine Geltung besitzen sollen, sondern an gewisse Bedingungen zu binden sind, deren Erfüllung nur den österreicbischen Interessenten möglich ist"

und ad c):

„Dieses Princip ist auch bei Erstellung von Verbandstarifen der österreichischen Eisenbahnen unter einander einzuhalten"

werden, als im Wesentlichen mit dem im Antrage Punkt 2 des Subcomité ausgesprochenen Grundsatze übereinstimmend, zur Annahme empfohlen.

Der Antrag ad d):

„Im Interesse der österreichischen Industrie und Landwirthschaft haben die österreichischen Eisenbahnen eine gemeinschaftliche Kilometertariftabelle zu vereinbaren und auf Grund der Durchrechnung der österreichischen Bahnlinien zur Anwendung zu bringen"

wird zur Annahme mit der Massgabe empfohlen, dass diese Durchrechnung nur in der Exportrichtung gelten soll und vor Allem für den Verkehr mit den österreichischen Seehäfen und inländischen Umschlagsplätzen anzustreben wäre.

Der Antrag ad e):

„Bei Erstellung von Verbandstarifen und directen Frachtsätzen mit ausserösterreichischen Eisenbahnen haben im Interesse des österreichischen Exportes und beim Import gewisser Artikel nach Oesterreich die sub b), c) und d) angeführten Grundsätze zur Geltung zu gelangen"

wäre ebenfalls anzunehmen.

Desgleichen wird der vom früheren Mitgliede Adalbert Kocourek im Zusammenhange mit den vorstehenden Vorschlägen gestellte allgemeine Antrag:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Eisenbahn-Verstaatlichungsaction wieder in Angriff zu nehmen und zu beschleunigen"

(vergl. Punkt X der Tagesordnung) seitens des Exportcomité unterstützt.

7. Ferner wurde dem Exportcomité der Antrag des Mitgliedes Otto Günther (Punkt XXXVII des Protokolles der Sitzung des Staatseisenbahnrathes vom 6. Juni 1900):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, für die Verfrachtung von Materialien und Waaren, welche auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen ins Ausland exportirt werden, ermässigte Tarife, und zwar in der Höhe jener Tarife einzuführen, wie sie gegenwärtig auf den deutschen Bahnen für den Export bestehen, und weiters seinen ganzen Einfluss auf die österreichischen Privatbahnen auszuüben, dass auch diese ihrerseits eine gleiche Ermässigung ihrer Exporttarife eintreten lassen"

sowie der Zusatzantrag des Ersatzmannes Julius A. Reich:

„Bei jenen Industrien, welche auf den kgl. Ungarischen Staatsbahnen ermässigte Exporttarife geniessen, sollen diese Begünstigungen zur Grundlage der Tarifaufstellung gemacht werden"

zugewiesen.

Das Exportcomité glaubt, den Antrag in dieser allgemeinen Form zur Annahme schon aus dem Grunde nicht empfehlen zu sollen, weil — wie aus den diesbezüglichen, dem Exportcomité seitens des Eisenbahnministeriums übermittelten vergleichenden Zusammenstellungen hervorgeht — auf den österreichischen Staatsbahnen bereits heute für eine ganze Reihe von Artikeln und Verkehren Tarifermässigungen bestehen, welche die analogen, für den Export zur Verfügung stehenden Tarife der deutschen Bahnen, beziehungsweise der Ungarischen Staatsbahnen zum Theile erheblich unterbieten.

Dagegen stellt das Subcomité den grundsätzlichen Antrag, dass bei gleichliegenden Verhältnissen, zumal dort, wo eine fremde, insbesondere die deutsche, beziehungsweise die ungarische Production auf dem betreffenden ausländischen Absatzgebiete in Concurrenz zu dem österreichischen Producte tritt und einseitige Tarifermässigungen der fremden Bahnen geeignet wären, den Absatz des österreichischen Productes zu unterbinden, die Exporttarife auf den österreichischen Staatsbahnen nicht höher gehalten werden sollen, als die correspondirenden Tarife des concurrirenden Staates.

8. Speciell was die Exporttarife der Ungarischen Staatsbahnen anbelangt, muss das Subcomité insbesondere auf die Thatsache verweisen, dass diese Bahnen in jüngster Zeit systematisch ihre Exportbegünstigungen für das Zollausland auch auf den Verkehr nach Oesterreich ausdehnen, und stellt das Exportcomité daher den weiteren Antrag, dass für jene Artikel, für welche die Ungarischen Staatsbahnen den Export nach Oesterreich begünstigen, soweit hiefür in umgekehrter Richtung ein Bedürfniss besteht, auch die österreichischen Staatsbahnen reciproce Begünstigungen für die Ausfuhr der österreichischen Producte nach Ungarn einführen.

Endlich wäre die k. k. Regierung zu ersuchen, ihren Einfluss dahin auszuüben, dass analoge Tarifmassnahmen zu Gunsten des österreichischen Exportes auch seitens der österreichischen Privatbahnen getroffen werden.

Gruppe III, betreffend die Artikel: Erden, Cement, Kalk, Steine, Thon und Thonwaaren, Glas und Glaswaaren, Porzellan.

1. Für Glas und Glaswaaren der Pos. G—11 und H—16 soll auf den österreichischen Bahnen die gleiche Tarifirung wie auf den Ungarischen Staatsbahnen, das ist nach Ausnahmetarif I, platzgreifen.

2. Die für Porzellan, unverpackt oder lose in Stroh, Heu und dergleichen, verpackt, auf den österreichischen Eisenbahnen bestehende Tarifirung (sperrig—A—B) soll im Exportverkehre für Porzellan in beliebiger Verpackung gelten.

3. Für den Export von Kalk und Cement sollen nach Bedarf in einzelnen Relationen die thunlichsten Frachtbegünstigungen, eventuell bis zu den Taxen des Ausnahmetarifes II gewährt werden.

4. Für Graphit der Pos. G—20 b wird die bestehende Tarifirung nach Classe C, beziehungsweise auf den österreichischen Staatsbahnen nach Ausnahmetarif IX/c als ausreichend erklärt und nur mit Rücksicht auf die Wichtigkeit des Graphitexportes nach Deutschland das k. k. Eisenbahnministerium zu ersuchen sein, mit allem Nachdrucke auf die Wiedereinführung des Specialtarifes III für diesen Artikel auf den deutschen Bahnen hinzuwirken.

5. Bezüglich der Artikel Kaolin, Erdfarben, Thonwaaren der Pos. 21 a und feuerfeste Ziegel aller Art wird als wünschenswerth bezeichnet, dass die Taxen des Ausnahmetarifes IX/d der österreichischen Staatsbahnen auch seitens der österreichischen Privatbahnen berechnet werden.

Für Thon, roh und gebrannt, auch Schieferthon, soll das Barême des Ausnahmetarifes II der österreichischen Staatsbahnen auch auf den Linien der österreichischen Privatbahnen berechnet werden.

7 Der Artikel Ofenkacheln (Pos. T, 21, b) soll im Exportverkehre nach Classe C tarifirt werden.

8. Für Steine der Pos. S, 55, C (einfach glatt behauene) soll die bestehende Classification nach Classe B im Exportverkehre bei beliebiger Verpackung zur Anwendung gelangen und die gleiche Tarifirung im Exporte auch für Steine, geschliffen oder polirt, unverpackt oder nur in Schutzrahmen, platzgreifen.

9. Der Artikel Korksteine (Pos. K, 23) soll im Exporte nach Classe C tarifirt werden.

Gruppe IV, betreffend die Artikel: Holz und Holzwaaren, Möbel und Möbelbestandtheile, Holzstoff und Holzzellstoff, Papier und Pappe.

A. Holz und Holzwaaren, Möbel und Möbelbestandtheile.

1. Bezüglich des Artikels Holz wird beschlossen, dass im Allgemeinen lediglich der Export des Schnittmateriales, nicht aber auch jener des Rohholzes tarifarisch begünstigt werden soll. Eine Ausnahme soll nur bei Buchenrund- und Kantholz über 2·5 m Länge im Export eintreten, für welche Transporte die bereits bestehende Tarifirung nach Ausnahmetarif I der k. k. österreichischen Staatsbahnen auch weiterhin aufrecht bleiben soll.

2. Die für den Export von Holz allgemein giltige Tarifbegünstigung nach Ausnahmetarif IX der k. k. österreichischen Staatsbahnen soll aufgehoben werden.

3. Es soll geprüft werden, ob und in welcher Weise eine Erweiterung des Geltungsgebietes der für Schnittholztransporte aus Galizien und der Bukowina nach Bodenbach transit und Eger transit bestehenden Frachtbegünstigungen unter Berücksichtigung der ungarischen und anderer in Betracht kommenden Productionsconcurrenz und bei Wahrung der westösterreichischen Exportinteressen thunlich erscheint.

4. Unter Hinweis auf die Erschwernisse, welche sich bei Anwendung von Tarifbegünstigungen für den Export von Grubenholz zufolge des bedungenen Bezuges der Transporte durch eine Grube ergeben, wird der Erwägung des k. k. Eisenbahnministeriums anheimgegeben, bei Anwendung der in Rede stehenden Frachtbegünstigungen von dem Verwendungsnachweise überhaupt abzusehen und dagegen behufs Hintanhaltung der Ausfuhr von zum Verschnitt geeignetem Rundholz die Dimensionsbestimmung der zu begünstigenden Rundhölzer derart abzuändern, dass der grösste Durchmesser des Querschnittes am stärkeren Ende statt mit 30 cm mit 28 cm festgesetzt wird.

5. Was die Artikel Möbel und Möbelbestandtheile betrifft, so liegen zwar keine formellen Anträge von Experten, wohl aber Eingaben von berufenen Exportfirmen vor, und wäre daher an das k. k. Eisenbahnministerium das Ersuchen zu richten, die diesfalls vorgebrachten Wünsche thunlichst zu berücksichtigen und bei den behufs Förderung des Möbelexportes zu ergreifenden Tarifmassnahmen auch auf die aufstrebende Möbelindustrie Tirols Rücksicht zu nehmen.

B. Holzstoff und Holzzellstoff, Papier und Pappe.

1. Für den Export von Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose), Papier und Pappe soll die gleiche Frachtbegünstigung gewährt werden, welche auf den österreichischen Staatsbahnen nach Ausnahmetarif VII/c für den Export von Zucker besteht, das ist bei Sendungen von 10.000 kg die Berechnung der um fünf Percent gekürzten Taxen der Wagenladungsclasse C.

Für diese Exporttarifirung soll rücksichtlich des Artikels Papier die gleiche Nomenclatur wie im Exportverkehre aus Deutschland, nämlich: „Papier aller Art, ausgenommen mit anderen Stoffen überzogenes oder getränktes Papier (Glas-, Sand-, Schmirgel-, Fliegenpapier u. dgl.)“ massgebend sein.

2. Der Artikel „Holzstoff der Position H—29“ der Güterclassification des gemeinsamen österreichisch-ungarischen Tarif-Theiles I/B soll auch bei Sendungen von 5000 kg die Begünstigung des Ausnahmetarifes IX (Classe A minus zehn Percent) der österreichischen Staatsbahnen geniessen.

Gruppe V, betreffend die Artikel: Chemische Producte, Petroleum und dessen Derivate.

1. Mit Rücksicht darauf, dass die Tarife für den Export von Petroleum erst in jüngster Zeit im Einvernehmen mit den Interessenten einer generellen Regelung zugeführt worden sind, beschränken sich die Anträge des Subcomité bezüglich dieses Artikels darauf, dass

a) für den Export nach Italien über die Staatsbahnlinien ermässigte Tarife auf der gleichen Grundlage wie nach den übrigen Grenzstationen zur Einführung gelangen, und
b) bei den deutschen Bahnen mit Nachdruck eingewirkt werden soll, dass dieselben für die Einfuhr des galizischen Petroleums die gleichen Frachtbegünstigungen wie für das russische Petroleum zugestehen.

2. Was die Tarifirung für den Artikel „Zündwaaren“ im Exporte anbelangt, so liegen zwar keine formellen Anträge von Experten, jedoch Eingaben von Exportfirmen vor, welche dem k. k. Eisenbahnministerium zur thunlichsten Berücksichtigung empfohlen werden.

3. Bezüglich der übrigen in die Gruppe V fallenden Artikel liegen generelle Anträge auf Detarifirung oder sonstige Begünstigungen nicht vor und wird nur für den neu eingeführten Productionsartikel „Lithopone“ der Antrag gestellt, diesen Artikel an Stelle der bisherigen Tarifirung nach Classe II im Exportverkehre bei Aufgabe von 5000 kg nach Classe A und bei Aufgabe von 10.000 kg nach Classe C zu tarifiren.

Gruppe VI, betreffend die Artikel: Eisen und Eisenwaaren etc.

1. Die gegenwärtig im Zuge befindliche systematische Umarbeitung der die Artikel Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren betreffenden Positionen der Güterclassification des österreichisch-ungarischen Theiles I, Abtheilung B, wird auch vom Standpunkte einer einfacheren und klareren Fassung der für diese Artikel vorgesehenen Exporttarife unterstützt.

2. Für den Export wird die Gleichstellung der Tarife für die Positionen E, 5 und 6 und für die Positionen E, 7 und 8 der Güterclassification, sowie die Einführung der analogen Tarifsätze, wie solche in Deutschland beim Exporte nach Rumänien und Russland bestehen, beantragt, und zwar:

für Position E, 5 und 6 . . . 2·90 Heller
„ „ E, 7 „ 8 . . . 2·35 „

per Tonne und Kilometer.

Diese Sätze sollen normal für den Export erstellt, jedoch im Falle der Nothwendigkeit für bestimmte Artikel noch niedrigere Ausnahms-Exportfrachtsätze gewährt werden.

Hierauf abzielende Gesuche mögen mit thunlichster Beschleunigung von Fall zu Fall erledigt werden.

3. Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass in den Ausnahmetarifen der deutschen Eisenbahnverbände für die Artikel Eisen- und Stahlwaaren die volle Parität nach den beiden Verkehrsrichtungen von und nach Oesterreich wiederhergestellt werde.

Gruppe VII, betreffend Textilindustrie.

Aus den im Wege mehrerer Handelskammern an das Subcomité gelangten Aeusserungen der Interessenten und auch aus den Mittheilungen der in der Sitzung vom 22. October 1900 anwesenden Experten hat der Sonderausschuss für Textilindustrie die Ueberzeugung gewonnen, dass bei dem Exporte der Textilfabrikate die Tarifsätze nicht jene schwerwiegende Rolle spielen, wie dies bei minderwerthigen Erzeugnissen der Fall ist.

Es kann behauptet werden, dass insbesondere bei Tuchen, Modestoffen, Seiden- und Sammtfabrikaten, Posamentirartikeln, Glacéhandschuhen etc. der Frachtsatz nahezu belanglos ist, weil diese Producte durchwegs höhere Preise haben, die durch den Frachtsatz ganz unwesentlich tangirt werden.

Das Subcomité war daher nicht in der Lage, auf Grund der eingelangten Aeusserungen der Interessenten nach Anhörung von Experten besonders weittragende Beschlüsse zu fassen und muss sich darauf beschränken, nachstehende, sich aus diesbezüglichen Eingaben und Aeusserungen ergebende, eigentlich nur Specialwünschen gerecht werdende Anträge zu stellen:

1. Für zum Exporte gelangende Garne sei eine thunlichste Ermässigung der Frachtsätze von den Stationen der Spinnereien nach Serbien, Bulgarien, Rumänien und Bosnien anzustreben.

2. Es sei das k. k. Eisenbahnministerium zu ersuchen, directe Tarifsätze für Garne von Stationen österreichischer Baumwollspinner nach russischen Grenzstationen zu erstellen.

3. Es sei das k. k. Eisenbahnministerium dringendst zu bitten, seinen Einfluss auf die Direction des österreichischen Lloyd, eventuell im Wege des k. k. Handelsministeriums dahin aufzuwenden, dass der in Aussicht stehende billigere Levantetarif perfect werde und zur baldigsten Einführung gelange.

4. Es sei eine entsprechende Herabsetzung der Eisenbahntarifsätze für Leinen- und Damastwaaren, ferner für bedruckte und farbig gewebte Baumwollwaaren im Verkehre über Triest und nach Italien, Rumänien und den Balkanländern anzustreben.

5. Es sei für zum Export gelangende Filztuche eine Frachtermässigung im Stückgutverkehre speciell nach Deutschland anzustreben.

Gruppe VIII, betreffend den Verkehr mit den Seehäfen.

1. In Erwägung, dass die Hafenanlagen in Triest dermalen bereits, insbesondere zu Zeiten der stärkeren Güterbewegung, erfahrungsgemäss zur Bewältigung des Verkehres nur nothdürftig ausreichen, glaubt das Subcomité im Eingange seiner Anträge es als wesentliche Voraussetzung für den erwünschten Erfolg der hier beantragten bahntarifarischen Massnahmen bezeichnen zu sollen, dass die Ausgestaltung des Triester Hafenplatzes in Bezug auf den Ausbau der Hafenanlagen, der Vermehrung der Lagerräume etc., sowie der Bau der zweiten Bahnverbindung mit Triest mit möglichster Beschleunigung durchgeführt werden.

2. Was die Massnahmen auf bahntarifarischem Gebiete im Allgemeinen anbelangt, wäre vor Allem die forcirte Heranziehung von Massenartikeln über Triest sowohl im Exporte wie im Importe anzustreben, um auf diesem Wege eine Vermehrung und Verbesserung der Schiffahrtsgelegenheiten daselbst zu erreichen.

3. Die Bahntarife für den Export via Triest sollen im Allgemeinen auf Gruud der Durchrechnung eines gemeinschaftlich staffelförmig entwickelten Barêmes über sämmtliche in Betracht kommende österreichische Bahnlinien erstellt werden.

4. Ferner wird die thunlichste Ausgestaltung und Vermehrung der directen combinirten Tarife von den österreichischen Productionsstationen nach den betreffenden überseeischen Bestimmungsstationen als erwünscht bezeichnet. Die bisher gestattete Reexpedition in Triest soll auch weiterhin aufrecht bleiben.

5. Mit Rücksicht auf die Nothwendigkeit einer sorgfältigeren Verpackung bei überseeischen Transporten erscheint es geboten, die im Bahnverkehre bei gewissen Gütern übliche Differenzirung hinsichtlich der Verpackungsart für den Exportverkehr über Triest zu beseitigen und die billigeren Tarife bei beliebiger Verpackung gelten zu lassen.

6. Die für Sendungen von 5000 Kilogramm giltigen normalmässigen Frachtsätze der Localtarife sollen im Exportverkehre via Triest auch für die betreffenden Artikel bei Aufgabe in beliebigen Mengen gelten.

7. Schliesslich glaubt das Subcomité darauf hinweisen zu sollen, dass ein nicht unwesentlicher Theil des österreichischen Exportes den Weg über Fiume nimmt. Diese Erscheinung lässt mit Sicherheit annehmen, dass besondere Gründe vorhanden sind, welche den Parteien die Wahl der Fiumaner Route vortheilhafter erscheinen lassen. Das k. k. Eisenbahnministerium wäre daher zu ersuchen, diesen sich der Beurtheilung aus den tarifarischen Verhältnissen entziehenden Gründen nachzugehen und auf die Behebung der hier in Frage kommenden, den Verkehr via Triest schwer schädigenden Einflüsse hinzuwirken.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Elektrische Kleinbahn Graz-Gösting. (Brücke über den Mühlgang.) Die von der Grazer Tramway-Gesellschaft vorgelegten, mit der Zustimmungserklärung der k. k. Statthalterei in Graz versehenen Mauerwerkspläne für die zu reconstruirende Holzbrücke über den Mühlgang in der Calvarienberggürtelstrasse in Graz im Zuge der elektrischen Kleinbahn Graz-Gösting wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 57.346 ex 1900.]

Elektrische Kleinbahn Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf. (Niveaukreuzungen.) Der von der Stadtgemeinde Brüx vorgelegte Normalplan für die Niveaukreuzungen der elektrischen Kleinbahn Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf mit der k. k. Staatsbahnlinie Bodenbach—Komotau und der Schleppbahn zur Schlick'schen Spinnerei in Oberleutensdorf wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 172.]

Localbahn Jenbach - Mayrhofen (Zillerthalbahn). (Typenplan für freistehende Aborte in den Stationen.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des von der Bauleitung der Zillerthalbahn vorgelegten und vom Standpunkte der Bauordnung entsprechend befundenen Typenplanes für freistehende Aborte in den Stationen der Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 1290.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

22. Jänner. In den Strecken Berhometh—Mežebrody und Teresin — Iwaniepuste wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

22. Jänner. Auf der Kleinbahn Lupków-Cisna wurde wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Halte- und Ladestelle Loboditz.) Vom 1. Februar angefangen werden, einer Kundmachung obiger Eisenbahn vom 14. Jänner zufolge, die Befugnisse der an der Localbahn Kojetein-Tobitschau gelegenen Halte- und Ladestelle Lohoditz dahin erweitert, dass zu dem vorgenannten Zeitpunkte die für diese Halte- und Ladestelle giltigen Abfertigungsbeschränkungen, welche in dem für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn giltigen Localgütertarife auf Seite 34 unter Punkt b) 4 enthalten sind, ausser Kraft treten.

Ausland.

Preussen. (Verhütung und Einholung von Zugverspätungen.) Zu diesem Zweck hat nach der „Z. d. V. D. E.-V." die kgl. Eisenbahn-Direction Berlin im Interesse des reisenden Publicums die nachfolgenden Bestimmungen erlassen:

Die Abfertigung der Schnell- und Personenzüge auf den Stationen ist derartig zu bewirken, dass die fahrplanmässigen Aufenthalte nicht überschritten werden. Bei Ankunft der Züge hat das Fahrpersonal den Reisenden sofort laut und verständlich zuzurufen, in welchem Theile des Zuges oder in welchem Wagen sich noch freie Plätze befinden, damit das nnnütze und zeitrauhende Aufsuchen der Plätze seitens der Reisenden vermieden wird. Die diensthuenden Stationsbeamten haben bei Anweisung der Plätze nach Möglichkeit mitzuwirken. Das Einstellen von Post- und etwaigen Verstärkungswagen, sowie das Verladen der Gepäcksstücke ist stets auf das schnellste auszuführen und sind die hiezu erforderlichen Vorbereitungen rechtzeitig zu treffen. Den Locomotivführern wird die pünktlichste Beförderung der Züge zur Pflicht gemacht. Etwaige, durch unabwendbare Ursachen eingetretene Verspätungen sind durch Anwendung der zulässigen kürzesten Fahrzeiten einzuholen. Bei eingetretenen Verspätungen müssen die planmässigen Aufenthaltszeiten, soweit irgend durchführbar, selbst ohne Rücksicht auf die Geschäfte der Postverwaltung oder auf die zur Erfrischung der Reisenden vorgesehenen Pausen gekürzt werden. Die Dauer des abgekürzten Aufenthaltes ist von den diensthuenden Stationsbeamten den Postbeamten und sogleich nach Ankunft des Zuges den Zugführern und Schaffnern mitzutheilen und von letzteren deutlich mit den Worten auszurufen: „Nur noch x . . . Minuten Aufenthalt!" Auch die Betriebs- und Maschineninspectionen sollen auf die pünktliche Abfertigung und Beförderung der Züge „nachdrücklichst" hinwirken und jede eingetretene Unregelmässigkeit verfolgen.

— (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionshezirk Kattowitz: Einstellung des Verkehres auf der Wasserumschlagstelle Cosel [Oderhafen] für Kohlen und Krahngüter.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge wurde der Verkehr auf der Wasserumschlagstelle Cosel (Oderhafen) für Kohlen und Krahngüter bis auf Weiteres geschlossen. Rutschgüter gelangen auch während des Winters zur Umladung.

Baden. (Einnahmen der Bahnen im Monate October 1900.) Die Einnahmen der badischen Bahnen betrugen im October 1900 nach provisorischer Feststellung aus dem Personenverkehre Mk. 1,964.470 (gegen die provisorischen Einnahmen des Vorjahres mehr Mk. 109.870), aus dem Güterverkehre Mk. 4,448.020 (mehr Mk. 110.080), aus sonstigen Quellen Mk. 426 260 (weniger Mk. 5550), zusammen Mk. 6,838.750 (mehr Mk. 214.400), Jänner bis mit October 1900 Mk. 63,626.640 (mehr Mk. 5,044.050).

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahn-Directorenconferenzen. (Vorsitz in denselben.) Der Vorsitz und die Geschäftsführung der gemeinschaftlichen Conferenz der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahn-Directoren, sowie der Conferenz der österreichischen Eisenbahn-Directoren ist mit 1. Jänner 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien übergegangen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten. (Liste des k.k. Oberlandesgerichtes in Lemberg per 1901 für die Bukowina.) Laut der vorliegenden Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Lemberg beträgt die Zahl der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten 23, mithin ebensoviel wie im Vorjahre. [E.-M.-Z. 1631.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 16. Jänner 1901 dem Hafen- und Seesanitäts-Vicecapitän Hermann Miroševič in Ragusa den Titel und Charakter eines Hafen- und Seesanitäts-Capitäns allergnädigst zu verleihen geruht.

Literatur.

Der Eisenbahn - Betriebsdienst. (Taschenbuch und Kalender für den österr. Eisenbahnbetriebsbeamten für das Jahr 1901.) Bearbeitet von bewährten Fachleuten. VI. Jahrgang. Wien. Verlag von J. L. Pollak, Specialbuchhandlung für Eisenbahnliteratur.

Der vorliegende Jahrgang dieses bereits bestens bekannten Taschenbuches weist gegenüber seinen Vorgängern neuerdings eine Bereicherung auf. So erscheinen neu aufgenommen: Organisationsstatut für die k. k. Staatsbahnen, Staatseisenbahnrath und Mitglieder desselben, Haftpflichtgesetz der Eisenbahnen, tarifarische Daten, Telephone im Eisenbahnbetriebe u. s. w.

Tarifeur

gewandter Expedient, seit zehn Jahren in erstem Wiener Hause in ungekündigter Stellung, sucht gelegentlich in Wien oder anderem grossen Handelsplatze **selbstständigen Posten.**

Gefl. Anträge unter **„Elbe 4321"** an **Haasenstein & Vogler, Wien I.**

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer Fahrpreise.

Ab 15. Februar 1901 gelangen in nachstehenden Relationen directe Personenzugs-Fahrkarten für einfache Fahrten zu folgenden Preisen zur Einführung:

Von	Nach	über	Personenzugs-Fahrkarten I. Classe	Personenzugs-Fahrkarten II. Classe	Personenzugs-Fahrkarten III. Classe	Militär-Fahrkarten
			Einfacher Fahrpreis in Hellern einschl. Stempel			Einfacher Fahrpreis in Hellern
Bilnitz-Brumow	Wien (Nordbahnhof) . .	Ungar.-Hradisch	1398	933	467	—
	Lundenburg		—	593	297	—
	Prerau		798	533	267	—
	Kremsier		—	493	247	—
Bohuslawitz a. Vlara	Wien (Nordbahnhof) . .		—	933	467	—
	Kremsier		—	—	247	120
Bojkowitz	Wien (Nordbahnhof) *) .		—	800	400	—
Nezdenitz	Wien (Nordbahnhof) . .		—	760	380	—
	Kremsier		—	—	160	—
	Oderberg		—	760	380	—
Aujezd-Luhatschowitz .	Kwassitz-Tlumatschau .		—	280	140	—
	Schönbrunn		990	660	330	—
	Mähr.-Ostrau		1140	760	380	—
Hradek-Slawičin	Wien (Nordbahnhof) *) .		—	856	429	—
	Prerau		—	456	229	—

*) Die betreffenden Fahrkarten gelangen auch in umgekehrter Richtung zur Ausgabe.

Wien, am 16. Jänner 1901. [78]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung neuer directer Fahrpreise.

Mit 15. Februar 1901 gelangen folgende directe Fahrpreise zur Einführung:

Von	Nach	Ueber	Einfache Fahrt: Personenzug II.	Personenzug III.	A.T.E. Personenzug B.E.B. Schnellzug II.	A.T.E. Personenzug B.E.B. Schnellzug III.
			Wagenclasse			
			Heller			
Leitmeritz A.T.E.	Kaaden-Brunnersdorf . .	Schima-Settenz-Komotau	517	266	559	286
	Karlsbad		701	358	833	423
	Eger		945	480	1201	607

Teplitz, am 21. Jänner 1901. [79]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
auch namens der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Zulassung der Reexpedition in Melnik. Reexpeditionsbestimmungen.

Die im Tarife, Theil II, Heft 4, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1900 für Güter des Specialtarifes 1 bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen bestehenden Frachtsätze finden bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1901 auch in dem Falle gleich im Kartirungswege Anwendung, als die betreffenden Transporte im Lagerhause der Anglo-Oesterreichischen Bank in Melnik eingelagert und von dort innerhalb 12 Monaten weitergesendet werden, sofern den Bestimmungen für Sendungen, welche in Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen eingelagert, bezw. reexpedirt werden, sowie den angegebenen besonderen Bestimmungen entsprochen wird.

Ausser den directen Frachtsätzen von der ursprünglichen Aufgabsstation bis zur endgiltigen Bestimmungsstation gelangen noch 6 Heller per 100 kg als Reexpeditionsgebühr zur Einhebung.

Verzeichniss der Stationsverbindungen, in welchen die Reexpedition zulässig ist.

Von oder nach	Nach oder von
den im Tarife, Theil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen ungarischen Stationen	**Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn:** Strecke Türmitz bis Komotau, bis Bilin insoweit via Melnik—Aussig instradirt wird. **Stationen der Böhmischen Nordbahn:** Bodenbach und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, insoweit via Melnik—Tetschen instradirt wird. **Stationen der Oesterr. Nordwestbahn:** Strecke Liboch bis Aussig, bis Tetschen insoweit via Melnik instradirt wird. **Stationen der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha:** Auscha und Wernstadt, insoweit via Melnik—Gross-Priesen instradirt wird.

Wien, am 19. Jänner 1901. [80]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes zu den vom 1. Juli 1900 giltigen Kartirungssätzen nach und von Hohenstadt transit, Olmütz (St.B.) transit, Sternberg transit, Troppau (K.F.N.B.) transit und Wichstadtl-Lichtenau transit.

Auf Seite 8 dieser Kartirungssätze wird im Abschnitt B, sub II a/1, der Artikel „Salz, Pos. S—7 a des Tarif-Theiles I“ und die Classification „II, A, Sp.-T. 1“ gestrichen.

Wien, am 21. Jänner 1901. [81]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung von Tarifnachträgen und eines Ergänzungs- und Berichtigungsblattes zu den Verbandstarifen.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 treten in Wirksamkeit:

Nachtrag IV zum Tarif-Theil I, Abth. A/B, vom 1. Februar 1898;
„ V zum Tarif-Theil II, Abth. A, vom 1. Februar 1898;
„ I zum Tarif-Theil II, Abth. B, 2. Auflage, vom 1. September 1900;
„ III zum Ausnahmetarif Nr. 1 für metallurg. Producte, 2. Auflage, vom 1. December 1898;
„ IV zum Ausnahmetarif Nr. 2 für Wien u. s. w. vom 1. Februar 1898;
„ IV zum Ausnahmetarif für Steinkohlen u. s. w. vom 1. Februar 1898;
Ergänzungs- und Berichtigungsblatt zum Ausnahmetarif für Lebensmittel aus Italien nach Deutschland vom 1. December 1898.

Exemplare dieser Tarifbehelfe werden seinerzeit bei den betheiligten deutschen und österreichischen Eisenbahnverwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 20. Jänner 1901. [82]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In der ungarischen Ausgabe des ab 1. Jänner 1901 giltigen Nachtrages 1 zu dem vom 1. Jänner 1900 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, sind mit sofortiger Giltigkeit die nachstehend bezeichneten Frachtsätze des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Stückgütern und Gütern der Classe A in Wagenladungen als Frachtgut zu berichtigen, und zwar:

Budapest

Auf Seite	Im Verkehre mit	zu berichtigen			
		von		auf	
		Classe II		Classe II	
		bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für			
		5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg
		per Frachtbrief und Wagen			
		Frachtsätze in Hellern per 100 kg			
10	Bechowitz . .	536	.	534	.
	Eisenbrod . .	575	.	570	.
11	Hohenstadt . .	446	.	444	.
	Leitomischl .	474	.	463	.
13	Turnau . . .	.	578	.	576
	Všetat-Přivor .	.	554	.	544
	Wschetat-Přiwor . . .	.	554	.	544

Ferner ist die auf den Seiten 5, 6 und 7 dieses Nachtrages angeführte Nummer der Kundmachung im ungarischen Amtsblatte (Vasuti és közlekedési közleny) Nr. 27 von 37.608/CI auf 31.608/CI zu berichtigen.

Wien, am 19. Jänner 1901. [83]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
523	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Bremsklötze (Pos. E—5, Punkt 6, der Güterclassification)	Węglerska-Górka	Zwardoń	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Kaschau-Oderberger Eisenbahn bestimmt sein und mit auf eine Dienststelle dieser Bahn als Absender und Empfänger lautenden Frachtbriefen zum Transporte gelangen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarif	22 Heller	17 Heller	5 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe durch den Empfänger bis längstens Ende März 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau	
524	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Elsenbahn Wien-Aspang	Holzstoff der Pos. H—29 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Roitham	P i t t e n	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif, Theil II, des Niederösterreichischen, bezw. Niederösterr.-Böhmischen Gemeinschaftsverkehres, giltig vom 1. Jänner 1897	Besteht kein directer Frachtsatz	98 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
525	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Krakau-Kocmyrzów	Kohle, mineralische	Krakau	Grzegórzki	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Anfrechthaltung der für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	11 Heller	8 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		Durch diese Publication wird die Publication im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 111 vom 29. September 1900 unter fortlaufender Post Nr. 2119, welche eine weniger weitgehende Begünstigung enthalten hat, ausser Wirksamkeit gesetzt
526	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalksteine und Schotter	Ladestelle Kalkbruch	Mähr.-Weisskirchen L.B. transito	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger, und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	6 Heller	5 Heller	1 Heller	Im Kartirungswege		
527	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannten *)	Ladestelle Kalkbruch	Odran	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	Heller 36	Heller 31	Heller 5	Im Kartirungswege		
					Jogsdorf				40	34	6			
					Gross-Glockersdorf				44	37	7			
					Wigstadtl				49	40	9			
					Tschirm				51	43	8			
					Schwansdorf				54	46	8			
					Bantsch				59	51	8			
					Fulnek				35	30	5			

*) Die Beförderung von gebranntem Kalk von Ladestelle Kalkbruch nach den Halte- und Ladestellen Jogsdorf, Tschirm und Schwansdorf findet nur über besondere, seitens der Absender oder Empfänger vorher bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung statt. Für Sendungen nach Schwansdorf ist diese Bewilligung nur erforderlich, wenn der Kalk nicht zu Düngzwecken bestimmt ist.

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg				
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
528	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter: a) der Classe I b) der Classe II	Častolowitz	Laun Schlan Oberleutensdorf oder vice versa	Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 319 254 259 204 318 —	per 100 kg	Im Kartirungswege		
529	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Königsfeld	Kralup (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 5000 kg, bezw. bei solchen Gütern der Classe B auch bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1901	Localtarife	Verschieden	Verschieden 20 pCt. Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes der St.E.G.		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende December 1901	
530	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2	Greifendorf	Tlnischt (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1901	Ausnahmetarif für Holz	51 Heller	47 Heller 4 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Einrichtung einer Mineralöl-Raffinerie in Kralup bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden

Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
531	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Cottone, rohe, der Pos. B—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B (Abschnitt G)	Obergeorgenthal	Neunkirchen	Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg	vom 1. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Nord-Südösterreichischen Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	507 einschl. Manip.-Gebühr		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
532	**Südbahn-Gesellschaft**	Eisenbahn Wien-Aspang	Wein in Fässern und Kisten aus der Pos. W—10 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Triest Finme	Sinnering E.W.A.	Aufgabe (als Frachtgut) von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Instradirung hat via Wr. Neustadt—Biedermannsdorf zu erfolgen	vom 1. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 224 231		Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
15	Nr. 148 vom 25. December 1900	3613	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Braunkohlen	Brnch Dnx-Liptitz Eisenberg Ossegg und Ossegg II Ossegg-Riesenberg Teplitz-Waldthor Wiesa-Oberlentensdorf	Pozsony-Ujváros	Als Anmerkung ist zu setzen: Bei den nach Pozsony-Ujváros loco bestimmten Sendungen wird die laut Localgütertarifes der kgl. Ungar. Staatsbahnen, Abschnitt III, Abtheilung B, Punkt 2, vorgesehene Zuschlagsgebühr noch separat eingehoben	

Druck von Otto Maass' Söhne. Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 12. **Wien, 26. Jänner 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. Jänner 1901, Z. 277, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 8. Jänner 1901.

Wittek m. p.

Verzeichniss

jener vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium an anspruchsberechtigte Unterofficiere ertheilten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
9019	Schlegel Augustin	1					1
10048	Gunia Josef	1					1
10377	Albrecht Josef				1		1
10727	Petránek Johann				1		1
11719	Tomiško Franz	1					1
12062	Kramar Johann	1					1
12997	Sterk Georg	1					1
13075	Wahrhaftig Simon	1					1
13462	Leithner Franz	1					1
13685	Wihnaczek Johann	1					1
13724	Gadzała Ignaz	1					1
14532	Iluk Roman	1					1
14651	Kronschachner Franz	1					1
15275	Glebocki Franz	1					1
15317	Kolarz Carl	1					1
15345	Kargl Carl	1					1
15584	Šimsa Josef	1					1
15752	Knösch Josef	1					1
15887	Kvintus Franz	1					1
15944	Werner Josef	1					1
16007	Rejzek Josef	1					1
16259	Staněk Bohuslav	1					1
16281	Valis Carl	1					1
16303	Zacharków Jan	1					1
16366	Langer David	1					1
16398	Heyhal Edmund	1					1
16421	Kohler Otto	1					1
16483	König Josef	1					1

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ableben des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
16807	Schäfer Wenzel	1					1
16858	Zeis Josef	1					*
16893	Schwanzer Josef	1					1
16897	Klucznik Gregor	1					1
16993	Kratzert Josef	1					1
17013	Kocyłowski Leo	1					1
17056	Houda auch Hauda Mathias	1					1
17136	Hampel Johann	1					1
17161	Herz Ignaz	1					1
17213	Suck Anton	1					1
17229	Sapper Heinrich	1					1
17236	Bilous Jan	1					1
17257	Zwerling Hermann	1					1
17273	Zawadzki Pawlo	1					1
17321	Rolinski Anton	1					1
17346	Lep Johann	1					1
17412	Janicki Kasimir	1					1
17419	Kováts Josef	1					1
17434	Betz Johann Gustav	1					1
17447	Klauber Adalbert	1					1
17488	Segda Kasimir				1		1
17492	Procyk Johann	1					1
17510	Weber Josef	1					1
17526	Mazal Carl	1					1
17548	Brandner Anton	1					1
17557	Englisch Carl	1					1
17569	Sledźiejowsky Anton	1					1
17578	Schulz Johann	1					1
17586	Humeniuk Andruch	1					1
17587	Piwowarczuk Stefan	1					1
17593	Kleiner Cölestin	1					1
17663	Wagner Michael	1					1
17687	Rezniček Franz	1					1
17702	Gumplowicz Ladislaus vel Leib	1					1
17746	Latiszewski Josef	1					1
17750	Kocaj Johann	1					1
17774	Niemczakowski Florian	1					1
17810	Mayer Maximilian	1					1
17812	Jablonski Sigmund	1					1
17839	Langer Ludwig	1					1
17871	Riener Franz	1					1
17877	Prchal Rudolf	1					1
17887	Wernigg Franz	1					1
17893	Aujeský Ludwig	1					1
17902	Kokeš Johann	1					1
17911	Gicklhorn Anton	1					1
17927	Maszczak Nicolaus	1					1
17930	Diamant Chaim	1					1
17933	Podoluk Stefan	1					1
17943	Prochazka Anton	1					1
17945	Radocha Carl	1					1
17953	Kopetzky Anton	1					1
17955	Spitzer Johann	1					1
17970	Iseppi Alfred Arthur Heinrich	1					1
17982	Kynych vulgo Vlček Wenzel	1					1
17997	Gustas Johann	1					1
18012	Wilczanski Johann	1					1
18013	Altyúski Ivan	1					1
18015	Stoček Vincenz	1					1
18020	Ilnicki Athanasius	1					1
18048	Zotter Franz	1					1
18066	Urbanek vulgo Urbán Udalrich	1					1
18068	Terlecki Nikolaj	1					1
18071	Reinholz August	1					1
18077	Gerling Alois	1					1
18085	Procházka Wenzel	1					1
18096	Wagner Anton Mathias	1					1
18107	Swoboda Stanislaus	1					1
18115	Didyk Jakob				1		1
18126	Biber Franz	1					1
18137	Markowski Eduard	1					1
18141	Kantner Michael	1					1
18153	Fedorcio Karol	1					1
18173	Kramarczuk Grzgorz	1					1
18174	Wolfsthal Moses	1					1
18175	Czepil Nicolaus	1					1
18176	Strepka Elias	1					1
18181	Rašin Josef	1					1
18185	Moravec Wenzel	1					1
18189	Swirk Jeudrzej	1					1
18221	Griesler Carl	1					1
18224	Gugelsperger Ludwig	1					1
18233	Lubkowski Jendrzej	1					1
18247	Fiala Michael	1					1
18260	Maxymowicz Josef	1					1
18264	Zaczkiewicz Franz Anton	1					1
18280	Nauta Ferdiuand	1					1
18286	Lukas Eduard	1					1
18292	Kratzig Johann	1					1
18301	Stárek Johann	1					1
18320	Stehlik Josef	1					1
18331	Ingram Johann Laurenz	1					1
18332	Zdziejowski Peter	1					1
18337	Richter Franz	1					1
18344	Tuzar Anton	1					1
18376	Szpilecki Ladislaus	1					1
18391	Soukup Franz	1					1
18392	Raiuiš Wenzel	1					1
18412	Soúpal Johann	1					1
18425	Wahle Oskar	1					1
18445	Kimmel Süsse Majer	1					1
18455	Fleissner Johann	1					1
18509	Horsky Franz	1					1
18518	Degenstück Baruch Bendir	1					1
18531	Kubin Johann	1					1
18537	Rosolowski Felix Andreas	1					1

*) Certificat in Verlust gerathen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 21. Jänner 1901, womit für den Monat Februar 1901 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem königl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Februar 1901 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von zwanzig (20) Percent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

In der Frage der Haftung der Bahnanstalt für Schäden an Gütern bei deren Verladung auf offenen Wagen bildet die fachmännische Beurtheilung des Falles das Criterium der richterlichen Entscheidung.

Im Eisenbahntransport auf offenen Wagen trifft die Bahnen, im Sinne der Bestimmungen des Artikels 77 des Betriebsreglements, keine Verantwortung für die Schäden, welche aus dieser Art des Transportes entstanden sind. Der Umstand, ob nun eine Beschädigung aus dem Transporte auf offenen Wagen entstehen konnte, bildet aber das Criterium der richterlichen Erwägung, weshalb die kgl. Curie in einem zur Beurtheilung vorgelegenen Falle, unter Z. 1395/99, die Ergänzung des Beweisverfahrens zu dem Zwecke anordnete, damit seitens Sachverständiger festgestellt werde, ob die in Ballons auf offenen Wagen verfrachteten Petroleumwaaren von den Funken der Locomotive entzündet werden konnten.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Kolin-Čerčan. (Variante km 44·492 bis km 46·167: Ergebniss der politischen Begehung: Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes der Variante km 44·492 bis km 46·167 der Localbahn Kolin-Čerčan, sowie das Resultat der erfolgten Feststellung der feuersicheren Herstellungen im Zuge dieser Variante wurden zur Kenntniss genommen. Auf Grund dieses Ergebnisses findet das k. k. Eisenbahnministerium den seinerzeit für die correspondirende Strecke des ursprünglichen Projectes mit dem Erlasse vom 1. Februar 1898, Z. 18.320 ex 1897, bereits ertheilten Bauconsens ausser Kraft zu setzen und im Hinblicke auf die Ausführungen des Commissionsgutachtens den Bauconsens für das begangene Variantenproject gegen Einhaltung der von der Commission getroffenen Bestimmungen zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 57.838 ex 1900.]

Projectirte Localbahn von Gmünd nach Gross-Gerungs. (Theilstrecke Gmünd—Steinbach km 0·0—km 24·473: Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung: Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss über die in der Zeit vom 11. bis 19. October 1900 durchgeführte Stationscommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Detailprojectes für die erste Theilstrecke Gmünd—Steinbach (km 0·0—km 24·473) der projectirten schmalspurigen Localbahn von Gmünd nach Gross-Gerungs, sowie die auf Grund des im Allgemeinen anstandslosen Ergebnisses der genannten Amtshandlungen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione erfolgte Ertheilung des Bauconsenses für die begangene Linie km 0·0—km 24·473 unter Ausschluss der Theilstrecke km 2·0—km 2·9 wurde zur Kenntniss genommen. Hinsichtlich der ausgeschlossenen Theilstrecke km 2·0—km 2·9 hat das k. k. Eisenbahnministerium auf Grund der von der Commission getroffenen Bestimmungen die Baubewilligung mit dem ausdrücklichen Vorbehalte ertheilt, dass der nunmehr für die erste Theilstrecke km 0·0—km 24·473 ausgesprochene Bauconsens erst nach erfolgter Concessionirung der Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs in Wirksamkeit zu treten hat. Ueberdies wird hervorgehoben, dass der ertheilte Bauconsens sich rücksichtlich der Anfangsstrecke km 0·0—km 1·0 auf die provisorische Linie bezieht, sowie dass die Baubewilligung für die, die Endstation Steinbach enthaltende Theilstrecke km 24·1—km 24·473 nicht früher in Rechtskraft erwächst, bis seitens des Landesausschusses der Nachweis erbracht ist, dass die Kosten für die Herstellung der eine Bedingung der Errichtung der Station Steinbach bildenden Zufahrtsstrasse durch die betheiligten Factoren sichergestellt sind, bezw. dass die Uebernahme der Herstellungskosten für die gedachte Zufahrtsstrasse durch die Domaine Gross-Pertholz im Sinne der bei der Stationscommission niedergelegten Ausführungen thatsächlich erfolgt ist. [E.-M.-Z. 55.031 ex 1900.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

16. Jänner. Auf den Kolomeaer Localbahnen wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

22. Jänner. Infolge Schneeverwehung wurde in der Strecke Dolina—Wygoda der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

23. Jänner. In den Strecken Hadikfalva—Brodina und Karlsberg—Putna wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen.

23. Jänner. In den Strecken Nepolokoutz—Wiżnitz, Lużan—Stefanowka und Dolyna—Wygoda wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

24. Jänner. In der Strecke Biala czortkowska—Zaleszczyki wurde der Gesammtverkehr mit dem Zuge Nr. 3658 wieder aufgenommen.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Linie Scheibmühl—Kernhof: Abänderung des Stationsnamens St. Egydy am Neuwalde.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Eingabe der Gemeinde St. Aegyd am Neuwalde die Abänderung des Stationsnamens „St. Egydy am Neuwalde“ in „St. Aegyd am Neuwalde“ bewilligt.

[E.-M.-Z. 358/20.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnproject Treffurt-Hörschel [Eisenach].) Der zwischen den Regierungen von Preussen, Weimar und Coburg-Gotha über den durch Preussen auszuführenden Bau und Betrieb obengenannter Eisenbahn abgeschlossene und unterzeichnete Staatsvertrag ist am 13. December 1900 veröffentlicht worden. Weimar hat an Preussen einen nicht rückzahlbaren Zuschuss von Mk. 600.000 ausser unentgeltlicher Ueberlassung des erforderlichen Grund und Bodens zu zahlen. Coburg-Gotha hat nur an Weimar Mk. 16.000 zuzuschiessen, weil dessen Gebiet nur wenig von der Bahnlinie benützt wird.

— (Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn.) Im „Reichs- und Staatsanzeiger“, sowie im „Eisenb.-Vrdgs.-Blatt“ wurde die Concessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Nebeneisenbahn von Gera über Söllmnitz und Kayna nach Spora (Meuselwitz) und Wuitz-Mumsdorf mit einer Abzweigung von Söllmnitz zur Reussengrube durch die Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Actiengesellschaft innerhalb des preussischen Staatsgebietes veröffentlicht.

Die Gesellschaft bildet sich unter der Firma „Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Actiengesellschaft“ und nimmt ihren Sitz in Berlin oder unter Genehmigung des preussischen Ministers der Oeffentlichen Arbeiten in einem anderen, im preussischen Staatsgebiete gelegenen Orte. — Nach jener Concessionsurkunde sollen die Bestimmungen des mit Sachsen, Sachsen-Altenburg und Reuss jüngerer Linie wegen Herstellung vorgenannter Bahnverbindungen abzuschliessenden Staatsvertrages für die Gesellschaft dieselbe Verbindlichkeit haben, als wenn sie ausdrücklich in die für das preussische Staatsgebiet ertheilte Concessionsurkunde aufgenommen wären.

— (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate November 1900.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates November 1900 folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. November die Stationen Ittlingen, Reihen und Richen an der Bahnstrecke Eppingen—Steinfurth der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen für den gesammten Thierverkehr; der Haltepunkt Klitzschen an der Bahnstrecke Eilenburg—Torgau im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Halle a. d. S., welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäcks- und Expressgutverkehr; der Haltepunkt Nieder-Königswalde zwischen den Stationen Königswalde und Ludwigsdorf an der Bahnstrecke Dittersbach—Glatz im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personenverkehr; der Haltepunkt Ettenhausen zwischen den Stationen Marksuhl und Oberrohn im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personenverkehr; der Haltepunkt Reichenbach-Niederstadt zwischen den Stationen Reichenbach i. Schl. und Faulbrück an der Bahnstrecke Camenz—Königszelt im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personenverkehr; der Haltepunkt Nachrodt zwischen den Stationen Lethmathe und Emsal an der Bahnstrecke Hagen—Siegen im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld für den Personenverkehr, Reisegepäck wird auf diesem Haltepunkte nur

zur Nachabfertigung angenommen; die Haltestelle Gellin zwischen den Stationen Neustettin und Eulenburg an der Bahnstrecke Ruhnow—Neustettin im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Stettin, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehr diente, für den Gesammtverkehr mit Ausnahme der Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen; die Station Diedenhofen-Beauregrad der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen für den Wagenladungsverkehr; der Haltepunkt Riedselz an der Bahnlinie Strassburg—Weissenburg der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, welcher bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Expressgut- und Eilstückgutverkehr eingerichtet war, als Haltestelle auch für den Wagenladungsverkehr;

am 15. November die Haltestelle Gross-Rinnersdorf im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungen eingerichtet war, auch für den Stückgutverkehr;

am 16. November die Haltestelle Paulshof zwischen den Stationen Monoschin und Czerwinsk an der Bahnstrecke Dirschau—Laskowitz im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Danzig für den Wagenladungsverkehr;

am 17. November die Station Neinstedt im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Magdeburg auch für die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art, sowie von lebenden Thieren auch in mehrbödigen Wagen;

am 24. November die Stationen V. Classe Erlabrunn (zwischen den Stationen Veitshöchheim und Thüngersheim) und Neuendorf (zwischen den Stationen Langenprozelten und Lohr a. M.) an der Bahnstrecke Würzburg—Aschaffenburg der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Kleinvieh und Hunden;

ferner am 26. November die Station V. Cl. Mindelaltheim der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden befugt war, auch für die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Cöln: Schliessung des Personenhaltepunktes Weissenberg bei Neuss.) Mit Inbetriebnahme des neuen Theiles der verlegten Strecke zwischen Neuss und Kaarst wird — einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 16. Jänner zufolge — der zwischen diesen Stationen nur dem Personen- und Gepäcksverkehre dienende Haltepunkt Weissenberg bei Neuss am 2. März nach Abfahrt des letzten Zuges geschlossen werden.

— (Directionsbezirk Danzig: Eröffnung der Güterladestelle Adlig-Neudorf für den Wagenladungsgüterverkehr.) Am 15. Jänner ist die in km st. 45·469 der Strecke Jablonow — Freystadt i. Westpr. zwischen den Stationen Jablonow und Buchwalde i. W. gelegene Güterladestelle Adlig-Neudorf für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet worden. Die Entfernung dieser Ladestelle von der Station Jablonow beträgt 3·114 km und von der Station Buchwalde i. W. 3·607 km.

— (Neue Dienstanweisung für Zugsrevisoren.) Eine solche kam im Bereiche der preussischen Staatseisenbahnverwaltung vom 1. Jänner 1901 an zur Einführung. Danach wird den Zugsrevisoren von der Eisenbahn-Direction ein Amtsbezirk zugewiesen. Die ihnen obliegenden Dienstgeschäfte bestehen in der Hilfeleistung bei der Controle und Beaufsichtigung des Personenzugsdienstes, sowie der dienstlichen Thätigkeit des hiebei beschäftigten Personales:

a) durch planmässige Begleitung aller der Personenbeförderung dienenden Züge;

b) durch planmässige Revisionen des mit der Personenbeförderung im Zusammenhange stehenden Dienstes der Stationen und Abfertigungsstellen, insbesondere der Personenzugsbildung und des Bestandes an Reservewagen auf den Ausgangsstationen, der Fahrkartencontrole auf den Bahnhöfen und des Gepäcks- und Eilgutabfertigungsdienstes an den Personenzügen. Bei der Begleitung der Züge ist namentlich zu beobachten, ob das Zugs- und sonstige Betriebspersonal seine Dienstobliegenheiten kennt und richtig handhabt, ob die Personenbeförderung in zweckmässigster Weise eingerichtet ist, ob die Abfertigung der Züge auf den Stationen pünktlich erfolgt, ob der Fahrplan den Bedürfnissen des Verkehres entspricht und die Diensteintheilungen des Fahrpersonales wirthschaftlich und zweckentsprechend unter Berücksichtigung der Vorschriften über die planmässige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten aufgestellt sind oder etwa einer Abänderung bedürfen. Im Weiteren hat sich ihre Thätigkeit zu erstrecken auf die Fahrkartenprüfung, bei welcher eine Belästigung der Reisenden nach Möglichkeit zu vermeiden ist, ferner auf die Controle über die zweck- und vorschriftsmässige Ausnutzung, Reinigung, Erleuchtung und Erwärmung der Wagenabtheile, die Instandhaltung der Wagenabtheile und Closets in den Wagen, den betriebssicheren Zustand der Fahrzeuge, die richtige Zusammensetzung der Züge, die vortheilhafte Unterbringung der Reisenden und das zuvorkommende Verhalten des Fahrpersonales gegen dieselben. Bezüglich der Schlaf-, Speise- und Postwagen ist darauf zu achten, dass keine missbräuchliche Personenbeförderung in ihnen stattfindet. Die Fahrkartenprüfung hat möglichst unerwartet und in jedem Falle ohne Störung des regelmässigen Ganges der Züge zu erfolgen.

Auf den Stationen sind die Bahnhofswirthschaften in Bezug auf den Verkehr des Fahrpersonales, die Warteräume und Aufenthaltsräume des gesammten Zugspersonales häufigen eingehenden Revisionen zu unterziehen. Das Verhalten der Personale ist hier zu beaufsichtigen und im Weiteren darauf zu achten, ob sich die Aufenthaltsräume, die Uebernachtungslocale, Badezimmer, Kuchen u. s. w. nach den hierüber erlassenen Bestimmungen im ordnungsmässigen, dem Bedürfnisse des Fahrpersonales entsprechenden Zustande befinden.

Von der Verpflichtung, im Dienste Dienstkleidung zu tragen, sind die Zugsrevisoren insoweit entbunden, als es ihre Thätigkeit wünschenswerth erscheinen lässt; sie haben jedoch im dienstlichen Verkehre mit den Reisenden zu ihrem Ausweise eine Dienstmütze zu tragen.

Disciplinarisch sind die Zugsrevisoren einer von der Eisenbahn-Direction zu bezeichnenden Verkehrsinspection und übrigens den Inspectionen des ihnen überwiesenen Amtsbezirkes dienstlich unterstellt. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Württemberg. (Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen: Eröffnung des Localzugshaltepunktes Löwenthal für den Personenverkehr.) Am 5. Jänner ist der an der Bahnstrecke Aulendorf—Friedrichshafen zwischen den Stationen Friedrichshafen und Gerbertshaus gelegene Localzugshaltepunkt Löwenthal für den Personenverkehr eröffnet worden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 23. bis 29. Jänner 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

23. Jänner, um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Bosnia", Capitän A. Bartole, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Port-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo. Mit Befugniss den Hafen von Drace anzulaufen.

24. „ um 10 Uhr Früh (Bildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, (in Verbindung mit dem Schnellzuge aus Wien), mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

25. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Galatea", Capitän B. Bednarz, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusaveccnia, Casteinnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

26. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Danubio", Capitän S. Lucovich, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Port-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

29. „ um 7 Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Selene", Capitän G. Merlato, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnnovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

* Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Venedig.

23. Jänner, Dampfer „Massimiliano“, Capitän F. de Marocchini } um
25. „ Dampfer „Massimiliano“, Capitän F. de Marocchini } Mitternacht.
28. „ Dampfer „Massimiliano“, Capitan F. de Marocchini }

Levante und Mittelmeer.

24. Jänner um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Bohemia“, Capitän B. Vidos,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung, in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern,

24. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Saturno“, Capitän D. Mistrorigo,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quarauta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Burgas, Varna und Kustendje.

27. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A),
Dampfer „Juno“, Capitän M. Nicolich,
mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmè und Smyrna.

29. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Hungaria“, Capitän P. Harlovich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräns, Dardanellen und Constantinopel. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medna, Dulciguo und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

30. „ um 3 Uhr Nachmittags (directe Thessalische Linie)
Dampfer „Daphne“, Capitän . . . . . ,
mit Berührung von Corfu, Piräus, Salonich, Dardanelien, Constantinopel, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh.

31. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg“, Capitän R. Mitis,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

27. Jänner, (circa) Extra
Dampfer „Olimpo“, Capitän A. Ivancich,
nach Port Said, Suez, Colombo, Singaporo, Yokohama und Kobe.

28. „ (circa) Extra
Dampfer „P. Becher“, Capitän Goinbovich,
nach Port Said, Suez, Karachi und Bombay.

3. Februar, um 4 Uhr Nachmittags (directe nach Bombay),**
Dampfer „Imperatrix“, Capitän C. Bellen,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay. Anschluss in Bombay nach Singapore, Hongkong und Shanghai.

7. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan),
Dampfer „Trieste“, Capitän A. Mitis,
(von Fiume† am 3. Februar) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „A. Treves“, Capitän C. Cornelio,
(von Fiume† am 11. Februar) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Rangoon und Calcutta.

23. „ (circa). (Winterlinie nach Bombay),
Dampfer „Silesia“, Capitän P. Craglietto,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo und Rangoon.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit den Dampfern vom 15. und 23. zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

† Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Abschluss eines neuen Vertrages mit der kgl. ungar. Regierung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat vorbehaltlich der parlamentarischen Sanction mit der Direction der „Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Gesellschaft, einen vom 1. Jänner 1901 giltigen neuen Vertrag abgeschlossen, und zwar unter folgenden hauptsächlichen Bestimmungen: Das bestehende Uebereinkommen mit der „Adria“ wird bis zum Jahre 1921 verlängert, ohne jede Erhöhung der bisherigen Jahressubvention von K 1,140.000. Dagegen verpflichtet sich die Gesellschaft, die Zahl der eigenen Dampfer um 10, somit auf 35 zu erhöhen, wodurch der Brutto-Tonnengehalt des gesellschaftlichen Schiffsparkes um mehr als das Doppelte, nämlich auf 107.000 t gehoben wird. Die Summe der von der Gesellschaft zu unternehmenden Fahrten steigert sich um 75, jene der von den Schiffen zurückzulegenden Seemeilen um nahezu 100.000, denn von nun ab wird die „Adria“ 472 Fahrten, gegen 397, und 1,041.900 Seemeilen, gegen 958.100, nach dem geltenden Vertrage zurücklegen. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die nordafrikanischen Häfen Algier, Marocco, Tunis regelmässig anzufahren, nach Spanien anstatt der bisherigen monatlichen, wöchentliche Fahrten, nach Portugal zwölf Fahrten im Jahre einzurichten. Ebenso müssen die Nordseehäfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Hamburg und der Hafen von Kopenhagen — sobald sich 100 t Fracht ergeben — befahren werden. Endlich muss die Gesellschaft bereit sein, regelmässige Fahrten nach Nordamerika gegen die Gewährung einer besonderen Jahressubvention von K 300.000 aufzunehmen, wenn das ungarische Handelsministerium einen hierauf bezüglichen Wunsch an die Gesellschaft stellt. Die „Adria“, welche die neuen Schiffe nach verschiedenen Typen, von 3500 bis 6000 t Rauminhalt bestellt, hat die Verpflichtung übernommen, zwei Schiffe von der Fiumaner Schiffsbau-Gesellschaft erbauen zu lassen und dadurch die ungarische Werfteninduustrie zu fördern, ferner die Reparaturen ihrer Schiffe, soweit es eben möglich ist, in Fiume vornehmen zu lassen, und endlich sich bei der Vergrösserung der Fiumaner Schiffsbau-Gesellschaft mit dem Betrage von K 200.000 zu betheiligen. Im Interesse der Förderung der ungarischen Industrie übernimmt die Gesellschaft die Verpflichtung, kleine Mustersendungen bei jeder Fahrt gratis zu befördern und bei Packetsendungen, die jedoch bei einer Schiffsladung das Gesammtgewicht von 50 t nicht überschreiten dürfen, einen 50percentigen Nachlass von der festgesetzten Frachtrate eintreten zu lassen. Damit die Verwendung der in der Fiumaner Seeakademie ausgebildeten ungarischen Jünglinge gesichert sei, übernimmt die „Adria“ die Verpflichtung, auf jedem ihrer Dampfer einen Zögling dieser Akademie als Schiffscadetten anzustellen. Schliesslich verpflichtet sich die Gesellschaft, ihren Schiffspark innerhalb von zehn Jahren um weitere zehn Dampfer zu vermehren, unter welchen sich auch solche geringeren Tonnengehaltes befinden können. — Die Direction der „Adria“ hat, wie berichtet wird, um der Vereinbarung des neuen Vertrages sofort zu entsprechen, bereits die nöthigen Vorkehrungen zur Erfüllung der neu übernommenen Verbindlichkeiten getroffen und sich die rasche Beschaffung der neuen grossen Dampfer gesichert. In weiterer Folge wird die Gesellschaft die Mittel zum Ankaufe der Dampfer durch Verdoppelung des Actiencapitales von 5 auf 10 Millionen Kronen aufbringen und hat die Direction die Emission der Actien im Wege einer Vereinbarung mit einer Bankengruppe gesichert. Im Sinne der Statuten wird den Besitzern der alten Actien das Bezugsrecht auf die Hälfte der neuen Actien angeboten werden. Bei diesem Anlasse sei bemerkt, dass vor kaum 18 Jahren die Gesellschaft mit 7 Schiffen, die zusammen 7000 Brutto-Tonnengehalt besassen, begonnen hat. Binnen zwei Jahren von heute werden 35 Dampfer mit 107.000 t die Meere befahren. Hiedurch tritt die „Adria“ in die Reihe der mächtigen Seeverkehrsanstalten und wird sich ähnlichen ausländischen Gesellschaften ebenbürtig erweisen.

Ungarische Levante - Seeschiffahrts - Actiengesellschaft in Budapest. (Betriebsthätigkeit im Jahre 1900.) Dem Berichte der Direction der Ungarischen Levante-Seeschiffahrts-Actiengesellschaft über deren Betriebsthätigkeit im Jahre 1900 (vergl. Bericht per 1899, Verordnungs-Blatt Nr. 12 ex 1900) zufolge wird das abgelaufene Geschäftsjahr als ein günstiges bezeichnet, nachdem der über Galatz sich abwickelnde Verkehr eine nennenswerthe Steigerung erfahren hat und die Seeraten während der Export-Campagne eine festere Tendenz verfolgten, die aber in den letzten drei Monaten allerdings wieder eine wesentliche Abschwächung erlitten. Die im Vereine mit den kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts - Actiengesellschaft combinirten Levantetarife haben den Export von ungarischen Gütern, namentlich von Zucker, Spiritus und Eisenwaaren, der gegen das Vorjahr eine Steigerung um ca. 5000 t erfuhr, in erfolgreicher Weise gefördert. Die über Galatz expedirten ungarischen Waaren beziffern sich auf circa 17.500 t und der Gesammtverkehr beträgt ca. 129.000 t. Zur Abwicklung dieser Transporte war die Ungarische Levante-Seeschiffahrts-Actiengesellschaft auch im abgelaufenen Jahre auf die Inanspruchnahme gemietheter Dampfer angewiesen und wurden 49 Fahrten mit eigenen und 20 Fahrten mit gecharterten Fahrzeugen, also zusammen 69 Fahrten absolvirt. Die Güterbewegung über Galatz macht seit Eröffnung des Eisernen Thores rapide Fortschritte, wodurch der Werth der Betriebsthätigkeit der Gesellschaft im Dienste des ungarischen Aussenhandels und der Förderung der Verkehrsinteressen immer mehr an Bedeutung gewinnt. Die Gesellschaft hat auch im abgelaufenen Jahre ausser den vertragsmässig zu berührenden Levante-Echellen öftere Fahrten nach Mittelmeer- und Continentalhäfen, namentlich nach Marseille, Rotterdam und Antwerpen, eingelcitet, und soll nunmehr die Absicht bestehen, einen regelmässigen Dienst nach den bezeichneten westlichen Destinationen einzurichten. Das finanzielle Ergebniss im abgelaufenen Jahre kann als ein befriedigendes bezeichnet werden, wenngleich die exorbitant hohen — um 80 bis 100 pCt. gestiegenen — Preise von Kohlen und anderen Schiffsmaterialien die Frachteinnahmen in grossem Masse beeinträchtigt haben.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft in Budapest. (Betriebsergebnisse im Jahre 1900.) Dem Berichte der Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts - Actiengesellschaft für das Jahr 1900 (vergl.

Bericht pro 1899, Verordnungs-Blatt Nr. 18 ex 1900) zufolge war das Vorjahr für die Flussschiffahrt im Allgemeinen nicht besonders günstig. Das mindere Resultat der Ernte in Ungarn und insbesondere in Rumänien und sämmtlichen Balkanstaaten hat der Flussschiffahrt einen grossen Theil der Transporte entzogen, auf welche unter normalen Verhältnissen sonst mit Sicherheit zu rechnen gewesen wäre. Der Verkehr an der unteren Donau wurde überdies durch die rumänischen Schiffe concurrencirt, die durch eine fortwährende Unterbietung der Frachtsätze einen beträchtlichen Theil des Verkehres an sich gerissen haben. Der Betrieb wurde am meisten geschädigt durch den kleinen Wasserstand, welcher während der Zeit des lebhaftesten Verkehres in den Herbstmonaten eingetreten war, so dass in der Drau, auf der Donau über Passau hinaus und auch auf der Theiss der Verkehr eine Zeit lang feiern musste. Demungeachtet gelang es der Direction, dem Vorjahre gegenüber, eine wenn auch nur bescheidene Besserung des Verkehrs und infolgedessen der Betriebsergebnisse zu erzielen. Es wurden befördert 400.000 Personen und 5 Millionen Metercentner Waare. Der auf einzelnen Linien sich zeigende Rückgang wurde durch die Entwicklung auf anderen Linien ausgeglichen. Eine Steigerung zeigt sich in dem Verkehre gegen Passau, in welchem 2200 Waggonladungen gegen 1643 im vorhergegangenen Jahre transportirt wurden, und im Levanteverkehre, in welchem 550 Waggonladungen gegen 75 im Vorjahre zur Expedition gelangten.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. — (Inhalt des CCXVIII. Stückes.) Das am 31. December 1900 herausgegebene CCXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5171: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 22. December 1900, Z. 29.430/IVb, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5172: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 21. December 1900, Z. 50.234, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5173: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 22. December 1900, Z. 23.158/II, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5174: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 24. December 1900, Z. 48.351, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Schweine aus den politischen Bezirken Bruck a. d. M. und Gröbming in Steiermark.

Nr. 5175: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 24. December 1900, Z. 28.301, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5176: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 26. December 1900, Z. 233.620, betreffend die Bestimmung der Station Reichenberg A.T.E. und Auflassung der Station Sandau k. k. Stb. als Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

— (Inhalt des I. Stückes.) Das am 2. Jänner 1901 herausgegebene I. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5177: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 28. December 1900, Z. 237.003, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des II. Stückes.) Das am 7. Jänner 1901 herausgegebene II. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5178: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 3 Jänner 1901, Z. 647, betreffend die Aufhebung der Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Bezirke Taus in Böhmen nach den bayerischen Bezirken Cham und Waldmünchen.

Nr. 5179: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 3. Jänner 1901, Z. 47.115 ex 1900, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich nach Croatien-Slavonien.

Nr. 5180: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 27. December 1900, Z. 39.786/IV, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5181: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 28. December 1900, Z. 197.512/I, betreffend die Sperre der Landgemeindegebiete von Modrić und Dolnja Mahala gegen jeden Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 5182: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 28. December 1900, Z. 126.765, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des III. Stückes.) Das am 9. Jänner 1901 herausgegebene III. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5183: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 3. Jänner 1901, Z. 126/II, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien und der Bukowina.

Nr. 5184: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. Jänner 1901, Z 47.011, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach Oesterreich geregelt wird.

Nr. 5185: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 5. Jänner 1901, Z. 1639, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des IV. Stückes.) Das am 14. Jänner 1901 herausgegebene IV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5186: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. Jänner 1901, Z. 857, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Oesterreich.

— (Inhalt des V. Stückes.) Das am 15. Jänner 1901 herausgegebene V. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5187: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. Jänner 1901, Z. 1250, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 5188: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 12. Jänner 1901, Z. 885, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem politischen Bezirke Feldkirch in Vorarlberg.

Nr. 5189: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 10. Jänner 1901, Z. 6170, betreffend das Erlöschen der Maul- und Klauenseuche in der bayerischen Grenzgemeinde Warzenried.

Nr. 5190: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 10. Jänner 1901, Z. 5391, betreffend die Wiederaufnahme der thierärztlichen Grenzcontrole bezüglich der Einfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus dem Bezirke Taus.

Nr. 5191: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 11. December 1900, Z. 83.030, betreffend die Bestimmung der Station Putince der kgl. Ungar. Staatsbahnen als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro December 1900.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	11615·56	2424·43	3572·24	10467·75
Roggen	755·01	302·95	956·18	101·78
Gerste	1179·16	216·76	501·02	894·90
Hafer	2120·53	101·20	680·47	1541·26
Mais	528·70	1735·05	1604·76	658·99
Mehl	2134·42	1126·84	1113·96	2147·30
Wein	3998·93	751·33	463·80	4286·46
Verschiedene	3006·63	2697·01	3076·22	2627·42
Zusammen	25338·94	9355·57	11968·65	22725·86
Versicherungswerth K	752.300	80.800	143.100	690.000

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	22	1	—	23
Versicherungswerth K	138.785	3.350	6.895	135.240
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Süddeutschland.

Güterverkehr Rumänien—Lindau—Vorarlberg.

Ausserkraftsetzung des Ausnahmetarifes für Rohpetroleum etc.

Mit 15. März 1901 tritt der Ausnahmetarif Nr. 14, Abth. I, für Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffinirt), Blau-, Grün-, Berg-, Erd-, Steinöl und Mineraltheer der vorbezeichneten Verbandsgütertarife ausser Kraft.

Wien, am 18. Jänner 1901. [84]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einschränkung der tarifmässigen lagergeldfreien Zeit für Kohlen bei der Abgabe in Prag St.E.G.

Wegen der namentlich infolge säumiger Abfuhr seitens der Parteien entstandenen Ueberfüllung des gesellschaftlichen Bahnhofes in Prag durch Kohlensendungen wird daselbst vom 23. Jänner 1901 an die tarifmässige lagergeldfreie Zeit von vier Tagen für mineralische Kohlen bis auf Widerruf auf 24 Stunden herabgesetzt.

Wien, am 23. Jänner 1901. [85]

Localbahn Melnik-Mšeno.

Fahrpreisermässigung für Schulausflüge.

Vom 1. März 1901 ab haben für Schulausflüge auf der Localbahn Melnik-Mšeno folgende Bestimmungen Geltung:

„Schülern und Schülerinnen öffentlicher Lehranstalten wird bei gemeinschaftlichen, unter Aufsicht der Lehrer stattfindenden Ausflügen, ohne Rücksicht auf die Anzahl der Theilnehmer, für die Benützung der II. oder III. Wagenclasse bei fahrplanmässigen Personenzügen eine 50percentige Ermässigung der normalen Personenzugs-Fahrpreise bewilligt.

Die gleiche Begünstigung geniesst auch das begleitende Lehrpersonale.

Schüler unter 10 Jahren, welche tarifmässig die halben Fahrpreise bezahlen, geniessen bei Schulausflügen keine weitere Ermässigung.

Anmeldungen solcher Ausflüge sind unter gleichzeitigem Vorweis einer von der Schulleitung ausgefertigten Legitimation, in welcher die beiläufige Anzahl der Schüler und der dieselben begleitenden Lehrer angeführt sein muss, mindestens 24 Stunden vorher an die betreffende Ausgangsstation zu richten.“

Wien, am 19. Jänner 1901. [86]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Melnik-Mšeno.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung neuer Fahrkarten.

Ab 15. Februar 1901 gelangen einfache Fahrkarten I. Classe zwischen Wien Oe.N.W.B. einerseits und Reichenau bei Gablonz andererseits über Jungbunzlau—Turnau zum Preise von K 41·21 zur Einführung.

Diese Fahrkarten haben auf der Strecke Wien Oe.N.W.B.—Jungbunzlau Giltigkeit für Schnellzüge, sonst für Personenzüge.

Wien, am 21. Jänner 1901. [87]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aufhebung des Specialtarifes für Schafe und Borstenvieh in den Relationen Budapest d. v.—Modane Station und beziehungsweise Ventimiglia.

Der Specialtarif für die Beförderung von Schafen in vollen Wagenladungen (Etagewagen) als Frachtgut von Budapest d. v. (Ofen), Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, nach Modane Station mit der Bestimmung nach Frankreich und für die Beförderung von Borstenvieh in vollen Wagenladungen (Etagewagen) als Frachtgut von Budapest d. v. (Ofen), Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, nach Modane Station und Ventimiglia Station mit der Bestimmung nach Frankreich tritt mit 1. April 1901 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, im Jänner 1901. [88]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Schweizerische Eisenbahnen. (Umrechnung der deutschen Mark- zur Frankenwährung.) Laut Mittheilung der Verwaltung der Schweizerischen Nordostbahn ist das Werthverhältniss der deutschen Mark- zur Frankenwährung und umgekehrt für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen vom 24. December 1900 an bis auf Weiteres, wie folgt, festgesetzt worden:

1 Mark = 123·76 Centimes,
1 Franc = 80·8 Pfennige.

Preussen. (Landeseisenbahnrath.) Die Beschlüsse der am 14. December 1900 abgehaltenen Sitzung lauten: Die Aufnahme von Margarine in den Specialtarif für Eilgüter und die Versetzung von Futtermehl aus Specialtarif 1 in Specialtarif 3 wurden abgelehnt. Alte, unbrauchbare Accumulatoren sollen in den Specialtarif 1 aufgenommen werden. Die Aufnahme von Calciumcarbid in den Specialtarif 1 wurde befürwortet, dagegen die Erhöhung des Tarifes für Holzkohle abgelehnt, ebenso die Frachtermässigung für galizisches Petroleum.

Nordostdeutsch-Sächsischer Gütertarif. (Ausnahmetarif 2 [Rohstofftarif].) Im Nordostdeutsch-Sächsischen Gütertarif erhielt vom 1. Jänner 1901 ab der Absatz 5c des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) folgende Fassung:

„Torf, Presstorf, Torfbriquetts und Torfkohle“.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber **K 50** pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
533	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Magnesitmehl	Wartberg-Mürzthal	Diedenhofen	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Ausnahmetarif Nr. 17 ad Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Februar 1897, für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Es besteht dermalen kein directer Frachtsatz	2·44 Mark		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
534	k. k. österr. Staatsbahnen		Holzwolle	Pozoritta	Podwołoczyska (Bhf.) transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen Einhaltung der Tarifbestimmungen für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	vom 1. Februar 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 170		Im Kartirungswege		**Auf** Holzwolle-Sendungen, welche ab einer der in der 5. Rubrik genannten österreichisch-russischen Grenzstationen per Achse nach Russland oder ab Nowosielitza per Achse nach Rumänien befördert werden, finden die nebenstehenden Frachtsätze auf dem Rückvergütungswege Anwendung. Die Ausfuhr der Sendungen nach Russland oder Rumänien muss mittelst Zolldocumentes nachgewiesen werden. Die behufs Liquidirung des Frachtunterschiedes im Sinne der bezüglichen Tarifbestimmungen **vorzulegenden** Fracht-, bezw. Zolldocumente sind bei Sendungen nach Brody und Podwołoczyska transit an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg und bei Sendungen nach Husiatyn transit und Nowosielitza transit an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen
				Nowosielitza (Bhf.) transit	Brody (Bhf.) transit					159				
				mit der Bestimmung nach Russland	Husiatyn transit					131				
										164				

Fortlaufende Nummer	535	536
1		
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2	betheiligten Verwaltungen	Localbahn Strakonitz-Winterberg-Wallern
3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kleesaaten, auch Esparsetten und Luzernenkleesaat	a) Holz des Specialtarifes 2 b) Holz des Ausnahmetarifes 1
4		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	den in Schnitt-Tafel Ia des Ausnahmetarifes Nr. 46 des in Rubrik 8 genannten Tarifes enthaltenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Sobattawa (L. St.) / Obermoldau / Freiung i. B. / Bärenloch
5		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	den deutschen Stationen der Schnitt-Tafel I b, und zwar: Neufahrwasser Zollinland und Freibezirk / Danzig Weichselbahnhof / Danzig Ollvaer Thor / Danzig lege Thor	Strakonitz loco und transit
6		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut; Zahlung der Fracht für a) mindestens 5.000 kg b „ 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung ad a) mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, ad b mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
7		
und gilt in der Zeit	vom 1. Februar 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1899 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina	Localtarif
8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 66 / b) 50 a) 56 / b) — a) 50 / b) 37 a) 46 / b) 35 a) 45 / b) 32 a) 45 / b) 33 a) 42 / b) — a) 31 / b) 29 a) 21 / b) 14 a) 11 / b) 17 a) 8 / b) — a) 6 / b) 6
9		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 5.000 kg 300 Pfge. b) 10.000 kg 271 Pfge. a) 5.000 kg 299 Pfge. b) 10.000 kg 270 Pfge. a) 5.000 kg 297 Pfge. b) 10.000 kg 268 Pfge. a) 5.000 kg 296 Pfge. b) 10.000 kg 267 Pfge.	
10		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		
11		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
13		
Besondere Bemerkungen	Die Gesammtfrachtsätze werden durch Zusammenstoss der hier publicirten Schnittsätze der Schnitt-Tafel I b mit jenen im Tarife enthaltenen Schnittsätzen der Schnitt-Tafel Ia gefunden	
14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
537	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Bukowinaer Localbahnen	Holzkohle der Pos. H—25 der Güterclassification	Putna	Russ Moldawitza	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Rationelle Verladung und vollständige Ausnützung des Wagenraumes. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarif	Ausnahmetarif II, bei Frachtzahlung für das factische Gewicht der Sendung, mindestens für 10.000 kg per Wagen	Ausnahmetarif II bei Frachtzahlung für das factische Gewicht der Sendung, mindestens für 80 pCt. des Ladegewichtes des verwendeten Wagens, insoferne sich die normale Frachtberechnung nicht billiger stellt		Im Kartirungswege		
				Hadikfalva	Hatna									
538	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf	Holz der Pos. M—7 der Güterclassification	allen Stationen der Murthalbahn		Auflieferung von mindestens 100 Tonnen à 1000 kg innerhalb der Begünstigungsdauer. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	80 pCt. des bestehenden Frachtsatzes	20 Percent	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1902 bei der k. k. Staatsbahn - Direction Villach zu bewirken ist	
539	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** Localbahn Brandeis a. E.—Neratowitz		Ziegel der Tarifpos. Z—1	Brandeis a. d. Elbe Stadt	Neratowitz Ladestelle	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	Heller 18	13	5	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Neratowitz trs.					19	13	6			
					Jiřitz Ladestelle					16	13	3			
					Elbekosteletz					13	10	3			
540	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		a) Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar- und Ausrüstungs-, sowie Stationseinrichtungsgegenstände. b) Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	allen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		ad a) Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; ad b) Frachtzahlung für das Effectivgewicht. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	Verschieden	30 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes, rücksichtlich der Strecken der St.E.G.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der, auf die Bauleitung der Localbahn Kolin-Čerčan oder auf die Organe derselben als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1902 einzusenden sind	Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

NB. Auf den Frachtbriefen muss seitens der Abgabsstationen bestätigt erscheinen, dass die betreffenden Sendungen zum Bane der Localbahn Kolin-Čerčan Verwendung gefunden haben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
541	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art	Wien (St.E.G., K.F.N.B. und Matzleinsdorf), ferner Floridsdorf und Stadlau	a) Bosna-Brod, Brod und Brčka b) Čapljina, Metković und Mostar	**Auflieferung von 500 Tonnen.** Bei Aufgabe von mindestens 5000, resp. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis Ende December 1901	Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Frachtsätze des Ausnahmetarifes II	Verschieden	ad a) 24 Heller ad b) 30 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Vereender lautende Original-Aufnahmsscheine (Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (U IV b) längstens bis Ende März 1902 einzureichen sind	
542	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Holz der Position H—18- 3 c der Güterclassification des Tarifes (Theil I) vom 1. Jänner 1898	Stryj	Passau loco	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	280 Heller		Im Kartirungswege		
543	**k. k. Staatsbahn-Direction Linz**		Güter aller Art	In der Station Ebensee		Für die zur Be- oder Entladung auf das Holzplatzgeleise überstellten Wagen	vom 20. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Nebengebührentarif	Wagenstandgeld 40 h per Stunde	Wagenstandgeld 20 h per Stunde	Wagenstandgeld 20 h per Stunde	Im Verrechnungswege		

Der sub b) angeführte Nachlass wird auch für jene Sendungen angewendet, welche nach Bosna-Brod in Sammelladungen von 5000 kg, resp. 10.000 kg anlangen und als Theilsendungen im Stückgutverkehre nach Čapljina, Metković und Mostar weitergesendet werden.

Die Liquidirung dieser Refactie erfolgt in diesem Falle auf Grund der bis Bosna-Brod lautenden Original-Aufnahmsscheine (Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate) und Original-Frachtbriefe, sowie der die Weitersendung documentirenden Aufnahmsscheine (Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate). Auf letzteren sind jene Daten, unter welchen die Sendungen im Sammelverkehre nach der Station Bosna-Brod anlangten, ersichtlich zu machen und wegen Richtigkeit seitens der Station Bosna-Brod zu bestätigen.

Diese Frachtbegünstigung findet auf Transporte von **gedörrtem Obst und Pflaumenmus keine Anwendung**, und werden derlei Sendungen auch in das Minimalquantum **nicht** eingerechnet. Für Sendungen, bezüglich welcher ermässigte Kartirungssätze oder Ausnahmetarife oder noch weitergehende Begünstigungen Anwendung finden, wird diese Refactie nicht liquidirt. In solchen Fällen, in welchen bei Anwendung von Ausnahmetarifen, bezw. Kartirungs-Frachtsätzen, oder bei Abfertigung der Sendungen von Bahn zu Bahn sich höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze unter Berücksichtigung dieses Nachlasses resultiren, wird die sich eventuell ergebende Differenz liquidirt. In solchen Fällen sind nebst den Original-Aufnahmsscheinen, resp. Frachtbrief-Duplicaten auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
544	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901, gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die zu Neuanlagen von Kohlenschächten in der Gemeinde Buckwa bestimmten, in der hierseitigen Station Dassnitz zur Abgabe gelangenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn oder bei Frachtzahlung für diese Minimaldistanz die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. Jänner 1898 giltigen Localgütertarifes, Theil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermässigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung												

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
5	Nr. 1 vom 1. Jänner 1901	39	Südbahn-Gesellschaft	Bau-, Werk- und Schnittholz etc.		Szlszek und Zágráb	Stationen des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Verbandtarifes, Theil IV, Heft 2	Ab 1. März 1901 werden die verlautbarten Frachtnachlässe von den Frachtsätzen der Abtheilungen e und d des ab 1. März 1901 giltigen Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Verbandtarifes, Theil IV, Hoft 2, berechnet	
6		43				Barcs	bayerischen Stationen		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
16	Nr. 7 vom 15. Jänner 1901	432	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Beim der Pos. I—5 der Güterclassification	Budapest dunaparti t. p. u. Józsefváros nyugoti p. u. Lipótváros Angyalföld	Oderberg transit	In der Rubrik 7 ist die Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses von „bis Ende März 1901“ auf „bis Ende December 1901“ zu berichtigen	
17	Nr. 7 vom 15. Jänner 1901	453	K. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Eilgut	Sagrado	Bregenz transit Buchs transit St. Margrethen transit	In der Rubrik 7 ist statt „bis 30. December 1901“ zu setzen: „bis 31. December 1901“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 13. **Wien, 29. Jänner 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Zusammenstellung der am 1. Jänner 1901 in Bau gestandenen Eisenbahnstrecken. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsbedingnisse für die laut der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. November 1900, R.-G.-Bl. Nr. 192,*) concessionirte normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Waidhofen an der Thaya nach Zlabings.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Waidhofen a. d. Thaya nach Zlabings ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Localbahn wird vorläufig mit 25 km per Stunde festgesetzt.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die Actiengesellschaft „Localbahn Schwarzenau-Zwettl" als Concessionärin der Localbahn Waidhofen an der Thaya-Zlabings hat während des Baues und der Betriebsführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Eisenbahn-Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 27·5 km lange Localbahn zweigt am östlichen Ende der Station Waidhofen an der Thaya der Localbahn Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya ab, übersetzt unmittelbar darauf das die Stadt Waidhofen im Norden begrenzende Thal und führt an den linksseitigen Thallehnen der deutschen Thaya abwärts zum Markte Thaya. Im weiteren Verlaufe führt die Bahn unter Berührung der Ortsgebiete von Merkengersch und Gross-Harmanns nach Dobersberg, tritt sodann nächst der Hanthalmühle in das Thal des Fenetzbaches und gelangt, dem gedachten Thale aufwärts folgend, über Waldkirchen, Schönfeld und Fratres nächst der Rabingmühle zur niederösterreichisch-mährischen Landesgrenze. Nach Ueberschreitung derselben entwickelt sich die Bahn am östlichen Abhange des Gaisberges und gelangt nach Zlabings, woselbst im Süden der Stadt unmittelbar an der Dobersberger Bezirksstrasse die Station Zlabings angelegt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

*) Veröffentlicht in Nr. 135 des Verordnungs-Blattes vom 24. November 1900.

3. Anschluss von neuen Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

4. Grunderwerb.

Die für die Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

5. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 200 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, wenn der Krümmungshalbmesser dieser Strecken weniger als 600 m beträgt.

Die Anordnung der Uebergangsbögen hat in Bahnkrümmungen von 600 m bis 300 m Halbmesser in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 6000, in allen schärferen Bögen mindestens unter Anwendung der Constante 3000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 12·5 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen mindestens 4·5 m, in Kreuzungsstationen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, endlich in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist stets mit 4·75 zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4·3 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·9 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 m oder weniger als 300 m Halbmesser eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der genehmigten Normalien zu erhalten.

In allen Erdeinschnitten, sohin auch in solchen mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·6 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken" in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte der Bahn sind die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjecten im Unterbaue gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjecte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, dann offene Unterbauobjecte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjecten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können in der Regel aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen in der Regel nicht unter 4 m, bei sonstigen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen. Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt eine Maximalhöhe der offenen Durchfahrten von 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Normalgewicht per laufendes Meter und mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·4 m Länge, 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattung ist rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkanten mindestens 0·3 m zu betragen. Dieses Mass gilt in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

7. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau zu erbauen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien als betriebsführenden Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

Mit Rücksicht auf die Betriebsübernahme der Localbahn durch die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung sind die Hochbauten der Stationen thunlichst nach den Normalien der k. k. Staatsbahnen auszuführen; eventuell in Aussicht genommene Abweichungen von denselben sind bei Vorlage der bezüglichen Hochbaupläne entsprechend zu begründen.

8. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

9. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich die Gesellschaft der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

10. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Die Einrichtung der Telegraphenapparate hat nach den Normaltypen der k. k. Staatsbahnen zu erfolgen.

Für den Fall, als die Telegraphenleitung durch Staatsorgane auf Kosten der Gesellschaft hergestellt werden sollte, hat sich die Gesellschaft rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Directionen in Wien und Brünn zu wenden.

Die in den Hauptgeleisen der Stationen liegenden Weichen sind nach Massgabe des Erfordernisses und nach den von der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien einzuholenden Weisungen mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten. Die Gesellschaft hat wegen der Art und des Ausmasses dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien das Einvernehmen zu pflegen, und unterwirft sich dieselbe der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, falls eine Einigung mit der genannten k. k. Staatsbahn-Direction nicht erzielt werden könnte.

11. Fahrbetriebsmittel.

Die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel in dem vom k. k. Eisenbahnministerium festgesetzten Ausmasse erfolgt durch die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung auf Grund der einschlägigen Bestimmungen des mit derselben abzuschliessenden Betriebsvertrages und auf Kosten der Gesellschaft.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 Tonnen nicht überschreiten.

12. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Gesellschaft von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Gesellschaft obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

13. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

14. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem von derselben bekanntgegebenen Conservator anzuzeigen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

15. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

In Ansehung des Betriebes haben, insofern nicht das concessionsmässig der k. k. Staatsverwaltung vorbehaltene Anordnungsrecht platzgreift, für die Localbahn Waidhofen an der Thaya-Zlabings nachfolgende Bestimmungen zu gelten:

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Theil I der österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Theil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterclassification der k. k. österreichischen Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die Localbahn Waidhofen an der Thaya-Zlabings Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert hat, welches die Vertheilung einer mindestens siebenpercentigen Dividende an die Actionäre ermöglicht, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Gesellschaft ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von der Gesellschaft beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von der Gesellschaft eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat die Gesellschaft durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Gesellschaft ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 bis 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung hat die Gesellschaft sich zu unterwerfen.

Wien, am 31. December 1900.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Seilbahn von Nusle nach Königliche Weinberge.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Fabrikanten Johann Štětka in Königliche Weinberge die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Seilbahn mit einer Mittelzahnstange (System R. Abt) von Nusle längs der Nusler Stiege nach Königliche Weinberge im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 12. Jänner 1901. Z. 3002.

Eröffnung der Theilstrecke Kimpolung—Valeputna der Localbahn Kimpolung-Dornawatra für den Güterverkehr.

Am 9. Jänner 1901 wurde die Theilstrecke Kimpolung—Valeputna der Localbahn Kimpolung-Dornawatra der Bukowinaer Localbahnen für den öffentlichen Güterverkehr eröffnet.

Den Betrieb führen die k. k. Staatsbahnen.

Zusammenstellung der am 1. Jänner 1901 in Bau gestandenen Eisenbahnstrecken.

Post Nr.	Benennung der Strecke	Baulänge in Kilometern	Datum der Concessionsurkunde (des Gesetzes)	Concessionsmässiger (gesetzmässiger) Bauvollendungstermin	Motor	Spurweite	Betriebsführung	Anmerkung
	I. Staatliche Bauführung.							
1	Dolnja—Glawska—Bocche di Cattaro sammt Flügel von Uskoplje nach Gravosa (auf Dalmatiner Territorium)	59·2	21. Dec. 1898	—	Dampfkraft	schmalspurig	Voraussichtlich bosnisch-hercegovinische Staatsbahn-Verwaltung	*)
2	Freudenthal—Klein-Mohrau	17·0	21. Dec. 1898	—	„	normalspurig	Staatsbetrieb	*)
3	Schönwehr—Elbogen	15·2	26. Mai 1899	22. Nov. 1901	„	„	„	**)
4	Triest—Parenzo:							
	a) Theilstrecke Triest—Buje	59·7	15. April 1899	15. April 1903	„	schmalspurig	„	**)
	b) „ Buje—Parenzo . . .	65·5	15. April 1899	15. April 1903	„	„	„	**)
	II. Private Bauführung.							
5	Neuhof—Weseritz	24·4	21. Sept. 1896	21. Sept. 1901	Dampfkraft	normalspurig	Staatsbetrieb	
6	Kolin—Cerčan sammt Abzweigung Rattay—Kacow:							
	Theilstrecke Neuhof a. S.—Cerčan sammt Abzweigung	47·7	10. Mai 1899	10. Mai 1901	„	„	„	
7	Hinter-Třeban—Lochowitz	26·6	31. März 1900	31. März 1902	„	„	„	
8	Tannwald—Grünthal	7·0	15. Dec. 1899	15. Juni 1902	„	„	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	
9	Chlumetz—Königstadtl	13·2	3. Juni 1899	1. Juli 1901	„	„	Staatsbetrieb	
10	Lambach—Haag	21·9	5. April 1899	5. April 1901	„	„	„	
11	Bregenz—Bezau (Bregenzerwaldbahn) .	34·7	11. August 1899	11. August 1901	„	schmalspurig	„	
12	Sattledt—Grünau (Almthalbahn) . . .	32·0	3. Juni 1899	3. Dec. 1900	„	normalspurig	„	
13	Kimpolung—Dorna Watra mit Abzweigung Pozoritta—Louisenthal:							
	Theilstrecke Kimpolung—Valeputna .	18·9	23. Oct. 1899	23. April 1901	„	„	„	***)
	Theilstrecke Valeputna—Jakobeni .	11·8	23. Oct. 1899	23. April 1903	„	„	„	
14	Jenbach—Mairhofen (Zillerthalbahn):							
	Theilstrecke Fügen—Mairhofen . . .	21·3	2. Dec. 1899	2. Dec. 1901	„	schmalspurig	Actiengesellschaft Zillerthalbahn	
15	Friedland—Reichsgrenze nächst Heinersdorf	25·5	8. Sept. 1900	8. Sept. 1902	„	normalspurig	H. Bachstein in Friedland	
16	Brüx—Oberleutensdorf—Johnsdorf . .	12·9	12. Jänner 1900	12. Jänner 1901	Elektrische Kraft	schmalspurig	Stadtgemeinde Brüx	

*) Localbahn, auf Staatskosten im Baue.

**) Localbahn, auf Kosten der Concessionäre im Baue.

***) Wurde am 9. Jänner 1901 vorläufig für den Güterverkehr eröffnet. Gesammtverkehr dürfte voraussichtlich ab 1. Mai 1901 aufgenommen werden.

Es befinden sich ausserdem noch in Bauausführung die in den einzelnen Stadtgebieten von Wien, Brünn, Graz und Krakau projectirten elektrischen Kleinbahnlinien.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Stadtbahn. (Donaucanallinie und Verbindungscurve zur Gürtellinie: Ertheilung der Baubewilligung für Hochbauten.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Berichtes der k. k. Statthalterei in Wien über das anstandslose Ergebniss der am 11. December 1900 abgehaltenen commissionellen Verhandlung behufs Begutachtung vom Standpunkte der Wiener Bauordnung und der Localinteressen des von der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn namens der Commission für Verkehrsanlagen in Wien vorgelegten Projectes für die beiden Aufnahmsgebäude der Haltestelle Ferdinandsbrücke, für das Stellwerkhaus in der Haltestelle Brigittabrücke und für die Schaffung von Diensträumen für Blockwächter bei km 0·3, 4·48 der Donaucanallinie, sowie bei km 0·448, 0·76 und 1·09 der Verbindungscurve zur Gürtellinie der Wiener Stadtbahn, die Baubewilligung ertheilt. [E.-M.-Z. 60.648 ex 1900.]

Bahnlinie Petersdorf—Grünthal. (Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung der auf österreichischem Gebiete gelegenen Theilstrecken.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 6. bis 7. November 1900 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission, sowie der politischen Begebung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes der auf österreichischem Gebiete gelegenen Theilstrecken der im Anschlusse an die im Bau befindliche Localbahn Tannwald-Grünthal auszuführenden Bahnlinie Petersdorf—Grünthal, ferner das Ergebniss der Specialverhandlung über die Festsetzung der Lage und Höhe der im Zuge der genannten Bahnlinie in Betracht kommenden drei Grenzpunkte wurde zur Kenntniss genommen. Auf Grund des Ergebnisses der obgenannten Amtshandlungen hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens für die auf österreichischem Territorium gelegenen Theilstrecken der Bahnlinie Petersdorf—Grünthal mit dem Beifügen ertheilt, dass derselbe sofort in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 59.126 ex 1900.]

Projectirte Kleinbahn vom Südbahnhofe in Innsbruck zur Station Wilten der k. k. Staatsbahnen. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. Jänner 1901 die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Localbahn Innsbruck-Hall i. T. vorgelegten Detailprojectes für die projectirte Kleinbahn vom Südbahnhofe in Innsbruck bis zur Station Wilten der k. k. Staatsbahnen, im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 56.655 ex 1900.]

Localbahn Jenbach-Mayrhofen [Zillerthalbahn]. (Riedbachbrücke in km 14·4/5: Eisenconstruction.) Die von der Bauleitung der Zillerthalbahn vorgelegten Projecte für die Mauerwerksanlage und die Eisenconstruction der Riedbachbrücke in km 14·4·5 der Theilstrecke Fügen—Mayrhofen der Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 799.]

— (Theilstrecke Fügen—Mayrhofen: Durchlässe in km 10·413, 11·021, 11·058, 14·387, 14·416 und 15·290: Mauerwerkspläne.) Die von der Bauleitung der Zillerthalbahn vorgelegten Mauerwerkspläne für die Durchlässe in km 10·413, 11·021, 11·058, 14·387, 14·416 und 15·290 der Theilstrecke Fügen—Mayrhofen der Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 2567.]

Localbahn Čerčan-Modřan. (Verlängerung des Tunnels in km 31·2/3.) Das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Project für die Verlängerung des Tunnels in km 31·2 3 der Localbahn Cerčan-Modřan wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 58.699 ex 1900.]

Projectirte Kleinbahn von S. Lucia über Porto Rose nach Pirano. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. Jänner die k. k. Statthalterei in Triest beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse der Markgrafschaft Istrien vorgelegten generellen Projectes für eine mit der Spurweite von 0·76 m auszuführende, mit Dampf zu betreibende Kleinbahn mit durchgängiger Strassenbenützung von der Projectsstation S. Lucia der im Bau begriffenen Localbahn Triest-Parenzo über Porto Rose nach Pirano im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird insbesondere die Frage der Strassenbenützung durch die Bahn eingehend zu erörtern sein. [E.-M.-Z. 56.701 ex 1900.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

28. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde in den Strecken Wallern — Prachatitz und Wallern — Winterberg der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsunfälle auf deutschen Eisenbahnen im Monate October 1900.) Im Monate October 1900 sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 15 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 7 bei Personenzügen), 26 Entgleisungen in Stationen (davon 8 bei Personenzügen), 4 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 2 bei Personenzügen), 26 Zusammenstösse in Stationen (davon 8 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 5 Reisende und 4 Bahnbedienstete getödtet und 214 Reisende und 24 Bahnbedienstete verletzt. Von den verletzten Reisenden entfallen 179 auf den am 7. October bei Heidelberg vorgekommenen Unfall.

— (Eisenbahnproject Greussen-Grosskeula.) Der Landtag des Fürstenthums Schwarzburg-Sondershausen hat die Fortführung des im Frühjahre 1900 beschlossenen Eisenbahnbaues Greussen-Ebeleben-Holzthaleben bis Grosskenla genehmigt, so dass nunmehr die Bahn Greussen-Grosskeula heisst. Die Ausführung der Linie ist der Firma Hermann Bachstein in Berlin übertragen worden. Der Landtag genehmigte auch die zum Zwecke des Bahnbaues von der Regierung mit der Bank für Handel und Industrie in Berlin zu 99¾ pCt. abgeschlossene 4percentige Anleihe von Mk. 2,300.000. (Die Hälfte des Coursverlustes [⅛ pCt.] trägt die Firma Bachstein.)

— (Eisenbahnproject Markt Bibart-Markt Scheinfeld.) Dem Stadtmagistrat Markt Scheinfeld wurde vom zuständigen bayerischen Staatsministerium die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Localbahn von Markt Bibart nach Markt Scheinfeld auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Preussen. (Fahrkartendruckereien.) Da der mechanische Betrieb der Fahrkarten-Druckmaschinen nach dem übereinstimmenden Urtheile der kgl. Eisenbahn-Directionen im Allgemeinen vortheilhafter ist als der Handbetrieb, ist einem Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten zufolge auf die Einführung des mechanischen Betriebes, soweit sie noch nicht erfolgt ist, nach Massgabe der vorhandenen Mittel überall da Bedacht zu nehmen, wo Ersparnisse mit ihm zu erzielen sind. Ob alle Druckmaschinen oder nur einzelne mechanisch zu betreiben sein werden, bleibt dem Ermessen der Eisenbahn-Directionen überlassen. Nach den in Berlin gemachten Erfahrungen bietet der mechanische Betrieb hauptsächlich da Vortheile, wo es sich um den Druck grosser Massen derselben Fahrkartensorte handelt. Die Aussonderung der Bestellungen an solchen Fahrkarten, die zum Drucke mit mechanisch betriebenen Maschinen geeignet sind, von anderen Bestellungen würde erforderlichenfalls durch Einführung farbig unterschiedener Muster für die Fahrkartenbedarfslisten erleichtert werden können. Der Herr Minister nimmt an, dass bei erweiterter Anwendung des mechanischen Betriebes der Fahrkarten-Druckmaschinen wirthschaftliche Vortheile ferner durch Zusammenlegung einzelner Fahrkartendruckereien zu erzielen sein werden. Er nimmt daher in Aussicht, die Eisenbahn-Directionsbezirke 1. Hannover, Altona, Magdeburg und Münster i. W., 2. Mainz und Frankfurt a. M., 3. Elberfeld und Cassel zum Zwecke der Herstellung der Fahrkarten je zu einer Gruppe zusammenzulegen. Die Eisenbahn-Directionen in Hannover, Mainz und Elberfeld sollen nach Benehmen mit den anderen betheiligten kgl. Eisenbahn-Directionen binnen drei Monaten berichten, ob und welche Ersparnisse durch eine derartige Neubildung von Gruppen bei gleichzeitiger weiterer Einführung des mechanischen Betriebes zu erzielen sein würden. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Preussen. (Regelmässige Milchbeförderung gegen Frachtstundung.) Während bislang für die regelmässige vertragliche Beförderung von Milch, Sahne, Buttermilch und Molken durch die einzelnen Directionstarife für die im Kilometerzeiger nicht aufgeführten Verkehrsstellen besondere Frachtsätze veröffentlicht werden mussten, ist die betreffende Angelegenheit durch einen Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 14. November 1900 bei den preussischen Staatsbahuen einheitlich dahin geregelt worden, dass von und nach solchen Stationen und Haltepunkten in freier Strecke, die im Kilometerzeiger nicht verzeichnet sind, die Entfernungen der nächst vorgelegenen Gütertarifstation zuzüglich der besonders zu ermittelnden Entfernung zwischen dieser und der Milchverkehrsstelle der Frachtberechnung zugrunde zu legen sind. Die „Bedingungen für die regelmässige Beförderung von Milch" sollen alljährlich mindestens einmal im „Reichsanzeiger" veröffentlicht werden. Die erforderlichen Tarifänderungen sind seit 1. Jänner 1901 durchgeführt.

— (Mitwirkung der kgl. Eisenbahn-Directionen bei der Planfeststellung von Kleinbahnen im Enteignungsverfahren.) Zur Behebung von Zweifeln über diese Mitwirkung hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten in Gemeinschaft mit dem Minister des Innern Folgendes bestimmt:

1. Die vorläufige Feststellung des Bauplanes einer Kleinbahn im Sinne des § 15 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 hat im Einverständnisse mit der vom Minister der öffentlichen Arbeiten zur Mitwirkung bei der Genehmigung und Beaufsichtigung bestimmten kgl. Eisenbahn-Direction zu erfolgen, welche die Pläne mit ihrem Prüfungsvermerk versehen wird.
2. In dem darauf folgenden Verfahren der Planfeststellung zum Zwecke der Enteignung ist bei Anberaumung des Termines zur Erörterung der gegen den vorläufig festgestellten Plan erhobenen Einwendungen die bezeichnete kgl. Eisenbahn-Direction sowohl von dem Termine, als auch von den zur Erörterung gelangenden Einwendungen zu benachrichtigen, damit sie in geeigneten Fällen, in welchen eine Veränderung der Linienführung oder andere erheblichere bau- und betriebstechnische Fragen zur Verhandlung kommen, behufs Darlegung des Standpunktes der Eisenbahnbehörde einen Vertreter zu dem Termine abordnen kann. Diese Bestimmung greift im Enteignungsverfahren auch dann platz, wenn ausnahmsweise vor Einleitung des letzteren Verfahrens eine Planfeststellung nach Massgabe des § 17 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 und hiebei schon eine Prüfung derselben Einwendungen stattgefunden haben sollte.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Spanien. (Project einer elektrischen Eisenbahn über die Pyrenäen.) Ein Ingenieur in Barcelona hat ein Project zur Anlage einer elektrischen Bahn von Lérida nach Frankreich über die Pyrenäen durch das Thal von Arán ausgearbeitet. Der höchste Theil der Gebirgskette soll durch einen Tunnel von 3800 m passirt werden und die elektrische Kraft französischerseits durch mehrere Wasserfälle der Garonne und auf spanischem Gebiete durch die Wasserkraft der Noquera Bibagorzana geliefert werden. Eine deutsche Gesellschaft soll die Ausführung der Arbeiten zu unternehmen bereit sein.

England. (Länge des Eisenbahnnetzes, investirtes Capital und Höhe der Einnahmen nach dem Betriebe des Jahres 1899.) Dem Ende 1900 erschienenen Berichte des „Board of Trade" zufolge hatte das am Beginne des Jahres 1899 21.659 engl. Meilen messende Eisenbahnnetz Englands (vergl. Bericht per 1898, Verordnungs-Blatt Nr. 134 ex 1899) durch den Neubau von 41 engl. Meilen bis 1899 eine Gesammtlänge von 21.700 engl. Meilen erlangt, von welchem 11.977 engl. Meilen mit Doppelgeleise ausgestattet waren. In das gesammte Netz waren bis zu diesem Zeitpunkte £ 1.152,317.501 investirt, welche sich mit 42,272.145 £ verzinsten. Das Brutto-Erträgniss nach dem Betriebe ergab £ 101,667,065, d. i. um rund £ 5,500.000 mehr als im Vorjahre 1898. Die Einnahmen betrugen im Vergleiche zu jenen der Vorjahre 1897 und 1898 in Livre Sterling nach dem

	1899	1898	1897
Personenverkehr . . .	43,734.399	41,847.071	40,500.000
Güterverkehr	52,116.994	49,218.964	47,800.000
An diversen Einnahmen	5,815.672	5,186.463	5,400.000
In Summa . .	101,667.065	96,252.501	93,700.000

Im Vergleiche mit dem Vorjahre 1898 vertheilen sich die vorangeführten Einnahmen nach dem Personen- und Gepäcksverkehre auf

	1899	1898
I. Wagenclasse	3,371.000	3,201.000
II. „	2,809.000	2,586.000
III. „	27,272.000	26,216.000
Jahreskarten	3,332.000	3,181.000
Reisegepäck	6,951.000	6,663.000
In Summa . .	43,735.000	41,847.000

Während im Jahre 1898 die Einnahmen nach dem Personen- und Reisegepäcksverkehre rund £ 19,500.000 betrugen, haben sich diese im Jahre 1899 auf rund £ 27,350.000 gehoben.

Die Ergebnisse des Güterverkehres sind aus nachfolgender summarischer Tabelle zu ersehen, welcher zufolge sich auch in diesem Betriebszweige eine nennenswerthe Steigerung ergab, u. zw.:

	1899	1898
Mineralien und Kohle	21,834.000	20,256.000
Stückgüter	28,862.000	27,584.000
Lebende Thiere	1,421.000	1,379.000
In Summa . .	52,117.000	49,219.000

Die Betriebsausgaben stiegen nicht nur im entsprechenden Verhältnisse zur allgemeinen Zunahme des normalen Verkehres, sondern auch infolge der Erhöhung der Lohnsätze und der Vertheuerung des Brennmateriales. Sie betrugen 59 pCt. der Brutto-Einnahme. An den Betriebsauslagen participirten folgende Hauptdienstzweige, u. zw.:

	1899	1898
Bahnerhaltung	9,390.000	8,990.000
Zugsförderung	16,530.000	14,860.000
Erhaltung der Fahrbetriebsmittel .	4,950.000	4,650.000
Betrieb	18,350.000	17,310.000

Das Reinerträgniss betrug 1899 £ 44,600.000, d. i. £ 2344 per laufendes Bahnkilometer und ergab im Jahre 1899 eine 3·67percentige Verzinsung des investirten Capitales, gegenüber von 3·64 pCt. des Vorjahres 1898. Die höchste Verzinsung innerhalb der verflossenen Decade boten die Jahre 1895 mit 3·80 pCt. und 1896 mit 3·88 pCt.

Im Jahre 1899 legten die Personenzüge 216,600.000 engl. Meilen gegenüber deren 209,000.000 im Jahre 1898, die Güterzüge 177,600.000 engl. Meilen gegenüber deren 169,300.000 im Jahre 1898 zurück.

Die Anzahl der Reisenden, bezw. der für einzelne Fahrten gelösten Karten stellte sich im Jahre 1899 auf 1.106,691.991 gegenüber von 1.064,000.000 im Jahre 1898, die der Jahresabonnements auf 1,537.765 gegenüber von 1,283.045 im Vorjahre 1898. Die Anzahl der Reisenden I. Wagenclasse

	1899	1898
I. Wagenclasse	34,208.682	33,037.190
II. „	68,487.071	66,199.930
III. „	1.103,996.238	963,673.996
In Summa . .	1.106,691.981	1.062,911.116

betrug im Jahre 1899 3·1 pCt., jene der II. 6·1 pCt. und jene der III. 9·8 pCt. der Gesammtzahl. Die comparative Statistik erweist, dass in keinem Lande so viel gereist wird, wie in England. Als Beispiel sei der Vergleich zwischen dem Personenverkehr

im Bereiche der Vereinigten Staaten von Nordamerika und jenem Englands hervorgehoben. Während auf dem nur 21.700 engl. Meilen messenden Eisenbahnnetze Englands die Anzahl der Reisenden im Jahre 1899 1.106,691.991 Köpfe betrug, erreichte deren Anzahl im Bereiche des insgesammt 180.000 engl. Meilen langen Gesammtnetzes der Vereinigten Staaten, nur circa 5.500,000.000 Köpfe. Das in die Bahnen Englands investirte Capital von £ 1.152,300.000 (ca. K 28.000,000.000) wurde ausschliesslich nur im Wege der Association des Privatcapitales, ohne jede staatliche Subvention beschaffen und ohne Zinsengarantie fructificirt.

Von den in England exploitirten Hauptbahnen (Leading Companys) ist die bedeutendste die „London and North Western Co." mit einer Länge von 3200 engl. Meilen, in welcher ein Capital von £ 121,000.000 (circa K 3.000,000.000) investirt ist. Dieser folgen die „Great Western Co." mit 2600; die „North Eastern" mit 1640; die „Great Eastern" mit 1180; die „Great Northern" mit 1151; die „North British" mit 1140; die „Caledonien" mit 940; die „London and South Western" mit 910 englischen Meilen etc. etc., bis zu der nur 200 engl. Meilen langen Vollbahn London Chatam Dover. Der grösste Personenverkehr wurde im Jahre 1899 auf den Linien der „London and North Western" und der „Great Western Co.", der stärkste Güterverkehr auf jenen der „Midland" und „North Eastern Co." abgewickelt, während die grösste Rentabilität im Betriebe der Linie London—Chatam—Dover erzielt wurde. Diese nur 200 engl. Meilen (322 km) lange Linie hatte im Jahre 1899 eine Brutto-Einnahme von £ 1,800.000 (ca. K 42.000.000) erreicht und wurde auf derselben ein gleich lebhafter Personen- und Güterverkehr im Anschlusse an die Dover anlaufenden Dampfer der internationalen Seeschiffahrt bewältigt. Nachdem die im Eil- und Güterzugsverkehr verwendeten Güterwagen nur für drei Tonnen Nettobelastung eingerichtet sind, ist es möglich, diese Züge mit einer Fahrgeschwindigkeit von 50 engl. Meilen (80 km) per Stunde verkehren zu lassen. Da die Zeit der Abfahrt und der Ankunft dieser Gütereilzüge fahrordnungsmässig ebenso präcise eingehalten wird, wie bei den Personenzügen, bedient sich das Publicum sowohl als die Geschäftswelt, insbesondere im Stückgutverkehr, fast ausschliesslich der Gütereilzüge, während die normalen Güterzüge nur mit schwerer Fracht und Massensendungen verkehren, zu deren Remorquirung Locomotive der grössten Type verwendet werden.

Zu bemerken ist, dass der derzeit vorliegende Bericht des Board of Trade lediglich nur den Betrieb der Vollbahnen behandelt, ausser welchen aber im Bereiche Englands noch 52 Gesellschaften eine grosse Anzahl von Kleinbahnen (light railways) exploitirten, deren Linien gleich den Strasseneisenbahnen in Städten und Fabriksorten, den Vollbahnen und Seehafenstationen als Saugadern dienen.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 13. December 1900:

Mühlkreisbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 22. December 1900:

Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 28. December 1900:

Welser Localbahn-Gesellschaft. Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 30. December 1900:

Muránythalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 31. December 1900:

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 2. Jänner 1901:

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. April).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten, 4 pCt. Goldprioritäten, 3 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Galizische Landesbank. 4 pCt. Eisenbahnobligationen (Rückzahlung ab 1. April).

Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1887 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1884 und 4 pCt. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Poprádthalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 10. Juli).

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten v. J. 1883 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Steiermärkische Landeseisenbahn. 4 pCt. Anleihe (Rückzahlung ab 1. Juli).

Szamosthalbahn. 5 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli und ab 2. Jänner).

Wiener Verkehrsanleihe. 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 1. April).

Zwoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft (Rückzahlung ab 1. Juli).

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Februar:

Ungarische Staatseisenbahn-Goldanleihe. 4½ pCt. v. J. 1889. Für je fl. 100 Capital Frcs. 5.62·5.

Oesterreichisches Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. 4 pCt. Obligationen. Für je K 200 Capital K 4.—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1898. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Localbahn Schwarzenau-Zwettl. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1900. Für je Frcs. 500 Capital Frcs. 10.—.

Localbahn Triest-Parenzo. 4 pCt. Prioritäten. Für je K 400 Capital K 8.—.

Ybbsthalbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Rückzahlungen.

Ab 1. Februar:

Ungarische Staatseisenbahn-Goldanleihe. 4½ pCt. v. J. 1889.

Pinzgauer Localbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen.

Oesterreichisches Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. 4 pCt. Obligationen (Schuldverschreibungen), Kategorie A und B.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 6·20 km lange Strecke Köppelsdorf-Oberlind—Neuhans (Kreis Sonneberg) der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt, welche am 15. December 1900 dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben worden ist, sowie die am gleichen Tage für den Güterverkehr eröffnete 1·047 km lange Strecke Bobrek—Karf der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Satzungen des Vereines.) Die auf Grund der Beschlüsse der diesjährigen Vereinsversammlung neu bearbeiteten Satzungen des Vereines, welche am 1. Jänner in Kraft getreten sind, sind erschienen und an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gebracht worden.

— (Nachtrag II zu dem Vereins-Wagenübereinkommen.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar ist der II. Nachtrag zu dem Vereins-Wagenübereinkommen ausgegeben worden. Durch denselben ist der I. Nachtrag zu dem genannten Uebereinkommen aufgehoben worden.

— (Anzeiger überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.) Zufolge Beschlusses der am 11. September 1900 in Strassburg i. E. abgehaltenen Vereinsversammlung wird der Anzeiger überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke vom 1. Jänner ab monatlich dreimal erscheinen. Demzufolge werden alle bis zum 1., 10. und 20. eines jeden Monates im Vereinsbureau eingehenden Anmeldungen in dem nächsten nach diesen Daten erscheinenden Anzeiger Aufnahme finden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung neuer Tarife.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 gelangen nachstehende neue Tarife im obbezeichneten Verkehre zur Einführung:

1. Theil II, Heft 1, Tarif für Gütersendungen im Verkehre von Oesterreich-Ungarn nach Russland.
2. Artikeltarife im Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn und Russland.

Hiedurch werden der Theil II, Heft 1, Tarif für Gütersendungen im Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn und Russland vom 1. August 1895 nebst Nachträgen I und II und die Artikeltarife für Gütersendungen im Verkehre zwischen österreichischen und ungarischen Stationen einerseits und Russland andererseits vom 1. Jänner 1899 aufgehoben.

Ausser einzelnen geringfügigen Frachterhöhungen und Frachtermässigungen, welche die neuen Tarife gegenüber den gegenwärtig bestehenden aufweisen, unterscheidet sich der neue Tarif, Theil II, Heft 1 (Classentarif), von dem heutigen gleichnamigen im Wesentlichen dadurch, dass derselbe directe Frachtsätze nur für Sendungen in der Richtung von Oesterreich-Ungarn nach Russland enthält.

Exemplare der neuen Tarife sind durch die Verbandsverwaltungen und die Stationen der Endbahnen, und zwar der Tarif, Theil II, Heft 1, um den Preis von K 3·— und die Artikeltarife um den Preis von K 1·50 per Exemplar zu beziehen.

Wien, am 22. Jänner 1901. [89]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In der deutschen Ausgabe des vom 1. Jänner 1901 giltigen Anhanges zum Tarife, Theil II, Heft 3, sind auf Seite 30, Pos. 83, bei dem Artikel „Eisen und Stahl der Pos. E—5 der Güterclassification“ an Stelle der dort angeführten zu streichenden Stationen in der Rubrik „von“ die Stationen Anina und Német-Bogsán und in der Rubrik „nach“ die Stationen Wien, Stadlau und Floridsdorf in der bisherigen Reihenfolge einzutragen, und gelten demnach die bezüglichen Frachtsätze nur von Anina und von Német-Bogsán.

Ferner ist in der ungarischen Ausgabe des vorcitirten Anhanges auf Seite 30, Pos. 82, in der Rubrik „von“ die Station Wien einzutragen.

Wien, am 28. Jänner 1901. [90]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Schmalspurlinie Preding-Wieselsdorf—Stainz.

Aenderungen der Bezeichnung der Personenhaltestellen Kraubath und Herbersdorf, Eröffnug einer neuen Personenhaltestelle Herbersdorf und Ausgabe des Nachtrages V zu den Sonderbestimmungen und Tarifen der im Betriebe der Südbahn stehenden schmalspurigen Steiermärkischen Landesbahnen.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 werden die Namen der Personenhaltestellen Kraubath und Herbersdorf der Linie Preding-Wieselsdorf—Stainz auf „Kraubath bei Stainz“ und „Neudorf bei Stainz“ geändert.

Mit dem gleichen Termine gelangt auf der bezeichneten Linie die in km 8·506 gelegene neue Personenhaltestelle „Herbersdorf“ zur Eröffnung.

Der aus diesem Anlasse zur Ausgabe gelangende Nachtrag V zu den Sonderbestimmungen und Tarifen der im Betriebe der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft stehenden schmalspurigen Steiermärkischen Landesbahnen kann bei der betriebführenden Verwaltung oder bei den Betriebsleitungen Preding-Wieselsdorf, Pöltschach und Kapfenberg um den Betrag von 2 Hellern bezogen werden.

Wien, im Jänner 1901. [91]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung der Linie Preding-Wieselsdorf—Stainz.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einstellung der Uebernahme leerer fremder Cisternen zur Rohölfüllung in Drohobycz und Borysław.

Wegen bedeutenden Anrollens und demselben nicht entsprechender Füllung von Reservoirwagen in den Stationen Drohobycz und Borysław, infolge Einfrierens der Rohrleitung von den Gruben, sowie der hiedurch hervorgerufenen Verkehrsstockung in diesen Stationen selbst und Ueberfüllung der Vorstationen mit deponirten leeren Cisternen wird auf Grund der Zusatzbestimmungen zu § 7 des Vereins-Wagenübereinkommens und des Oesterreichisch-Ungarischen Tarif-Theiles I, E/Ic, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, die Uebernahme leerer fremder Cisternen mit der Bestimmung zur Rohölfüllung nach Drohobycz und Borysław bis auf Weiteres eingestellt.

Die Beschränkung tritt mit heutiger Mitternacht in Wirksamkeit und dürfte bis 1. Februar 1901 in Kraft bleiben.

Lemberg, am 25. Jänner 1901. [92]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
545	k. k. österr. Staatsbahnen		Maschinen und Maschinentheile laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes 8 B des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Grevenbroich (Eisenbahn-Directionsbezirk Köln)	den in der Schnitt-Tafel A des Ausnahmetarifes 8 B (für Maschinen und Maschinentheile) für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr angeführten Stationen	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der Bestimmungen des Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehres, Theil II, Heft I	vom 1. Februar 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr, Theil II, Heft I	Bestehen keine directen Frachtsätze	Vide nachstehende Tabelle (Schnitt-Tafel B)		Im Kartirungswege		Zur Bildung der Gesammtfrachtsätze sind die Schnittfrachtsätze der Schnitt-Tafel A auf Seite 100, Ausnahmetarif 8 B, des Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehres, Theil II, Heft I, zu entnehmen

Schnitt-Tafel B.

Bis zum Schnittpunkte von	I			II		
	a)	b)	c)	a)	b)	c)
	in Mengen					
	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg
	in Pfennigen für 100 Kilogramm					
Grevenbroich	351	281	234	295	253	211

Fortlaufende Nummer	1	546	547	548
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Steinkohlenkoks	Sand laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 28 in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	Knochenfett aus der Pos. F—8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	vom Schnittpunkte der Schnitt-Tafel II auf Seite 9 des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	Freihung	Kasnian
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	Chrast bei Pilsen (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	Staab	Wien II (K.F.J.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Februar 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Steinkohlenkoks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau (Waldenburger und Neuroder Revier) nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen etc., giltig vom 1. September 1897	Tarif-Theil II, Heft 3 A, des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestebt keiner	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	172 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	97·4 Heller*)	Frachtsätze für 100 kg in Mark: Ad Abtheilung I: 0·56; II: 0·46	144 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			28 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14	*) Die Gesammtfrachtsätze ergeben sich durch Anstoss an die in Schnitt-Tafel I des in der Rubrik 8 genannten Tarifes (Seite 8) enthaltenen Theilfrachtsätze		

Fortlaufende Nummer	549	550	551
1			
Die Publication erfolgt — von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt — und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Bruchsteine, unbearbeitete, und Schotter aus der Pos. 8—55, lit. a), der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bruchsteine, unbearbeitete, nnd Schotter aus der Pos. 8 - 55, lit. a), der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Sperrketten, vom Zollverschlusse herrührend
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Pandorf	Pandorf	Ziegenhals
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Floridsdorf	Wien 1 (K.F.F.B.) Penzing Hütteldorf-Hacking Hadersdorf-Weidlingau Purkersdorf Wien II (K.F.J.B.) Heiligenstadt Nussdorf Wien-Praterquai Wien-Donau-quaibahnhof	Endersdorf mit der Bestimmung für ein mit der genannten Station durch ein Industriegeleise verbundenes, auf preussischem Gebiete gelegenes Etablissement
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgnt und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	Aufgabe als Frachtgnt nnd Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen haben die Parteien anf eigene Kosten zn bewirken	Die Ketten müssen von im Durchzugsverkehre über die Strecke Endersdorf—Ziegenhals beförderten Holzsendungen herrühren nnd innerhalb dreier Monate an den Eigenthümer nach der Versandtstation Endersdorf als Frachtgut retourgehen
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	25 25 23 23 23 25 25 23 30 31	
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	32 Heller	22 22 22 22 22 22 22 22 28 28	Frachtfrei
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		3 3 1 1 1 3 3 3 2 3	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss die k. k. Reichsstrassen-Verwaltung als Aufgeberin nnd Empfängerin erscheinen. Die Transporte müssen znr Beschotterung der Reichsstrassen bestimmt sein		Für Verlust, Minderung, Beschädigung oder Versäumung der Lieferfrist wird hahnseits nicht gehaftet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
552	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	I. Eisen und Stahl der Pos. E—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Assling via Budweis—Pilsen—Saaz	Komotau (B.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens: ad I., III./2., IV. und V./2. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. ad II., III./1. und V./1. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Bane, bezw. zur Einrichtung des städtischen Wasserwerkes in Komotau bestimmt sein und mit an die banführende Stadtgemeinde in Komotau adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 24. November 1900 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarife	Verschieden	Heller 225	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1902 hinsichtlich der Sendungen nach Komotau (B.E.B.) bei der General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag und hinsichtlich der Sendungen nach Komotau (A.T.E.) bei der Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz zu bewirken ist	
				Kralup (B.E.B.)						65				
				Olmütz transit (für von Mähr.-Ostrau oder Schönbrunn [Witkowitz] provenirende Sendungen)	Komotau (A.T.E. und B.E.B.)					157				
				Prag [Bubna] (B.E.B.) Prag [Smichow] (B.E.B.) Prag (St.E.G.)	Komotau (B.E.B.)					65				
				Wien II (K.F.J.B.)						147·7				
			II. Sand	Bilin (A.T.E.)	Komotau (A.T.E.)					17				
			III. Steine, und zwar: 1. der Pos. 8—55 a, 2. der Pos. 8—55 b der Güterclassification des Tarif-Theiles I							ad 1. 15 ad 2. 13·6				
			IV. Steine der Pos. 8—55 b der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Petersburg i. B. Pladen transit (für von Gerten oder Jechnitz provenirende Sendungen) via Saaz	Komotau (B.E.B.)					36					
			V. Cement, auch hydraulischer Kalk	1. Linz via Budweis—Pilsen—Saaz	Komotau (B.E.B.)					88				
				2. Teplitz (A.T.E.)	Komotau (A.T.E.)					17				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
553	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien, Werkzeuge, Maschinen, Rollwagen und Inventargegenstände	sämmtlichen österreichischen Südbahnstationen	G ö r z	Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Görz-Haidenschaft bestimmt und an die Bauleitung dieser Bahn in Görz adressirt sein. Aufgabe als Frachtgut: a) Für Einzelsendungen mit der Beschränkung, dass bei Gütern über eine Wagenlänge die nebigen für Wagenladungen fixirten Frachtgebühren für jeden verwendeten Wagen zu entrichten sind. b) Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, sowie Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch die Partei	vom 4. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	a) Bei einem Durchlaufe bis inclusive 50 km 0·52 h per 100 kg und 1 km plus 8 h per 100 kg Expeditionsgebühr. Bei Entfernungen über 50 km 0·40 h per 100 kg und 1 km plus 8 h per 100 kg Expeditionsgebühr mit einem Minimal-Frachtsatze von 34 h per 100 kg. b) Bei einem Durchlaufe bis inclusive 50 km 0·26 h per 100 kg und 1 km plus 4 h per 100 kg Expeditionsgebühr mit einem Minimal-Frachtsatze von 8 h per 100 kg, und bei Entfernungen über 50 km 0·20 h per 100 kg und 1 km plus 4 h per 100 kg Expeditionsgebühr mit einem Minimal-Frachtsatze von 17 h per 100 kg incl. Expeditionsgebühr	Verschieden	Im Kartirungswege		Bei unterbrochenem Durchlaufe der Südbahnlinien haben die in der Rubrik 10 angeführten Gebühren, bezw. Minimal-Frachtsätze für jede Theilstrecke zur Anwendung zu gelangen	
554	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (als: Lignit und Glanzkohle)	Csáktornya	Mürzzuschlag	Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	vom 1. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	87	71	16	Im Kartirungswege			
					Kapfenberg				77	64	13				
					Bruck a/M.				77	63	14				
					Leoben S.B.				82	67	15				
					Gratwein				68	55	13				
					Laibach S.B.				80	68	12				
					Monfalcone				116	95	21				
					Ronchi S.B.				116	95	21				
					Görz				121	99	22				
					Cormons				123	101	22				
					Klagenfurt				80	65	15				
					Villach S.B.				89	73	16				
					Franzensfeste				140	115	25				
					Brixen				142	117	25				
					Bozen-Gries				152	128	24				
					Trient (Trento)				164	135	29				
					Roveredo				171	141	30				
					Ala				173	143	30				
									Heller inclusive ungar. Steuer		Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
555	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide aus der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Adony-Szabolcs Báttaszék Döbrököz Felsö-Nyék Fornád-Kecsege Fürged Gyánt Hidas-Bonyhád Hidegknt-Gyönk Kocsola-Dalmánd Konda Kurd-Csibrák Mezö-Komárom-Hidvégh Moragy Ó-Dombovár Pinczehely Ságh-Könyi Sárbogárd Sárosd Simontornya Szakály-Högyész Szászvár-Káza Szilfamajor Szolgaegyháza Tamási-Miklósvár	Feistritz	Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür	vom 1. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	167 170 139 139 139 139 145 159 139 139 139 139 139 165 135 139 139 155 161 145 139 154 161 167 139 Heller incl. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		
556	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Brennholz	Ustron	Wien Nordbahnhof Floridsdorf Grussbach-Schönau Laa Haugsdorf Zellerndorf Jedlersdorf transit	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis Ende December 1901	Localtarife	Heller 91 91 85 86 90 92 91	Heller 81 81 81 81 81 81 81	Heller 10 10 4 5 9 11 10	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
557	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisen der Tarif-Position E—5, E—6, E—7, E—8 und E—9 der Güterclassification	Lieben (St.E.G.)	Prag (St.E.G.) oder Prag-Hrabovka transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarif	Verschieden	10 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
558	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k.k.St.B.	Holz des Specialtarifes 2	Mautbausen (k.k.St.B.)	Weltrus (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarif	Besteht kein directer Frachtsatz	116 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	559	560	561	562
Die Publication erfolgt von der Namen der und im	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Kaolin, geschlemmt	Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsmittel der Pos. E—5, Ziffer 5 der Güterclassification	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 des Tarifes, Theil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnverwaltungen	Holz der Pos. H—18 und H—19 des Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Ober-Bris	Okřischkoř (St.E.G.) transit Prag Hrabovka transit Prag (St.E.G.), Bubna (St.E.G.)	Schima Radzein	Wisowitz
nach	Klein-Neusiedl Grammat-Neusiedl	Blansko	Teplitz	Otrokowitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der einschlägigen Tarif bestimmungen	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des angeführten Tarifes. Die Sendungen müssen an ein mit der Station Teplitz durch Schleppbahn verbundenes Lagerhaus adressirt sein und in diesem zur Einlagerung gelangen	**Bei Auflieferung einer Mindestmenge von 400 Tonnen**
	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende April 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarife	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1894	Localbahntarif, giltig vom Tage der Betriebseröffnung
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden	33 / 37	40 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	141 / 137 Heller	67 Heller / 106 Heller	27 / 30 Heller	35 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Verschieden	6 / 7 Heller	5 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende Juni 1901 widrigenfalls, jeder Anspruch auf die Liquidirung der entfallenden Refactie erlischt	Vorlage der auf das betreffende Lagerhaus als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, die entsprechend consignirt, längstens bis Ende März 1902 einzubringen sind	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erfolgen hat; die genannten Frachtdocumente werden nicht mehr zurückgestellt
Besondere Bemerkungen		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
563	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Schwarten	Hamór	Dombrau	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Bei Aufgabe von Schwarten über 7 Meter Länge, wenn zu deren Verladung mehr als ein Wagen benützt wird, wird die Fracht nach dem factischen Gewichte, in minimo aber für 10.000 kg nach jedem verwendeten Wagen berechnet	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	Localgütertarif	98	83	15	Im Kartirungswege		
564	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	**Elbeumschlagstarif Westösterreich—Riesa-Elbkai.** Die im Nachtrage III vom 1. Juli 1900 zum Elbeumschlagstarif Westösterreich—Riesa-Elbkai vom 1. November 1896 in den Ausnahmetarifen 4 B und 4 C für Düngemittel etc. enthaltenen Frachtsätze bleiben unter den gleichen Anwendungsbedingungen ab 1. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901 in Kraft.											
565	**k. k. Staatsbahn-Direction Wien**		Cement der Pos. C—6	allen Stationen	Wien Westbahnhof	Verladung in Fässern und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif Nebengebühren der Empfangsstation Ablade- und Auflegegebühr	Abladegebühr 1 Heller Auflegegebühr 1 Heller	Abladegebühr 1 Heller Auflegegebühr 1 Heller	Abladegebür 1 Heller Auflegegebühr 1 Heller	Im Kartirungswege		Im Maximum werden per Frachtbrief und Wagen an Ablade- und Auflegegebühr 2 Kronen erhoben
566	**k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen**		Reexpeditionsbefugniss für Kohle der Pos. K—25	für die Station Saaz k.k.St.B.		Laut Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, VIII 2	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901							
567	**k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg**		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, Oelfrüchte der Pos. O—5. Oelsaaten der Pos. O—7, Samen der Pos. S—9 und Düngemittel der Pos. D—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I B vom 1. Jänner 1898	Reexpeditionsbefugniss für das Lagermagazin der Firma Bank rolniczy (landwirthschaftliche Bank) in der Station Lemberg		Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief. Laut Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1901, Abschnitt A—VIII, Punkt 2	vom 1. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1903				Im Rückvergütungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
568	k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg		Getreide der Pos. G—9 und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Unterclassification des Tarif-Theiles I B vom 1. Jänner 1898	Reexpeditionsbefugniss für das Lagermagazin der Firma Max Exelbirt in der Station Lemberg		Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Laut Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1901, Abschnitt A—VIII, Punkt 2	vom 1. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901					Im Rückvergütungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Anhebung	Besondere Bemerkungen
2	Nr. 141 vom 8. December 1900	3132	Böhmische Commercialbahnen		Steine	Hofic	beliebigen Stationen	7. Februar 1901	Nachlass der tarifmässigen Hebekrahngebühren in Hofic betreffend

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
18	Nr. 149 vom 29. December 1900	3763	Eisenbahn Wien-Aspang	Wiener Localbahnen		Traiskirchen E.W.A. Leesdorf-Baden Frachtenbahnhof Tribuswinkel	oder umgekehrt	In Spalte 4 ist noch der Zusatz beizufügen: „Frachtgüter aller Art“	
	Nr. 12 vom 26. Jänner 1901	538	K. k. österr. Staatsbahnen	Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf	Holz der Pos. M—7 der Güterclassification	allen Stationen der Murthalbahn		In der Rubrik 6 soll die Artikelbezeichnung anstatt „Holz“ richtig „Malz“ heissen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

Technische Hochschule Graz
Studien-Bibliothek
Gesellschaft

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 14. **Wien, 31. Jänner 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. Jänner 1901, Z. 53.896 ex 1900, an alle Landesstellen und Staatsbahn-Directionen, betreffend die Competenz zur Genehmigung von Schleppbahnanlagen.

Anlässlich eines speciellen Falles, in welchem eine politische Landesstelle Zweifel über die Tragweite der Grundsätze ausgesprochen hatte, welche in dem hieramtlichen Circularerlasse vom 20. September 1900, Z. 30.740 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 111 ex 1900), für die Regelung der Competenz zur Genehmigung von Schleppbahnanlagen aufgestellt worden sind, wurde derselben vom Eisenbahnministerium Folgendes eröffnet:

Im gegebenen Falle wurde vor Wirksamkeit der Ministerialverordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, die Baubewilligung für die ursprüngliche Schleppbahnanlage von der Landesstelle ertheilt, während nach den jetzt geltenden Normen, da die in der citirten Ministerialverordnung hiefür aufgestellten Kriterien (Einmündung in eine öffentliche Bahn mit gleicher Spurweite und Uebergang von Fahrbetriebsmitteln auf die Hauptbahn) für diese Schleppbahn zutreffen, die Competenz zu deren Consentirung der Ministerialinstanz zugefallen wäre.

Das Eisenbahnministerium muss nun auch für diesen und gleichartige Fälle an der in dem letzten Absatze des hieramtlichen Erlasses vom 20. September 1900, Z. 30.740, aufgestellten, nicht extensiv zu interpretirenden Norm festhalten, dass die Ertheilung des Bauconsenses für nachträgliche bauliche Aenderungen den politischen Landesbehörden n u r in jenen Fällen zustehe, in welchen weder eine directe, noch eine indirecte Einmündung in die Geleise einer öffentlichen Bahn eintritt, noch der Rayon der letzteren auf irgend eine Weise durch die Schleppbahnanlage berührt wird.

Wo die hier bezeichneten Competenzgründe für die Landesstelle nicht zutreffen, wo also nach den jetzt geltenden Normen für das Eisenbahnministerium der Fall der Competenz zur Consentirung der ursprünglichen Schleppbahnanlage gegeben wäre, kann demnach der Umstand, dass seinerzeit der Bauconsens für die primären Herstellungen von der politischen Landesbehörde ertheilt wurde, nicht ausschlaggebend sein, da es nicht wünschenswerth erscheint, veralteten und von den Grundsätzen der Ministerialverordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, abweichenden Normen auf diese Weise indirect fortdauernde Geltung einzuräumen.

W i e n, am 17. Jänner 1901.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. Jänner 1901, Z. 54.960 ex 1900, an sämmtliche Staatsbahn-Directionen und österreichischen Privatbahn-Verwaltungen, betreffend Zulassung der Glühzünder der Firma Hans Tirmann in Pielach bei Melk zum Eisenbahntransporte.

Der Firma Hans Tirmann in Pielach bei Melk ist die Concession zur Erzeugung von nicht sprengkräftigen Glühzündern, Patent H. Tirmann, ertheilt worden.

In der aus einer Metalllegirung hergestellten Hülse dieser Zünder ist weder ein detonirender Zündsatz, noch eine Sprengkapsel, sondern nur ungefähr 0·25 gr Jagdpulver enthalten, welches auf elektrischem Wege zur Entzündung gebracht wird.

Hievon wird die . . . . . mit dem Beifügen in Kenntniss gesetzt, dass gegen die Zulassung dieser Zünder zum Transporte auf den Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder bei Erfüllung der in Ziffer II der Anlage B zum Betriebsreglement festgesetzten Vorschriften ein Anstand nicht obwaltet.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Liharzik m. p.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 12. Jänner 1901,*) betreffend die Ausserkraftsetzung der Concession zum Baue und Betriebe der Schleppbahn von Mogiła zur Klostermühle daselbst.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die kraft der Concessionsurkunde vom 31. Juli 1898, R.-G.-Bl. Nr. 139, dem Bauunternehmer Jakob Judkiewicz in Krakau ertheilte, seither auf die Actiengesellschaft „Localbahn Krakau-Kocmyrzów" übergegangene Concession zum Baue und Betriebe einer Schleppbahn von der Station Mogiła zur Klostermühle daselbst für erloschen erklärt.

Die laut derselben Concessionsurkunde ertheilte Concession zum Baue und Betriebe der Localbahn von der Station Krakau der k. k. privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Kocmyrzów nebst einer Abzweigung von Czyżyny nach Mogiła, sowie für die Schleppbahnen von der Station Bieńczyce einerseits zur Dampfmühle in Krzesławice und andererseits zur Dampfmühle in Bieńczyce bleibt dagegen unverändert aufrecht.

Wittek m. p.

*) Enthalten in dem am 29. Jänner 1901 ausgegebenen III. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 7.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Jenbach - Mayrhofen (Zillerthalbahn). (Theilstrecke Fügen—Mayrhofen: Variante km 11·5 bis 11·9: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. Jänner die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Zillerthalbahn vorgelegten Detailprojectes für die Variante km 11·5—11·9 der Theilstrecke Fügen—Mayrhofen der Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, für die begangene Theilstrecke bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 1212.]

Bregenzerwaldbahn. (Correction des Weissbaches: Anordnung der politischen Begehung.) Das von der Bauleitung der Bregenzerwaldbahn vorgelegte Detailproject für die in km 14·5 7 der genannten Linie auszuführende Correction des Weissbaches wurde vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Innsbruck behufs ehester Vornahme der politischen Begehung mit dem Beifügen übermittelt, dass diese Amtshandlung auch unter Bedachtnahme auf die materiellen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes durchzuführen sein wird. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses der genannten Amtshandlung den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2827.]

Projectirte Localbahn Ung.-Brod—Niwnitz—Suchalosa. (Ergebniss der Trassenrevision und politischen Begehung: Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Brünn mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 16. bis 20. October 1900 durchgeführten Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes der Localbahn Ung.-Brod—Niwnitz—Suchalosa (Wollenau) einschliesslich der Schleppbahn zur Zuckerfabrik in Ung.-Brod und der beiden in km 1·9 2·0 und km 3·4 5 dieser Localbahn abzweigenden Rübenverladegeleise wurde zur Kenntniss genommen. Auf Grund dieses Ergebnisses der obgenannten Amtshandlungen hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens für das gegenständliche Project mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession für die Localbahn Ung.-Brod—Niwnitz—Suchalosa in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 55.631.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

28. Jänner. Wegen Hochwassers wurde in der Strecke Kl.-Schwechat—Heiligenstadt der Personenverkehr und in der Strecke Kl.-Schwechat—Nussdorf der Güterverkehr voraussichtlich auf 24 Stunden eingestellt.

28. Jänner. In den Strecken Nepomuk—Kasejovitz und Kriegsdorf—Römerstadt wurde wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

28. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Strakonitz — Blatna der Gesammtverkehr voraussichtlich auf 48 Stunden eingestellt.

29. Jänner. In der Strecke Kl.-Schwechat—Nussdorf—Heiligenstadt wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

30. Jänner. In der Strecke Strakonitz—Blatna wurde mit dem Zuge Nr. 951 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

30. Jänner. In der Strecke Nepomuk—Kasejovitz wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

30. Jänner. In der Strecke Sepsi-Szt. György — Kezdi-Vásárhely wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Zillerthalbahn. (Bestätigung eines provisorischen Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Eingabe des Verwaltungsrathes der Actiengesellschaft Zillerthalbahn in Jenbach den Ludwig Mosheimer provisorisch auf die Dauer eines halben Jahres als verantwortlichen Betriebsleiter bestätigt. [E.-M.-Z. 57.004 13 ex 1900.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahn-Gemeinschaft im Monate November 1900.) Die Einnahmen im Monate November 1900 stellen sich auf Mk. 113,302.000 und übertreffen die vorjährige Zahl um Mk. 3,245.000. Der Personenverkehr brachte Mk. 25,271.000 (+ Mk. 1,610.000), der Güterverkehr Mk. 81.054.000 (+ Mk. 2 633.000) und aus sonstigen Quellen flossen Mk. 6,977.000 (— Mk. 998.000). Die Gesammteinnahme seit dem 1. April 1900 stellt sich auf Mk. 966,760.000 nnd ist um Mk. 59,413.000 höher als im Vorjahre. Der Personenverkehr ergab ein Mehr von Mk. 21,969.000, der Güterverkehr ein solches von Mk. 38,426.000, aus sonstigen Quellen flossen Mk. 982.000 weniger als in dem gleichen Zeitraume des Vorjahres.

— (Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.) Am 1. Jänner wurde der dritte Nachtrag zur fünften Ausgabe der Kundmachung 9 des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auflieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind, ausgegeben.

Preussen. (Brohlthal-Eisenbahn: Eröffnung der Theilstrecke Brohl—Engeln als schmalspurige Nebeneisenbahn.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn zufolge fand die Inbetriebnahme der Theilstrecke Brohl—Engeln der Brohlthal-Eisenbahn (schmalspurige Nebencisenbahn) am 14. Jänner für den Gesammtverkehr statt. Von den Haltestellen dienen Brohl (B.E.) Güterbahnhof nur für den Umladeverkehr, Brohl Personenbahnhof für den Personen- und Stückgutverkehr, Schweppenburg Personenbahnhof, Bad Tönnisstein und vorläufig auch Brenk nur für den Personenverkehr, Schweppenburg Güterbahnhof nur für den Güterverkehr, Weiler (B.E.), Niedergissen, Obergissen und Engeln dem Gesammtverkehr. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist allgemein ausgeschlossen. Fahrzeuge werden nur in Burgbrohl angenommen und ausgeliefert, jedoch nur dann, wenn sie durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können. Zwischen Brohl Güterbahnhof und dem Rheinhafen in Brohl besteht directe Schienenverbindung zwecks Ueberführung der von der Brohlthal-Eisenbahn zum Schiffe und umgekehrt umzuschlagenden Güter. Auf dem Hafenbahnhofe wird bis auf Weiteres auch der Freiladeverkehr von Brohl behandelt.

— (Bezirkseisenbahnrath für die Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a. M., Cassel und Mainz.) In der am 28. November 1900 in Frankfurt a. M. abgehaltenen 47. Sitzung kamen u. A. ein Antrag, betreffend die Ausdehnung des Eisenbahnpackettarifes auf den Verkehr aller Stationen der Directionsbezirke Frankfurt a. M. und Mainz, und eine Vorlage der Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. wegen Einführung eines Ausnahmetarifes für Pflastersteine von Herdorf nach Bremen zur Erörterung.

Der erstere Antrag wurde nach längerer Debatte dem ständigen Ausschusse zur Vorbereitung überwiesen. In den Verhandlungen wurde namentlich betont, dass die Schnelligkeit, Billigkeit und Bequemlichkeit des Eisenbahnpacketverkehres bei dem betheiligten Publicum den dringenden Wunsch nach Ausdehnung dieses Verkehres hervorgerufen hätten. Andererseits wurde darauf aufmerksam gemacht, dass eine etwaige Ausdehnung des Tarifes an den Grenzen der genannten Directionsbezirke nicht ihren Abschluss finden könne, vielmehr sehr bald Anträge auf Erweiterung desselben über den ganzen Bereich der Preussischen Staatsbahnen folgen würden, dass aber die Ueberleitung eines Theiles des Massenpacketverkehres der Post auf die Eisenbahn die letztere zu umfangreichen Neueinrichtungen nöthigen würde, ohne der Post trotz ihres alsdann verringerten Verkehres in ihren bestehenden Einrichtungen eine Einschränkung zu ermöglichen.

Bei Erörterung der Einführung eines Ausnahmetarifes für Pflastersteine von Herdorf nach Bremen wurde hervorgehoben, dass der beantragte Ausnahmetarif insofern von Bedeutung sei, als er die erste Tarifvergünstigung zur Unterstützung der Pflastersteinindustrie des Westens gegen den schwedischen Wettbewerb darstellen würde. Es wurde beschlossen, eine Frachtermässigung von Herdorf nach Bremen zu empfehlen, welche den Absatz der einheimischen Erzeugung gegenüber dem ausländischen Wettbewerb ermögliche. Hiebei wurde zugleich die Erwartung ausgesprochen, dass im Falle des Bedürfnisses die gleiche Ermässigung auch anderen Basaltwerken gewährt werden würde. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Baden. (Einnahmen der Staatsbahnen im Monate November 1900.) Dieselben betrugen im Monate November 1900 nach provisorischer Feststellung aus dem Personenverkehre Mk. 1,407.250 (gegen die provisorischen Einnahmen des Jahres 1899 mehr Mk. 85.670), aus dem Güterverkehre Mk. 3,995.170 (— Mk. 28.970), aus sonstigen Quellen Mk. 416.730 (— Mk. 14.860), zusammen Mk. 5,819.159 (+ Mk. 41.840). In der Zeit vom 1. Jänner bis Ende November 1900 wurden Mk. 69,527.290 (+ Mk. 5,029.490) vereinnahmt.

— (Kohlenbezug der Bediensteten der Badischen Staatsbahnen aus den Beständen der Verwaltung.) Schon seit einer Reihe von Jahren besteht bei den Badischen Staatseisenbahnen die Einrichtung, dass ans den Beständen der Verwaltung an Beamte und Arbeiter auf Ansuchen Kohlen für den Hausbedarf abgegeben werden. Die Abgabe erfolgt zum Selbstkostenpreis zuzüglich der Wagenladungsfracht ab Mannheim bis zur Empfangsstation. Von dieser Einrichtung ist im Laufe der Jahre in erheblich steigendem Masse Gebrauch gemacht worden, so dass beispielsweise in der Zeit vom 1. October 1895 bis 30. September 1896 an 4752 Beamte und Arbeiter 6225 t, 1. October 1896 bis 30. September 1897 an 4836 Beamte und Arbeiter 6470 t, 1. October 1897 bis 30. September 1898 an 5234 Beamte und Arbeiter 6839 t, 1. October 1898 bis 30. September 1899 an 5844 Beamte und Arbeiter 8179 t und 1. October 1899 bis 30. September 1900 an 8440 Beamte und Arbeiter 13.628 t abgegeben wurden. Obwohl sich der Abgabepreis der Kohlen — ohne Fracht — in den letzten Jahren ziemlich erhöht hat (von 69 Pfg. für den Centner am 1. October 1895 auf 86 Pfg. am 30. September 1900, so stellt sich dieser Preis doch noch bedeutend billiger als die Kleinverkaufspreise bei den Händlern.

Bayern. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate November 1900.) Im Monate November 1900 wurden bei einer Bahnlänge von 5784 km (1899: 5623 km) 2,052.688 Personen und 1,635.407 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre Mk. 2,697.699, aus dem Güterverkehre Mk. 9,339.310, aus dem Gepäcksverkehre Mk. 183.985 und aus dem Thiertransporte Mk. 219.937, zusammen Mk. 12,440.931, gegenüber Mk. 12,219.806 im November 1899. Vom 1. Jänner bis letzten November 1900 beziffert sich die Gesammteinnahme auf Mk. 145,807.195, d. i. gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr um Mk. 9,042.260.

— (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Bahnstation V. Classe Kersbach.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist am 14. Jänner die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Bahnstation V. Classe Kersbach nunmehr auch für den beschränkten Güterdienst — Abfertigung lediglich von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet worden.

Sachsen. (Eröffnung viergeleisiger Bahnstrecken.) Am 16. December 1900 ist auf der Staatsbahnstrecke Coswig—Kötzschenbroda der viergeleisige Betrieb eröffnet worden. Auf der Strecke Radebeul—Kötzschenbroda hat diese Betriebsart bereits am 14. December 1900 begonnen. Die äusseren zwei Geleise der Strecke Radebeul—Coswig werden nunmehr nur noch von Vorortezügen, die inneren zwei Geleise dagegen nur von Schnell- und Fernpersonenzügen befahren. Gleichzeitig mit Eröffnung des Neustädter Bahnhofes in Dresden (im Monate März 1901) wird voraussichtlich auch die Strecke Radebeul—Dresden-Neustadt die neue Betriebsart erhalten.

Schweden. (Eröffnung der Schlussstrecke der Eisenbahn von Oerebro nach Krylbo.) Zwischen dem nördlichen Theile Schwedens, dem sogenannten Norrland, und den südlichen und westlichen Theilen des Landes ist am 11. December 1900 durch die Betriebseröffnung des letzten Theiles der eingangs genannten Staatsbahnlinie — der Strecke von Frövi nach Vestanfors — eine neue, langersehnte Verbindung geschaffen worden. Die ganze Bahn ist 132 km lang und im Staatsbetriebe. Die Abkürzung gegen die bisherige Verbindung zwischen Oerebro und Krylbo beträgt 45 km. Mit dem Bau war zugleich in der Anfangsstrecke eine Verstaatlichung verbunden, da die im Zuge der Bahn liegende 25 km lange Privatbahnstrecke Oerebro—Frövi der Oerebro-Köpingbahn angekauft werden musste. Die ganze Bahn hat K 12,447.000 = rund Mk. 14,000.000, also etwa Mk. 106.000 für 1 km gekostet. Das „Jernbanebladet", dem die „Z. d. V. D. E.-V." diese Mittheilungen entnimmt, enthält eine genauere Baubeschreibung, die manche eigenartige Züge schwedischen Eisenbahnbaues zeigt. Unter Anderem ist die ganze Bahn auf beiden Seiten durch einen Drahtzaun mit drei Drähten eingezäunt, was wegen des überall frei weidenden Viehes nöthig ist. Dagegen ist die Bahnbewachung gering, nur auf je 5·5 km findet sich ein Wärterhaus. Die von der Bahn durchzogene Gegend ist wenig bevölkert, zwischen Frövi und Krylbo, auf 107 km, sind nur neun Zwischenstationen und zwei Haltepunkte; die grösste vorkommende Strassenentfernung beträgt 10 km. Die Frachtersparniss durch die Abkürzungsbahn beträgt für 50·0 kg-Sendungen Getreide beispielsweise K 7.50 und für 8000 kg-Sendungen Wurzelfrüchte (Kartoffeln, Rüben u. s. w.) K 12.

Württemberg. (Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen: Aenderung in der Organisation des bautechnischen Bureau der General-Direction.) Mit 1. Jänner ist die Organisation des bautechnischen Bureau der General-Direction der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen dahin abgeändert worden, dass sich dasselbe künftig in fünf Fachabtheilungen, und zwar in eine Bahnbauabtheilung, Hochbauabtheilung, Brückenbauabtheilung, Stellwerks- und Oberbauabtheilung und in eine Abtheilung für Pläne, Statistik und technische Revisionen u. s. w. gliedert.

Württemberg. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate November 1900.) Im Monate November 1900 wurden bei einer Bahnlänge von 1826·11 km (im Vorjahre 1810·87 km) befördert: 2,651.973 (2,566.118) Personen und 746.891 (762.932) t Güter. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehre Mk. 1,300.000 (Mk. 1,216.598), aus dem Güterverkehre Mk. 2,872.000 (Mk. 2,862.052), aus sonstigen Quellen Mk. 380.000 (Mk. 526.000), im Ganzen Mk. 4,552.000 (Mk. 4,604.650). Vom 1. April bis letzten November 1900 betrugen die Einnahmen Mk. 39,677.000, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit Mk. 38,272.742, mehr Mk. 1,404.258.

Italien. (Verbesserungen in den Betriebseinrichtungen der italienischen Bahnen seit dem Jahre 1885.) Aus einer vom General-Inspector der italienischen Bahnen zusammengestellten statistischen Abhandlung wird entnommen, dass im Jahre 1885 mit durchgehender Bremse ausgerüstet waren: 78 Locomotiven, 303 Personen-, 51 Gepäcks- und 38 Güterwagen; Ende 1899 gab es 991 Locomotiven, 2162 Personen-, 489 Gepäcks- und 2044 Güterwagen, welche diese Bremse besitzen. Mit Nothsignaleinrichtung versehen war dazumal kein Personenwagen; 1899 waren es deren 514. Im Jahre 1885 gab es nicht einmal 700 km doppelgeleisige Linien, welche jetzt verdreifacht sind. Blockeinrichtungen waren nicht vorhanden, jetzt sind wenigstens die verkehrsreichsten Strecken und Bahnhöfe damit ausgerüstet.

— (Eisenbahn Bologna-Modena: Automobilförderung.) Vor Kurzem ist auf der Linie Bologna—Modena der Betrieb mit Automobilwagen zur Einführung gelangt und wird derselbe auch in Hinkunft aufrecht erhalten. Der Automobilwagen hat 68 Plätze I. und II. Classe und nimmt nur Handgepäck auf. Der Versuch, welchem die höheren Beamten der Betriebsdirection des adriatischen Netzes beiwohnten, ist vortrefflich gelungen.

— (Elektrische Selbstfahrer auf der Bahnlinie Bologna—Modena.) Am 1. Jänner wurde auf der Strecke Bologna—Modena ein elektrischer Selbstfahrer versuchsweise in Betrieb gesetzt. Er verkehrt einmal täglich in jeder Richtung und durchfährt die 37 km lange Strecke mit drei Aufenthalten in 55 Minuten. Der betreffende Accumulatorenwagen führt nur II. und III. Classe, und zwar 28 Plätze II. und 40 Plätze III. Classe.

— (Neue Bahn Massa Marittima-Follonica-Porto.) Ende November 1900 wurden die Arbeiten für den Bau der neuen 26 km langen vollspurigen Bahn begonnen, welche vom Bahnhofe Follonica der Linie Pisa—Rom nach Massa-Marittima führt. Es befinden sich dort reiche Braunkohlenlager, sowie Lager von Metallerzen und Schwefel, theils im Betriebe, theils in der Anschürfung begriffen. Die neue Bahn wird sicher zur Entwicklung dieser Bergwerksindustrie sehr bedeutend beitragen. Concessionsinhaberin für den Bau und Betrieb ist die Gesellschaft „L'Ausiliare" in Mailand.

— (Locomotivbeschaffungen der italienischen Mittelmeerbahn.) Die von der Gesellschaft im internationalen Wettbewerbe ausgeschriebene Lieferung von 18 Schnellzugs-Locomotiven der neuen Gattung A. Volta, wie sie in Paris ausgestellt war, wurde der Locomotivenfabrik Maffei & Co. in München zuerkannt.

— (Reorganisation des Eisenbahndienstes.) Das kgl. Inspectorat der Eisenbahnen hat seinen Bericht über die Erfolge der Eisenbahn-Uebereinkommen vom Jahre 1885 bis zum Jahre 1900, welcher in vier Theile getheilt ist, fertiggestellt. Der erste Theil handelt von der Organisation der Mittelmeer-, der Adriatischen und der Sicilischen Eisenbahn, von den Unfällen und Verspätungen, von der staatlichen Aufsicht, vom rollenden Materiale und von den im Zuge befindlichen Studien und Versuchen. Der zweite Theil handelt von den Fahrordnungen und enthält Vergleiche mit ausländischen Eisenbahnen. Der dritte Theil bezieht sich auf die Personen- und Frachtentarife. Der vierte Theil behandelt die Materialbeschaffung, einschliesslich des gemietheten rollenden Materials. Der Bericht ist der kgl. Commission für die Reorganisation des Eisenbahndienstes vorgelegt worden.

Schweiz. (Beförderung von Personen mit Generalabonnements.) Für die Beförderung von Personen mit Generalabonnements ist am 1. Jänner ein neuer Tarif mit erweitertem Geltungsbereiche und etwas erhöhten Preisen in Kraft getreten. Neu in den Tarif aufgenommen worden sind die Eisenbahnlinien Burgdorf-Thun, Freiburg-Murten, Pont-Brassus, Regionalbahn Pruntrut-Bonfol, Bern-Neuenburg (die letzteren beiden vom Tage der Betriebseröffnung an), sowie die Dampfschiff-Gesellschaften für den Untersee und Rhein, auf dem Vierwaldstädter See, dem Neuenburger und Murtner See, sowie dem Genfer See. Diese Transportanstalten haben eine Gesammtbetriebslänge von 500 km, was einer Ausdehnung des Geltungsgebietes der Karten von 15 Percent entspricht. Vom 1. Jänner an kosten die Generalabonnementskarten mit einer Giltigkeit von 15 Tagen für die I. Cl. Frcs. 70, II. Cl. Frcs. 50, III. Cl. Frcs. 35, von 30 Tagen für die I. Cl. Frcs. 110, II. Cl. Frcs. 75, III. Cl. Frcs. 55. Wie bisher sind diese beiden Sorten von Karten auch bei den verschiedenen Ausgabestellen des Auslandes zu haben. Um eine Vorausbestellung und Lieferung durch die Postanstalten zu ermöglichen, darf zwischen dem Datum, an welchem die Ausgabe durch die betreffende Stelle erfolgt, und dem Beginne der Giltigkeitsdauer der Karte ein Zeitunterschied bestehen, der jedoch in der Regel zwei Tage nicht überschreiten soll. Die jetzigen Inhaber von Generalabonnements für drei, sechs und zwölf Monate können dieselben innerhalb des bisherigen Geltungsgebietes weiter benützen oder aber bis zum 31. März unter gewissen Bedingungen gegen auf dem erweiterten Netze giltige Karten umtauschen. Voraussichtlich werden in den nächsten Jahren keine weiteren Aenderungen von Belang vorgenommen werden, da einerseits hiezu angesichts der bevorstehenden Verstaatlichung der Bahnen keine Geneigtheit vorhanden sein dürfte, andererseits nunmehr der Ausbau dieser Einrichtung in allem Wesentlichen vollendet ist.

Frankreich. (Investitionen im Bereiche der Betriebsnetze der Hauptbahnen im Jahre 1901.) Die Directionen der französischen Hauptbahnen (mit Ausschluss der Staatsbahnen) haben nach bereits erfolgter Genehmigung des dem Minister für öffentliche Arbeiten vorgelegten technischen Elaborates die Ausführung grösserer Investitionen im Laufe des Jahres 1901 beschlossen. Die mit Ausschluss der Beschaffungskosten der gleichfalls zu ergänzenden Fahrbetriebsmittel zur Durchführung der Arbeiten erforderliche Gesammtsumme beträgt rund Frcs. 77,500.000. An dieser Summe participiren sechs Bahnen, und zwar:

die Nordbahn-Gesellschaft mit . .	Frcs.	15,000.000
„ Westbahn- „ „ . .	„	13,000.000
„ Ostbahn- „ „ . .	„	12,000.000
„ Paris-Lyon-Méditerranée „ . .	„	21,000.000
„ Paris-Orléans-Gesellschaft mit	„	9.500 000
„ Südbahn-Gesellschaft „	„	7,000.000
in Summa mit	Frcs.	77,500.000.

Aus dem der Regierung den vorbenannten einzelnen Gesellschaften im Creditwege zu beschaffen gestattetem Capitale sind jedoch ausschliesslich nur die Kosten factischer Neu-Investitionen zu bestreiten. Die Bestreitung der Kosten der auch für das Staatsbahnnetz in Aussicht genommenen Investitionen erfolgt aus den staatlichen Cassenbeständen und wird deren Specification und Motivirung in dem der Legislative vorzulegenden Budget pro 1901 Ausdruck finden.]

Südamerika. (Bergbahn Tocopilla-Barilles in Chile.) Von besonderem Interesse vom Standpunkte der Technik sowohl als des Betriebes ist die in Chile vor Kurzem eröffnete, vom Hafen von Barilles aus in das Taracayagebirge führende Bergbahn, welche zur Exploitirung der überreichen Chilesalpeter-Bergbaureviere bei Tocopilla erbaut wurde. Diese vorläufig in einer Länge von 22·5 km mit einer Spurweite von dreieinhalb englischen Fuss (1·067 m) erbaute Linie führt vom Hafen von Barilla aus mit einer nahezu constanten Steigung von 40 Percent als Adhäsionsbahn bis zu den Grubenabbauen der Salpeterlagerungen, wobei zu bemerken ist, dass der Frachtenverkehr sich allerdings nur in der Richtung der Thalfahrt bewegt. Die Trasse führt continuirlich in scharfen Curven, welche stellenweise durch nur 7·5 m messende Gerade untereinander verbunden sind, was eine abnorm rasche Abnützung der Schienenköpfe zur Folge hat. Die aus gewelltem Stahlbleche erzeugten Waggonkästen ruhen auf Drehgestellen; die nutzbare Last steht im Verhältnisse von 3·6 : 1 zur todten Last. Jeder einzelne Wagen ist sowohl mit einer Vacuum- als auch mit einer Handbremse versehen, durch deren entsprechende Handhabung ein Gleiten der Räder selbst im Gefälle von 40 pCt. vermieden wird. Die in England construirten Maschinen, System Meyer, sind sehr compendiös, dabei aber kräftig gebaut, um die leeren Fahrbetriebsmittel auf die Höhe des Berges remorquiren und in der Thalfahrt dem Drucke der Wagen Widerstand leisten zu können. Da in der von der Bahn berührten Gegend süsses Wasser absolut mangelt, werden die Maschinen mit destillirtem Seewasser, sowie

auch mit gleichfalls destillirtem Sauerwasser des Flusses Loa gespeist, welchem 1 per Mille Kalk zugesetzt wird, um die Corrosion der Kessel hintanzuhalten. Das Wasser wird durch eine pneumatisch betriebene Leitung in ein auf der Höhe des Berges angebrachtes Reservoir gepumpt.

Projectirte Eisenbahn Taschkend-Samarkand-Hankeu. Im Programme der von der russischen Regierung im Osten von Asien projectirten bedeutenderen Eisenbahnlinien nimmt — nach einem Berichte der in Moskau erscheinenden officiösen „Gazette Russe“ — die Linie Taschkend—Samarkand—Hankeu den ersten Rang ein. Dem Vorprojecte zufolge soll die mit Genehmigung der chinesischen Regierung zu erbauende Bahn, von Taschkend (Turkestan) im Anschlusse an die projectirte Linie Orenburg—Taschkend (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 118 ex 1897 und Nr. 38 ex 1900) ausgehend, über Samarkand (nächst der Grenze der Bucharei) durch das Kaschgarthal bis Kaschgar, einem 70.000 Einwohner zählenden Haupthandelsplatze, woselbst sich der Karawanenzug zwischen Turkestan und dem mittleren Ostasien kreuzt und weiterhin den Lauf des Tarimflusses verfolgend bis Lobnor (Mongolei) führen. Von Lobnor aus kann die Höhe der Hochebene von Tsaidam entweder durch das Tschertschauthal oder mit Benützung eines der Pässe des Altaigebirgsstockes erreicht werden, von wo aus die Trasse längs dem Semenowgebirge bis zum Kou-hou-Nor-See fällt und im Thale des Hsi-Ning-Ho und weiterhin in jenem des Hoang-Ho den Handelsplatz Lan-Itschan, Hauptstadt der Provinz Kan-Su mit einer Bevölkerung von mehr als 9,000.000 Einwohnern, erreichen wird. Die weitere Trasse wendet sich von Lan-Itschan aus gegen Osten über Tsing, Fongt-Siang, Hsien-Jang und Singan, erreicht, dem oberen Laufe des Wei-Ho folgend, die 8,300.000 Einwohner zählende Provinz Schensi und führt sodann, die dichtest bevölkerten Provinzen Hunan und Hupli verbindend, bis Hankeu, dem dermaligen Centrum des internen chinesischen Grosshandels.

Schiffahrt.

„Adria“, kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Betriebsthätigkeit im Jahre 1900.) Dem Berichte der Direction der „Adria“, kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, über deren Betriebsthätigkeit im Jahre 1900 zufolge (vergl. Bericht pro 1899, Verordnungs-Blatt Nr. 12 ex 1900), hat diese im abgelaufenen Jahre ihren im Regierungsvertrage übernommenen Verpflichtungen nicht nur vollauf entsprochen, sondern auch über das Mass der auszuführenden Extrafahrten ihre Schiffe in den Dienst des Handels gestellt, wobei ihre Flotte bis auf einen ernsteren Unfall, der den Dampfer „Szent István“ im März 1900 in der Nähe von Pola betroffen hat und eine mehr als einmonatliche Verkehrsentziehung nöthig machte, keine grösseren Havarien zu erleiden hatte. Der Gesammtverkehr des Jahres 1900 hat sich durchaus befriedigend abgewickelt und betrug rund 713.500 t. Gegen die Verkehrsbewegung des Jahres 1889 ergibt dies ein Plus von rund 37.500 t, welche dem gesteigerten Exporte und dem grösseren Zwischenhafenverkehre der Mittelmeerlinie zugute kommen, während der Import gegen 1899 zurückgeblieben ist. An der Steigerung der Hauptexportartikel participirt Mehl mit ca. 5700 t, Holz mit circa 33.600 t, während Oak-Extract um ca. 600 t und Dauben um circa 3000 t zurückgegangen sind. Der Hauptausfall im Importe kommt auf Rechnung des Artikels Kohle, welcher gegen 1899 um circa 20.000 t zurückgeblieben ist und wofür die Erklärung in der abnormen Lage des englischen Kohlenmarktes zu suchen ist. Der Import an Wein aus Italien weist auch für das abgelaufene Jahr ein Minus von ca. 5000 t auf, während Südfrüchte so ziemlich dieselbe Importziffer wie 1899 erreicht haben. Das finanzielle Ergebniss war ein befriedigendes und sind die Aussichten auch für die nächste Zukunft günstig.

— (Ernennung des Schiedsgerichtes für 1901.) Der kgl. ungar. Ministerrath hat zum Präsidenten der zur Entscheidung strittiger Tariffragender „Adria“, Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, zuständigen Commission für die Dauer des Jahres 1901 das Magnatenhausmitglied Baron Fedor Nikolics gewählt. Zu Mitgliedern dieser Commission wurden gewählt: von Seiten des Handelsministers die Ministerialräthe Ludwig Mándy und Director der kgl. Ungar. Staatsbahnen Albert Schober, von Seiten der „Adria“ die Directoren Dr. Moriz Jókai und Jacques Simon.

Deutsches Reich. (Schiffsgüterverkehr auf dem Rhein, der Elbe und Oder im Jahre 1899.) Der Reichsstatistik zufolge sind auf dem Rhein an der Grenze bei Emmerich im Jahre 1899 rund 12,100.000 t Güter durchgegangen. Auf der Elbe bei Hamburg zählte man einen Durchgangsverkehr mit der Oberelbe von 5,440.000 t und an der böhmischen Grenze bei Schandau einen solchen von 3,610.000 t. Auf der Oder ist der grösste Verkehr bei Breslau gewesen, woselbst ein Durchgangs- und Ortsverkehr von 2,310.000 t zu zählen war. Den grössten Verkehr der Rheinhäfen, ja den grössten Verkehr aller Binnenhäfen des europäischen Festlandes hat Ruhrort zu verzeichnen mit 5,996.000 t. Darauf folgt Duisburg mit Hochfeld mit 5,544.000 t. Rechnet man diese beiden, lediglich den Verkehr mit dem niederrheinisch-westphälischen Industriegebiete vermittelnden Hafenplätze zusammen, so kommt hier ein Gesammtverkehr von 11,540.000 t heraus. Den beiden Hafenorten am nächsten im Verkehre kommt Mannheim, welches einen Rheinverkehr von 4,301.000 t und einen Neckarverkehr von 403.000 t aufzuweisen hatte, zusammen demnach 4,704.000 t. Der bayerische Rheinhafen auf der anderen Seite des Rheins, Ludwigshafen, hatte einen Verkehr von 1,447.000 t. Rechnet man auch diesen Hafen mit Mannheim zusammen zu einem Verkehrsmittelpunkt, so ist hier ein Gesammt-Wasserverkehr von 6,151.000 t. Diesem Verkehre zunächstliegend ist der von Mainz mit Gustavsburg, welcher im Ganzen 1,131.000 t aufzuweisen hatte. Als Rheinhafen ist auch anzusehen Frankfurt a. M., dessen Wasserverkehr 1,087.000 t ausmachte. Hierauf folgt Köln mit Deutz, wo der Wasserverkehr 1,019.000 t betrug. Der Verkehr von Düsseldorf machte indessen nur 619.000 t aus. Der Wasserverkehr Strassburgs auf dem Rhein umfasste 314.000 t und auf den Canälen 295.000 t, zusammen demnach 609 000 t. Auf der Elbe weist natürlich Magdeburg den grössten Umschlagsverkehr auf; er bezifferte sich im Jahre 1899 auf 2,101.000 t. Ihm folgt Dresden mit 940.000 t und Schönebeck, welches einen grossen Theil des Stassfurter Salzverkehres vermittelt, mit 471.000 t. Weiters hatten Wallwitzhafen 238.000 t und Aken 205.000 t Verkehr. Auf der Oder wurden bei Breslau 976,700.000 t thal- und bergwärts durchgegangene Güter gezählt, während sich ein Hafenverkehr im Empfang und Versandt zu 1,313 300 t ermitteln liess, zusammengenommen demnach ein Oderverkehr von 2,310.000 t. An der Einmündung des Oder-Spreecanals bei Fürstenberg wurde in der ersten Schleuse ein Uebergangsverkehr von 1,679.000 t gezählt. Diesem Verkehre am nächsten kommt der des neuen Hafens bei Cosel. Hier ergab der Empfang und Versandt 974 000 t. Bei Cüstrin waren 741.000 t Güter thal- und bergwärts auf der Oder durchgegangen, während auf der Swine bei Swinemünde 508.000 t Güter in Schiffen passirten.

— (Rheinhafenverkehr in Duisburg, Ruhrort und Mannheim.) Einer in der „R. W. Z.“ veröffentlichten statistischen Zusammenstellung über den Rheinhafenverkehr in Duisburg, Ruhrort und Mannheim ist Nachstehendes zu entnehmen: Für den Duisburger Hafen waren besonders die letzten zehn Jahre von Bedeutung. Der Hafen in Duisburg hatte nach der Statistik des Jahres 1899 einen Verkehr von 4,130.399 t, während Ruhrort mit 5,996.457 t an erster und Mannheim mit 4,703.697 t an zweiter Stelle steht. Wenn zu Duisburg noch der Verkehr des Hochfelder Hafens mit 837.822 t und derjenige des Duisburger Rheinufers mit einem solchen von 744.232 t gerechnet wird, so kommt auf Duisburg insgesammt ein Hafenverkehr von 5,712.463 t. Die Hauptartikel des Duisburger Hafenverkehres sind Kohlen, Erz, Hölz und Getreide. An Kohlen hatte im Jahre 1899 Ruhrort einen Umschlag von 4,197 806 t, Duisburg ohne Hochfeld einen solchen von 2,243 082 t (mit Hochfeld 2,879.578 t). Mannheim einen solchen von 1,915.262 t. Dagegen hat der Duisburger Hafen den grössten Holzverkehr unter den Rheinhäfen. Im Jahre 1899 betrug die Holzausfuhr in Duisburg 316.464 t, in Hochfeld 64.573 t, zusammen daher 381.037 t, während Mannheim 198.216 t, Düsseldorf 116 923 t und Ruhrort nur 98.176 t hatte. Allerdings hat Mannheim eine wesentlich grössere Holzabfuhr gehabt, nämlich 170 874 t gegen 874 t. Dies hat darin seinen Grund, dass das Holz durch Mannheim grösstentheils durchfährt, während es in Duisburg grösstentheils verarbeitet und abgesetzt wird. Im Getreideverkehre steht Duisburg mit 549.506 t hinter Mannheim mit 829 672 t um 280.000 t zurück, übertrifft aber den nächst grösseren Getreideplatz Ludwigshafen mit 305.991 t um mehr als 200.000 t, während Ruhrort einen Verkehr von nur 118.445 t und Düsseldorf von nur 52.752 t aufzuweisen hat.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des VI. Stückes.) Das am 16. Jänner 1901 herausgegebene VI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5192: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 11. Jänner 1901, Z. 7052, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des VII. Stückes.) Das am 18. Jänner 1901 herausgegebene VII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5193: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 15. Jänner 1901, Z. 2241, betreffend die Beschau der Wiederkäuer und Schweine in den Eisenbahnstationen.

— (Inhalt des VIII. Stückes.) Das am 21. Jänner 1901 herausgegebene VIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5194: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 20. Jänner 1901, Z. 1515, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach Oesterreich bis auf Weiteres geregelt wird.

— (Inhalt des IX. Stückes.) Das am 22. Jänner 1901 herausgegebene IX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5195: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 18. Jänner 1901, Z. 5277, betreffend das Erlöschen der Maul- und Klauenseuche im Gerichtsbezirke Pardubitz.

Nr. 5196: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 18. Jänner 1901, Z. 1516, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich nach Croatien-Slavonien.

Nr. 5197: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 18. Jänner 1901, Z. 11400, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des X. Stückes.) Das am 24. Jänner 1901 herausgegebene X. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5198: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 18. Jänner 1901, Z. 7634, betreffend die Bestimmung der Station Kohljanowitz der k. k. Stb. als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte und der Station Niedergrund der Böhm. Nordbahn als Ausladestation für die nach dem Schlachthofe in Warnsdorf bestimmten Schlachtviehtransporte.

Nr. 5199: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. Jänner 1901, Z. 1868, betreffend Einfuhrverbote für Vieh aus Oesterreich nach Ungarn.

— (Inhalt des XI. Stückes.) Das am 25. Jänner 1901 herausgegebene XI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5200: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 23. Jänner 1901, Z. 1682, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XII. Stückes.) Das am 26. Jänner 1901 herausgegebene XII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5201: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. Jänner 1901, Z. 2962, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 5202: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 22. Jänner 1901, Z. 1408, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5203: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 22. Jänner 1901, Z. 13947, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5204: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 24. Jänner 1901, Z. 2572, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XIII. Stückes.) Das am 28. Jänner 1901 herausgegebene XIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5205: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 26. Jänner 1901, Z. 2433, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen über die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 5206: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 24. Jänner 1901, Z. 1055, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5207: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 25. Jänner 1901, Z. 6588, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5208: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 22. Jänner 1901, Z. 1363, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Firmaprotokollirungen. Vom Lemberger k. k. Landes- als Handelsgerichte wird kundgemacht, dass am 17. December 1900 im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen bei der Firma:

„Łupków-Cisna Kleinbahn"

ersichtlich gemacht wurde, dass laut Beschlusses der Generalversammlung vom 28. Juni 1900 die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes von 5 auf 7 erhöht wurde, dass an Stelle des ausgelosten Mitgliedes des Verwaltungsrathes Dr. Hermann Czecz de Lindenwald, an Stelle des verstorbenen Stanislaus Wysocki und in Ergänzung zweier neu bestellter Verwaltungsrathsstellen zu Verwaltungsräthen gewählt wurden:

1. Dr. Hermann Czecz de Lindenwald, Gutsbesitzer in Kozy, neuerlich, sodann
2. Dr. Heinrich Sawczynski, Vicesecretär des Landesausschusses in Lemberg,
3. Stanislaus Rejchan, Maler in Lemberg, und
4. Hermann Roth, Director der Sägemühle in Cisna.

— In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden am 12. Jänner 1901 bei der Firma:

„Oesterreichische Union-Elektricitäts-Gesellschaft"

die cooptirten Mitglieder des Verwaltungsrathes Alois Weishut, Ingenieur Max Déri und Stefan Auspitz nunmehr als definitive Mitglieder des Verwaltungsrathes eingetragen.

Innsbrucker Mittelgebirgsbahn. (Constituirende Generalversammlung.) Am 9. Jänner fand in Innsbruck unter dem Vorsitze des Bürgermeisters Wilhelm Greil und im Beisein des Regierungsvertreters, k. k. Bezirkscommissärs Felix Gabos, die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Innsbrucker Mittelgebirgsbahn" statt. Bei derselben waren 27 Actienzeichner erschienen, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen ein Actiencapital von K 867.600 vertraten. Nach erfolgter Nachweisung der Volleinzahlung des gesammten Actiencapitals wurde die Entsendung des Bürgermeisters Greil durch den Gemeinderath der Stadt Innsbruck in den Verwaltungsrath zur Kenntniss genommen und seitens der Versammlung zu Mitgliedern desselben: Oberingenieur Ferdinand Reiter, Baumeister Anton Norer, Bankier Max Stern und Kaufmann Johann Handl gewählt. Sodann wählte die Versammlung Kaufmann Franz Walter und Fabriksbesitzer Rudolf Rhomberg in den Revisionsausschuss. In der darauffolgenden constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Bürgermeister Wilhelm Greil zum Vorsitzenden und Oberingenieur Ferdinand Reiter zu dessen Stellvertreter gewählt.

Verzeichniss der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten. (Liste des k. k. mährisch-schlesischen Oberlandesgerichtes Brünn pro 1901.) Laut der vorliegenden Liste des k. k. mährisch-schlesischen Oberlandesgerichtes in Brünn beträgt die Zahl der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten 53, mithin um zwei mehr als im Vorjahre.

[E.-M.-Z. 2659/7.]

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Der Vereins-Kilometerzeiger Nr. 63 (a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden. An Nachträgen zu den bestehenden Vereins-Kilometerzeigern sind erschienen: Nachtrag I zu dem Kilometerzeiger Nr. 39 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Hannover, Cassel und Münster), je der Nachtrag II zu den Kilometerzeigern Nr. 8 (Eisenbahnen in Elsass-Lothringen) und Nr. 68 (k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn), je der Nachtrag III zu den Kilometerzeigern Nr. 37 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Erfurt und Halle a/S.) und Nr. 42 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg), der Nachtrag IV zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 54 (kgl. Württembergische Staatseisenbahnen) und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag XII. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 63 wird der im März 1900 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Neu herausgegeben ist das Vereins-Güterwagenparkverzeichniss Nr. 35 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg), ferner ist zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" der Nachtrag VI erschienen. Durch das neu herausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 35 wird das im März 1899 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Frachterhöhung im Verkehre mit der Biharer Localeisenbahn.

Infolge eingetretener Steuerpflichtigkeit der Biharer Localeisenbahn sind die im Verkehre mit den Stationen der genannten Localeisenbahn einerseits und österreichischen Stationen andererseits im Tarife, Theil II, Heft 3, sowie im Anhange zum Tarife, Theil II, Heft 1, enthaltenen, nachstehend angeführten Frachtsätze mit Giltigkeit vom 15. März 1901 wie folgt zu erhöhen, und zwar:

a) Tarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897.

Die auf den Seiten 50, 51, 86 und 87 dieses Tarifes und auf den Seiten 7 und 9 des Nachtrages V zu diesem Tarife im Verkehre zwischen den Stationen der Biharer Localeisenbahn einerseits und Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf andererseits angeführten Frachtsätze:

Von oder nach	Frachtzuschläge per 100 kg für											
	Eilgüter			Frachten								
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	I. Classe (Normalclasse)	II. Classe	Ermässigte Wagenladungsclassen			Specialtarife			Sperrige Güter
						A	B	C	1	2	3	
	in Hellern											
Apát-Keresztur	10	8	6	5	3	2	2	1	2	1	1	5
Bihar	4	3	3	1	1	1	1	—	1	—	—	2
Bihar-Diószeg	8	7	5	3	2	2	2	1	2	1	1	4
Er-Selind	5	4	3	2	1	1	1	—	1	—	—	2
Gyapoly	7	5	4	4	3	2	1	1	1	1	1	4
Gyires	4	3	3	2	2	1	1	—	1	—	—	2
Iráz	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2
Komádi	5	4	3	2	1	1	1	—	1	—	1	2
Margita	13	10	8	6	4	3	3	1	2	1	1	6
Paptamási	5	4	4	3	2	1	2	1	1	1	1	3
Szakál	7	6	5	3	2	2	1	—	2	—	—	4
Székelyhid	7	5	4	4	3	2	1	1	1	1	1	4
Vedres-Abrány	11	9	7	5	4	3	2	1	2	1	1	6

b) Anhang vom 1. Jänner 1901 zum Tarife, Theil II, Heft 1:

Seite	Position des Anhanges	Artikel	Von	Nach	Frachtsatz des Anhanges	zu erhöhen auf
					Heller per 100 kg	
36	144	Thomasschlackenmehl	Bubentsch	Margita	227	228

Wien, am 28. Jänner 1901. [93]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif, Theil III, Heft 3, vom 1. Februar 1898.

Verlängerung der Giltigkeit von Frachtsätzen.

Die durch Nachtrag V vom 1. Februar 1901 ohne Ersatz aufgehobenen Frachtsätze für die Stationen Tettnang, Kirnach und Mutzig bleiben noch bis 15. März 1901 in Giltigkeit.

Wien, am 25. Jänner 1901. [94]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Einführung von Jahreskarten.

Ab 10. Februar 1901 gelangen für folgende Verkehrsbeziehungen Jahreskarten III. Classe zur Einführung:

	zum Preise von Kronen
Gablonz a/N.—Josefsthal-Maxdorf	235·—
Reichenberg—Josefsthal-Maxdorf	275·—

Wien, am 25. Jänner 1901. [95]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung
der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Die im Nachtrag III zu dem ab 1. Jänner 1897 giltigen Tarife, Theil II, Heft 3, auf den Seiten 6 und 13 im Verkehre zwischen Nyitra einerseits und Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf andererseits enthaltenen Frachtsätze sind mit Giltigkeit vom 15. Februar 1901 wie folgt zu berichtigen, und zwar:

Nyitra

Von oder nach	Frachtsätze per 100 kg für											
	Eilgüter			Frachten								
						Ermässigte Wagenladungsclasse			Specialtarife			Sperrige Güter
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	I. Classe (Normalclasse)	II. Classe	A	B	C	1	2	3	
	in Hellern											
Wien St.E.G. oder K.F.N.B. . .	502	220	216	244	176	122	91	71	106	77	59	306
Stadlau und Floridsdorf	474	214	202	230	168	114	87	67	102	74	55	290

Wien, am 29. Jänner 1901. [96]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlags-Kohlenverkehr.

Aufhebung eines Frachtsatzes nach Schönpriesen-Umschlag.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 133 vom 20. November 1900 kundgemachte Frachtsatz für Kohlen von Littitz, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, nach Schönpriesen-Umschlag von K 74 für 10.000 kg wird mit 15. März 1901 ohne Ersatz aufgehoben.

Teplitz, am 27. Jänner 1901. [97]

Die Directon der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband. (Nachtrag II zum Tarife für die Beförderung lebender Thiere.) Zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren gelangte am 1. December 1900 der Nachtrag II zur Einführung. Neben verschiedenen, seit Herausgabe des Nachtrages I im Bekanntmachungswege eingeführten Neuerungen enthält der Nachtrag in der Hauptsache directe Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Arnstadt, Preuss. Staatsb., Osterfeld (Regierungsbezirk Merseburg) nnd Hoheneiche der Eisenbahn-Directionsbezirke Erfurt und Cassel einerseits und den Stationen Göttengrün, Hirschoerg a. d. Saale, Hof, Loitzsch-Hohenleuben, Mehltheuer, Mühltroff, Pausa, Reuth, Schleiz, Schönberg i. Sachsen, Tanna, Triebes und Zeulenroda der Sächs. Staatsbahnen andererseits.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Frachtsätze für die Station Friedrichsfeld.) Die durch Nachtrag X zum Tarifheft 6 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifes (Baden-Main-Neckarbahn) für die Station Friedrichsfeld Bad. Bahn, im Verkehre mit den Stationen der Main-Neckarbahn eingeführten Frachtsätze sind mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 in den Binnentarif der Main-Neckarbahn übergegangen und kommen deshalb im Tarifheft 6 in Wegfall.

Deutsche Eisenbahnen. (Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 2 [Rohstofftarif], Tarifirung von Holzbriquetts.) Im Gruppen- und Wechselverkehr der vereinigten Preussisch-Hessischen Staatsbahnen, im Binnenverkehr der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, im Wechselverkehr der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen mit den Oldenburgischen Staatsbahnen und mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn erhielt das Waarenverzeichniss vom 1. Jänner 1901 ab unter Ziffer 5 (Brennstoffe des Specialtarifes III) am Schlusse des Absatzes b den Zusatz: „Holzbriquetts, (Briquetts aus Holzabfällen, als Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz u. dergl.) hergestellte".

Schweizerisch - Italienischer Güterverkehr. (Nachtrag I zum Tarife, Theil II, Abth. B vom 1. September 1900.) Am 1. Jänner 1901 trat zum vorstehend bezeichneten Tariftheile, enthaltend die Frachtsätze etc. für die italienischen Bahnstrecken, ein Nachtrag I in Kraft, welcher eine Reihe von Aenderungen, namentlich des Verzeichnisses der italienischen Bahnstrecken enthält. Derselbe kann bei der Direction der Gotthardbahn gratis bezogen werden.

Schweizerische Nordostbahn. (Kündigung der Refactie für Sammelladungen Böhmen-Italien.) Die auf Seite 24 der Zusammenstellung der Rückvergütuugen und Ausnahmetaxen der schweizerischen Bahnen vom 1. Februar 1898 unter Nr. 6 aufgeführten Frachtsätze Romanshorn transit-Chiasso transit und Pino transit für Sammelladungen Böhmen-Italien treten mit 31. März 1901 ausser Kraft.

Frachtbriefe mit Wegevorschriften. Hinsichtlich eines Gesuches der Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin um Zulassung von Frachtbriefen mit Wegeleitungsvorschriften ist der „Z. d. V. D. E.-V." Nr. 5 die folgende Nachricht zu entnehmen: „In der Tagespresse ist im Laufe der letzten Monate ein Gesnch der Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin mehrfach besprochen worden, in welchem der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten gebeten wurde, Umkartirungsvorschriften für den inneren deutschen Verkehr als zulässig zu erklären. Jetzt ist auf dies Gesuch, wie in der Sitzung der Aeltesten vom 28. December 1900 mitgetheilt wurde, ein ablehnender Bescheid er-

gangen. In demselben wird ausgeführt, dass die Zusatzbestimmung XII zu § 51 der Eisenbahnverkehrsordnung, nach welcher Wegevorschriften und Abfertigungsvorschriften in Frachtbriefen über andere als Eilgüter und eilgutmässig zu befördernde Güter unzulässig sind, nach den langjährigen Erfahrungen sich wohl bewährt und zu wesentlichen Klagen bisher keinen Anlass gegeben habe. Dagegen hätten sich aus ihr so erhebliche Vortheile für den Betrieb und die Abfertigung sowohl, als auch für den Verkehr ergeben, dass die Aufsichtsbehörde weder zur Wiederzulassung der Wegevorschriften noch der Umkartirungsvorschriften die Hand bieten könne. Wir haben uns absichtlich der Besprechung dieser Angelegenheit bisher enthalten, weil wir die völlige Erfolglosigkeit der betreffenden Bestrebungen mit Sicherheit voraussehen mussten. Der Frachtvertrag ist in rechtlicher Beziehung nicht etwa eine Dienstmiethe, sondern ein reiner Werkvertrag, durch welchen der Unternehmer zur Herstellung des versprochenen Werkes — hier zur Ueberführung des Transportgegenstandes an seinen Bestimmungsort — verpflichtet wird. Ist diese Ueberführung rechtzeitig und tadellos erfolgt, so kann es dem Empfänger sowohl, wie dem Absender ganz einerlei sein, welchen Weg das Frachtgut genommen hat. Das wirklich berechtigte Interesse der Versender ist in ausgiebigster Weise durch die gesetzliche Bestimmung gewahrt, dass die Bahnverwaltung den raschesten und billigsten Weg zu wählen hat. Ist hienach die rechtliche Seite der Angelegenheit so klar wie möglich, so ist andererseits auch, wenn man Billigkeitsrücksichten gelten lassen will, das betreffende Uebergewicht auf Seiten der Bahn. Diese muss in ihrem Grossbetriebe die Leitung der Frachtstücke nach den verschiedenen Empfangsorten nach ganz bestimmten, mitunter sehr verwickelten Verkehrsrücksichten im Vorhinein ordnen. Ist für eine Verkehrsbeziehung aber einmal eine bestimmte Wegevorschrift erlassen, so darf von derselben nicht aus kleinlichen oder unwesentlichen Gründen abgewichen werden, da das Personal einmal im betreffenden Sinne belehrt und eingeübt ist und die Transportmittel entsprechend vorgehalten und ausgestaltet sind. Wenn nun ein Absender um geringfügiger Nebenrücksichten willen die Befugniss in Anspruch nimmt, auch über die einzuhaltende Transportlinie eine willkürliche Bestimmung zu treffen und damit das kunstvolle und verwickelte Transportsystem der Eisenbahnverwaltungen zu stören, so geht er offenbar weit über das hinaus, was ihm nach billiger Erwägung der Sachlage begleicht und zukommt."

Deutschland. (Einführung des ermässigten Erztarifes und Herabsetzung der Frachtsätze für Draht u. s. w. nach den Seehäfen betr.) Die nordwestliche Gruppe des Vereines deutscher Eisen- und Stahlindustrieller hat beschlossen, an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten eine Eingabe zu richten, in welcher um die Einführung des vom Landeseisenbahnrathe gutgeheissenen ermässigten Erztarifes und um Herabsetzung der Frachtsätze für lackirten Zaundraht, verzinkten Zaundraht, blanken und verzinkten Handelsdraht, gezogenen Stiftdraht und Drahtstifte, Stabeisen, Walzdraht, Stacheldraht, Drahtgeflechte, Nieten, Achsen und comprimirte Wellen nach den deutschen, belgischen und holländischen Häfen ersucht wird. Sollte eine solche Herabsetzung für die Sendungen nach belgischen und holländischen Häfen nicht zu erlangen sein, so müssen sie unter allen Umständen für die Sendungen nach den deutschen Häfen eingeführt werden. Die Forderung der Frachtherabsetzung wird mit dem Rückgange des Ausfuhrgeschäftes begründet.

Russland. (Neuer russischer Eisenbahn-Gütertarif.) Am 1./14. Jänner a./n. St. 1901 ist ein neuer russischer Eisenbahn-Gütertarif in Kraft getreten, durch welchen der bestehende gleichnamige Tarif vom 1./13. November a./n. St. 1899 ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Der neue Tarif bedeutet einen weiteren Fortschritt auf dem im Jahre 1889 betretenen Wege zur Vereinfachung und Vereinheitlichung der russischen Tarife. Die im neuen Tarife durchgeführte Vereinfachung bezieht sich auf das Tarifschema und besteht im Wesentlichen darin, dass die Anzahl der Differentialen von 38 auf 24 vermindert wurde; es geschah dies in der Weise, dass einzelne Differentialen, welche für Güter von geringerer Verkehrsbedeutung vorgesehen waren, aufgehoben und solche Güter in andere Differentialen eingereiht, und dass einzelne Differentialen, welche sich in ihrem Aufbau von einander wenig unterschieden, zusammengefasst wurden. Aus der Gegenüberstellung des noch bestehenden und des neuen Tarifes ergibt sich, dass in den Frachtsätzen eine nur ganz geringe Aenderung, und zwar nur bei einzelnen, hauptsächlich mittleren Staffeln eintritt, welche höchstens 1 bis $1^1/_2$ Kopeken für 1 Pud beträgt.

Eine Neuerung bringt der Tarif durch Einführung von 8 Ausnahmedifferentialen. Dieselben weichen von den 24 Grunddifferentialen hauptsächlich in ihrem Aufbaue bei kurzen Entfernungen ab. Im Uebrigen unterscheiden sie sich von den Grunddifferentialen auch dadurch, dass sie zum Theil nur für eine bestimmte Kategorie von Waaren, bezw. nur für bestimmte Relationen Geltung haben; so z. B. die Differentiale A für Manufacturwaaren im Verkehre mit Stationen der Transkaukasischen Eisenbahnen über Baladschary, die Differentiale B für Baumwolle, C für Meiereiproducte etc. Einer eingehenderen Besprechung wollen wir hier nur die Differentialen A und B unterziehen.

Für sämmtliche Artikel der Gruppe 57 der Waaren-Nomenclatur (Manufacturwaaren und Gewebe) ist im Local- und directen Verkehre des russischen Eisenbahnnetzes je nach der Gattung der Waare die I., bezw. II. und IV. Normalclasse vorgesehen. Im kaukasisch-transkaspischen Güterverkehre hingegen wurde für solche Artikel im Verkehre von Eisenbahnstationen des europäischen Russland nach den wichtigeren Stationen der Mittelasiatischen Eisenbahn (der ehemaligen Transkaspischen und Ssamarkand-Andischan Eisenbahnen nebst Zweiglinien) bis zum 31. October a./13. November n. St. 1900 die Differentiale Nr. 1 (bei Entfernungen bis 870 Werst — I. Normalclasse [$^1/_{10}$ Kopeke], bis 1350 Werst — zu 73·95 Kopeken per Pud $^1/_{30}$ Kopeke, bis 2594 Werst — zu 89·95 Kopeken per Pud $^1/_{40}$ Kopeke, und bei Entfernungen über 2594 Werst — III. Normalclasse [$^1/_{15}$ Kopeke]) auf Grund der Gesammtentfernung, einschliesslich jener der Mittelasiatischen Eisenbahn, berechnet. Mit Giltigkeit vom 1./14. November a./n. St. 1900 wurde der Aufbau der Differentiale Nr. 1 wie folgt abgeändert: bei Entfernung bis 900 Werst — I. Normalclasse [$^1/_{10}$ Kopeke], bis 2355 Werst — zu 76·50 Kopeken per Pud $^1/_{30}$ Kopeke, bis 3579 Werst — zu 125 Kopeken per Pud $^1/_{40}$ Kopeke, und bei Entfernungen über 3579 Werst $^1/_{23}$ Kopeke für 1 Pud und 1 Werst. Diese neue Differentiale wurde nun unter der Bezeichnung „Ausnahmedifferentiale A" für die vorerwähnten Artikel der Gruppe 57 der Waaren-Nomenclatur in den neuen Tarif mit der Beschränkung übernommen, dass dieselbe ausschliesslich nur im Verkehre von Stationen des russischen Eisenbahnnetzes nach Stationen der Transkaukasischen Eisenbahnen über Baladschary Anwendung findet.

Die Ausnahmedifferentiale B, welche nur für Baumwolletransporte Geltung hat, ist mit der gegenwärtig bestehenden Differentiale Nr. 14 in allen Staffeln vollkommen identisch und weicht auch in Bezug auf die Anwendungsbestimmung von derselben nicht ab, indem die Frachtberechnung für Sendungen im kaukasisch-transkaspischen Verkehre auch fernerhin getrennt für den Durchlauf auf der Mittelasiatischen Eisenbahn und für den Durchlauf auf den übrigen am Transporte betheiligten Eisenbahnen erfolgen wird. Die Einreihung dieser Differentiale unter die Ausnahmedifferentialen geschah wegen ihres von den Grunddifferentialen abweichenden Aufbaues und weil ihre Anwendung nur auf bestimmte Waaren beschränkt ist.

Eine weitere Vereinfachung tritt durch den neuen Tarif in der Richtung ein, dass in dessen Geltungsbereich Artikel einbezogen wurden, für welche bis nun besondere Tarife bestanden, wie für Flachs, Hanf, Werg etc., sowie Fische etc. Hiedurch werden die neben dem allgemeinen russischen Eisenbahn-Gütertarife für Massengüter noch bestehenden Artikeltarife von 11 auf 9 reducirt. [Osteuropäische Tarifrundschau.]

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN
Vom Erfinder Prof. Dr. Meidinger ausschl. autorisirte Fabrik
H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.
Patente in allen Staaten. (620)
Central-Heizungen aller Systeme.
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Heim's rauchverzehrende Kamine
Heim's rauchverzehrende „Calorifères".

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
569	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Schwefelkiesabbrände	Görz	S. Andrae Triest–Servola	Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen für die Hochofenanlage in Servola bestimmt sein	vom 4. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband	43 Heller	33 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		Der Frachtnachlass wird von der Strecke Görz—Triest S.B. getragen
570	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Eisen, robes, Puddeleisen oder Luppeneisen, auch rohe Platinen, im Schweissofen nicht weiter verarbeitet	Königshof	Peri transit	Aufgabe der genannten Artikel als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Sendungen müssen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr mit internationalen Frachtbriefen nach italienischen Stationen zur Aufgabe gelangen	vom 4. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	Franken 2·16		Im Kartirungswege		
					Pontebba transit					1·57				
571	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Obst, frisches, getrocknetes, der Pos. O—1—a/1 und b der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Budapest központi vásárcsarnok	Gleisdorf Lassnitz Sehersdorf St. Ruprecht a. d. Raab Stndenzen-Fladnitz Weiz	Aufgabe als Frachtgut: a) in Mengen unter 5000 kg, b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 5.000 kg / 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. c) Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Heller a) 251 / b) 220 / c) 219 a) 262 / b) 227 / c) 226 a) 300 / b) 260 / c) 251 a) 262 / b) 230 / c) 227 a) 241 / b) 213 / c) 212 a) 278 / b) 239 / c) 235		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	572	573	574
1			
Die Publication erfolgt	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der und im		Localbahn Beneschau-Wlaschim	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
für Artikel	Materialien, Werkzeuge und Einrichtungen für den Bau und Betrieb einer in die Station Knin einmündenden Schleppbahn, sowie Maschinen und Einrichtungen für die mit dieser Schleppbahn verbundenen Industrie-Etablissements	Eisenbahn-Baumaterialien, dann Stationseinrichtungen und Ausrüstungsgegenstände	Salz der Pos. 8—7 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	sämmtlichen Stationen des Abschnittes A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1	Beneschau	Ebensee
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Triest k.k.St.B. und Pola — Knin	Wlaschim	Barzdorf — Jauernig
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgut in Quantitäten von mindestens 500 kg per Frachtbrief. Vorherige Anmeldung der zur Beförderung gelangenden Sendungen bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Triest. Anfrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an die in der Rubrik 4 bezeichneten Industrie-Etablissements in Knin (Dalmatien) adressirt sein	Anfgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauleitung oder die Bauunternehmung der Localbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rattay nach Kácow als Empfängerin zu erscheinen hat, und unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Anfgabe als Frachtgut in Quantitäten von mindestens 500 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. October 1900 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarife
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	30 Percent Nachlass von dem laut Gebührenberechnungs-Tabelle des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen entfallenden normalen Frachtsatze	50 Percent Nachlass von den normalen Frachtgebühren	368 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Bei frankirten Sendungen gegen Vorlage der Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, bei unfrankirten Sendungen gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche Vorlage bis spätestens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Triest erfolgt sein muss	Gegen bis längstens Ende Februar 1902 zu bewirkende Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung oder Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe. In dem Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	
Besondere Bemerkungen		Durch diese Publication wird das im Verordnungs-Blatte Nr. 5 vom 10. Jänner 1901 unter fortl. Nr. 269 veröffentlichte, auf einzelne nominativ angeführte Bau- und Betriebsmaterialien beschränkte Frachtzugeständniss ausser Kraft gesetzt	

Fortlaufende Nummer	575	576
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Für Artikel	des Ausnahmetarifes Nr. 22 (frisches Fleisch, Eier und todtes Geflügel) des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	Thon und Schieferthon (Ausnahmetarif Nr. 46 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes)
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Brünn St.E.G. und K.F.N.B.; Prag St.E.G., Oe.N.W.B. und k.k.St.B.; Lieben St.E.G. und Oe.N.W.B.; Bubentsch; Bubna; Statatz (kgl. Serb. Staatsb.) und vice versa	Gross-Opatowitz und vice versa
nach	den in der Schnitt-Tariftabelle, Abth. B, des in der Ruhrik 8 bezeichneten Tarifes aufgeführten Stationen	Bobrek
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung a) für mindestens 5.000 kg per Wagenladung auf einen Frachtbrief, b) für mindestens 10.000 kg per Wagenladung auf einen Frachtbrief. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der Ruhrik 8 genannten Tarifes	a) roh, in Säcken, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, lose oder in Säcken b) roh, unverpackt verladen Giltig bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen des in der 8. Ruhrik bezeichneten Tarifes
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, Tarif, Theil II, Heft 1	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht keiner	Besteht kein directer Frachtsatz
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz Centimes in Gold per 100 kg		b) 69 Pfennige; a) 80 Pfennige
Schnitt-Tariftabelle Abtheilung A	ad a) 396*) ad b) 396*)	
	ad a) 513*) ad b) 447*)	
	ad a) 513*) ad b) 447*)	
	ad a) 513*) ad b) 447*)	
	ad a) 513*) ad b) 447*)	
Schnitt-Tariftabelle Abtheilung B	ad a) 514**) ad b) 447**)	
	ad a) 118**) ad b) 99**)	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen	*) **) Zur Bildung der Gesammtfrachtsätze sind an vorstehende Schnittfrachtsätze anzustossen: ad *) jeweilig der Schnittfrachtsatz der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung B (Seite 119 des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes), ad **) jeweilig der Schnittfrachtsatz der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung A (Seite 118 des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes)	
	1	2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
577	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Steinsalz aus Pos. 8—7a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Wieliczka	Jauernig	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Besteht kein directer Frachtsatz	156 Heller		Im Kartirungswege		
578	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Brüx (A.T.E.)	Böhm.-Leipa (B.N.B.)	Einhaltung der Bestimmungen des angeführten Tarifes	bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1901	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach vom 1. April 1897	Kronen für 10.000 kg: 59·2	56·0	3·2	Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Holtschitz-Seestadtl					59·8	56·0	3·8			
				Komotau (A.T.E)					61·0	56·0	5·0			
				Maria-Ratschitz					57·2	55·2	2·0			
				Paredl					58·0	56·0	2·0			
				Triebschitz					59·4	56·0	3·4			
579	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Weissblechabfälle und verzinkte Eisenblechabfälle	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Budapest-Józsefváros und nyngoti p. u.	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Tarif-Theil II, Heft 3	Heller: 78	64	14	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender bezw. Empfänger
					Köbánya-alsó und felsö p. u.				81	68	13			
					Rákos				81	68	13			
580	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Bruchsteine und Schotter	Chotzen. Profil 2699 2700	Daschitz	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Anhang zum Localtarife	Heller: 14	9	5	Im Rückvergütungswege		Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1902, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
					Morawan				12	9	3			
					Uhersko				10	8	2			

NB. Die Transporte müssen zum Strassenbau bestimmt und an die Bezirksvertretung in Holitz bei Morawan adressirt sein.

Fortlaufende Nummer	581	582	583
1			
Die Publication erfolgt — von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr. Nordwestbahn
2			
Die Publication erfolgt — und im Namen der			Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
3			
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Porphyrpflastermateriale der Pos. 8—55 a) und b) der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898	Steine des Specialtarifes 3	Steine der Classe C
4			
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Krzeszowice	Semil / Liebstadtl	Cbrast / Slatinan
5			
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Granica transit (für Sendungen nach Russland) / Oświęcim / Myslowitz	Libnowes / Žiželtz / Neubýdžow / Smidar / Smidar / Nenbýdžow / Žiželtz / Libnowes	Kolin St.E.G. / Kolin Oe.N.W.B. und St.E.G.
6	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen			
7	bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
und gilt in der Zeit			
8	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., giltig vom 1. Jänner 1898	Localtarife der betheiligten Verwaltungen
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung			
9		42 / 40 / 34 / 31 / 41 / 37 / 30 / 28	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	14 Heller / Verschieden	Heller	
10	12 Heller / 14 Heller / 15 Heller	36 / 31 / 25 / 23 / 33 / 28 / 22 / 20	39 Heller / 35 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)			
11	2 Heller / Verschieden	6 / 9 / 9 / 8 / 8 / 9 / 8 / 8	
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Art der Durchführung			
13	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
14		Die Steine müssen zur Beschotterung von Bezirksstrassen bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Königstadtl als Empfänger erscheinen	Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Kolin bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Kolin als Empfänger erscheinen
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
584	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Bahnverwaltungen	Steine des Specialtarifes 3	Lititz a. d. Adler	Chrast (Oe.N.W.B.)	Bei Zahlung der Fracht für 10.500 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	27 Heller	16 Heller	Im Kartirungswege		
				Rositz-Seslawek						33 Heller	—			
585	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Papier, Pappendeckel, Papierabfälle in fester Verschnürung oder verpackt, Lumpen	Biedermannsdorf	Wien E.W.A. oder Klein Schwechat	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für a) beliebige Mengen b) mindestens 5.000 kg } zu jedem Frachtbrief und Wagen. c) mindestens 10.000 kg } Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarif	Verschieden	a) 25 Heller b) 22 „ c) 20 „	Verschieden	Im Kartirungswege		Die nach nebenstehenden Frachtsätzen abgefertigten Sendungen sind von der Auf- und Ablegegebühr befreit
				sowie umgekehrt										

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
19	Nr. 11 vom 24. Jänner 1901	530	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Greifendorf	Tinischt (St.E.G.)	In der Rubrik 7 hat es richtig zu lauten: „Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	
	Nr. 6 vom 12. Jänner 1901	249	K. k. österr. Staatsbahnen	der allgemeinen Tarifclassen und der Ausnahmetarife Nr. 8, 26, 32, 55, 54, 67 und 75 der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	den bezüglichen deutschen Tarifstationen der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	Reichenberg Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	bezw. vice versa	In Spalte 7 „und gilt in der Zeit" muss es anstatt: vom 15. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901 richtig: „vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901" heissen	

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, 1. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden ***billig*** *und* ***sachgemäss*** *besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch* ***öffentliche Versteigerungen*** *der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2. k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 15. **Wien, 2. Februar 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Das Pariser Localbahnnetz der Gegenwart und Zukunft. — Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. Jänner 1901, Z. 4112, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Das k. k. Eisenbahnministerium in Wien hat mit Note vom 5. Jänner 1901 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass die nachstehenden Eisenbahnstrecken dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden:

1. die Theilstrecke von der deutsch-österreichischen Grenze bei Hermsdorf i. B. der im Betriebe der kgl. Sächsischen Staatsbahnen stehenden, am 25. August 1900 eröffneten Nebenbahnstrecke Markersdorf—Hermsdorf i. B.;

2. die am 18. October 1900 in den Betrieb der Staatseisenbahn-Verwaltung übernommene Localbahn Urfahr—Aigen-Schlägl (Mühlkreisbahn);

3. die am 15. October 1900 eröffnete Theilstrecke Gross-Siegharts—Raabs der Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts;

4. die am 23. October 1900 eröffnete Theilstrecke Raudnitz-Bezděkov—Hospozin und die am 2. November 1900 eröffnete Theilstrecke Raudnitz-Bezděkov—Raudnitz der Localbahn Raudnitz-Hospozin;

5. die am 27. October 1900 eröffnete Localbahn Bołęcin-Jaworzno;

6. die am 14. November 1900 eröffnete Localbahn Linz-Urfahr;

7. die am 15. December 1900 eröffnete Theilstrecke Kolin—Neuhof a. d. Sazawa der Localbahn Kolin-Čerčan, und

8. die nunmehr am 9. Jänner 1901 eröffnete Strecke Kimpolung—Valeputna der Bukowinaer Localbahnen.

Die unter 2 bis 8 angeführten Eisenbahnstrecken stehen im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen, weshalb eine Aenderung, bezw. Ergänzung der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, nicht erforderlich ist.

Rücksichtlich der unter 1 angeführten Eisenbahnstrecke ist die Liste wie folgt zu ergänzen:

Oesterreich und Ungarn.

I. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder.

33a bei Markersdorf bis Hermsdorf i. B.

Da die betriebführenden Verwaltungen schon dem Verbande des Internationalen Uebereinkommens angehören, so sind die neuen Bahnstrecken bereits mit dem Tage ihrer Eröffnung in den internationalen Transportdienst eingetreten.

Das genannte Centralamt hat hievon den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 21. Jänner 1901 Kenntniss gegeben.

Das Pariser Localbahnnetz der Gegenwart und Zukunft.

Der Aufschwung des durch Schienenwege vermittelten Localverkehres von Paris datirt erst vom Jahre 1897, zu welchem Zeitpunkte die Vergrösserung und organische Gliederung des Pariser Localbahnnetzes insbesondere mit Rücksicht auf den zu gewärtigenden abnormen Verkehr während der Weltausstellung im Jahre 1900, als nothwendig erkannt wurde.

Eine Anzahl der aus diesem Anlasse projectirten Bahnen war zu Beginn der Ausstellung bereits im Betriebe, andere wurden theils während der Dauer der Ausstellung eröffnet, theils waren sie zum Schlusse derselben im Stadium der Vollendung; der Rest dieser Projecte wird im Interesse einer compacten Gliederung des Gesammtnetzes in absehbarer Zeit zur Ausführung gelangen.

Die Hauptglieder des innerstädtischen, sich aber an vielen Punkten in das Extravillan von Paris (Banlieue) erstreckenden Netzes sind:

1. Die beiden Gürtelbahnen, welche Paris umspannen, und zwar:

a) die „Grande Ceinture", welche, ohne die eigentliche Gemarkung der Hauptstadt zu berühren, im Bereiche der Banlieue (Extravillan) diese in weitem Bogen umspannt, und zwar mit den Scheitelpunkten Noisy-le Sec im Osten, Savigny-sur-Orge im Süden, Versailles im Westen und Epinay im Norden;

b) die „Ceinture", welche hart an der Grenze zwischen dem eigentlichen Pariser Stadtgebiete und der Banlieue ersteres kreisförmig umspannt und speciell den Zweck der wechselseitigen Verbindung zwischen den in Paris einmündenden Hauptbahnen erfüllt.

Nachdem nun alle in Paris einmündenden Voll-, Local- und Strassenbahnlinien (Lignes de Pénétration, vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1900) theils von der äusseren „Grande Ceinture", ohne Ausnahme aber von der inneren Ceinture geschnitten werden, ist insbesondere letztere von hoher Bedeutung für den Localverkehr zwischen der Banlieue, den äusseren Stadtbezirken und dem Centrum.

2. Die Localstrecken der in Paris einmündenden Hauptbahnen.

Nachdem auf den Endstrecken der mehr weniger tief in das Innere von Paris eindringenden Hauptbahnen auch der Localzugsverkehr in ausgiebigem Umfange eingeführt ist, gelten auch diese Linienabschnitte umsomehr als integrirende Theile des localen Verkehrsnetzes, als sie einen grossen Antheil an der Bewältigung des Sommerverkehres zwischen Paris und den dieses umgebenden Sommerfrischengebieten nehmen. Es sind dies die Linien:

a) der Westbahn mit den Endstationen Gare de Saint-Lazare (rechtes Seineufer) und Gare Montparnasse (linkes Seineufer);

b) der Eisenbahn Paris-Lyon-Méditerranée (Mittelmeerbahn), Gare Paris-Lyon (rechtes Seineufer);

c) der Nordbahn, Gare du Nord (rechtes Seineufer);

d) der Ostbahn, Gare Paris-Est (rechtes Seineufer);

e) der Chemin de fer d'Orléans, Gare du Quai d'Orsay (linkes Seineufer).

f) der Localbahn Chemin de fer de Sceaux, d. i. der der Gesellschaft Paris-Orléans gehörenden und von ihrer Direction betriebenen Linie Saint-Cyre—Versailles—Sceaux, Gare du Luxembourg (linkes Seineufer);

Unter diesen Linien nimmt im internen Pariser Localverkehre die während der Ausstellung eröffnete, auf elektrischen Betrieb eingerichtete Theilstrecke der Chemin de fer d'Orléans den ersten Rang ein, welche von ihrer im äussersten Südosten der Hauptstadt nächst der Einmündung der Seine gelegenen Station Orléans-Ceinture, die Richtung des Flusses an dessen linkem Ufer verfolgend, bis zur neu eröffneten Hauptstation am Quai d'Orsay (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 109 ex 1898) als elektrisch betriebene Vollbahn führt, eine Linie, deren Länge dem Halbmesser des Durchschnittes von Paris entspricht.

Die Bedeutung dieser Linie, auf welcher sich während der Ausstellung, als Verbindungsglied zwischen dem der Station Quai d'Orsay gegenüber in den Champs-Elysées liegenden Palais de l'Industrie und dem Ausstellungsannexe im Bois des Vincennes, ein riesiger Personenverkehr entwickelte, wird auch unter normalen Verhältnissen eine primäre Bedeutung im Pariser Localverkehre besitzen, da sie mehrere Stationen im Weichbilde der Stadt hat und ihre Perrons nur durch die Seine von den vornehmsten Pariser Quartiers im Arrondissement du Louvre getrennt und mit diesem durch die Brücken Pont-Royal und Pont de la Concorde verbunden sind.

3. Die Untergrundbahn „Le Métropolitain" (Pariser Stadtbahn).

Von dieser Bahn wurden bisher die Linien Porte Vincennes (äusserster Osten)—Porte-Maillot—Trocadèro (äusserster Westen) und Porte-Maillot—Étoile ausgebaut.

Der Verkehr im Bereiche dieser Linien der ersten, gleichfalls erst nach Beginn der Ausstellung eröffneten Gruppe des Métropolitain überstieg weitaus die in Aussicht genommen gewesene Ziffer von 100.000 Passagieren und erreichte an manchen Tagen 700.000.

Statt der täglich in beiden Richtungen präliminirten 272 Züge mussten mitunter (mit Zugsintervallen von nur $2^1/_2$ Minuten) 700 mit einer Fahrgeschwindigkeit von 40 km per Stunde abgelassen werden, eine Anzahl, die aber auch dann noch nicht den Ansprüchen genügte, so dass zuweilen 30.000 bis 50.000 Personen an den Schaltern der Stationen zurückgewiesen werden mussten.

Die Direction hat nun beschlossen, ihre derzeitig mit 200 Pferdekräften arbeitenden Motorenwagen successive durch solche mit 400 Pferdekräften zu ersetzen, um die Anzahl der Beiwagen vermehren zu können.

4. Strassenbahnen (Tramways).

Die Zusammenstellung der Berichte der einzelnen Strassenbahn-Unternehmungen über den während der Dauer der Weltausstellung auf ihren Linien abgewickelten Personenverkehr ist bisher noch nicht veröffentlicht worden.

Das Gesammtnetz wurde insbesondere mit Rücksicht auf den Ausstellungsverkehr um 197 km vermehrt, und zwar ausschliesslich durch mit Motorenkraft be

triebene Linien, so zwar, dass mit Hinzuzählung der bereits früher bestandenen Linien das Pariser Strassenbahnnetz mit Inbegriff der mit diesem im Extravillan im Zusammenhange stehenden Linien nunmehr eine Länge von 718 km hat.

Zu bemerken ist, dass die Communalverwaltung die Anlage von Schienengeleisen im Bereiche der Boulevards nach wie vor verweigert, und zwar insbesondere aus verkehrspolizeilichen Rücksichten. Die Folge davon ist, dass diese Hauptstrassenzüge successive zu beiden Seiten theils durch Linien im Bereiche von Nebenstrassen flankirt, theils von Untergrundbahnen unterfahren werden.

5. Projectirte Strassenbahnen in Paris.

Von den Ende 1898 bereits concessionirten 22 Strassenbahnen mit Motorenbetrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9 ex 1899) in einer Gesammtlänge von 218 km waren, wie voran erwähnt, zur Zeit der Ausstellung bereits 197 km im Betriebe, während die übrigen 19 km im Laufe des Jahres 1901 ausgebaut werden sollen. Ausser diesen ist der weitere Ausbau von Untergrundbahnen des Systems des Métropolitain, dessen Hauptlinie Porte-Vincennes—Porte-Maillot eine Länge von 10.650 km und mit Inbegriff der beiden Flügelbahnen Étoile—Porte-Dauphine mit 1·7 km und Étoile-Trocadèro mit 1·6 km, eine Gesammtlänge von 13·95 km hat (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 57 ex 1899), durch den Bau der Untergrundbahn Métropolitain du Nord bereits beschlossen.

Diese mit einem Kostenaufwande von Francs 27,500.000 in einer Länge von vorläufig circa 11 km projectirte Linie wird, von der Station Étoile der Hauptlinie Vincennes — Place de la Nation — Étoile — Porte-Maillot und Abzweigestation der Linie Étoile—Trocadèro ausgehend, im Bereiche der nördlichen Bezirke im Bogen bis zur Station Place de la Nation der voran bezeichneten Hauptlinie führen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1900). Das bisher sehr günstige Betriebsergebniss des Métropolitain hat in neuester Zeit die Communalverwaltung zur je früheren Realisirung dieses Projectes veranlasst.

Schliesslich werden die von der ad hoc mit einem Capitale von Frcs. 4,000.000 gegründeten „Compagnie des Tramways de l'Ouest-Parisien" noch auszubauenden Linien Châtenay — Champ de Mars und Billancourt—Champ de Mars (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 83 ex 1899) von wesentlicher Bedeutung für den Verkehr der westlichen Bezirke von Paris sein, da selbe mehrere mit Verkehrsmitteln noch weniger bedachte Gebietstheile berühren und durch ihre Fortsetzung in das Extravillan einen regen Verkehr mit den Sommerfrischen im Westen von Paris versprechen.

Durch Ausbau der Stadtbahn, des Métropolitain und der Tramway de l'Ouest werden Arterien geschaffen, welche in Verbindung mit den übrigen Hauptarterien des innerstädtischen Verkehrsnetzes durch Schaffung von Anschlüssen an die kurzen Linien der kleinen Gesellschaften, welche vorwiegend aus Anlass der Weltausstellung in Betrieb gesetzt wurden, deren fernere Lebensfähigkeit begründen werden.

6. Schienenwege im Bereiche des Ausstellungsplatzes.

Zwei auf dem Gebiete des Ausstellungsplatzes selbst von der „Société des Transports electriques" erbaute Bahnen, und zwar eine im Niveau des Platzes angelegte schmalspurige Linie und die gleichfalls elektrisch betriebene Rollbahn — das „Trottoir roulant" oder kurz auch die „Platteforme" benannt — (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42 ex 1899 und Nr. 61 ex 1900), haben während der Ausstellung 9,917.000 Personen befördert.

Die Anlage dieser beiden Bahnen erfolgte mit einem Capitalsaufwande von Frcs. 6,850.000; da dem Rechnungsabschlusse zufolge aber die Einnahmen nur Francs 4,250.216·20 betrugen und auch deren Betrieb, insbesondere jener der „Platteforme", mit grösseren Kosten verbunden war, schloss die Bilanz des Unternehmens mit einem bedeutenden, und zwar definitiven Deficit, nachdem beide ausschliesslich nur für die Dauer der Ausstellung concessionirt gewesenen Bahnen bereits demolirt wurden.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Die Gesetzmässigkeit der Veräusserung nicht übernommener Waare wird dadurch nicht tangirt, wenn der Verkauf auch nicht sofort, sondern erst später erfolgt.

Die Veräusserung vom Adressaten nicht übernommener Güter, deren Zurücknahme auch seitens des Absenders verweigert wird, hat im Sinne des ungarischen Gesetzes sofort nach der Weigerung der Uebernahme zu erfolgen. Die Gerichtspraxis, wie dies auch in der Curial-Entscheidung sub Z. 653/00 zum Ausdrucke kommt, acceptirt jedoch die Gesetzmässigkeit einer Veräusserung in allen solchen Fällen, in welchen dieselbe, wenn auch nicht sofort, doch den Umständen angemessen, in entsprechender Zeit stattgefunden hat.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Sattledt-Grünau. (Uferversicherung am Almflusse oberhalb der Almbrücke; Localverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kirchdorf hat hinsichtlich des von der Welser Localbahn-Gesellschaft vorgelegten Projectes, betreffend die Herstellung der Uferversicherung am Almflusse oberhalb der projectirten Eisenbahnbrücke der Localbahn Sattledt-Grünau die Localverhandlung auf den 29. Jänner anberaumt. [E.-M.-Z. 3664.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

29. Jänner. In der Strecke Dolina—Wygoda wurde wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

30. Jänner. In den Strecken Dolina—Wygoda und Kriegsdorf—Römerstadt wurde der Gesammtverkehr wiederaufgenommen.

31. Jänner. Auf der Localbahn Wallern-Winterberg wurde mit dem Zuge Nr. 3654 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

30. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde auf der Localbahn Königshan-Schatzlar der Gesammtverkehr eingestellt.

31. Jänner. Auf der Localbahn Königshan-Schatzlar wurde mit dem Zuge Nr. 1504 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Südbahn-Gesellschaft. (Schmalspurlinie Preding-Wieselsdorf—Stainz: Eröffnung einer neuen Personenhaltestelle mit der Bezeichnung Herbersdorf.) Am 1. Februar wurde auf der Linie Preding-Wieselsdorf—Stainz die in km 8·506 gelegene neue Personenhaltestelle Herbersdorf eröffnet.

— (Aenderungen der Bezeichnung der Personenhaltestellen Kraubath und Herbersdorf.) Ab 1 Februar wurden die Namen der Personenhaltestellen Kraubath und Herbersdorf der Linie Preding-Wieselsdorf—Stainz in „Kraubath bei Stainz" und „Neudorf bei Stainz" abgeändert.

Zusammenstellung

der im Monate December 1900 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	In Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeiten im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien	733	10843	961	12537	82	82	10	174	1·4	160	3	3	.	4	.	.	4	.	1
„ Linz	446	4252	403	5101	26	117	8	151	3·0	130	19	25	1	2	.	.	1	.	11
„ Innsbruck	248	2076	124	2448	5	19	4	28	1·1	33	6	20	.	.	.	.	.	.	4
„ Villach	310	2382	2842	5534	18	121	36	175	3·2	164	2	18	.	1	.	.	2	1	.
„ Triest	63	927	124	1114	3	61	3	67	6·0	48	.	19	.	.	.	.	.	.	3
„ Pilsen	188	2351	4184	6723	9	72	56	137	2·0	137	19	82	.	3	.	.	4	3	26
„ Prag	189	2997	2865	6051	13	154	28	195	3·2	166	5	24	.	.	.	.	.	.	28
„ Olmütz	124	1802	3131	5057	1	13	29	43	0·9	15	2	26	.	.	.	.	.	.	5
„ Krakau	188	2051	954	3193	15	97	2	114	3·6	95	.	75	22	.	.	.	4	.	2
„ Lemberg	186	1891	651	2728	.	7	.	7	0·3	7	1	4	.	.	.	.	.	.	7
„ Stanislau	124	1190	2860	4174	19	14	4	37	0·9	24	.	12	.	.	.	.	1	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	1130	496	1626	.	48	4	52	3·2	52	22	57	.	.	.	3	1	.	19
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1178	1085	2449	3	29	2	34	1·4	44	15	65	.	2	.	.	.	.	3
Buschtěhrader Eisenbahn	124	440	1684	2248	17	9	13	39	1·7	29	8	6	.	1	.	.	1	.	8
Eisenbahn Wien-Aspang	.	1093	23	1116	.	29	1	30	2·7	8	3	17	2	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	310	62	372	.	6	.	6	1·6	3	1	3	.	.	.	.	1	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	660	5424	5049	11133	86	189	17	292	2·6	285	41	56	4	.	.	.	2	.	32
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	88	620	.	708	1	5	.	6	0·8	2	.	2	.	2	.	.	.	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	8	.	8	3·2	10	1	1	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	372	5926	124	6422	11	34	.	45	0·5	54	4	21	.	.	.	.	.	.	51
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	620	5626	3782	10028	89	214	26	329	3·3	276	5	184	1	3	.	.	2	6	25
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	328	45	373	.	17	1	18	4·8	19	5	2	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1214	6312	434	7960	110	105	18	233	2·9	196	20	100	8	1	.	7	1	11	2
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	2048	.	2048	.	14	.	14	0·7	14	.	1	.	.	.	.	.	.	9
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	589	.	589	.	6	.	6	1·0	6	.	5	1	.	.	.	.	.	.

Die Zugsverspätungen im Staatsbahn-Directionsbezirke Triest wurden grösstentheils durch das Abwarten fremder und eigener Anschlusszüge und die hiedurch bedingten Kreuzungsverlegungen, sowie durch die Verstärkung der Zugsgarnituren und durch das Ein- und Ausladen des Gepäckes während des Weihnachtsverkehres verursacht.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Pilsen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Hochofen.) Am 20. Jänner wurde die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnete Haltestelle Hochofen der Linie Karlsbad—Johanngeorgenstadt nunmehr auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Das Auf- und Abladen der Güter in die Eisenbahnwagen, beziehungsweise aus denselben ist in der vorgenannten Haltestelle durch die Parteien in der tarifmässig hiezu festgesetzten Frist zu besorgen.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Vermehrung des Fahrparks durch Ankauf von Leihwagen.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen, welche am 1. Mai 1897 seitens der Ungar. Verkehrs-Actiengesellschaft 250 Stück Lastwagen als sogenannte „ablösbare Leihwagen" anmiethete, hat von dem ihr zustehenden Rechte, die in Rede stehenden Wagen nach Ablauf einer vierjährigen Miethdauer unter Berücksichtigung der entrichteten Miethgebühren abzulösen und somit in ihr Eigenthum übergehen zu lassen, Gebrauch gemacht und die bisherige Eigenthümerin im Sinne der bestehenden Vereinbarungen sechs Monate vor Ablauf des vierjährigen Termins in Kenntniss gesetzt, dass die Uebernahme vorgenannter 250 Stück Lastwagen in den Besitz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit 1. Mai 1901 erfolgen wird.

— (Tarifbegünstigung für denaturirten Spiritus.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen erklärt, dass die ihrerseits als „Tarifbegünstigung für denaturirten Spiritus" verlautbarte Mittheilung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 136 ex 1900) in der That keine effective Begünstigung dieser Waare bedeutet, sondern vielmehr nur zur Richtigstellung eines Versehens verlautbart wurde. Spiritus, ob roh, raffinirt oder denaturirt, tarifirte nämlich bis zum 1. September 1900 laut Ausnahmetarif XIV, das heisst Einzelgut nach Classe A, bei Aufgabe von mindestens 5000 kg nach Classe A minus 10 Percent, und bei Waggonladungen nach Specialtarif I. Ab 1. September 1900 wurde nun diese Be-

günstigung nur auf Robspiritus im Allgemeinen und auf raffinirten Spiritus für gewisse Stationen beschränkt, während es übersehen wurde, dieselbe auch auf denaturirten Spiritus auszudehnen, nachdem doch eine Frachterhöhung für denaturirten Spiritus gewiss nicht beabsichtigt war. Die jetzt publicirte, als Tarifbegünstigung bezeichnete Aenderung des Localtarifes vom 1. September 1900 restituirt demnach nur den bis dahin geltend gewesenen Tarif für denaturirten Spiritus.

— (Politisch-administrative Begehung der Verbindungsbahn Ersekujvár [Neuhäusel] — Nagy-Surány.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die sofortige politisch-administrative Begehung der die Station Ersekujvár der Hauptlinie Budapest—Ersekujvár — Tót-Megyer — Marchegg (— Wien) in der Station Nagy-Surány mit den Linien Tót-Megyer—Nagy-Surány—Kis-Tapolcsány und Nagy-Surány — Privigye-Bajmocz verbindenden Eisenbahn angeordnet. Der Hauptzweck dieser Bahn ist die Verkürzung des Umweges ab Ersekujvár über Tót-Megyer für den Verkehr in den Relationen zwischen Budapest und dem Nordwesten Ungarns und vice versa, sowie auch die Entlastung der im Güterverkehr sehr in Anspruch genommenen Theilstrecke Ersekujvár—Tót-Megyer. Ausserdem ist die projectirte Linie, deren Ausbau im Auftrage des Ministers ohne Aufschub durchzuführen sein wird, die Schlussstrecke der die Donau mit dem nordwestlichen Eisenbahnnetze Oberungarns zu verbinden bestimmten Linie Komárom (Komorn) — Ersekujvár — Nagy-Surány (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 83 ex 1892, Vorconcession Post 2).

— (Eröffnung der Station Pancsova-Temespárt als Viehverladestation.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Einrichtung und Eröffnung der Station Pancsova-Temespárt (Temesufer) der Theilstrecke Román-Petre der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Pancsova-Temespárt—Pancsova—Petrovosello als Viehverladestation für Rinder angeordnet, welche im Umschlagverkehr auch zu Wasser zu- und abbefördert werden können.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate November 1900.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates November 1900 folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. November 1900 die 49·80 km lange Strecke Schönsee—Strasburg i. Westpr. im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Bromberg mit den Stationen und Haltestellen Druschin, Galsburg, Gollub, Gruneberg, Hermannsruhe, Malken, Ostrowitt-Bergheim, Schönsee Stadt und Wrotzk für den öffentlichen Verkehr; der gleichfalls an dieser Strecke gelegene Personenhaltepunkt Tokaren (zugleich Holzverladestelle) wurde erst am 1. December eröffnet; alle übrigen genannten Stationen und Haltestellen sind für den vollen Personen-, Gepäck-, Stückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen eingerichtet; Gollub und Hermannsruhe haben vollen Viehverkehr; in Gollub können ferner Fahrzeuge unbeschränkt abgefertigt werden; in Hermannsruhe und Wrotzk dagegen sind schwerwiegende Fahrzeuge und solche, welche nur von der Stirnseite der Wagen aus ver- und entladen werden können, von der Abfertigung ausgeschlossen; auf den übrigen Stationen können Fahrzeuge weder ausgeliefert noch angenommen werden; Sprengstoffe sind von der Ver- und Entladung ausgeschlossen; die 5·7 km lange Reststrecke Unna-Königsborn—Camen der Eisenbahn von Unna nach Cameu im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn Direction zu Erfurt für den Güterverkehr in Wagenladungen; die Strecke Unna-Königsborn-Camen ist gleichzeitig in den Bezirk der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Essen a. d. Ruhr übergegangen; die 10·31 km lange Nebeneisenbahn Nierstein—Undenheim-Köngernheim im Bezirke der kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direction zu Mainz mit den Verkehrsstellen Dacheim, Dalheim und Friesenheim für den Gesammtverkehr; diese Nebeneisenbahn schliesst in Nierstein an die Hauptlinie Mainz—Worms und in Undenheim-Köngernheim an die Nebenbahn Bodenheim-Alzey an; die 27·48 km lange Localbahn Landshut-Rottenburg der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit den Verkehrsstellen Altdorf b. L., Pfettrach, Arth, Weihmichl, Neuhausen, Pfeffenhausen, Oberhatzkofen und Rottenburg für den Gesammtverkehr; diese Localbahn ist vollspurig, zweigt in der Station Landshut von der Bahnlinie München, beziehungsweise Neumarkt a. R.-Regensburg ab und ist dem Oberbahnamte am letztgenannten Orte unterstellt; die Betriebsleitung befindet sich in der Endstation Rottenburg; die Geleiseverbindung zwischen der Station Nierstein und dem Hafen daselbst im Bezirke der kgl. preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahn-Direction in Mainz für den Güterverkehr in Wagenladungen; die 32·6 km lange normalspurige Theilstrecke Gütersloh—Laer der Teutoburger Wald-Eisenbahn mit den Verkehrsstellen Gütersloh T.W.E. (Bahnhof), Blankenhagen (Haltepunkt), Marienfeld (Haltestelle), Harsewinkel (Haltestelle), Niedick (Haltestelle), Versmold (Bahnhof), Müschen (Haltestelle) und Laer T.W.E. (Bahnhof) für den allgemeinen Verkehr zur Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern; der Haltepunkt Blankenhagen dient nur dem Personenverkehre; die Haltestellen Marienfeld, Müschen und Niedick sind für den Wagenladungsverkehr eingerichtet; Fahrzeuge, zu deren Ver-, beziehungsweise Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, werden nicht angenommen, beziehungsweise ausgeliefert; Verladerampen (Seitenrampen) sind in Gütersloh T.W.E., Harsewinkel und Versmold vorhanden; die Abfertigung von Sprengstoffen ist von und nach allen Verkehrsstellen ausgeschlossen; die örtliche Leitung des Betriebes der Theilstrecke Gütersloh-Laer, welche in Gütersloh an die kgl. Preussischen Staatseisenbahnen Anschluss besitzt, erfolgt durch die Betriebsverwaltung in Gütersloh i. Westph.

Am 3. November 1900 die 12·1 km lange vollspurige Kleinbahn Camenz—Reichenstein mit den Stationen Camenz Kleinbahnhof, Baitzen, Wolmsdorf, Dörndorf und Reichenstein für den Gesammtverkehr.

Am 7. November 1900 die der westpreussischen Kleinbahnen-Actiengesellschaft in Berlin gehörende Strecke Altfelde—Stalle mit den Stationen Altfelde, Schablau, Fischau, Pr.-Rosengarth und Stalle für den Gesammtverkehr.

Am 10. November 1900 die 17·09 km lange vollspurige Kleinbahnstrecke Hoffstädt—Virchow der ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft in Königsberg i. Pr. mit den Stationen Linichen Forst (Dt.-Fuhlbeck), Gr.-Linichen, Herzberg, Neuhof, Virchow (Haltepunkt) und Virchow (Bahnhof) für den Gesammtverkehr; diese Strecke bildet eine Fortsetzung der Kleinbahn Dt.-Krone—Hoffstädt (Kreisgrenze) und schliesst in Virchow an die kgl. preussische Staatsbahnstrecke Callies—Falkenburg an.

Am 15. November 1900 die 12·867 km lange Strecke Steinsfurth—Eppingen der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen mit den Stationen Reihen, Ittlingen, Richen und Stebbach für den öffentlichen Verkehr; diese Strecke verbindet die Bahnlinie Bretten—Eppingen mit der Bahnlinie Meckesheim—Steinsfurth—Jagstfeld.

Am 24. November 1900 die 16·03 km lange normalspurige Nebenbahnstrecke Guntersblum—Rheindürkheim im Bezirke der kgl. preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahn-Direction zu Mainz mit den Haltestellen Gimbsheim, Eisch, Hamm und Ibersheim für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren; die Abfertigung von Privatdepeschen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; ferner die 2·73 km lange Theilstrecke Rheindürkheim—Osthofen im Bezirke der kgl. preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahn-Direction zu Mainz, welche bisher nur dem Güterverkehre diente, auch für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren; die Abfertigung von Privatdepeschen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Hessen. (Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft: Fahrkartenverkauf an dem Haltepunkte Wersau.) Einer Kundmachung der Direction obiger Eisenbahn-Gesellschaft zufolge findet der Fahrkartenverkauf an dem Haltepunkte Wersau von jetzt ab nicht mehr im Zuge, sondern durch die daselbst eingerichtete Agentur statt.

Japan. (Statistische Mittheilungen von den japanischen Eisenbahnen.) Die Gesammtlänge aller Eisenbahnen Japans mit Ausschluss der auf der Insel Formosa betrug für das Ende des 32. Jahres der Zeitrechnung Meiji, d. h. für den 31. März 1900, 5849·56 km, wovon 1340·16 km = 23 pCt. auf die Staatsbahnen und 4509·40 km = 77 pCt. auf die Privatbahnen entfallen. Die Zunahme im letzten Rechnungsjahre (1899) betrug 103 km bei den Staats- und 255·8 km bei den Privatbahnen, zusammen 358·8 km, was einen wesentlichen Rückgang in der Bauthätigkeit gegen die Jahre 1897 und 1898 bedeutet; die Schwierigkeit der Capitalbeschaffung, unter der alle Eisenbahnen in Japan noch immer empfindlich leiden, kommt hiebei aufs deutlichste zum Ausdruck.

Der Besitz an Eisenbahnen zerfällt in folgende wesentliche Gruppen:

A. Staatsbahnen: Auf der Hauptinsel Hondo 1206 km, auf der nördlichen Insel Hokkaido 134 km, zusammen 1340 km.

B. Privatbahnen: Grössere Gesellschaften mit mehr als 100 km Betriebslänge: Nipponbahn 1379 km, Kiushiubahn 531 km, Sanyobahn 451 km, Hokkaido-Tankobahn 333 km, Kansaibahn 239 km, Hoknyetsubahn 136 km, Sobubahn 116 km, Hankakubahn 110 km, und 36 kleinere Gesellschaften mit weniger als 100 km Betriebslänge 1215 km, zusammen 4509 km.

Die durchschnittliche Länge der kleineren Bahnen beläuft sich also auf nur 34 km. Das Anlagecapital der Privatbahnen wird zu Yen 169,900 000, das der Staatsbahnen zu Yen 80,100.000 angegeben, so dass das in den Eisenbahnen Japans bisher angelegte Capital im Ganzen Yen 250,000.000 (das sind rund Mk. 517,000.000) betragen würde. Rechnet man aber die Summen, die in den noch uneröffneten Strecken aufgewendet sind, und die Schulden der verschiedenen Eisenbahn-Gesellschaften hinzu, so kommt ein Gesammtbetrag von über Yen 300,000.000 heraus.

Die Gesammt-Roheinnahme der japanischen Eisenbahnen betrug im Rechnungsjahre 1899 Yen 38,210.000, wovon Yen 24,460 000 = 64 pCt. auf den Personenverkehr, Yen 12,690.000 = 32·2 pCt. auf den Güterverkehr, Yen 1,060.000 = 2·8 pCt. auf sonstige Einnahmequellen entfielen. Die Roheinnahme zeigt eine Steigerung gegen das Vorjahr um Yen 6,500.000, d s. 17 pCt., ein Ergebniss, das nicht sowohl auf die Ausdehnung des Bahnnetzes, als vielmehr besonders auf die im April 1899 durchgeführte, nicht unerhebliche Erhöhung der Personentarife zurückzuführen ist. Nachstehend sind die kilometrischen Jahres-Roheinnahmen der wichtigsten Eisenbahnlinien für das Jahr 1899 nach der Höhe geordnet zusammengestellt; sie betrugen bei der: Tokaido-Staatsbahn Yen 15.375, Osakabahn Yen 8724, Hoshubahn Yen 8581, Kiushiubahn Yen 8510, Shiuyetsu-Staatsbahn Yen 6635, Sobubahn Yen 6179, Nipponbahn Yen 5845, Hokuriku-Staatsbahn Yen 5711, Sanyobahn Yen 5700, Kainsaibahn Yen 5162, Hokkaido-Tankobahn Yen 4978, Hankakubahn Yen 3575, Hokuetsubahn Yen 3137, Ganyetsubahn Yen 2352. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Russland. (Vervollständigung des Eisenbahnnetzes in Europa und im äussersten Westen Asiens.) Einem vom Czar hinausgegebenen Ukas zufolge sind in nächster Zeit folgende Eisenbahnlinien auszubauen:

1. eine 263 Werst lange, längs dem Dnjepr (rechtes Ufer) von Witebsk bis Hobin führende,
2. eine Witebsk mit der Eisenbahn Libau-Romny verbindende,
3. eine von Kiew bis Kowel führende,
4. eine von Nieman über Knyschine bis Kozlowaïa-Ronda führende Linie,
5. mehrere über Antrag des Kriegsministers zu erbauende Flügelbahnen, welch sämmtliche Linien auf Staatskosten herzustellen sind.

Der Communicationsminister hat ferner den Bau von drei im Kaukasus theils europäisches, theils kleinasiatisches Gebiet berührenden Eisenbahnen, deren Ausführung der Privatindustrie überlassen bleibt, concessionirt, und zwar:

1. Eine den Hafen von Noworossik (Ostküste des Schwarzen Meeres) mit der Transkaukasischen Eisenbahn verbindende, 424 Werst lange Linie, welche von einem geeigneten Punkte zwischen den Stationen Dinskaïa und Stanitschnaïa der Wladikaukasus-Bahn abzweigen wird, nebst einer 120 Werst langen Flügelbahn, welche von der Station Sankhoume aus die Wladikaukasus-Bahn gleichfalls mit der Transkaukasischen Eisenbahn in der Station Nowo-Senaki verbinden wird. Die Concession für beide Bahnen wird auf die Dauer von 85 Jahren ertheilt, und zwar vorbehaltlich des Rückkaufsrechtes seitens des Staates nach 25jährigem Betriebe. Das effective Baucapital ist mit Rubel 25,000.000 bemessen; hievon besteht der vierte Theil in Actien und drei Viertel in vierpercentigen, vom Staate garantirten Obligationen. Vom Baucapitale sind Francs 57,500.000 für den Bau und die Einrichtung der Eisenbahnen und Francs 6,500.000 zur Errichtung klimatischer Wintercurorte bestimmt. Die Finanzirung erfolgt durch ein franco-russisches Consortium von Capitalisten beider Staaten.

2. Eine von Avischaly (nächst Tiflis [Georgien]) ausgehende, in die Weinbaureviere von Tsinondal und Kachétie (an den Abhängen des Kaukasus) bis Sakobo führende, 167 Werst lange Linie, deren Capital mit Rubel 8.500.000 bemessen ist, und zwar R. 1,700.000 in Actien und R. 6,800.000 in Obligationen, für welche zwar keine Staatsgarantie, jedoch während der ersten 10 Jahre des Betriebes jährlich mit R. 650.000 bemessene unverzinsliche Vorschüsse gewährt werden; diese sind in gleichen Raten während der letzten 50 Jahre der mit 60 Jahren bemessenen Concessionsdauer zurückzuzahlen. Ferner wird den Concessionären die Materialzufuhr für Bahnbau und Einrichtungsbedarf zum Regiepreise der Transkaukasischen Eisenbahnen zugestanden.

3. Eine 59 Werst lange, nicht garantirte Verbindungsbahn zwischen den Kaukasischen Bahnen und den Erz-Abbaurevieren und Hochöfen von Sadonsk und Alaguir, deren Baukosten mit R. 5,296.000 bemessen sind und deren Beschaffung seitens der Direction der Gewerkschafts-Actiengesellschaft „Alaguir" in der Weise zu erfolgen hat, dass ein Drittel der Summe in Actien und zwei Drittel derselben in Obligationen zur Emission gelangen.

Vereinigte Staaten von Amerika. (Special-Typen für den Bau von Waggons und Locomotiven für den Transport von Mineralfracht.) Die rapide Zunahme des Hochofenbetriebes in den Vereinigten Staaten und des damit verbundenen grossen Bedarfes an Erzen und Brennstoff, veranlasste die Directionen dieser Unternehmungen im Interesse der Verwohlfeilung der Fracht und Verladespesen zum Baue von Waggons und Locomotiven in abnormen Dimensionen. So wurden in jüngster Zeit bereits Wagen mit einer Tragfähigkeit und einem Fassungsraume für 50 Tonnen Erz und Steinkohlen gebaut. Diese Wagen bieten dadurch besondere ökonomische Vortheile, dass sie mit einer sehr leicht zu handhabenden automatischen Entladungsvorrichtung versehen sind. Zwei solche Wagentypen waren im Annexe von Vincennes der Pariser Weltausstellung zu sehen. Die Kasten dieser beiden offenen Lowries sind aus Stahlblech angefertigt; einer derselben hat ein Gewicht von 12.727 der andere von 16 680 kg, während die Locomotive, gleichfalls specieller Construction, mit Inbegriff des Tenders 150 Tonnen wiegt. Diese Maschinen haben eine Länge von 20 m und steht der im Durchmesser 2·10 m weite Kessel in einer Höhe von 2·85 m über dem Schienenkopfe. Sie arbeiten mit einem Dampfdruck von 14 kg und sind dementsprechend gleich zugkräftig und schnellfahrend. Wagen und Maschinen wurden in den Werkstätten von Carnegie der Pittsbourger Maschinenbau-Gesellschaft erzeugt, welche, wie berichtet wird, mit Lieferungsaufträgen für beide Gattungen Fahrbetriebsmittel überhäuft ist.

— (Bau einer neuen Linie im Erie-Pennsylvaniagebiete.) Die Eisenbahn-Actiengesellschaft „Carnegie" (Staat Pennsylvania) hat eine vom Hafen Couneant am Eriesee ausgehende, bis Pittsburg führende, 244 km lange doppelgeleisige Eisenbahn erbaut, deren Betrieb vor Kurzem eröffnet wurde. Diese Bahn dient fast ausschliesslich für den Transport von Erzen und Brennstoffen für den Bedarf der Hochöfen und der Maschinenfabrik von Pittsburg der Firma Carnegie. Die auf dieser Bahn verkehrenden Züge fahren mit einer durchschnittlichen Belastung von 777 Tonnen nutzbares Gewicht, wobei zu bemerken ist, dass die vom Eriesee aus für Pittsburg vollbelastet abgehenden Züge auf der Retourfahrt zumeist unbeladen oder mit verhältnissmässig leicht wiegenden Gütern (sperrige Maschinen, kalte, zur Ablieferung bestimmte Locomotiven, sowie auf eigenen Rädern rollende Waggons) verkehren, so zwar, dass das Gewicht der in der Richtung von Pittsburg dirigirten Züge mit durchschnittlich netto 1000 Tonnen anzunehmen ist. Die ausschliesslich nur zur Remorquirung solcher Güterzüge verwendeten Locomotiven haben ausgerüstet ein Eigengewicht bis zu 1580 Tonnen mit einem Drucke von 77 Tonnen auf die Triebräder. Trotz des Krafteffectes solch mächtiger Maschinen müssen, insbesondere bei glatter Bahn, auf einzelnen Strecken Vorspannmaschinen in Anspruch genommen werden, da in einzelnen Sectionen der Trasse grössere Steigungen vorkommen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 30. Jänner bis 5. Februar 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

30. Jänner, um 7 Uhr Früh (Metkovich A).
Dampfer „Danubio", Capitän S. Lucovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz,

Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo. Mit Befugniss den Hafen von Drace anzulaufen.

31. Jänner, um 10 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, (in Verbindung mit dem Schnellzuge aus Wien), mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

1. Februar, um 8½ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Sultan", Capitän P. Ivellich, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budna und Spizza.

2. „ um 8½ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Almissa", Capitän G. Merlato, mit Berührung von Pola,* Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

5. „ um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Thetis", Capitän P. Marassi, mit Berührung von Rovigno, Pola,* Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Cnrzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängernng nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Qnaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

NB. Rnndreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

* Verbindnng mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Venedig.

30. Jänner, Dampfer „Massimiliano", Capitän E. Mecozzi
1. Februar, Dampfer „Massimiliano", Capitän E. Mecozzi
4. „ Dampfer „Massimiliano", Capitan E. Mecozzi
} um Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

31. Jänner, um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän R Mitis, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

31. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Helios", Capitän E. Klun, mit Berührung von Fiume,* Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassnnd, Trapezunt, Rizeh und Batum.

3. Februar, um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Venus", Capitän G. Morovich, mit Berührung von Finme,* Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmè und Smyrna.

5. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Styria-Lloyd", Capitän P. Badessich, mit Berührung von Brindisi, Santi Qnaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere Post- und Werthsendnngen Ueberschiffung in Santi Qnaranta nach Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

6. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän F. Kossovich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung, in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern,

Ostindien, China und Japan.

3. Februar, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay),** Dampfer „Imperatrix", Capitän C. Bellen, mit Berührung von Port Said, Snez, Aden und Bombay. Anschluss in Bombay nach Singapore, Hongkong und Shanghai.

7. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan, Dampfer „Trieste", Capitän A. Mitis, (von Fiume† am 3. Februar) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „A. Treves", Capitän C. Cornelio, (von Fiume† am 11. Februar) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo und Calcutta.

23. „ (circa). (Winterlinie nach Bombay), Dampfer „Silesia", Capitän P. Craglietto, mit Berührung von Port Said, Snez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo und Rangoon.

* Zwischen Triest und Finme und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit den Dampfern vom 15. und 23. zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

† Die Berührung von Finme erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Februar 1901.)

Im Monate Februar 1901 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Februar
Liverpool	„Arabian"	1—10
Ronen*	„Zichy"	1—10
Barcelona, Valencia*	„Zichy"	10
Tanger,[1]) Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos*	„Deák"	10
Liverpool	„Samaria" (Cunard Line)	5—15
Hamburg[1])	„Lusitania"	5—15
Rotterdam	„Stefánia"	5—15
Hull, Newcastle o/T	„Ebro"	10—20
Ronen	„B. Kemény"	10—20
Bordeanx*	„Petőfi"	10—20
London	„Sultana"	10—20
Liverpool	„Alsatian"	15—25
Antwerpen	„Kálmán Király"	15—25
Gibraltar,[1]) London	„Baross"	15—25
Algier,[1]), Glasgów*)	„Nagy-Lajos"	18—28
Liverpool	„Aleppo" (Cunard Line)	18—28
Hambnrg[1])	„Pergamon"	18—28

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladnngen angemeldet werden, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührnng dieser Häfen zu unterlassen.

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Februar
Liverpool	Triest, Finme	„Algerian"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Voltnrno"	1—10
Rotterdam	„ „	„Bátbori"	5—15
Bordeaux	„ „	„Mátyás Király"	5—15
Liverpool	Finme, Triest	„Cypria" (Cnnard Line)	10—20
London	Triest, Fiume	„Wm. Bailey"	10—20
Antwerpen	„ „	„Szt. István"	10—20
Ronen	„ „	„Jokai"	15—25
Liverpool	„ „	„Egyptian"	15—25
Glasgow	„ „	„Matlekovits"	15—25
London	„ „	„Szt. László"	15—25
Liverpool	Fiume, Triest	„Tyria" (Cunard Line)	18—28

Umschiffnngsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A. Linie Fiume—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Andrassy" am 4., „Rákóczy" am 11., „Zrinyi" am 18., „Tisza" am 25. Februar.

Ab Marseille: „Zrinyi" am 3., „Tisza" am 10., „Andrássy" am 17., „Rákóczy" am 24. Februar.

B. Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Buda" am 6., „Arpád" am 13., „Szápáry" am 20., „Adria" am 27. Februar.

Ab Marseille: „Szápáry" am 6., „Adria" am 13., „Buda" am 20., Arpád am 27. Februar.

Der Elbeverkehr im Jahre 1900. Einem im „Prager Tagblatt" veröffentlichten Aufsatze über den Elbeverkehr im Jahre 1900 wird Nachstehendes entnommen:

Die Schiffahrt auf der Elbe wurde im Jahre 1900 eigentlich erst am 3. März, also um 47 Tage später als im Vorjahre, eröffnet. Der Umschlag wurde zwar bereits am 7. Februar aufgenommen, musste jedoch wegen Frost nach zweitägiger Dauer wieder eingestellt werden. Ebenso mussten die späteren, neuerlichen zwei Aufnahmen des Elbeverkehres am 17. und 25. Februar nach zwei-, bezw. dreitägiger Dauer — das erstemal wegen Frost, das zweitemal wegen Hochwasser — wieder rückgängig gemacht werden. Aber auch der 3. März kann für die volle Aufnahme des Elbeverkehres nicht in Betracht kommen, weil der Strike der Kohlenarbeiter in dem nordwestböhmischen Braunkohlengebiete erst mit 22. März beendet war, weshalb der Braunkohlenexport erst vom 23. März ab sich wieder allmälig auf der Elbe entwickelte. Im August und September war der Elbeverkehr wieder durch den infolge der anhaltenden Trockenheit hervorgerufenen äusserst niedrigen Wasserstand sehr ungünstig beeinflusst. Die Elbeschiffahrt war somit im Jahre 1900 durch 265 (gegen 292 im Vorjahre) Tage vollständig offen, durch 21 (gegen 9) Tage sehr beschränkt und durch 79 (gegen 64) Tage vollständig eingestellt.

Was das Gesammtquantum des Elbeumschlages im Jahre 1900 betrifft, so bezifferte sich derselbe mit 21,947.405 q (gegen 27,745.843 q im Vorjahre), war somit um 5,798.438 q kleiner als im Jahre 1899, in welchem Jahre sich im Elbeverkehre gegen das Vorjahr ein Plus von 3,477.847 q gezeigt hat. Im Jahre 1900 wurden per Arbeitstag durchschnittlich 767 Waggonladungen (gegen 934 im Vorjahre) umgeschlagen. Es ergibt sich demnach im Vergleiche mit dem Vorjahre für das Jahr 1900 ein Minus von 167 Waggonladungen per Umschlagstag.

An böhmischer Braunkohle nach diversen Relationen wurden im letztverflossenen Jahre im Ganzen 16,817.392 q (gegen 22,288.805 im Vorjahre), somit um 5,471.413 q weniger als im Jahre 1899 mit Elbeschiffen ausgeführt. Demnach entfielen im Jahre 1900 durchschnittlich 588 Waggonladungen (gegen 750 im Vorjahre) Braunkohle auf den Umschlagstag. Das grösste Quantum Braunkohle, und zwar 2,747.850 q, wurde im Jahre 1900 im Monate Mai zur Elbe gebracht. Im Jahre 1899 entfiel das grösste Braunkohlenquantum, und zwar 3,250.000 q, auf den Monat Juni.

Weiter gingen im ganzen Jahre 1900 per Elbe ab: 2,984.858 q Zucker (gegen 2,983.185 im Vorjahre), 345.573 q Gerste (gegen 571.213), 24.556 q Mehl (gegen 35.066), 265.576 q Malz (gegen 283.107), 45.699 q Spiritus und Spirituosen (gegen 91.794), 69.798 q Glas- und Glaswaaren (gegen 77.285), 75.012 q böhmische Mineralwässer (gegen 65.715) und 1,318.941 q diverse Stückgüter (gegen 1,349.673). Es ergibt sich somit für das Jahr 1900 gegen 1899 ein geringes Plus nur bei Zucker mit 1673 q und bei den Mineralwässern mit 9297 q, dagegen ein Minus bei Gerste von 225.640 q, bei Mehl von 10.510 q, bei Malz von 17.531 q, bei Spiritus und Spirituosen von 45.096 q, bei Glas und Glaswaaren von 7497 q und bei diversen Stückgütern von 30.732 q.

Die grösste Umschlagsfrequenz im Jahre 1900 zeigte sich im Monate Mai mit 3,477.573 q (im Jahre 1899 im Monate Juni mit 3.780.000 q). Diesem Monate zunächst stand der Monat Juni mit 3,265.729 q; dann folgten: der Monat Juli mit 3,067.631 q, der Monat November mit 2,349.430 q, der Monat August mit 2,113.400 q, der Monat October mit 1,923.015 q. Der schwächste Monat des Jahres 1900 war der April mit 1,486.208 q, in welchem freilich der Elbeverkehr nur durch 17 Tage offen, dagegen durch 13 Tage wegen Hochwasser ganz eingestellt war. Der schwächste Monat des Jahres 1899 war der März mit 2,085.161 q, in welchem der Verkehr durch 9 Tage wegen Frost ganz ruhen musste.

Was die Zuckerausfuhr per Elbe betrifft, war im Jahre 1900 der Juli mit 491.422 q (im Jahre 1899 der Mai mit 525.867 q) der stärkste Monat. Ihm folgten der Mai mit 423.977 q, der Juni mit 361.555 q, der März mit 325.572 q, der August mit 313.000 q, der November mit 311.746 q. Der schwächste Zuckerexport war im Monate September mit 49.770 q (im Jahre 1899 gleichfalls im September mit 77.729 q) zu verzeichnen. Anlangend die Ausfuhr von Gerste per Elbe, stand auch diesmal wieder der October mit 82.326 q obenan. Im October 1899 wurden an Gerste 198.970 q ausgeführt. Das meiste Mehl (6114 q) wurde im Mai exportirt. Im Jahre 1899 wurde die grösste Quantität Mehl im November mit 7457 q per Elbe abgefertigt. Was die Malzausfuhr per Elbe betrifft, war der Monat Juni mit 46.400 q (im Jahre 1899 der Monat November mit 43.255 q) der beste. Die grösste Ausfuhr an böhmischen Glas- und Glaswaaren war im Monate Juni mit 10.576 q (im Jahre 1899 gleichfalls im Juni mit 11.200 q), die grösste Ausfuhr böhmischer Mineralwässer mit 14.358 q im November (im Jahre 1899 mit 15 506 q im October) zu verzeichnen.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Vortrag des beh. aut. Civilingenieurs E. A. Ziffer: „Ueber Geleisebettung bei Eisenbahnen".) Der im Vorjahre in Paris abgehaltene internationale Eisenbahncongress beschäftigte sich zum erstenmal mit der Frage der Geleisebettung bei Eisenbahnen und wurde dieser höchst wichtige Gegenstand sowohl in Bezug auf die Eigenschaften einer guten Geleisebettung, die Wahl zwischen Bettungsmaterial verschiedener Qualität mit Rücksicht auf den Verkehr, die Selbstkosten etc., als auch hinsichtlich des Einflusses der Bettung auf den Bestand des Geleises untersucht. Die Berichterstatter (für die Vereinigten Staaten von Amerika: Ingenieur A. Feldpauche, Philadelphia; für die anderen Länder: Ingenieur Bouchal, Paris) gaben in ihren Berichten eine eingehende, nach obigen Gesichtspunkten ausgeführte Darstellung, wobei auch hinsichtlich der jährlichen Abnützung des Bettungsmateriales infolge Schwindung und verschiedener sonstiger Einflüsse, sowie über die für die Erzeugung, Verladung und Abladung desselben in der Praxis bestehenden Maschinen und Hilfsapparate interessante Mittheilungen gemacht wurden. Nach Angabe des Berichterstatters Bouchal bildet die Elasticität eine der wichtigsten Eigenschaften der Bettung, und hat dieser Umstand zu der durch die Praxis bestätigten Thatsache geführt, dass die Compression zur Höhe der zusammengedrückten Schichte proportional ist, wenn der horizontale Querschnitt derselben constant bleibt. Nach den vom Congresse angenommenen Schlussfolgerungen, welchen nebst den Arbeiten der Berichterstatter auch die sehr bemerkenswerthe Studie des Ingenieurs A. Wasintyński über elastische Formveränderungen der Eisenbahngeleise zugrunde gelegt wurde, soll das Geleise bei Hauptbahnen mit Rücksicht auf die Fahrgeschwindigkeit und Verkehrsdichte auf einer Unterlage von bestimmter und ziemlich gleichmässiger Elasticität aufliegen. Der Congress bezeichnet das Bettungsmaterial als wahrhaften Regulator des Geleises und empfiehlt, die Schwellen nur wenig oder gar nicht mit der Bettung zu überdecken. In der Frage der Beseitigung des Grases, welche namentlich in Ländern mit reicher Vegetation kostspielige Auslagen nach sich zieht, konnte der Congress zu einem endgiltigen Urtheile nicht gelangen, hält es jedoch für zweckmässig, die Gräser nur ein- oder zweimal im Jahre abzumähen. Auch bezüglich der Festsetzung des besten Schwellenprofiles konnten bestimmte Typen nicht aufgestellt werden und beschränkte sich der Congress auf die Angabe einiger vortheilhafter Regeln, nach denen auf Linien mit leichter Trasse und felsigem Planum man 25—30 cm Bettungsmaterial über den Schwellen legen und das Planum gegen Wasserabfluss gut sichern soll. Bezüglich der Zusammensetzung des Bettungsmateriales ist der Congress der Anschauung, dass für Hauptbahnen harter, nicht verwitterbarer Schlägelschotter, verkleinerte Hochofenschlacke und eckiger Kies die besten Materialien sind; für gut trassirte Secundärbahnen sind feine Materialien vortheilhaft, für Neben- und Industriegeleise ist Kohlenlösche zweckmässig; auch Schlacken bilden ein ausgezeichnetes Bettungsmaterial. An die vorstehenden Schlussfolgerungen reihte der Vortragende auf Grund seiner praktischen Erfahrungen einige Bemerkungen, wobei er betonte, dass namentlich Sand ein gutes Bettungsmaterial für Localbahnen gibt und rücksichtlich der Lage des Geleises und der Beseitigung des Graswuchses wegen der hiedurch bedingten grossen Kosten die Hauptbahnen nicht als Vorbild genommen werden dürfen. Nach seiner Ansicht müsse ein fortwährendes Aufwühlen des Bettungskörpers auf die Richtung und das Niveau der Geleise, sowie auf die Entwässerung der Bettung nur höchst ungünstig einwirken und es genügt vollkommen, wenn diese Arbeiten gelegentlich der Regulirung des Oberbaues vorgenommen werden. Schliesslich bemerkte Civilingenieur Ziffer, dass die Localbahnen, sofern ein zweckmässiges Bettungsmaterial nicht vorhanden ist, sich mit einem minder guten begnügen müssen und der Ersatz durch besseres Material jenem Zeitpunkte vorbehalten werden soll, wo infolge des gesteigerten Verkehres und der zunehmenden Rentabilität derartige Auslagen ihre Bedeckung finden werden. An den Vortrag schloss sich eine lebhafte Discussion.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Streckeu der Rumänischen Staatseisenbahnen: Targu-Ocna — Comanesci, km 23·416, eröffnet am 27. November 1898; Comanesci — Palanca, km 29·578, eröffnet am 6. April 1899; Comanesci—Moinesci, km 7·689, eröffnet am 15. Mai 1899; Alexandria — Smardioasa km 15·753, eröffnet am 1. Juli 1898, und Pitesci—Curtea de Arges km 38·410, eröffnet am 27. November 1898 sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Für ein alteingeführtes internationales Speditionsgeschäft am Wiener Platze wird ein

fachtüchtiger Acquisiteur

zur Heranziehung von Transportgeschäften gegen gute, fixe Entlohnung sofort engagirt.

Offerte unter „M. C. 231" an Haasenstein & Vogler, Wien I.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes zum Localgütertarife.

Zu der vom 1. Jänner 1901 giltigen Neuauflage des Localgütertarifes, Theil II, vom 1. April 1893, für den Transport von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft gelangte ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe, welches unentgeltlich bezogen werden kann.

Wien, am 31. Jänner 1901. [98]

Westungarisch - Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Druckfehlers im Tarife, Theil II, Heft 1.

In dem vom 1. Jänner 1901 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, im obbezeichneten Verbande wird mit sofortiger Giltigkeit auf Seite 101 rücksichtlich der Stationsverbindungen Sopron D.V. und Sopron Gy.s.é.v. —Wien Oe.N.W.B. transit der Frachtsatz für ermässigtes Eilgut von 267 auf **167** berichtigt.

Wien, am 30. Jänner 1901. [99]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft namens der betheiligten Verwaltungen.

PUTZWOLLE cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LOWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

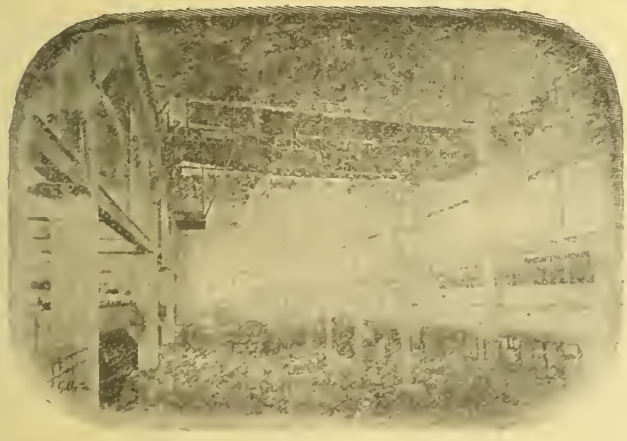
Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.



Theilansicht der etektrischen Werkstätten von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs - Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks - Actiengesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, 9/1, Wasagasse 31

(ab Mai I. Wipplingerstrasse 21).

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
586	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Steine und Schotter des Specialtarifes 3 Kalk der Tarif-Pos. K—4	Mannersdorf	Simmering (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	Heller 13 23	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
587	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Pottasche	Smitfitz (B.N.D.V.B.)	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif der Oe.N.W.B., bezw. Tarif, Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes	178 Heller	160 Heller	18 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
588	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohlen, mineralische	Altkladno, Buschtěhrad, Dnby, Kladno und Neukladno	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Ausnahmetarif für den directen Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B. und k.k.ö.St.B. vom 1. Mai 1898	1252	Heller per Tonne 1152	100	Im Kartirungswege		Für die Ueberfuhr in Salzburg gelangt ausserdem die Gebühr von einer Krone per Wagen zur Einhebung
589	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohölen der Pos. E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Schönbrunn	Ottakring	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarif	86 Heller			Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	590	591	592
1			
Die Publication erfolgt	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der			
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen		
für Artikel	Kokes	Pflastersteine	Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petrolenmbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petrolenmrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, für sämmtliche Artikel in Fässern oder in Cisternen- (Reservoir-) Wagen
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz; Schönpriesen-Umschlag; Dresden-Elbkai	Chrast; Kuttenberg, Stadtbahnhof; Prag Oe.N.W.B.; Senftenberg; Semil; Skutsch; Lieben Oe.N.W.B.; Wysočan Oe.N.W.B.	Floridsdorf und Wien (Nordbahnhof)
nach	Königshof	Josefstadt-Jaroměř	Stationen des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn rücksichtlich der Strecken dieses Netzes
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen tarifmässigen Bestimmungen; Nachweisung eines von den Absendern der in Spalte 4 angeführten Artikel während der Giltigkeitsdauer dieses Frachtzugeständnisses bezogenen, die Verfrachtung ab Floridsdorf, bezw. Wien (Nordbahnhof) um 11 pCt. übersteigenden Quantums von Rohpetroleum aus Galizien nach Floridsdorf, bezw. Wien (Nordbahnhof)
und gilt in der Zeit	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. November 1896	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn, giltig vom 1. Jänner 1898	Localgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Pfge. 52 *); 52 *); 74	Heller 24; 43; 46; 29; 25; 30; 46; 46	Frachtsätze der Classe C des Localgütertarifes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1899
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate für den Versandt ab Floridsdorf, bezw. Wien (Nordbahnhof), sowie auf dieselbe Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohpetroleum nach Floridsdorf, bezw. Wien (Nordbahnhof). Die Vorlage der bezeichneten Frachtdocumente hat spätestens bis Ende März 1902 zu erfolgen
Besondere Bemerkungen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag	Die Steine müssen zur Pflasterung der Stadt Jaroměř bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Jaroměř als Empfänger erscheinen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
593	k. k. österr. Staatsbahnen	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	Schleifholz der Pos. H—19 47 der Güterclassification	Eben Hüttau Maudling Werfen	B e r g h e i m	Aufgabe als Frachtgut bis 4 m Länge und beliebigen Durchmesser oder bis 6 m Länge und 25 cm Minimaldurchmesser, bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif		Heller 29 29 34 25		Im Kartirungswege		Der Bezug muss durch eine Cellulose oder Holzpapierstofffabrik unter der weiteren ausdrücklichen Bedingung der Abfuhr mittelst Strassenfahrzeugen vom Bahnhofe in Bergheim erfolgen

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
20	Nr. 3 vom 5. Jänner 1901	130	K. k. österr. Staatsbahnen	Mahlproducte etc.	galizischen Stationen	Oświęcim transit		In der Rubrik 13 sind die Worte: „Hinsichtlich der auf der Oder ungeschlagenen Sendungen sind nebst den Frachtbrief-Duplicaten bis zu den Oder-Umschlagplätzen auch die Connossements über den Weitertransport per Oder nach Stettin oder Hamburg beizuführen“ zu streichen	
21	Nr. 9 vom 19. Jänner 1901	494	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8 a etc.	Olmütz (Stadt)	Budapest	In der Rubrik 7 hat es richtig zu lauten: „bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1901“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 16. **Wien, 5. Februar 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Gesetzentwurf über die Inarticulirung des zwischen der kgl. ungarischen Regierung und der Direction der „Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, abgeschlossenen Vertrages vom Jahre 1901. — Inland: Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Der vom Verletzten bei dessen Lebzeiten nicht geltend gemachte Anspruch auf ein Schmerzensgeld geht auf die Erben nicht über.

(Entscheidung vom 31. Mai 1900, Z. 7021.)

Der Anspruch eines beim Eisenbahnunfall am 6. August 1898 Verletzten und infolge der erlittenen Verletzungen am 14. October 1898 Verstorbenen auf ein Schmerzensgeld wurde bei seinen Lebzeiten weder gerichtlich, noch aussergerichtlich gegen die Eisenbahn-Unternehmung geltend gemacht; nur hatte sich der Verletzte wiederholt zu seiner Umgebung geäussert, er werde vom Eisenbahnärar ein ganz bedeutendes Schmerzensgeld verlangen.

Die von dessen Erben am 7. October 1899 gegen das Eisenbahnärar überreichte Klage wegen Bezahlung eines Schmerzensgeldes von fl. 50.000 haben beide Untergerichte abgewiesen, weil der Anspruch auf Bezahlung eines Schmerzensgeldes ein höchst persönlicher, auf die Erben des Verletzten nicht schlechthin übertragbarer sei, indem er eine Entschädigung für die Schmerzen bilden soll, welche der Verletzte ausgestanden hat, daher demjenigen nicht zuzuerkennen sei, der Schmerzen nicht gelitten hat, weil ferner nach § 1325 a. b. G.-B. das Schmerzensgeld nur „auf Verlangen" des Verletzten und nur „ihm" zu bezahlen sei, und weil dieses Anspruches unter den den Hinterbliebenen des Getödteten gemäss § 1327 a. b. G.-B. zustehenden Ansprüchen nicht gedacht werde.

Der Revision der Kläger hat der Oberste Gerichtshof keine Folge gegeben.

Begründung:

Mit Recht haben die unteren Gerichte verneint, dass der bei Lebzeiten nicht geltend gemachte Anspruch des Verletzten auf ein Schmerzensgeld auf dessen Erben, die nunmehrigen Kläger, übergegangen sei. So wie die Schmerzen nur das persönliche Empfinden betreffen und nur aus demselben beurtheilt werden können, so muss auch das Recht auf eine Geldentschädigung hiefür zunächst als ein höchst persönliches angesehen werden, weil für die Stellung des Anspruches überhaupt die persönliche Auffassung entscheidend ist, aber auch für das Ausmass von der persönlichen Empfindung des Verletzten nicht abgesehen werden kann. Ein Bestandtheil des Vermögens des Verletzten und damit nach § 531 a. b. G.-B. ein Gegenstand der Uebertragung an die Erben wird dieses Recht nur dann, wenn der Verletzte noch persönlich diesen Anspruch gegen den Schuldtragenden erhoben hat. Daher hebt auch § 1325 a. b. G.-B. ausdrücklich hervor, dass das Schmerzensgeld dem Verletzten nur auf Verlangen zu bezahlen ist, ein Beisatz, der bei anderer Auslegung vollkommen überflüssig wäre.

(Beilage zum Just.-M.-Vrdgs.-Bl. 1901, Nr. 250.)

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

1. Die Beurtheilung der Nothwendigkeit einer Enteignung liegt in dem freien Ermessen der entscheidenden Behörde und entzieht sich daher der Cognition des Verwaltungsgerichtshofes.

2. Einwendungen gegen die begehrte Enteignung, welche, nachdem die Erhebungen in der Gemeinde abgeschlossen sind, vorgebracht werden, bleiben unberücksichtigt.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat mit dem Erkenntnisse vom 19. October 1900, Nr. 7106 ex 1900/V.-G.-H., die Beschwerde des S. E. in B. gegen die Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. December 1899, Z. 40.558, betreffend eine Enteignung zu Eisenbahnzwecken, theils als unbegründet, theils als unzulässig abgewiesen.

Entscheidungsgründe.

Mit der angefochtenen Entscheidung wurde dem Recurse des Beschwerdeführers gegen die mit dem Er-

kenntnisse der k. k. Statthalterei in Prag vom 20. October 1899, Z. 166.726, ausgesprochene Enteignung einer Theilfläche von 33 m² von der Grundparcelle Catastralzahl 864 in B. und einer solchen von 2 a 70 m² von der Grundparcelle Catastralzahl 867 in B., welche dem Beschwerdeführer gehören und für Zwecke der Durchführung des seitens des k. k. Eisenbahnministeriums genehmigten Projectes einer Wasserableitung von dem Durchlasse in km 2·3/4 der Kleinbahn B.-K. erforderlich erkannt wurden, keine Folge gegeben, weil die angefochtene Expropriation in dem Ergebnisse der über das fragliche Project durchgeführten Verhandlung und in den Bestimmungen des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, begründet sei.

Bei der anlässlich der politischen Begehung des Projectes am 20. Juni 1899 durchgeführten Expropriationsverhandlung hat der Vertreter des Beschwerdeführers — abgesehen von wasserrechtlichen Einwendungen — gegen das Project protestirt, weil durch dasselbe die für Bauzwecke bestimmten Grundstücke des Beschwerdeführers, Catastralzahl 864 und 867, gänzlich entwerthet worden und die Wasserableitung ohne Expropriation dieser Grundflächen auf eine andere Art erfolgen könnte, zumal der Bezirksstrassencanal eine geeignete Durchführung der Wasserableitung zulasse.

Die Commission dagegen sprach sich auf Grund des Sachverständigen-Gutachtens für die unbedingte Nothwendigkeit der von der Bahnunternehmung angesprochenen Grundparcellentheile zum Zwecke der projectirten Wasserableitung aus, weil diese Ableitung die kürzeste und in fachlicher Beziehung die geeignetste sei.

Im Recurse gegen das Expropriations-Erkenntniss bestritt, wie in der vorliegenden Beschwerde, der Beschwerdeführer einerseits die Nothwendigkeit der Expropriation überhaupt, andererseits die Zulässigkeit der vollständigen Entziehung des Eigenthums.

Was den ersten Beschwerdepunkt anbelangt, so liegt die Beurtheilung der Nothwendigkeit der Enteignung in dem freien Ermessen der entscheidenden Behörden, entzieht sich daher gemäss § 3, lit. e des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, der Cognition des Verwaltungsgerichtshofes. In diesem Punkte ist die Beschwerde daher unzulässig.

Soweit aber vom Beschwerdeführer als Mangel des Verfahrens gerügt wird, dass der von ihm bei der Enteignungsverhandlung vorgeschlagene Modus der Wasserableitung nicht entsprechend geprüft worden sei, so geht aus dem Obengesagten hervor, dass die Commission auch diese Eventualität ins Auge gefasst, dieselbe aber auf Grund des Sachverständigen-Gutachtens verworfen hat. Die Einwendung der Mangelhaftigkeit des Verfahrens ist daher unbegründet.

Was die Einwendung betrifft, dass, die Nothwendigkeit der Expropriation vorausgesetzt, das Expropriations-Erkenntniss über das gesetzlich zulässige Mass hinausgehe, indem nicht auf die vollständige Abtretung des Eigenthums, sondern auf die Einräumung einer Servitut zum Zwecke der Wasserableitung über die Grundstücke des Beschwerdeführers hätte erkannt werden sollen, so wurde diese Einwendung bei der Expropriationsverhandlung nicht erhoben. Dieselbe stellt sich aber nicht blos als eine Rechtsverwahrung dar, sondern sie beeinflusst auch die Thatbestandsaufnahme, da darüber, ob die vollständige Abtretung des Eigenthums nothwendig oder auch blos die Einräumung einer Servitut ausreichend wäre, Erhebungen an Ort und Stelle und auch Verhandlungen zwischen den Parteien über die Thatbestandsaufnahme erforderlich sind.

In diesem Sinne schreibt § 15 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, in den Absätzen 3 und 4 ausdrücklich vor, dass jedem Betheiligten freisteht, bei den Erhebungen zu erscheinen und Einwendungen gegen die begehrte Enteignung vorzubringen, und dass Einwendungen, welche, nachdem die Erhebungen in der Gemeinde abgeschlossen sind, vorgebracht werden, unberücksichtigt bleiben.

Es wäre demnach Sache des Beschwerdeführers gewesen, sogleich bei der Expropriationsverhandlung das Begehren auf die gedachte Einschränkung der Expropriation vorzubringen und die Erhebungen in dieser Richtung in Anspruch zu nehmen.

Da er dies unterlassen hat, war er in der Folge von dieser Einwendung präcludirt, weshalb auch in diesem Punkte die Beschwerde unzulässig erscheint.

Demnach war die Beschwerde theils als unbegründet, theils als unzulässig abzuweisen.

Gesetzentwurf über die Inarticulirung des zwischen der kgl. ungarischen Regierung und der Direction der „Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, abgeschlossenen Vertrages vom Jahre 1901.

§ 1.

Der durch den Handelsminister mit der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft am 11. December 1900 abgeschlossene Vertrag wird, nachdem er von der Legislative genehmigt wurde, als Beilage dieses Gesetzes inarticulirt und somit tritt dieser neue Vertrag mit 1. Jänner 1901 an Stelle des durch den Handelsminister mit der genannten Gesellschaft am 28. März 1891 abgeschlossenen und mit G.-A. XXX : 1891 inarticulirten Vertrages. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1891.)

§ 2.

Das gegenwärtige Gesetz tritt am Tage seiner Promulgirung in Kraft und wird mit dessen Vollzug der Handelsminister betraut.

Der Text des Vertrages ist folgender:

Vertrag,

welchen mit Vorbehalt der Genehmigung von Seiten der Gesetzgebung der kgl. ungarische Handelsminister mit der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft „Adria" laut Folgendem abgeschlossen hat.

§ 1.

Die kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft „Adria" verpflichtet sich kraft dieses Vertrages und für dessen Dauer, in der Regel mit ihren eigenen Schiffen, folgende ordentliche Fahrten aufrecht zu erhalten und vorzunehmen:

1. jährlich 12 Fahrten von Fiume nach Glasgow;
2. jährlich 12 Fahrten von Fiume nach Leith oder einem anderen Hafen Westeuropas;
3. jährlich 12 Fahrten von Fiume nach London

4. jährlich 24 Fahrten von Fiume nach Liverpool;
5. jährlich 12 Fahrten von Fiume nach Hull oder New-Castle;
6. jährlich 12 Fahrten von Fiume nach Rouen oder einem anderen Hafen Nordfrankreichs;
7. jährlich 12 Fahrten von Fiume nach Bordeaux;
8. jährlich 52 Fahrten von Fiume nach Barcelona und Valencia, welche Fahrten auch durch die Verlängerung der unter Punkt 9 aufgenommenen Fahrten bis zu den früher erwähnten Häfen vorgenommen werden können;
9. jährlich 72 Fahrten von Fiume nach Marseille mit Berührung der wichtigeren Häfen Italiens und Siciliens wie auch von Malta;
10. jährlich 6 Fahrten von Fiume nach Hamburg oder nach Kopenhagen mit Berührung von Antwerpen oder von Rotterdam oder von Amsterdam;
11. jährlich 6 Fahrten von Fiume nach Brasilien, von welchen Fahrten zwei auf Wunsch des kgl. ungar. Handelsministers bis zu den La Plata-Staaten zu verlängern sind;
12. jährlich 12 Fahrten von Fiume nach Antwerpen oder Rotterdam oder Amsterdam;
13. jährlich 12 Fahrten von Fiume nach einem Hafen Portugals, welche Fahrten auch mit anderen vertragsmässigen Fahrten vereinigt werden können;
14. jährlich 12 Fahrten von Glasgow nach Fiume;
15. jährlich 12 Fahrten von Leith oder einem anderen Hafen Westeuropas nach Fiume;
16. jährlich 12 Fahrten von London nach Fiume;
17. jährlich 24 Fahrten von Liverpool nach Fiume;
18. jährlich 12 Fahrten von Hull oder New-Castle nach Fiume;
19. jährlich 12 Fahrten von Rouen oder einem anderen Hafen Nordfrankreichs nach Fiume;
20. jährlich 12 Fahrten von Bordeaux nach Fiume;
21. jährlich 72 Fahrten von Marseille mit Berührung der wichtigeren Häfen von Italien und Sicilien, wie auch Maltas nach Fiume;
22. jährlich 6 Fahrten von Kopenhagen oder Hamburg oder Amsterdam oder Rotterdam oder Antwerpen nach Fiume;
23. jährlich 6 Fahrten von Brasilien nach Fiume, von welchen Fahrten zwei auf Wunsch des kgl. ungarischen Handelsministers aus den zu bezeichnenden Häfen der La Plata-Staaten zu instradiren sind.

Bei den unter 10 bezeichneten Fahrten ist die Gesellschaft berechtigt, insofern nach Hamburg oder Kopenhagen nicht eine Ladung von mindestens hundert Gewichtstonnen angemeldet wurde, welchen immer von den bei diesen Fahrten erwähnten Zwischenhäfen als Endhafen zu berühren. Die sub 22 benannten Fahrten hat die Gesellschaft stets von Hamburg aus zu instradiren, so oft von dort nach Fiume eine Ladung von 100 Gewichtstonnen angemeldet wurde.

Von den sub 13 erwähnten portugiesischen Fahrten kann die Vornahme einzelner Fahrten in dem Falle unterlassen werden, wenn für die betreffende Fahrt von Fiume nach Portugal eine Ladung von mindestens 100 Gewichtstonnen nicht angemeldet wurde. Die Zahl der derart unterlassenen Fahrten kann jedoch jährlich nicht mehr als sechs sein.

Ueberdies übernimmt die „Adria" die Verpflichtung, von Fiume aus die Häfen von Tunis, Algier und Tanger auf einer ihrer westlichen Fahrten auf einmal, oder besonders monatlich zu berühren, und ausser den angeführten Fahrten noch weitere 20 Fahrten oder zumindest 60.000 Seemeilen in den oben detaillirten Relationen nach ihrer den Verkehrsverhältnissen angemessenen Wahl zu unternehmen.

Die Gesellschaft übernimmt ferner die Verpflichtung, wann immer infolge Aufforderung von Seiten des kgl. ungarischen Handelsministers und solange dies von ihm gewünscht wird, auf ihren von Fiume ausgehenden westlichen Fahrten die Häfen von Corfu und Patras monatlich zweimal, die Häfen von Santa Maura, Cephalonia, Sante, Ka und Katakolo monatlich einmal unbedingt, einmal aber bedingt zu berühren, nämlich, wenn eine nach diesen Häfen zu transportirende Ladung angemeldet wird, schliesslich auf den Rückfahrten nach Fiume aus den westlichen Häfen die Häfen von Patras und Corfu monatlich zweimal unbedingt zu berühren.

Bei diesen durch die kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft aufrechtzuerhaltenden und vorzunehmenden gesammten Fahrten wird Fiume stets den Ausgangs-, beziehungsweise den Endpunkt bilden.

§ 2.

Insofern mit der Zeit infolge der Constellation der Verkehrsverhältnisse und der Handelsinteressen die Abänderung oder Unterlassung der einen oder anderen im § 1 angeführten Fahrten und Leistungen nothwendig erscheinen sollte, wird dem kgl. ungarischen Handelsminister das Recht zustehen, in der Fahrtenordnung derart Veränderungen vorzunehmen, dass die eventuell zu unterlassenden oder abzuändernden Fahrten durch andere mit Zustimmung der Gesellschaft zu bestimmenden Fahrten ersetzt werden sollen.

§ 3.

Ausser den im § 1 festgestellten Fahrten und Leistungen hat die Gesellschaft auf Wunsch des kgl. ungar. Handelsministers und, vorausgesetzt dass bei den in jener Zeit auf den erstclassigen Dampfern der auf dem Adriatischen Meere bestehenden ordentlichen Schiffahrtslinien eingehobenen Frachtgebühren eine Dreiviertel-Schiffsladung gesichert ist, ohne jede besondere Staatssubvention in den in § 1 erwähnten Relationen auch weitere Fahrten vorzunehmen, bezw. zu instradiren, und zwar spätestens während 21 Tagen von der Zustellung der erhaltenen Aufforderung gerechnet. Die Gesellschaft wird übrigens verpflichtet sein, im Interesse der zweckmässigen Bedienung des Seehandels des Landes, insoweit die Verhältnisse dies gestatten, auch ohne besondere Weisung, der Nothwendigkeit entsprechend, besondere Fahrten zu instradiren.

§ 4.

Die in § 1 festgestellten Fahrten und Leistungen sind in einer den Verkehrsanforderungen entsprechenden Zeit vorzunehmen, mit der Bedingung jedoch, dass die dort bestimmten gesammten Verbindlichkeiten im Laufe des Kalenderjahres factisch und in vollem Masse erfüllt werden. Damit jedoch der Verkehr in erwünschter systematischer Weise abgewickelt werde, wird festgestellt, dass die Eintheilung der Fahrten in den im § 1 bestimmten Relationen jedenfalls in folgender Weise geschehe:

Von Fiume nach Glasgow (Z. 1), von Fiume nach Liverpool (Z. 4), von Liverpool nach Fiume (Z. 17), von Fiume nach Rouen oder einem anderen Hafen Nordfrankreichs (Z. 6) ist monatlich mindestens je eine Fahrt zu instradiren.

Bei den unter Zahl 2, 3, 5, 7, 10, 12, 14, 15, 16, 18, 19 und 20 erwähnten Fahrten ist alle zwei Monate zumindest je eine, und bei den Fahrten unter Zahl 13 und 22 aber alle drei Monate zumindest je eine Fahrt zu instradiren.

Die Fahrten von Fiume nach Marseille (Z. 9), wie auch die von Marseille nach Fiume (Z. 21) sind wöchentlich, bezw. in der Zeit vom 15. November bis 15. März wöchentlich zweimal, die Fahrten von Fiume nach Barcelona und Valencia (Z. 8) sind wöchentlich und die von Fiume nach Brasilien (Z. 11) und vice versa von Brasilien nach Fiume (Z. 23) aufrecht zu erhaltenden Fahrten aber zumindest in jedem zweiten Monate nach einer vorher bestimmten, pünktlich einzuhaltenden Fahrordnung zu unternehmen, und verpflichtet sich die Gesellschaft, die Fahrordnung vor deren Genehmigung durch den kgl. ungar. Handelsminister und vor deren Kundmachung durch die Gesellschaft weder einzuführen, noch abzuändern. Hinsichtlich der Fahrordnung der brasilianischen Fahrten wird der Gesellschaft das Recht vorbehalten, im Falle des Eintrittes von Gewalt mit vorheriger Bewilligung des bei der Gesellschaft bestellten Ministerialcommissärs den Abfahrtstag des Schiffes für die unumgänglich nothwendige Zeitdauer, aber wieder nur auf einen bestimmten Tag zu verschieben.

Bei der Rückfahrt aus Brasilien steht es der Gesellschaft frei, die Abfahrt über die fahrordnungsmässige Zeit hinaus längstens um 10 Tage zu verschieben und ist die Gesellschaft bei dieser Rückfahrt zur Berührung der in die Fahrordnung aufgenommenen übrigen Häfen, mit Ausnahme von Triest, nicht verpflichtet.

§ 5.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, monatlich mindestens 22 regelmässige Fahrten zu unternehmen. Aenderungen können in der Fahrordnung nur mit vorheriger Bewilligung des kgl. ungar. Handelsministers vorgenommen werden.

Würde diese Veränderung durch vis major oder durch einen unabwendbaren Umstand herbeigerufen, wegen dessen auch die vorherige ministerielle Bewilligung nicht angesucht werden konnte, so hat die Gesellschaft die Veränderung nachträglich anzumelden und zu rechtfertigen. Ebenso ist die vorherige Bewilligung des Ministers auch zur Vereinigung der Fahrten nothwendig.

Bei den im § 1 sub Zahl 2, 5, 6, 15, 18, 19 und 22 bezeichneten Fahrten ist bei jeder Fahrt die Berührung zumindest eines der dort bezeichneten ausländischen Häfen obligatorisch verpflichtet; es steht jedoch der Gesellschaft frei, von den für die betreffende Fahrt alternativ bezeichneten Häfen auch mehrere zu berühren.

Die Gesellschaft ist ferner berechtigt, auf ihren von Fiume ausgehenden oder nach Fiume gehenden Fahrten die Zwischenhäfen, die nordadriatischen Häfen mit inbegriffen, ebenfalls zu berühren, vorausgesetzt, dass dadurch die Reisedauer nicht eine unbegründete und die Fiumaner Verkehrsinteressen gefährdende Verzögerung erleidet. Namentlich ist es gestattet, dass die Schiffe der Gesellschaft auf den westeuropäischen Retourfahrten nach Fiume Cardiff oder einen anderen englischen Hafen ähnlicher Natur berühren können. Die Gesellschaft ist verpflichtet, in Fiume, bezw. für Fiume stets zwei Drittel des Rauminhaltes des betreffenden Schiffes vorzubehalten. Würde aber bei der Gesellschaft bei den bestehenden Frachtgebühren eine volle Dampfschiffladung angemeldet werden, so muss der ganze Raumumfang des Schiffes für Fiume bereit gehalten werden oder muss die Gesellschaft spätestens während 21 Tagen aus Fiume oder nach Fiume einen besonderen Dampfer abgehen lassen.

§ 6.

Der Gesellschaft steht das Recht zu, ausser den im gegenwärtigen Vertrage festgestellten ordentlichen und ausserordentlichen Fahrten freie Schiffahrt zu treiben. Bei dieser ihrer Wirksamkeit ist die Gesellschaft jedoch an die Beschränkung gebunden, dass sie auf den vertragsmässig subventionirten ordentlichen Linien anderer mit dem Staate im Vertragsverhältnisse stehender Seeschiffahrts-Gesellschaften weder mit eigenen, noch mit gemietheten Dampfern periodische Fahrten aufrechterhalten und auch einzelne Fahrten nicht mit der Absicht instradiren kann, auf der vertragsmässig subventionirten Linie der erwähnten Unternehmungen eine Concurrenz hervorzurufen.

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

Böhmische Commereialbahnen.

3. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde auf den Strecken Königgrätz—Wostroměř und Sadova-Dohalic—Smiřic der Gesammtverkehr auf circa 24 Stunden eingestellt.

K. k. österr. Staatsbahnen. (K. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau: Linie Hadik-Falva—Brodina: Abänderung der Stationsnamen „Wików“ und „Bivolerie“.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Aenderung des Stationsnamens „Wików“ der Linie Hadik-Falva—Brodina auf „Unter-Wikow“ und des Namens der Station „Bivolerie“ derselben Linie auf „Ober-Wikow“ mit dem Bemerken genehmigt, dass die richtige Schreibweise der Stationsnamen Unter- und Ober-Wikow ohne Accent auf dem o ist. [E.-M.-Z. 1582/20.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte in Ungarn. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 5. December 1900, Z. 82.617, dem Advocaten in Pápa, Dr. Stefan Barthalos, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für:

a) eine von der Station Körmend der Hauptlinie (Budapest)—Györ (Raab)—Kis-Czell — Szombathely (Steinamanger)—Körmend—Fehring (Graz) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Localbahn Körmend-Németujvár abzweigende und diese über Nádasd, Rimány, Hásházy, Zalalevö, Kalozfa und Baksa, eventuell über die Gemarkung der Gemeinde Nora, in der Station Csömödör, eventuell Rédics, mit der Linie Kis-Czell—Boba—Rédics—Csáktornya der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen verbindende;

b) eine von der zukünftigen Station Zalalövö aus die Linie a) über Cséb, Salomvár, Felsö-Bágod, Alsó-Bágod, Apátfer und die Gemarkung der Gemeinde Andráshida in der Station Zala-Egerszeg neuerdings mit der vorangeführten Linie Kis-Czell — Boba—Szombathely—Zala-Egerszeg—Csáktornya verbindende;

c) eine von der zukünftigen Station Rimány der Linie a) ausgehende, im Bereiche des Comitates Vás (Eisenburg) bis Mura-Szombat (nächst der steiermärkischen Landesgrenze nächst Radkersburg)

führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirter Bau einer für den gemischten Verkehr einzurichtenden Brücke über die Drau zwischen Ungarn und Slavonien. (Beschluss.) Die kgl. ungarische Regierung hat im Einvernehmen mit dem Banus von Croatien im Interesse der Verbindung der ungarischen mit den slavonischen Gebietstheilen den Bau einer Brücke über die Drau nächst Dolnji-Miholjac (Comitat Veröcze [Virovitica], Slavonien) und Dráva-Szabolcs (Comitat Baranya, Ungarn) beschlossen, nachdem die Drau bisher von Barcs abwärts bis Eszék sonst an keiner Stelle überbrückt ist. Durch die für den Eisenbahnverkehr sowohl als für jenen des Strassenfuhrwerkes und der Fussgeher herzustellende projectirte Brücke wird der Ausbau der projectirten Localbahn Pécs (Fünfkirchen)-Siklós-Harkány-Drávaufer (bei Dráva-Szabolcs [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122 ex 1900, Vorconcession Post 1]) insoferne gefördert, beziehungsweise ermöglicht, als diese für die Holzausfuhr der slavonischen Holzschläge gegen Norden wichtige Linie durch Vermittlung der Brücke Anschluss an die am rechten Drauufer parallel zu diesem führende Slavonische Drau-Bahn Belišće — Dolnji — Miholjac — Noskovci mit ihrer insbesonders im Interesse der Ausbeutung der slavonischen Waldbestände erbauten Flügelbahn Belišće—Pranadanovci, erhalten wird. Der kgl. ungarische Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Banus von Croatien im Interesse der je früheren Realisirung des Brückenbauprojectes die politisch-administrative Begehung bereits angeordnet und werden der Commission zwei im Detail ausgearbeitete Alternativprojecte zur Wahl vorliegen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Umbau des Westbahnhofes.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat im Interesse der Förderung des Handels von Budapest, die mit der Frage der Verlegung der Werkstätten, Gütermagazine und der Kohlenlagerplätze des Westbahnhofes ausserhalb das Weichbild von Budapest (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90 und 100 ex 1900), bezw. mit der Ausarbeitung des Projectes betraute Commission, wie berichtet wird, beauftragt, auf die Wünsche der Budapester Kaufmannschaft und Industriellen insoferne Rücksicht zu nehmen, als dies mit der technischen Anlage des neuen Bahnhofes und der damit verbundenen theilweisen Umgestaltung des gegenwärtigen Bahnhofes (früher Hauptbahnhof der Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft) vereinbarlich erscheint. In einer aus diesem Anlasse jüngst abgehaltenen Plenarsitzung der „Ungarischen Kaufmannshalle“ hat diese sich im Principe für die je frühere Ausführung dieser Bauten ausgesprochen und die Entsendung einer Ahordnung beschlossen, welche die Wünsche der Versammlung dem Minister vorzutragen haben wird. In gleichfalls zustimmendem Sinne sprach sich auch die Budapester Municipalverwaltung aus. Wie nun gleichfalls berichtet wird, hat ein Consortium erster Finanzgruppen und Bauunternehmungen der Regierung ein Offert zur Durchführung dieser Arbeiten bereits überreicht und dieser zu dem Zwecke 50,000.000 Kronen zu günstigen Bedingungen zur Verfügung gestellt. Dem Beschlusse der Regierung zufolge wurde ein ausgedehntes Terrain im Bereiche der Gemeindegemarkungen von Rákos-Palota und Uj-Pest zur Anlage der Werkstätten, Heizhäuser des Kohlenbahnhofes, sowie der Haupt-Frachtenmagazine in Aussicht genommen und soll nach erfolgtem Ausbaue im Bereiche des bestehenden Bahnhofes nebst dem Personenverkehre fernerhin nur der Eilgut- und Lebensmittelverkehr abgewickelt werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Generalconferenz der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen.) In der am 19. December 1900 in Berlin abgehaltenen Sitzung sind nach der „Z. d. V. D. E.-V.“ folgende Beschlüsse gefasst worden:

1. Erhebung von Standgeld bei Verzögerung der Abfertigung infolge Fehlens oder Unzulänglichkeit von Zoll- oder Steuerpapieren und dergleichen;
2. Aenderung der allgemeinen Tarifvorschriften für das Zusammenladen verschiedenartiger Güter;
3. Ergänzung der Bestimmungen über die Frachtberechnung für Schnellzugsgut;
4. Aenderung der allgemeinen Tarifvorschriften für die Beförderung von lebenden Fischen;
5. Aenderung der Positionen „Hopfen“ und „Watte“ des Verzeichnisses der sperrigen Güter und der Position „Watte“ des Specialtarifes III;
6. Aufnahme von Elektrodenkohle in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter;
7. Versetzung von alten unbrauchbaren Accumulatoren in den Specialtarif I;
8. Detarifirung von Lumpenhalbzeugmasse des Specialtarifes I;
9. Aufnahme von leichten Kohlenwasserstoffen in den Specialtarif I;
10. Aufnahme von Calciumcarbid in den Specialtarif I und das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter;
11. Ergänzung des Verzeichnisses der Eisen- und Stahlwaaren des Specialtarifes I durch Aufnahme von roh vorgearbeiteten Hufeisen, roh vorgewalzten landwirthschaftlichen Gabeln, roh vorgeschmiedeten Schaufeln, unfertigen Schrauben und Muttern;
12. Aufnahme der Positionen „Adansoniafibre, roh“, „Monazitsand“ und „Raffia“ in den Specialtarif II;
13. anderweitige Fassung der Position „Borke“ des Specialtarifes III und des Verzeichnisses der sperrigen Güter;
14. Aufnahme von entleimtem Knochengries und Knochenschrot unter die Düngemittel des Specialtarifes III;
15. Aufnahme von Kalksandbausteinen in den Specialtarif III;
16. Aenderung der Position „Zinkstaub“ des Specialtarifes II und Aufnahme von Flugstaub der Eisenhochöfen in den Specialtarif III;
17. Versetzung von Klauen und Hufen des Specialtarifes II in den Specialtarif III;
18. Aufnahme von Gerstenschalen in den Specialtarif III und das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter;
19. Aenderung der Zusatzbestimmung II/1 zu § 44 der Verkehrsordnung über Begleiterfahrgeld bei Thiersendungen;
20. Ergänzung der Bestimmungen über die Ausfertigung von Bescheinigungen bei Zuchtviehsendungen;
21. Aenderung der Zusatzbestimmungen I und III zu § 46 der Verkehrsordnung und der allgemeinen Tarifvorschriften für den Thierverkehr.

Abgelehnt wurden die Anträge auf:

1. Ergänzung der Controlvorschriften für Ausfuhrgüter bei Beförderung nach Binnenstationen;
2. Aufnahme von Mähmaschinen in das Verzeichniss der sperrigen Güter;
3. Aufnahme von Margarine, frischen Nüssen und Maronen in den Specialtarif für bestimmte Eilgüter;
4. Aenderung der Position „Muschel- und Schaltbiere“ des Specialtarifes für bestimmte Eilgüter;
5. Aufnahme von neuen Accumulatoren in den Specialtarif I;
6. Aufnahme von Holzstoffgefässen in den Specialtarif I und den Specialtarif für bestimmte Stückgüter;
7. Detarifirung von Futtermehl des Specialtarifes I;
8. Versetzung von rohem Russ in den Specialtarif II;
9. Aufnahme von Abfallmineralöl, beim Waschen von Putzwolle gewonnen, Dünger aus aufgeschlossenen thierischen Abfällen, Einstreupulver, aus Superphosphat, Kainit und Gips gemischt, sowie Eisenoxyd in den Specialtarif III;
10. Aenderung der Bestimmungen über die Beförderung von lebenden Thieren in Kisten oder Käfigen.

Diese Beschlüsse werden für sämmtliche zu den Generalconferenzen der deutschen Eisenbahnverwaltungen zugelassenen Eisenbahnen bindend, wenn nicht von einer Anzahl der betheiligten Verwaltungen widersprochen wird, die zusammen mehr als ein Fünftel der Stimmen sämmtlicher Verwaltungen führen. Die genehmigten Beschlüsse werden zu einem von der geschäftsführenden Verwaltung der ständigen Tarifcommission bekannt zu gebenden Zeitpunkte von allen zu den Generalconferenzen zugelassenen Eisenbahnverwaltungen ausgeführt.

Preussen. (Benützung der eisenbahnseitig eingerichteten Badeanstalten durch die Angehörigen der Beamten u. s. w.) Nach einem Erlasse des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ist gegen die Benützung von eisenbahnseitig unterhaltenen Badeanstalten durch die weiblichen Familienangehörigen der Beamten und Arbeiter, sowie der Bahnhofswirthe im Allgemeinen nichts zu erinnern. Die kgl.

Eisenbahn-Directionen haben die Bedingungen, unter denen die Benützung zugelassen werden kann, festzusetzen; dabei ist namentlich zu beachten, dass die Badeanstaltan gut zugänglich sein müssen, bestimmte Zeiten für die ausschliessliche Benützung durch Frauen, sowie weibliche Bedienung während dieser Zeit vorgeschrieben werden und die Möglichkeit für die männlichen Bediensteten, zu geeigneten Zeiten zu baden, im Wesentlichen nicht beschränkt wird. Für die Benützung der Bäder sind dieselben Gebühren zu erheben, die die gebührenpflichtigen Dienstclassen zu entrichten haben.

— (Anwärterlisten für Stations-Assistentenstellen.) Mit der Einführung des jetzt für den Bereich der Preussischen Staatsbahnen geltenden Stellenverzeichnisses für Militäranwärter ist für die Besetzung der Stations-Assistentenstellen des Bahnhofdienstes der Wettbewerb zwischen den in Ermangelung von Militäranwärtern angenommenen Nichtanstellungsberechtigten einerseits und den Militäranwärtern andererseits in Wegfall gekommen, weil die bezeichneten Nichtanstellungsberechtigten nunmehr in das ihnen offen stehende Drittel der Stations-Assistentenstellen einrücken. Hiedurch ist auch die durch den Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 18. April 1887 angeordnete Trennung der Anwärterlisten für Stationsassistenten des Bahnhofs- und des Abfertigungsdienstes entbehrlich geworden. Von den geschäftsführenden kgl. Eisenbahn-Directionen ist daher nach einer neueren Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten künftig für beide Dienstzweige eine gemeinschaftliche Anwärterliste zu führen, getrennt nach den Unterabtheilungen: 1. Militäranwärter: a) Vorzugsberechtigte, b) Nichtvorzugsberechtigte; 2. Civilsupernumerare und Nichtanstellungsberechtigte; 3. vormalige Privatbahnbeamte.

— (Freihaltung der Ausgänge in den Speisewagen.) Das preussische Ministerinm der öffentlichen Arbeiten richtete an die kgl. Eisenbahn-Directionen nachstehenden Erlass: „Es ist bemerkt worden, dass in den Speisewagen — besonders an der Küchenseite — die Ausgänge vielfach durch Aufstapelung von Geräthen nnd Materialien vor den Thüren beschränkt, mitunter auch gänzlich versperrt werden. Ein solches Verfahren ist nicht zulässig. Die Wirthschaftsunternehmer sind anzuhalten, ihr Personal mit entsprechender Weisung zu versehen. Die Zugänge zu den Eisenbahnwagen müssen den unbehinderten Ein- und Ausgang gestatten, insbesondere auch, um im Nothfalle eine schnelle Entleerung der Wagen zu ermöglichen. Das Zug- und Aufsichtspersonal ist anzuweisen, hierauf strengstens zu achten nnd bei Zuwiderhandlungen die Speisewagenbediensteten zur alsbaldigen Beseitigung der Hindernisse zu veranlassen."

[Z. d. V. D. E.-V.*]

England. (Die Längen und Betriebsergebnisse der englischen Vollbahnen im Jahre 1899.) Dem jüngst erschienenen officiellen Berichte des „Board of Trade" über die Betriebsergebnisse der englischen Vollbahnen im Jahre 1899 zufolge hatten die Vollbahnen Grossbritanniens Ende 1899 eine Gesammtlänge von 21.700 engl. Meilen, gegenüber von 21.433 engl. Meilen im Jahre 1898, somit eine Zunahme von 267 engl. Meilen erlangt. Das in dieses Betriebsnetz investirte Capital betrug Ende 1899 L. St. 1.152,317.501, und zwar L. St. 440,263.543 in Actien = 38 pCt. der Gesammtsumme, L. St. 498,804.514 in Prioritäten = 36 pCt. und L. St. 303.249 444 in Obligationen = 26 pCt. Die Einnahmen erreichten im Jahre 1899 rund Livres Sterling 101,600.000, gegenüber von L. St. 496,100.000 im Jahre 1898, somit eine Zunahme um rund L. St. 5,500.000.

Zu bemerken ist, dass nicht nur das Gesammtnetz, sondern auch jede einzelne der dieses bildenden Eisenbahn-Unternehmungen an der Zunahme der Eisenbahnen percentuell participirte.

Im Verlaufe der verflossenen vier Jahre betrug die Einnahme nach dem Personenverkehre in Livres Sterling:

1896	39,120.865
1897	40,518.064
1898	41,847.074
1899	43,734.309

somit eine stetige und ziemlich gleiche Zunahme, welche besonders bei der III. Wagenclasse hervortrat, die seit Beginn des Jahres 1896 bis Ende 1899 um rund L. St. 17,500.000 stieg.

Der bedeutendste Erfolg ergab sich im Güterverkehre, und zwar L. St. 52.116.994 im Jahre 1899, gegenüber jenem des Jahres 1898 mit L. St. 47,857.172, somit um L. St. 4,259.822 Mehreinnahme.

Die von Reisenden zurückgelegten Streckenmeilen betrugen im Jahre 1899 rund 218,600.000 engl. Meilen, im Vergleiche von 211,000.000 im Jahre 1898 (+ 7,600.000 engl. Meilen) = 3·6 pCt., während diese im Güterverkehre von 1899 177,600.000 engl. Meilen gegenüber jenen des Jahres 1898 169,300.000 (+ 8,300.000 engl. Meilen) = 4·9 pCt. betrugen. Die Züge beider Kategorien durchliefen im Jahre 1899 insgesammt 396,200.000 (+ 15,900.000) engl. Meilen = 4·2 pCt. Im Verhältnisse zur wesentlichen Znnahme der Einnahmon vermehrte sich auch jene der Betriebsausgaben, welche sich während der Jahre 1894, 1895 und 1896 gleichmässig auf der Höhe von 56 pCt. erhielt, 1897 aber auf 57 pCt., 1898 anf 58 pCt. und 1899 auf 59 pCt. erhoben, was zumeist der stetigen Zunahme der Kohlenpreise, sowie der Löhne und Gehalte zuzuschreiben ist. Ungeachtet der Vermehrung der Betriebsspesen wnrde im Jahre 1899 dennoch ein Reingewinn von + L. St. 1,300.000 gegenüber jenem des Jahres 1898 erzielt.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Betriebslängen der den Bahnen des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Jänner 1901 unterstellten Strecken.) Am 1. Jänner gehörten dem Vereine 74 Eisenbahnverwaltungen an, und zwar:

a) 46 deutsche Eisenbahnverwaltungen (hierunter 21 Eisenbahn-Directionen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft),
b) 20 österreichisch-ungarische Eisenbahnverwaltungen,
c) 4 niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahnen, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahnen und Nordbrabant-deutsche Eisenbahn),
d) 1 luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 1 belgische Verwaltung (Chimay-Eisenbahn),
f) 1 rumänische Verwaltung (Rumänische Staatseisenbahnen) und
g) 1 rnssisch-polnische Verwaltung (die Warschau - Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland gelegene Neben- und Schmalspurbahnen mit einer Betriebslänge von zusammen 936·41 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der im Betriebe der vorstehend unter a) bis g) aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 90.967·88 km.

Hievon kommen auf:

1. a)	die Preussisch-hessischen Staatseisenbahnen	30.777·86 km
b)	die bayerischen (einschl. pfälzischen) Eisenbahnverwaltungen	6.543·38 „
c)	die sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung	3.074·88 „
d)	die württembergische Staatseisenbahn-Verwaltung	1 837·41 „
e)	die badische Staatseisenbahn-Verwaltung	1.571·57 „
f)	die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	1.834·97 „
g)	die Verwaltungen der übrigen deutschen Staats- und Privateisenbahnen	3·510·65 „
	die deutschen Verwaltungen zusammen	49.150·72 km
2.	österreichisch-ungarische Verwaltungen (k. k. österr. Staatsbahnen 11.061·97 km, königl. Ungar. Staatseisenbahnen 13.990·68 km)	34.992·56 km
3.	bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)	104·33 „
4.	niederländische Verwaltungen	2.815·48 „
5.	luxemburgische Verwaltung	186·54 „
6.	belgische „	59·11 „
7.	rumänische „	3.166·85 „
8.	russisch-polnische „	492·29 „
	Gesammtbetriebslänge	90.967·88 km

Da der Verein mit einer Länge von 83.145·51 km Eisenbahnen in das Jahr 1897 eingetreten ist, so ist in den verflossenen vier Jahren seine Ausdehnung um 7822·37 km oder 8·60 pCt. gewachsen. An dem Zuwachs sind die deutschen Verwaltungen mit 2545·08 km und die österreichisch-ungarischen Verwaltnngen mit 3572·31 km betheiligt, während das Netz der luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen eine Minderung um 295·02 km Eisenbahnen erfahren hat, welche darauf zurückzuführen ist, dass ein Theil der Strecken der am 1. Juli 1898, bezw. 1. Jänner 1899 verstaatlichten Grossen belgischen Centraleisenbahn und der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn in den Betrieb der Belgischen Staatseisenbahnen (welche dem Vereine nicht angehören) übergegangen und damit aus dem Vereinsbahnnetze ausgeschieden ist.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Uebernahme fremder Reservoirwagen zur Rohölfüllung in Drohobycz und Borysław.

Nachdem die Rohrleitungen in Borysław wieder hergestellt sind, wird die mit 22. Jänner 1901 in Wirksamkeit getretene und von der Aufsichtsbehörde mit Telegramm vom 26. Jänner 1901, Nr. 69, genehmigte Einstellung der Uebernahme fremder Reservoirwagen zur Rohölfüllung in Drohobycz und Borysław mit heutigem Tage wieder aufgenommen.

Lemberg, am 29. Jänner 1901. [100]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Nachtrages I zum Tarife, Theil II, Heft 3.

In dem mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 in Kraft tretenden Nachtrage I zu Theil II, Heft 3, des obgenannten Verkehres ist auf Seite 16 im Kopfe des Ausnahmetarifes 11 (Eisen und Stahl etc. etc.) abzuändern:

Pfennig für 10.000 kg in Pfennig für **100** kg.

Auf den Seiten 24 und 25 ist im Kopfe des Ausnahmetarifes für Talkstein u. s. w. die Nummer 36 in **38** zu ändern.

Wien, am 31. Jänner 1901. [101]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

PUTZWOLLE cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

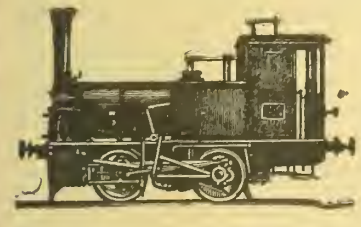
Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

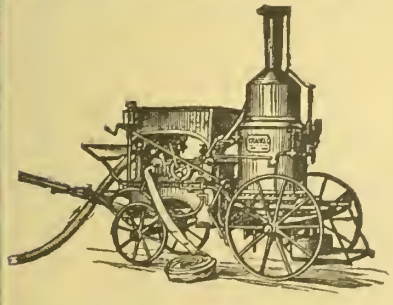
TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.





613)

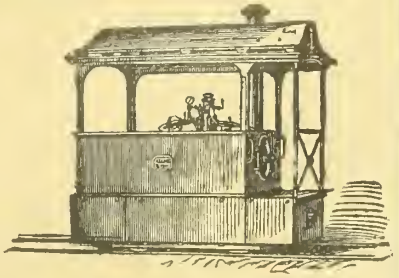
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

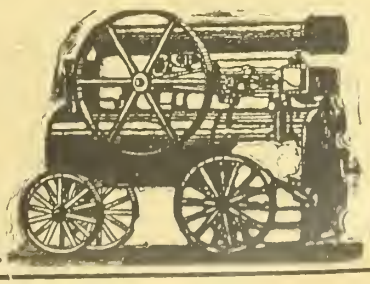
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
594	k. k. österr. Staatsbahnen		Regie- und Materialgegenstände der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar:							Heller				
										a) b)				
			Eisen und Stahl der Pos. B—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Altkladno	Oświęcim	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.				257 218				
				Bubna						225 186				
				Kladno						250 211				
				Prag-Hrabowka transit						227 188				
				Prag Oe.N.W.B. und St.E.G.						225 186				
			Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. F—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Altkladno						257 224				
				Bubna						225 192				
				Kladno						250 217				
				Prag-Hrabowka transit						227 194				
				Prag Oe.N.W.B. und St.E.G.						225 192				
			Holz des Specialtarifes 2		Oświęcim	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze			Im Kartirungswege		
				Bubna						134				
				Prag-Hrabowka transit						135				
				Prag Oe.N.W.B. und St.E.G.						133				
			Eisenbahnschwellen aus Pos. H—19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I			Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.								
				Bubna						128				
				Prag-Hrabowka transit						129				
				Prag Oe.N.W.B. und St.E.G.						127				

Diese Frachtsätze finden nur auf Sendungen Anwendung, deren Beförderung auf Kosten der k. k. österr. Staatsbahnen erfolgt.

Als Absender und Empfänger müssen die k. k. österr. Staatsbahnen oder eine Dienststelle derselben erscheinen

595	k. k. österr. Staatsbahnen	Chabówka-Zakopane	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification	Neumarkt (Nowy Targ)	Chabówka	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	21 Heller	15 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	596	597	598
1			
Die Publication erfolgt — von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2 — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3			
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Streichhölzchen (Zündhölzchen)	Holztönnchen zur Russenverpackung aus Pos. H—30 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Zinkerz der Pos. E—21 der Güterclassification des Tarifes, Theil I
4			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Gross-Hollenstein	Mszana dolna	Stankau
5	Gross-Hollenstein		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Triest-Freihafen k.k.St.B.	Czernosek	Trzebinia
6 — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandtarifes Die Sendungen müssen zum See-Exporte nach dem Auslande (zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) bestimmt sein. Einhaltung der im Abschnitte B des nebenbezeichneten Verbandtarifes enthaltenen Bestimmungen über die Anwendung der speciell für den Export nach dem Auslande gewährten Tarife	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist von den Parteien, bezw. auf deren Kosten zu besorgen
7 — und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	vom 8. Februar 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901
8 — Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1898	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 6, giltig vom 1. Jänner 1901	Tarif-Theil II, Heft 2 für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband
9 — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteben keine directen Frachtsätze	Besteben keine directen Frachtsätze	Bestebt kein directer Frachtsatz
per 100 kg — 10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	294 Heller	a) 379 Heller b) 299 Heller	184 Heller
per 100 kg — 11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	364 Heller		
12 Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
14 Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der / und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von / nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
599	Das Zugeständniss wird gemacht	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Pottasche, rohe und raffinirte, auch Perlasche, Kasanasche, Steinasche	Raudnitz (St.E.G.) / Triest-Freihafen	Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die betreffenden Sendungen müssen nach über Gibraltar zu bedienenden Hafenplätzen zum Exporte gelangen. Das Auf- und Abladen obliegt den Absendern, bezw. Empfängern	vom 10. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif, Teil II, Heft 3, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband	320 Heller	206 Heller	114 Heller	Nach Massgabe der „Speciellen Bestimmungen" des Abschnittes K des nebenbezogenen Verbandstarifheftes im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen auf Seite 111 bis 113 des Oesterr.-Adriatischen Verbandstarifheftes 3 beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
600	Das Zugeständniss wird gemacht	bethelligten Verwaltungen	Papier aller Art der Pos. P—1 c des Theiles I für die Elbe-Umschlagsverkehre zur Ausfuhr aus dem österr.-ungarischen Zollgebiete nach überseeischen Ländern	Zloczów / Gródek — Dresden-Elbkai Zloczów / Gródek — Schönpriesen-Umschlag Zloczów / Gródek — Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897	Pfge.: 299 / 299 / 258 / 258 / 263 / 263	Pfge.: 251 / 234 / 210 *) / 193 *) / 215 *) / 198 *)	Pfge.: 48 / 65 / 48 / 65 / 48 / 65	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Anfnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz, der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck und der Seeconossemente ab Hamburg, Harburg oder Lübeck Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1902 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg. Hiedurch treten die im Verordnungs-Blatte Nr. 2 vom 3. Jänner 1901 unter Pos. 85 publicirten Frachtsätze ausser Kraft	

Fortlaufende Nummer	601	602	603
1			
Die Publication erfolgt von der Nr. 2			
und im Namen der Nr. 3	Bukowinaer Localbahnen	Bukowinaer Localbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel Nr. 4	Bruchsteine	Rund-, Kant- und Breonholz	Maner- und Dachziegel
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von Nr. 5	in der Station Pozoritta	in der Station Paltinoasa	Kaaden-Brnnnersdorf
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach Nr. 5			Klingenthal (B.E.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit Nr. 6	Abwage sämmtlicher anfgelieferten Transporte auf der Geleisewaage in Pozoritta. Die Uebernahme dieser Verpflichtung seitens der Firmeu, welche anf das io Rnhrik 10 ausgedrückte Zugeständniss reflectiren, ist vorher mit einer hei der k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahneo in Czernowltz einznreichenden gestempelten und legalisirten Erklärung ao-zumelden	Abwage sämmtlicher ankommenden nnd abgehenden Transporte auf der Geleisewaage in Paltinoasa. Die Ueberoahme dieser Verpflichtung seitens der Firmen, welche anf das in Ruhrik 10 ausgedrückte Zngeständniss reflectiren, ist vorher mit einer hei der k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz einzureicheuden gestempelten nnd legalisirten Erklärung auznmelden	1. Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- nnd Abladeu der betreffenden Senduogen haben die Parteien auf eigene Kosten zu hesorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifhestimmungen
in Zeit Nr. 7	vom 28. Jänner 1901 bis auf Weiteres, läogstens jedocb bis 31. Decemher 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längsteos jedoch bis 31. Decemher 1901	bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende Decemher 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung Nr. 8	Tarif-Theil I, Abtheilung B	Tarif-Theil I, Abtheilung B	Localgütertarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg Nr. 9	Wägegeld 120 h per Waggon	Wägegeld 120 h per Waggon	49 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) Nr. 10	Wägegeld 60 h per Waggon	Wägegeld 80 h per Waggon	32 Heller*)
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) Nr. 11	60 h per Waggoo	40 h per Waggon	17 Heller
Art der Durchführung Nr. 12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss Nr. 13			
Besondere Bemerkungen Nr. 14			

*) Ergibt sich auf Grund des Localgütertarifes ein höherer Frachtsatz nach vorgelegenen Stationen, so gelangt der für die hintergelegene Station Klingenthal (B.E.B.) gewährte billigere Frachtsatz von 32 Hellern per 100 kg zur Anwendung, weno im Uebrigen den Bedingungen vollkommen entsprochen wird, an welche die Aowendung dieses billigen Frachtsatzes geknüpft ist

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
604	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Steine der Pos. 8—55 a und b der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898	Zistersdorf	Drösing	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	Heller 17	Heller 12	Heller 5	im Kartirungswege			
					Ringelsdorf				14	12	2			
					Nieder-Absdorf				13	12	1			
					Eichhorn				13	12	1			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
7	**Nr. 148 vom 25. December 1900**	3619	Localbahn Raspenau-Weissbach, Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrmann Bachstein		Sämmtliche Artikel	Im Uebergangsverkehre		In den mit * bezeichneten Zusatz ist unter die speciell genannten Artikel, für welche bei Wagenladungen von mindestens 5000 kg per Empfänger der Ausnahmetarif in Geltung tritt, aufzunehmen: **„Holz" der Pos. H—17, 18, 19 und 20 der Güterclassification des Tarifes, Theil II**	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
22	**Nr. 1 vom 1. Jänner 1901**	56	Standing-Stramberger Localbahn		Dungkalk	Stramberg	Standing (für Sendungen nach Troppau)	Die genannte Verlautbarung erscheint aufgehoben durch die neue Verlautbarung in Nr. 6 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 12. Jänner 1901, sub laufender Post-Nr. 293	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 17. **Wien, 7. Februar 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Erkenntnissen des k. k. Reichsgerichtes. — Gesetzentwurf über die Inarticulirung des zwischen der kgl. ungarischen Regierung und der Direction der „Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, abgeschlossenen Vertrages vom Jahre 1901. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Ausweis über die im IV. Quartale 1900 auf den im Betriebe stehenden österreichischen Eisenbahnen neu eröffneten Stationen und Haltestellen und über die Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse bei einzelnen bestehenden Stationen und Haltestellen. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Reichsgerichtes.

Der Pensionsanspruch der Witwe eines Staatsbediensteten kann nur auf einem bereits zur Zeit des Ablebens ihres Gatten begründeten Rechtstitel beruhen. Es kann daher eine solche Witwe, deren Gatte vor dem Inslebentreten des Pensionsgesetzes vom 14. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 74, starb, ihren Pensionsanspruch auch dann nur auf die vor diesem Gesetze bestandenen Vorschriften gründen, wenn der Anspruch erst nach der Wirksamkeit des Gesetzes vom 14. Mai 1896 geltend gemacht wird (§ 16 cit. Ges.).

Betreffend den nach dem Hofkammerdecrete vom 5. October 1830, Z. 30.841 (J.-G.-S. Nr. 2485) von der von ihrem Gatten zur Zeit seines Todes geschieden gewesenen Witwe herzustellenden Beweis, dass sie an der erfolgten Aufhebung der ehelichen Gemeinschaft keine Schuld habe.

(Erkenntniss vom 20. October 1900, Z. 348.)

Das k. k. Reichsgericht hat nach der am 20. October 1900 gepflogenen öffentlichen Verhandlung über die Klage der Cäcilie B., Postamtsdienerswitwe in Wien, de präs. 11. August 1900, Z. 261 R.-G., gegen die k. k. Regierung, bezw. das k. k. Handelsministerium, auf Zuerkennung der Witwenpension und des Sterbequartals, zu Recht erkannt:

Die Klägerin wird mit der Klage und dem Begehren, zu erkennen: die k. k. Regierung sei schuldig, der Klägerin nach ihrem am 25. Juni 1894 verstorbenen Gatten, dem pensionirten Amtsdiener der k. k. Postdirection Carl B., 1. die Witwenpension in der Höhe von 400 Kronen jährlich seit dem 2. Juli 1894, 2. das Sterbequartal im Betrage von 225 Kronen und 3. die Processkosten zu bezahlen, abgewiesen.

Gründe.

In der Klage wird angeführt: Die Klägerin hat am 10. October 1859 mit Carl B., damals Aushilfs-Briefträger in Wien, die Ehe geschlossen. Im Jahre 1889 sah sie sich genöthigt, beim Landesgerichte in Wien wider ihren Gatten die Klage auf Scheidung von Tisch und Bett aus seinem Verschulden einzubringen. Diese Klage wurde vom Landesgerichte mit Urtheil vom 23. October 1889, Z. 55.120, abgewiesen, und zwar deshalb, weil die vorgebrachten Scheidungsgründe, nämlich Misshandlungen, Beschimpfungen und Bedrohungen, nicht als dem Verhältnisse der Personen nach sehr empfindliche Kränkungen angesehen wurden. Dieses Urtheil wurde vom Oberlandesgerichte bestätigt.

Da sich Carl B. weigerte, die Klägerin in seinem Hause zu behalten, so wurde ihm über Ansuchen der Klägerin mit dem landesgerichtlichen Bescheide vom 7. Februar 1893, Z. 10.149, aufgetragen, die Klägerin binnen 14 Tagen bei sonstiger Execution in die eheliche Gemeinschaft aufzunehmen; dies in Erwägung, dass eine gerichtliche Scheidung der Ehe nicht erfolgt war, den Ehegatten aber nicht gestattet ist, die eheliche Verbindung eigenmächtig aufzuheben. Carl B. leistete diesem Auftrage keine Folge, weshalb der Klägerin mit dem landesgerichtlichen Bescheide vom 28. März 1893, Z. 25.168, die zwangsweise Einführung in seine Wohnung bewilligt und dem Carl B. aufgetragen wurde, die eheliche Gemeinschaft mit der Klägerin bei sonstiger Geldstrafe von 10 fl. aufzunehmen.

Die zwangsweise Einführung wurde am 10. April 1893 versucht, jedoch durch Carl B. vereitelt, indem er seine Wohnung plötzlich aufgab. Deshalb wurde über Ansuchen der Klägerin mit dem Bescheide des Landesgerichtes vom 25. Juli 1893, Z. 61.193, die Geldstrafe von 10 fl. für verfallen erklärt und die neuerliche zwangsweise Einführung der Klägerin in die Wohnung des Gatten, nöthigenfalls unter Assistenz der Wache, bewilligt, endlich dem Carl B. die Aufnahme der ehelichen Gemeinschaft bei sonstiger Geldstrafe von 20 fl. aufgetragen. Auch dieser Executionsact wurde seitens des Carl B. wie früher vereitelt. Auch die Erneuerung

der früheren Aufträge mit dem Bescheide des Landesgerichtes vom 9. September 1893, Z. 74.780, unter Androhung von Arrest, blieb ohne Wirkung.

Anlässlich des am 13. November 1893 zur Z. 94.034 beim k. k. Landesgerichte in Wien in der Rechtssache gegen Carl B. puncto Alimentation abgeschlossenen Vergleiches, in welchem sich der Belangte zur Zahlung eines monatlichen Alimentationsbetrages von 9 fl. verpflichtete, stand die Klägerin deshalb von dem ihr ertheilten Rechte der zwangsweisen Zuführung zu ihrem Gatten ab.

Carl B. ist als Postamtsdiener mit 30. September 1889 in den bleibenden Ruhestand mit dem Ruhegenusse von jährlich 450 fl. versetzt worden und am 25. Juni 1894 in Wien gestorben. Nach seinem Tode hat die Klägerin am 31. October 1897 bei der Post- und Telegraphen-Direction in Wien um Anweisung der Witwenpension angesucht. Mit Bescheid dieser Direction vom 18. Februar 1898, Z. 94.168 ex 1897, wurde der Klägerin bedeutet, dass ihrem Gesuche keine Folge gegeben werden könne, da durch das vorgelegte Privatzeugniss vom 29. September 1897 der Beweis nicht als erbracht angesehen werden könne, dass die Klägerin an der Scheidung von ihrem Gatten keine Schuld trage. Die Klägerin hat gegen diesen Bescheid den Recurs an das Handelsministerium ergriffen und aufgeklärt, dass sie von ihrem Gatten überhaupt nicht gerichtlich geschieden war und dass die Schuld an der factischen Trennung nicht sie, sondern ihren Gatten treffe. Diesem Recurse wurde keine Folge gegeben und über ihr Ansuchen um Angabe der Abweisungsgründe der Klägerin eröffnet, dass nach der bestandenen Vorschrift nur diejenigen von ihrem Gatten zur Zeit dessen Todes geschieden gewesenen Witwen (die Scheidung mag gerichtlich oder, wie dies bei der Klägerin der Fall war, aussergerichtlich erfolgt sein) für pensionsfähig erkannt werden, welche den legalen Beweis herzustellen imstande sind, dass sie an der erfolgten Scheidung von ihrem Gatten keine Schuld haben; dieser Beweis sei durch das von der Klägerin eingebrachte Zeugniss nicht als hinreichend erbracht angesehen worden.

Es wird daher die Klage vor dem Reichsgerichte erhoben und Folgendes geltend gemacht:

Der Anspruch der Klägerin auf eine Witwenpension ist im Gesetze vom 14. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 74, begründet: Durch die Bestimmung des § 17, alinea 2, dieses Gesetzes, wonach die geschiedene Frau eines Staatsbediensteten ihre Ansprüche aus diesem Gesetze nur dann verliert, wenn die Scheidung erwiesenermassen aus ihrem Verschulden erfolgt ist, wurde das Hofdecret vom 5. October 1830, Z. 30.841, insofern aufgehoben, als dasselbe bestimmt, dass die zur Zeit des Todes ihres Gatten gerichtlich oder aussergerichtlich geschieden lebende Gattin einen Anspruch auf die Witwenpension nur dann hat, wenn sie erweist, dass sie an der Scheidung keinerlei Schuld trägt. Nach dem dermal geltenden Gesetze hat also die Witwe nicht mehr den Beweis zu führen, dass sie an der Scheidung keine Schuld trägt, sondern die Beweislast ist umgekehrt worden. Nur wenn erwiesen ist, dass die Witwe schuld war an der Scheidung, dann verliert sie den Anspruch auf die Witwenpension. Es wird also die gesetzliche Beweislast verschoben, wenn man von der Klägerin den Nachweis verlangt, dass sie an der aussergerichtlichen Scheidung nicht schuld gewesen sei. Ueberdies wollte man in den beigebrachten Urkunden mit Unrecht den Beweis nicht erblicken, dass die Klägerin an der aussergerichtlichen Scheidung nicht schuld war.

Wenn das Landesgericht dem Carl B. aufgetragen hat, die Klägerin in die eheliche Gemeinschaft aufzunehmen, und wenn er trotz Executionen, Geld- und Arreststrafen sie dennoch in die eheliche Gemeinschaft nicht aufnehmen wollte, so ist doch zweifellos bewiesen, dass nicht die Klägerin die eheliche Gemeinschaft aufgegeben hat, sondern Carl B. Die Klägerin beruft sich diesfalls ferner auf das Zeugniss des Josef P. und Moriz K. ddto. 29. September 1897 und die Indorsatbestätigung der Wiener Polizeidirection vom 23. März 1898, Z. 33.739, dass wider die Klägerin dortamts Nachtheiliges nichts vorgemerkt ist.

Der Pensionsanspruch ist aber nach dem Gesetze vom 14. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 74, zu beurtheilen, weil nach § 16 dasselbe nur auf die bereits im Genusse einer staatlichen Versorgung stehenden Staatsbediensteten, sowie auf ebensolche Witwen und Waisen keine Anwendung findet, die Klägerin aber nicht im Genusse einer staatlichen Versorgung steht. Hienach wird gebeten, wie oben angeführt zu erkennen.

In der Gegenschrift des k. k. Handelsministeriums wird Folgendes geltend gemacht:

Der Gatte der Klägerin ist lange vor dem 19. Mai 1896, dem Tage der Wirksamkeit des neuen Pensionsgesetzes, gestorben. Da nun ein allfälliger Anspruch der Witwe auf eine Pension nur auf einem bereits zur Zeit des Ablebens des Gatten, also nach den damals geltenden Vorschriften, begründeten Rechtstitel beruhen könnte, so kann das neue Pensionsgesetz auf den Versorgungsanspruch der Klägerin nicht zurückbezogen werden. Die Klägerin ist denn auch bereits am 10. Juli 1894 zum erstenmale um Anweisung der normalmässigen Witwenpension eingeschritten und wurde diesem Ansuchen keine Folge gegeben, weil sie den Beweis, dass sie an der Scheidung von ihrem Gatten keine Schuld trage, nicht erbracht hatte, und dieser Beweis auch durch die amtlichen Erhebungen nicht zu erbringen war.

Der Behauptung der Klägerin, sie habe den Beweis ihrer Schuldlosigkeit erbracht, gegenüber verweist das k. k. Handelsministerium auf die im Wege der k. k. Polizeidirection in Wien gepflogenen Erhebungen, sowie auf die Acten über den Ehescheidungsprocess. Aus allen diesen Acten geht hervor, dass die Klägerin selbst im Jahre 1888 die gemeinschaftliche Wohnung verlassen und dadurch den Thatbestand der aussergerichtlichen Scheidung herbeigeführt hat, ohne dass sie hiezu triftige Gründe gehabt hat. Dies ergibt sich daraus, dass ihr Begehren um Scheidung als unbegründet abgewiesen wurde. Die später, nämlich im Jahre 1893, von der Klägerin unternommenen Versuche, ihren Gatten zu der von ihr aufgehobenen ehelichen Gemeinschaft zu zwingen, sowie der am 13. November 1893 abgeschlossene Vergleich sind nicht geeignet, die Schuldlosigkeit der Klägerin an der bereits fünf Jahre früher durch sie begonnenen factischen Scheidung darzuthun. Sohin wird um Abweisung des Klagebegehrens gebeten.

Das Reichsgericht hat seine Entscheidung aus folgenden Erwägungen abgeleitet:

Die Klägerin geht bei der Begründung ihres Anspruches von der Anschauung aus, dass im vorliegenden Falle die Bestimmungen des § 16, alinea 1, und des

§ 17, Z. 2, des Gesetzes vom 14. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 74, Anwendung zu finden haben.

Diese Auffassung muss als unrichtig bezeichnet werden.

Nach § 8 des eben citirten Gesetzes ist dasselbe mit dem Tage seiner Kundmachung, also mit dem 19. Mai 1896, in Wirksamkeit getreten.

Carl B., der Gatte der Klägerin, ist aber am 25. Juni 1894 gestorben, es kann daher ihr (allfälliger) Anspruch auf eine Pension nur auf einem bereits zur Zeit des Ablebens ihres Gatten begründeten Rechtstitel beruhen, wie sich dies aus dem ganzen Zusammenhange aller vier Absätze des § 16 und der daraus ersichtlichen Absicht der Gesetzgebung ergibt.

Dementsprechend hat denn auch die Klägerin ihren Pensionsanspruch bereits am 10. Juli 1894 geltend gemacht.

Es findet daher im vorliegenden Falle das Hofkammerdecret vom 5. October 1830, Z. 30.841 (J.-G.-S. Nr. 2485), Anwendung, und hat hienach die Klägerin zu beweisen, dass sie an der thatsächlich (ohne gerichtliche Bewilligung) erfolgten Aufhebung der ehelichen Gemeinschaft zwischen ihr und Carl B. keine Schuld habe.

Diesen Beweis hat die Klägerin auch zu führen versucht, jedoch nicht hergestellt.

Das mit der Klage beigebrachte Zeugniss des Josef P. und des Moriz K. kann als beweiswirkend über die Schuldlosigkeit der Klägerin an der aussergerichtlichen Scheidung nicht angesehen werden, und zwar im Hinblicke auf das Resultat der im Zuge des Verfahrens über das der Klage vorangegangene Pensionsansuchen der Klägerin eingeleiteten polizeilichen Erhebungen, da diese im Gegensatze zu dem oben angeführten Zeugnisse die Klägerin als den streitsüchtigen und schuldtragenden Theil bezeichnen und dies im Verlaufe der über die Scheidungsklage der Cäcilie B. gepflogenen gerichtlichen Verhandlung Bestätigung findet.

Allerdings hat die Klägerin später, auch durch Anrufung des Gerichtes, wiederholt versucht, die eheliche Gemeinschaft wieder herzustellen, und ist dieses Bestreben an der beharrlichen Weigerung des Carl B. gescheitert; aber auch dieses zu Gunsten der Klägerin sprechende Moment vermag nicht den im Hofdecrete vom 5. October 1830 geforderten Beweis herzustellen, dass sie an der erfolgten (aussergerichtlichen) Scheidung von ihrem Gatten keine Schuld habe, denn die Klägerin selbst war es, welche die eheliche Gemeinschaft aufhob, indem sie ihren Gatten verliess, und dieses Verlassen wurde mit dem vorcitirten, obergerichtlich bestätigten Urtheile des Wiener Landesgerichtes als ungerechtfertigt anerkannt, und schliesslich ist die Klägerin in dem gerichtlichen Vergleiche vom 13. November 1893 von ihrem Rechte, die zwangsweise Zuführung zu ihrem Gatten zu begehren, abgestanden, sie hat also auf die Wiederherstellung der ehelichen Gemeinschaft verzichtet.

Dem Erörterten zufolge und mit Rücksicht darauf, dass diesem gemäss auch die Bestimmung des § 12 des Gesetzes vom 14. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 74, vorliegend keine Anwendung findet, ist das Klagebegehren vollinhaltlich abzuweisen.

Gesetzentwurf über die Inarticulirung des zwischen der kgl. ungarischen Regierung und der Direction der „Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, abgeschlossenen Vertrages vom Jahre 1901.

(Fortsetzung.)

§ 7.

Hinsichtlich der Vermehrung ihrer Schiffe übernimmt die Gesellschaft folgende Verpflichtungen, und zwar:

a) Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihren gegenwärtig aus 25 Schiffen bestehenden Schiffspark bis Ende 1902 um 10 Dampfer zu vermehren, welche insgesammt eine Tragfähigkeit von 40.000 bis 45.000 Tonnen haben und zumindest einen Werth von 10 bis 12 Millionen Kronen repräsentiren.

b) In den letzten zehn Jahren der Geltung des gegenwärtigen Vertrages ist die Gesellschaft verpflichtet, ihren Schiffspark, ohne über die im gegenwärtigen Vertrage festgestellte Subvention hinaus vom Staate für diese Beschaffung und Leistung irgendwelchen weiteren Beitrag beanspruchen zu können, noch um weitere fünf Dampfer von einzeln mindestens 1500 Registertonnen Gehalt zu vermehren, auf solche Weise, dass in jedem zweiten Jahre je ein Dampfer zu beschaffen sein wird.

Die von der Gesellschaft zu beschaffenden Dampfer müssen bei der Probefahrt eine Fahrtgeschwindigkeit von mindestens 10 Seemeilen entwickeln.

Die Entwürfe der zu beschaffenden Dampfer und die detaillirten Beschreibungen derselben sind dem kgl. ungar. Handelsminister zur vorherigen Genehmigung einzureichen und der thatsächliche Beschaffungspreis der Schiffe ist einzeln in authentischer Form nachzuweisen.

§ 8.

Die Gesellschaft wird ausschliesslich nach den Normen des österreichisch-ungarischen „Veritas" oder des englischen „Lloyd" classificirte Dampfer erster Classe beschaffen lassen und zu Fahrten verwenden.

Sofern das eine oder das andere Schiff der Gesellschaft aus dem Schiffspark der Gesellschaft aus irgendwelcher Ursache entfernt würde, ist zur Ersetzung desselben jederzeit spätestens nach Ablauf eines Jahres ein anderes Schiff zu beschaffen, welches mit dem aus der Schiffsliste der Gesellschaft gestrichenen Schiffe mindestens gleichwerthig und gleich gross ist, ohne dass vom Staate irgendwelche weitere Unterstützung beansprucht werden könnte.

Die Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, dass sie sich an der entsprechenden Umgestaltung der Fiumaner Schiffswerfte seinerzeit bis zur Höhe von 200.000 Kronen betheiligen wird und dass sie ihre nach dieser Umgestaltung zu bestellenden Schiffe unter gleichen Bedingungen in dieser Schiffswerfte bauen lassen wird.

Die Ausbesserungsarbeiten, welche in Fiume vollzogen werden können, hat die Gesellschaft unter gleichen Bedingungen und insofern die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse es gestatten, bei einer inländischen Unternehmung vornehmen zu lassen.

Bei der Beschaffung der zum Schiffsdienst nöthigen Materialien und anderen Industrieartikel ist den vaterländischen Producten der Vorzug zu geben.

Der kgl. ungar. Handelsminister behält es sich vor, anlässlich der Bestellung, bezw. Uebernahme der neuen Dampfer der Gesellschaft behufs Controlirung des dem Plane entsprechenden Baues, bezw. behufs Prüfung der Schiffe bei der Beschaffung des fertigen Schiffes seine eigenen Fachorgane auf Kosten der Gesellschaft zu entsenden, weshalb von den in Rede stehenden Verfügungen der Gesellschaft dem Handelsminister immer im Vorhinein Bericht zu erstatten sein wird.

§ 9.

Die Gesellschaft hat bis Ende 1901 die nach dem bisherigen Zustand bestandenen Fahrten unverändert aufrechtzuerhalten. Die im § 1 des gegenwärtigen Vertrages vorgeschriebenen Fahrten sind von der Gesellschaft mit Ausnahme der spanischen vom 1. Jänner 1902, die spanischen Fahrten aber spätestens vom 1. Jänner 1903 angefangen vorzunehmen. Bis zur Einrichtung der spanischen Wochenfahrten ist die bisherige spanische Monatsfahrt unverändert aufrechtzuerhalten.

Vom 1. Jänner 1902 angefangen hat die Gesellschaft ihre vertragsmässigen Fahrten der Regel nach mit ihren eigenen Schiffen zu versehen.

Wenn die Geschäftsverhältnisse die Gesellschaft zwingen sollten, einzelne vertragsmässige Fahrten mit gemietheten oder gecharterten Schiffen versehen zu lassen, so ist hiezu von Fall zu Fall die Genehmigung des kgl. ungar. Handelsministers anzusuchen. Diese Genehmigung kann auch auf telegraphischem Wege angesucht werden, und wenn auf eine solche Bitte innerhalb 24 Stunden keine abweisende Antwort eintrifft, kann die angesuchte Erlaubniss als ertheilt betrachtet werden.

Die Fahrten Fiume—Liverpool und Liverpool—Fiume (§ 1, Nr. 4 und 17) und Fiume—Hull oder Newcastle und Newcastle oder Hull—Fiume (§ 1, Nr. 5 und 18) kann die Gesellschaft auch in Zukunft mit gepachteten oder gecharterten Dampfern verrichten lassen.

Es wird entschieden ausbedungen, dass die auf den Fahrten der Gesellschaft nach dem Obigen verwendeten gemietheten oder gecharterten Schiffe eine solche Qualität und solche Leistungsfähigkeit besitzen, wie dies bezüglich der eigenen Schiffe der Gesellschaft im gegenwärtigen Vertrage festgestellt ist.

§ 10.

Die kgl. ungar. Seeschiffahrts-Gesellschaft „Adria“ wird es für ihre Pflicht halten, in ihrer Geschäftsführung und ihren tarifarischen Verfügungen die ungarischen Verkehrs- und Handelsinteressen zu fördern und wird auf Aufforderung des kgl. ungar. Handelsministers die im Interesse des Export- oder Importverkehres erwünschten Verfügungen treffen.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, auf Aufforderung des kgl. ungar. Handelsministers aus ungarischen gewerblichen Producten Mustersendungen, deren Gesammtgewicht 10 Tonnen pro Schiff oder deren Raumgehalt insgesammt 10 Cubikmeter nicht überschreitet, auf allen Schiffen kostenfrei zu transportiren und Industrieartikel, deren Gewicht pro Schiff 50 Tonnen oder deren Raumgehalt insgesammt 50 Cubikmeter nicht überschreitet, zu 50 Percent der gewöhnlichen Transportkosten zu befördern.

Die Personenbeförderungsgebühren können nur nach vorheriger Genehmigung seitens des kgl. ungar. Handelsministers ins Leben gerufen und erhöht werden. Der Handelsminister behält sich das Recht vor, nöthigenfalls eine Abänderung des Personentarifes zu verlangen, welchem Wunsche die Gesellschaft ohne Aufschub nachzukommen hat.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf ihren für den Personenverkehr eingerichteten Linien mit den kgl. Ungar. Staatsbahnen in allen jenen Relationen, in welchen die letzteren dies wünschen, unmittelbare Fahrkarten auszugeben und in die directe Beförderung des Gepäckes der Reisenden einzuwilligen.

Die „Adria“ wird von Fiume aus oder nach Fiume nie höhere Frachtsätze einheben können, als in Bezug auf die anderen adriatischen Häfen, insbesondere in Bezug auf Triest und Venedig, in denselben Relationen und zu derselben Zeit auf den Dampfern ersten Ranges der regelmässige Fahrten besitzenden Linien im Allgemeinen angewendet werden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, in jenen Relationen, welche vom kgl. ungar. Handelsminister zu diesem Zwecke bezeichnet werden, unmittelbare Tarife mit den kgl. Ungar. Staatsbahnen aufzustellen.

Diese Tarife werden auf die Dauer von mindestens einem Monat auf solche Weise geltend zu machen sein, dass vor Ablauf dieser Zeit die Gebührensätze nicht erhöht werden können.

Die Gesellschaft wird den Parteien auf ihren Wunsch in einer Summe bezeichnete Tarifsätze von den ungarischen Eisenbahnstationen zur Verfügung stellen.

§ 11.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, für die den Bestimmungen des Geschäftsstatuts entsprechende regelmässige Beförderung der Waaren Sorgfalt zu verwenden.

Zur Modification dieses Geschäftsstatuts ist die Genehmigung des kgl. ungar. Handelsministers nöthig.

§ 12.

Die Direction der Gesellschaft hat die in jedem Monat zu instradirenden Fahrten spätestens bis zum 25. Tag des vorhergehenden Monats in solcher Weise zu publiciren, dass in der Fahrtenliste sämmtliche auf den betreffenden Monat entfallenden Abfahrten, bezw. Ankünfte in Fiume ersichtlich gemacht seien.

Zur Instradirung jener Fahrten, welche nach dem genehmigten Fahrplan nicht aufrechterhalten werden müssen, steht der Gesellschaft ein Zeitraum von 10 Tagen zur Verfügung; in der Liste sind aber in jedem einzelnen Falle jene zehn Tage, innerhalb welcher das Schiff von Fiume aus, bezw. gegen Fiume zu vom Abfahrtshafen aus den Weg antritt, deutlich anzugeben.

Wenn infolge irgend eines eingetretenen Hindernisses in der Abfahrtszeit einer oder mehrerer schon verkündeten Fahrten eine Aenderung eintreten sollte, ist dies von der Direction der Gesellschaft sofort, sobald es ihr zur Kenntniss gelangt, gleichfalls zu publiciren.

Wenn die Abfahrt des Schiffes dem publicirten Zeitpunkte nicht entspricht, oder wenn die ursprünglich publicirte Abfahrtszeit nachträglich abgeändert wurde, so prüft in beiden Fällen die Seebehörde die Ursache der Abänderung, bezw. Verzögerung, und wenn sie die Verzögerung oder die nachträgliche Abänderung der Abfahrtszeit nicht für motivirt findet, kann sie der Gesellschaft in jedem ein-

zelnen Falle ein aus der Caution der Gesellschaft abziehbares Pönale von 100 bis 1000 Kronen auferlegen.

Wenn die Gesellschaft die pünktliche Ankunft des zur Versehung der Fahrt bestimmten Schiffes mit Recht erwarten konnte, das Schiff jedoch infolge einer vis major nicht anlangt und wenn infolgedessen auch in der neuen Abfahrt eine Verzögerung eintritt, so wird diese als gerechtfertigt betrachtet werden.

§ 13.

Die Direction der „Adria“ hält in der zweiten Hälfte eines jeden Monats eine Sitzung, in welcher mit Rücksicht auf die in den §§ 10 und 11 enthaltenen Bestimmungen das Maximum der im nächsten Monat einzuhebenden Frachtlöhne und die Liste der im nächsten Monat zu instradirenden Fahrten festgestellt wird.

Die Publicationen der Gesellschaft sind in einem Budapester ungarischen Blatte und im officiellen Organ der kgl. ungar. Seebehörde zu veröffentlichen.

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Anlage des zweiten Geleises in der Thaliastrasse km 1·870 bis 2·784 und km 2·345 bis 2·530: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichsbaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes für die Anlage des zweiten Geleises in der Thaliastrasse von km 1·870 bis 2·784 und km 2·345 bis 2·530 die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 18. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. von Galatti betraut. [E.-M.-Z. 4576.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates December 1900.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates December 1900 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund): im Baue am 1. December 1900	Hievon in km (rund): verbleiben im Baue am 1. Jänner 1901
A. Hauptbahnen:			
Erweiterungsbauten:			
auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg	—	—	—
Werkstättenbahnhof in Pilsen	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
Stationserweiterung Kattowitz	—	—	—
Stationserweiterung Neuhof	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Stationserweiterung Saaz	—	—	—
Stationserweiterung Bilin	—	—	—
Stationserweiterung Oberbřiz	—	—	—
Linie Pilsen—Furth:			
Stationserweiterung Stankau	—	—	—
Summe der Hauptbahnen	—	—	—
B. Local- und Kleinbahnen:			
I. Neubauten:			
Schönwehr-Elbogen	15·3	15·3	15·3
Dolnja Glavska-Bocche di Cattaro sammt Flügel von Uskoplje nach Gravosa	66·5	66·5	66·5
Triest-Parenzo:			
Theilstrecke Triest—Buje	59·7	59·7	59·7
Theilstrecke Buje—Parenzo	66·5	—	—
Freudenthal—Klein-Mohrau	17·1	17·1	17·1
Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn	5·8	5·8	5·8
Neuhof-Weseritz	24·4	24·4	24·4
Kolin-Cerčan sammt Abzweigung Rattay-Kacow	79·6	79·6	47·7
Hinter-Třeban—Lochowitz	26·6	26·6	26·6
Tannwald-Grünthal	7·0	7·0	7·0
Chlumetz-Königstadtl	13·2	13·2	13·2
Lambach-Haag	21·9	21·9	21·9
Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn)	34·7	34·7	34·7
Sattledt-Grünau (Almthalbahn)	32·0	32·0	32·0
Kimpolung-Dorna watra:			
Theilstrecke Kimpolung—Valeputna	18·9	18·9	18·9
Theilstrecke Valeputna—Jakobeni	11·8	11·8	11·8
Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn):	30·4	—	—
Theilstrecke Jenbach—Fügen	—	9·1	—
Theilstrecke Fügen—Mayrhofen	—	21·3	21·3
Elektrische Kleinbahnlinien in Brünn und Umgebung	6·2	6·2	6·2
Elektrische Kleinbahnlinien in Krakau	5·0	5·0	5·0
Elektrische Kleinbahnlinien in Graz und Umgebung	6·8	6·8	6·8
Elektrische Kleinbahnlinien in Wien	7·8	7·1	7·1
Elektrische Kleinbahn Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf	12·9	12·9	12·9
Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf	25·5	25·5	25·5
II. Erweiterungsbauten:			
Elektrische Bahn Wien-Baden:			
Zweites Geleise in der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Guntramsdorf	17·2	17·2	17·2
Summe der Local- und Kleinbahnen	612·8	545·6	504·6

Es sind sonach 0·7 km durch den Baubeginn der Linie Prater Ausstellungsstrasse—Rotunde der Wiener elektrischen Kleinbahnen zugewachsen; dagegen 31·9 km durch die am 15. December 1900 erfolgte Eröffnung der Theilstrecke Kolin—Neuhof a. S. der Localbahn Kolin-Cerčan sammt Abzweigung Rattay—Kaców, ferner 9·1 km durch die Bauvollendung der Theilstrecke Jenbach—Fügen der Zillerthalbahn, welche am 20. December 1900 eröffnet wurde und 0·7 km durch die im December 1900 erfolgte Eröffnung der Linie Prater Ausstellungsstrasse—Rotunde der elektrischen Kleinbahnlinien in Wien, sonach insgesammt 41·7 km Local- und Kleinbahnlinien abgefallen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates December 1900 an Local- und Kleinbahnlinien 504·6 km in Bauausführung.

Hervorzuheben wäre noch, dass auf der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn auch die Verbindungscurve zur Gürtellinie im Baue ist.

Localbahn Feuerwerksanstalt-Sollenau. (Niveauübergänge: Localverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat über Beschwerde der Gemeinde Matzendorf, betreffend Verbauung des Zuganges zum Ortsfriedhofe, sowie bezüglich der geringen Breite der Viehübergänge an einzelnen Stellen der Localbahn Feuerwerksanstalt-Sollenau, die Localverhandlung auf den 12. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. von Galatti betraut. [E.-M.-Z. 4577.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

4. Februar. In der Strecke Wallern—Prachatitz wurde mit dem Zuge Nr. 3753 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Preussen. (Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit einer Gewichtsverminderung vorgefundenen Gepäcksstücken und Gütern.) Hierüber hat der kgl. preussische Minister der öffentlichen Arbeiten am 29. December 1900 folgende Verfügung erlassen:

„Das gegenwärtig bestehende Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden und überzähligen Gütern hat zu einem unverhältnissmässig grossen und theilweise unnützen Schreibwerk geführt. Es soll daher innerhalb der Preussischen Staatsbahnen versuchsweise eine Neuregelung dieses Dienstzweiges herbeigeführt werden.

Das Hauptgewicht muss darauf gelegt werden, so bald und so schnell als möglich den Bestimmungsort überzähliger Gepäcksstücke und Güter zu ermitteln und sie ihrer richtigen Adresse zuzuführen. Um dies zu erreichen, ist zunächst erforderlich, dass auf eine deutliche und dauerhafte Bezeichnung der Güter, und zwar auch mit der Bestimmungsstation hingewirkt, auch bahnseitig die Bezettelung ordnungsmässig bewirkt wird. Die Unterbringung der überzähligen Stücke selbst ist ferner mit einer durchgreifenden Ordnung der Schuppenrevisionen sicher zu stellen.

Nachforschungen nach fehlenden Gütern sind von vornherein im Allgemeinen zwecklos, da in der Mehrzahl der Fälle das an anderer Stelle überzählige Gut auf Grund der Bezettelung oder sonstiger Merkmale — nöthigenfalls nach Rückfrage bei der Versandtstation — der Bestimmungsstation übersandt wird, in allen Fällen aber, wo dies nicht möglich ist, ein Anhalt dafür, wohin das Gut verschleppt sein kann, in der Regel fehlt, zumal auf den Umladestationen Listen über die umgeladenen Güter nicht mehr geführt werden. Es wird sich daher empfehlen, Nachforschungen nur dann anzustellen, wenn nach der Bedeutung der Sache — u. A. allgemein bei Gepäck — oder aus sonstigen Gründen ein besonderer Anlass hiefür gegeben oder nach Lage der Sache von einer unverzüglichen Nachforschung ein schneller Erfolg zu erwarten ist, im Uebrigen aber die Güter, die innerhalb einer bestimmten Frist auf der Bestimmungsstation nicht eingegangen oder dieser nicht als gefunden gemeldet sind, lediglich der Control- oder Ausgleichsstelle zu melden. Eine gleichzeitige Mittheilung an die Versandtstation ist behufs Benachrichtigung des Versenders erforderlich. Ferner kann auch die Rückmeldung überzähliger Güter, die jetzt vielfach über das Bedürfniss hinausgeht, erheblich eingeschränkt werden. Um den Ausgleich fehlender und überzähliger Gepäcksstücke und Güter durch die Ausgleichsstelle zu beschleunigen, sind überzählige Sendungen, deren Hingehörigkeit nicht alsbald nach ihrer Auffindung festgestellt werden kann, von den Dienststellen sofort zu melden.

Zunächst soll für den ganzen Staatsbahnbereich versuchsweise eine gemeinsame Centralstelle errichtet werden, an die alle Meldungen über fehlende und überzählige Gepäcksstücke und Güter, sowie die Erledigungsanzeigen der Dienststellen einzusenden sind. Die Geschäfte dieser Centralstelle werden dem Verkehrsbureau der königlichen Eisenbahn-Direction in Berlin unter der Firma: ‚Güterausgleichsstelle der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen in Berlin‘ übertragen. Letztere hat den Ausgleich auf Grund der vorliegenden Meldungen und nöthigenfalls der Angaben in dem der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ beigegebenen Anzeiger herbeizuführen und die Aufnahme der dann noch überzähligen Stücke in diesen Anzeiger zu veranlassen. Den grösseren Abfertigungsstellen ist der Anzeiger zur Durchsicht zu überweisen. Geeignetenfalls können die Anzeiger von diesen Dienststellen, wie dies jetzt zum Theil schon geschieht, bei den benachbarten kleineren Stationen zu demselben Zwecke in Umlauf gesetzt werden. Von der Benützung der Amtsblätter zur Veröffentlichung fehlender und überzähliger Güter ist abzusehen.

Ein nach vorstehenden Gesichtspunkten von der königlichen Eisenbahn-Direction in Köln aufgestellter Entwurf einer Dienstanweisung ist von den an der rheinischen Nachbarconferenz betheiligten Eisenbahn-Directionen und den königlichen Eisenbahn-Directionen in Altona und Breslau berathen worden. Es haben hierin auch die bisherigen Bestimmungen über das Feststellungs- und Meldeverfahren bei Beschädigungen und Gewichtsverminderungen unter theilweiser Aenderung und Ergänzung Berücksichtigung gefunden. Zur Verminderung des Schreibwerkes ist u. A. vorgesehen, dass Thatbestandsaufnahmen, die kleinere Schäden und anscheinend Wiegefehler betreffen, zunächst bei der Abfertigungsstelle verbleiben, sofern nach dem pflichtmässigen Ermessen des Vorstandes der letzteren eine Reclamation nicht zu erwarten ist. Um indessen einer Nachlässigkeit der Dienststellen in der Feststellung der Schäden vorzubeugen, sind die bei diesen befindlichen Thatbestandsaufnahmen von den Revisionsbeamten gelegentlich sonstiger Dienstgeschäfte einer häufigeren Durchsicht und Prüfung zu unterziehen.

Die Meldungen über fehlende und beschädigte Güter — über letztere, soweit sie nicht auf der Versandtstation zurückgehalten werden — sind künftig ausschliesslich von der Bestimmungsstation in die Meldebücher einzutragen und zur Vorlage zu bringen.“

Die Verfügung des Ministers geht dann auf Einzelheiten des Dienstanweisungsentwurfes ein und beauftragt die Eisenbahn-Direction in Köln mit der Festsetzung der Dienstanweisung unter Berücksichtigung der gemachten Bemerkungen und unter sorgfältiger Nachprüfung der Fassung. Als Tag der Einführung des neuen Verfahrens ist der 1. März 1901 bestimmt.

Den von den preussisch-hessischen Eisenbahnen umschlossenen Staats- und Privateisenbahnen soll die königliche Eisenbahn-Direction in Köln von dem beabsichtigten Versuche mit dem Ersuchen Mittheilung machen, sich ihm anzuschliessen. Zum 1. October 1901 sieht der Minister einem Berichte der königlichen Eisenbahn-Directionen entgegen, wie sich die Einrichtung bewährt hat, welche Aenderungen und Ergänzungen der Dienstanweisung sich empfehlen möchten und welche Eisenbahn-Verwaltungen sich der Einrichtung angeschlossen haben.

Schliesslich macht der Minister noch darauf aufmerksam, dass zur thunlichsten Verminderung der Unregelmässigkeiten bei der Verladung und Umladung der Stückgüter in verschiedenen Directionsbezirken Versuche mit einem Verfahren gemacht worden sind, welches darauf beruht, die Güter und Begleitpapiere zusammen in den Wagen zu bringen und dadurch eine Trennung beider zu verhüten, auch ausser dem Zusammenbleiben von Papier und Gut nachträglich die Verladung im richtigen Wagen zu prüfen. Die Versuche haben theilweise zu einem recht befriedigenden Ergebnisse geführt, z. B. schätzt die Verkehrsinspection in Frankfurt a. M. die Verminderung des Schreibwerkes in Hanau zufolge dieser Einrichtung auf 95 pCt. Ein Bericht der Eisenbahn-Direction Köln über die in ihrem Bezirke gemachten Versuche wird den Directionen mit dem Veranlassen zugefertigt, zu prüfen, ob und wo sich eine Einführung dieses oder eines ähnlichen Verfahrens empfiehlt. Bei Vorlage des zum 1. October 1901 zu erstattenden Berichtes will der Minister über die angestellten Versuche und die hiebei gewonnenen Erfahrungen einer Aeusserung entgegensehen. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

— (Königl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Münster: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Vess.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge kam ab 1. Februar die bisherige Beschränkung in der Gepäcksabfertigung des Haltepunktes Vess in Wegfall.

— (Tarifanzeiger für den Directionsbezirk Frankfurt a. M.) Vom Beginne des Kalenderjahres 1901 ab wurde für den Eisenbahn-Directionsbezirk Frankfurt a. M. ein besonderer Tarifanzeiger herausgegeben. In denselben werden alle Verfügungen der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M., soweit sie auch für das Publicum von Interesse sind, aufgenommen, welche die Einführung, Abänderung, Ergänzung und Aufhebung der Tarife für den Personen- und Gepäcksverkehr, Thier- und Güterverkehr betreffen und nicht sofort durch Tarifnachtrag zur Durchführung gebracht werden; ferner die Fahrpreisermässigungen und Frachtvergünstigungen für besondere Fälle.

Der Tarifanzeiger erhält die folgende Eintheilung: Personen- und Gepäcksverkehr (auch für Leichen und Fahrzeuge), Thierverkehr, Güterverkehr.

Innerhalb dieser drei Abtheilungen erhalten die einzelnen Verfügungen je eine Ueberschrift (mit fortlaufender Numerirung),

welche die Bezeichnung der Tarife oder der Sache kurz wiedergibt. Ferner wird jeder Verfügung die Geschäftsnummer und dahinter in Klammer in Bruchform die Nummer und der Jahrgang des Tarifanzeigers beigedruckt (z. B. 13/01). Der Tarifanzeiger wird in Tarifformat einseitig gedruckt, so dass er durch Zerschneiden aufgelöst werden kann. Der hiezu geeignete Theil der Verfügungen wird so gefasst werden, dass ein satzweises Aufkleben an den betreffenden Stellen der Tarife durchführbar ist.

Da die Kenntniss der durch den Tarifanzeiger an die Dienststellen erlassenen Verfügungen vielen Verkehrsinteressenten erwünscht sein wird, namentlich auch den Käufern und Abonnenten von Tarifen, so ist beabsichtigt, den Tarifanzeiger, welchem gegebenenfalls ein Anzeigeblatt mit Geschäftsanzeigen beigegeben werden soll, allen Interessenten im Wege des Abonnements zugänglich zu machen.

Es werden nur ganzjährige Abonnements zugelassen, die im Laufe des Jahres neu hinzutretenden Abonnenten können die zurückliegenden Nummern nur insoweit erhalten, als noch verfügbare Abdrücke vorhanden sind. Der Tarifanzeiger erscheint nach Bedarf, in der Regel wöchentlich einmal. Der Jahresbezugspreis beträgt 6 Mark (Selbstkosten) und ist im Voraus zahlbar. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Entwicklung des Schiffs- und Güterverkehres auf der Oder. Wie der Breslauer Generalanzeiger berichtet, hat sich der Verkehr in dem Hafen von Cosel dadurch bedeutend gehoben, dass neben der Canalisirung der oberen Oder, die am 20. October 1895 vollendet wurde, nunmehr seit 20. September 1897 auch der Breslauer Umgehungscanal und damit der durchgehende Grossschiffahrtsweg bei Cosel eröffnet ist. Er dient in der Hauptsache dem Kohlenverkehre, der im Jahre 1898 89 pCt. des gesammten Thalverkehres ausmachte. Ausserdem wurden hauptsächlich unedle Metalle und verarbeitetes Eisen aller Art, Mehl und Mühlenfabrikate, sowie Zucker verladen. Die Zufuhr zu Berg besteht hauptsächlich in Eisen und anderen Erzen, Roheisen, Fische, Fette, Oele und Petroleum. In Cosel kamen 1896 296, 1898 543 beladene Schiffe zu Berg an, was eine Vermehrung von 83 pCt. ergibt. Unbeladene Schiffe trafen dort in dieser Richtung 1896 1375 ein, welche Zahl, sich stets vermehrend, bis 1898 auf 3563 stieg. Die Tragfähigkeit dieser beladenen und unbeladenen Schiffe wurde 1896 auf 316.000 t, 1898 auf 720.000 t festgestellt. An geladenen Gütern kamen 1896 21.000 t, 1898 70.000 t an, so dass eine Steigerung von 233 pCt. zu verzeichnen ist. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der beladenen und unbeladenen Schiffe betrug 1896 185 t, 1898 175 t, während die beladenen Schiffe 1896 durchschnittlich mit 70·9 t, 1898 mit 128·9 t belastet waren. Zu Thal fuhren von Cosel 1896 1631, 1898 3970 beladene Schiffe, was ein Mehr von 143 pCt. darstellt. Der Verkehr unbeladener Schiffe zu Thal ist gleich Null. Die beladenen und unbeladenen Schiffe ergaben 1898 701.000 t Tragfähigkeit gegen 310.000 t im Jahre 1896. An geladenen Gütern gingen 1896 251.000 t, 1898 727.000 t ab, der Verkehr stieg also um 190 pCt. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der beladenen und unbeladenen Schiffe wurde 1896 auf 189·6 t, 1898 auf 176·2 t, die durchschnittliche Belastung der beladenen Schiffe 1896 auf 154 t, 1898 auf 183·1 t festgestellt. Flussverkehr hat Cosel nicht zu verzeichnen.

Der Gesammtgüterverkehr (Eingang, Ausgang und unmittelbarer Durchgang) auf der Oder in Breslau befindet sich im stetigen Steigen. Von den zu Thal im Durchgangsverkehre verfrachteten Gütern entfällt der weitaus grösste Theil auf Steinkohlen, so zum Beispiel war 1898 der Steinkohlenverkehr mit 658.349 t an dem Gesammtgüterverkehre per 774.874 t betheiligt. Die übrigen Verkehrsgüter waren hauptsächlich Holz, Mehl und Mühlenfabrikate, Zucker, Steine und Steinwaaren, sowie Eisen und andere Metalle. Zu Berg gingen zum grössten Theile Roheisen, Eisenerze und andere Erze durch. Zu Berg angekommen sind hauptsächlich Düngemittel, Petroleum, Eisenerz, Fette und Oele, Mauersteine, Steine und Steinwaaren. An der Thalzufuhr waren zumeist Mauersteine, unedle Metalle, Zucker, Mehl und Mühlenproducte betheiligt. Der Hauptabgang von Breslau zu Thal bestand in Steinkohlen und Zucker. An dem Abgang zu Berg waren besonders Eisenerze, Roh- und Brucheisen, Petroleum, Fische, Fette und Oele betheiligt. Die Zufuhr nach Breslau zu Berg ist sehr schwankend; so wurden 1890 2416, 1891 2999, 1896 2355, 1897 2630 und 1898 2934 beladene Schiffe gezählt. Unbeladene Schiffe schwanken zwischen 4600 bis 5600 jährlich. Die Tragfähigkeit der zu Berg angekommenen beladenen und unbeladenen Schiffe ist von 913.000 t im Jahre 1890 auf 1,362,000 t im Jahre 1898 gestiegen. Geladene Güter kamen in dieser Richtung 1890 248.000 t, 1898 382.000 t an, so dass hier eine Steigerung von 54 pCt. eingetreten ist. 1890 betrug die durchschnittliche Tragfähigkeit der beladenen und unbeladenen Schiffe 125·7 t, 1898 180·3 t. Die durchschnittliche Belastung der beladenen Schiffe war sehr veränderlich und bewegte sich zwischen 988 t und 150·2 t. Die Abfuhr zu Berg wurde 1890 mit 141, 1898 mit 473 Schiffen bewerkstelligt, was ein Mehr von 235 pCt. ergibt. Unbeladene Schiffe verliessen in dieser Richtung Breslau im Jahre 1890 637, 1898 3151 Stück. Die Tragfähigkeit der beladenen und unbeladenen Schiffe war 1890 55.000 t, 1898 565 000 t. Von Breslau wurden zu Berg 1890 8000 t, 1898 52.000 t Güter befördert, so dass eine Steigerung von 550 pCt. wahrzunehmen ist. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der beladenen und unbeladenen Schiffe, sowie die durchschnittliche Belastung der beladenen Schiffe befindet sich ebenfalls in ständiger Zunahme, und zwar bei ersterer von 70·3 t im Jahre 1890, auf 155·9 t im Jahre 1898, bei letzterer von 57·6 t im Jahre 1890 auf 109·9 t im Jahre 1898. Die Zahl der in Breslau zu Thal angekommenen beladenen Schiffe schwankte sehr; es waren 1890 505, 1891 435, 1896 1083, worauf sich ein Rückgang bis auf 702 Schiffe im Jahre 1898 einstellte. Die Zahl der unbeladenen Schiffe ist dagegen steigend, und zwar von 86 im Jahre 1890 auf 439 im Jahre 1898. Die Tragfähigkeit der beladenen und unbeladenen Schiffe hat sich von 44.000 t im Jahre 1890 auf 137.000 t im Jahre 1898 erhöht. Das Gewicht der geladenen Güter ist auch im Aufsteigen begriffen, denn es betrug 1890 42.000 t, 1897 99.000 t, 1898 89.000 t. Ebenso verhält es sich mit der durchschnittlichen Tragfähigkeit der beladenen und unbeladenen Schiffe: 1890 74·3 t, 1898 111·3 t und mit der durchschnittlichen Belastung der beladenen Schiffe: 1890 82·7 t, 1898 112·4 t. Die Abfuhr von Breslau zu Thal befindet sich im Rückgange. Die Zahl der beladenen Schiffe ist von 6083 im Jahre 1890 auf 4082 im Jahre 1898 zurückgegangen, was ein Weniger von 33 pCt. darstellt. Die Zahl der unbeladenen Schiffe hat sich fast auf gleicher Höhe gehalten, 1890 wurden 1051, 1898 1167 gezählt. Die Tragfähigkeit der beladenen und unbeladenen Schiffe schwankt wiederum sehr, sie betrug 1890 966.000 t, stieg bis 1895 auf 1,310.000 t, ist von da ab bis 1898 aber auf 944.000 t gefallen. Das Gewicht der geladenen Güter war von 906.000 t im Jahre 1890 auf 1,064.000 t im Jahre 1896 gestiegen, ist aber auf 709.000 t im Jahre 1898 herabgegangen. Es bewegt sich die durchschnittliche Tragfähigkeit der beladenen und unbeladenen Schiffe zwischen 135·4 t und 184·7 t; die durchschnittliche Belastung der beladenen Schiffe zwischen 139·1 t und 205·4 t. Flossverkehr war bei Breslau nicht zu verzeichnen.

Der Verkehr auf der Oder bei Cüstrin ist für den Durchgang durch die Oderbrücke nachgewiesen, die oberhalb der Warthemündung liegt. Den Haupttheil der zu Berg durchgegangenen Güter bildet Roheisen, demnächst Petroleum, Erze, Düngemittel und Fische. Zu Thal gingen hauptsächlich Steinkohlen, Braunkohlen und Zucker. Die Zahl der bei Cüstrin zu Berg durchgegangenen beladenen Schiffe war sehr veränderlich: 1881 1648, 1886 2177, 1891 1946, 1896 1646, 1897 1876, 1898 2016. Ebenso verhielt es sich mit der Zahl der unbeladenen Schiffe, die zwischen 99 und 454 schwankt. Die Tragfähigkeit der beladenen und unbeladenen Schiffe ist von 210.000 t im Jahre 1881 auf 454.000 t im Jahre 1898 gestiegen. Eine ständige Zunahme ist auch bei dem Gewichte der geladenen Güter zu bemerken, nämlich 1881 151.000 t, 1898 351.000 t, was eine Steigerung von 132 pCt. ergibt. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der beladenen und unbeladenen Schiffe hat sich von 114·6 t im Jahre 1881 auf 210·9 t im Jahre 1898, die durchschnittliche Belastung der beladenen Schiffe von 91·9 t im Jahre 1881 auf 174·1 t im Jahre 1898 erhöht. Der Durchgangsverkehr zu Thal bei Cüstrin war ebenfalls sehr veränderlich. 1881 wurden 1961, 1886 3471, 1891 2203, 1896 1777, 1897 1782 und 1898 1903 beladene Schiffe gezählt. Bald fallend, bald steigend bewegt sich die Zahl der unbeladenen Schiffe zwischen 389 und 1875. Die Tragfähigkeit der beladenen und unbeladenen Schiffe ist von 290.000 t im Jahre 1881 auf 600.000 t im Jahre 1898 gestiegen. Das Gewicht der geladenen Güter hat sich von 174.000 t im Jahre 1881 auf 456.000 t im Jahre 1886 erhöht, ist dann aber wieder auf 301.000 t im Jahre 1898 gesunken. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der beladenen und unbeladenen Schiffe ist auf 116·9 t bis 179·5 t, die durchschnittliche Belastung der beladenen Schiffe auf 88·7 t bis 194·9 t festgestellt worden. Der Flössereiverkehr bei Cüstrin war nur gering.

Ausweis

über die

im IV. Quartale 1900 auf den im Betriebe stehenden österreichischen Eisenbahnen neu eröffneten Stationen und Haltestellen und über die Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse bei einzelnen bestehenden Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. österreichische Staatsbahnen	**Neu eröffnet.** **Haltestellen:** Furth-Prolling zwischen der Station Opponitz und der Haltestelle Gaissulz der Linie Kienberg-Gaming—Waidhofen a. d. Ybbs	1. October 1900	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Ausgabe der Fahrkarten im Zuge. Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege.
	Reinfeld zwischen der Haltestelle Rohrbach und der Station St. Veit a. d. Gölsen der Linie St. Pölten—Leobersdorf	1. October 1900	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Ausgabe der Fahrkarten im Gasthause des Anton Ehm in Rainfeld Nr. 2. Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege.
	Chodaczków maly zwischen den Stationen Borki wielkie und Kolodriejówka der Linie Borki wielkie-Grzymalów	15. October 1900	Für den Personenverkehr	Gebührenberechnung nach den reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf den vom Staate betriebenen Localbahnen in Galizien und der Bukowina.
	Michle zwischen den Stationen Nusle-Vršovic und Krč der Linie Prag—Dobřisch.	1. November 1900	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Fahrkartenausgabe im Wächterhause Nr. 2. Gebührenberechnung laut Localtarif. Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege.
Südbahn-Gesellschaft	Vierschach zwischen der Haltestelle Weitlanbrunn und der Station Innichen der Linie Marburg—Franzensfeste	14. October 1900	Für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr	Gebührenberechnung laut Circularien-Sammlung Nr. 39 vom 29. September 1900.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Klein-Kuntschitz zwischen den Stationen Ostrau-Witkowitz und Kunzendorf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn	1. October 1900	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Fahrkartenausgabe ist beschränkt. Reisegepäck wird nur mit dem Vorbehalte späterer Abfertigung übernommen. Die kilometrische Entfernung und die Fahrpreise sind aus dem 1. Nachtrage zum Localtarife der Ostrau-Friedlander Eisenbahn zu ersehen.
	Weikendorf zwischen der Station Gänserndorf und der Haltestelle Oberweiden der Strecke Gänserndorf—Marchegg	15. November 1900	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Fahrkartenausgabe ist beschränkt. Reisegepäck wird nur mit dem Vorbehalte späterer Abfertigung übernommen. Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der im Nachtrag III A zum Kilometerzeiger für das gesellschaftliche Hauptnetz vorgesehenen Entfernungen.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	**Station:** Orlau: zwischen den Stationen Dombrau und Reichenwaldau der Linie Oderberg — ungarische Grenze (Csácza)	1. October 1900	Für den allgemeinen Güterverkehr	Die bestehende Haltestelle Orlau wurde gleichzeitig aufgelassen.
Niederösterr. Landes-Eisenbahnamt	**Haltestelle:** Böhmzeil zwischen der Station Gmünd und der Haltestelle Breitensee der Linie Gmünd—Litschau	1. December 1900	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Ausgabe der Fahrkarten und Abfertigung des Gepäckes durch die Agentie.

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. österreichische Staatsbahnen	**Aenderungen:** **Haltestelle:** Schmidles zwischen den Stationen Stiedra und Theusing der Linie Rakonitz—Petschau	15. October 1900	Für den Frachtenverkehr in Wagenladungen	War bisher nur für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eingerichtet. Gebührenberechnung unter Zugrundelegung der kilometrischen Entfernungen.
	Stationen: Břeštan zwischen der Station Zlonitz und der Station Hospozin der Linie Zlonitz—Raudnitz	23. October 1900	Für den Gesammtverkehr	War bisher nur für den beschränkten Personen- und Güterverkehr eröffnet und gelangte erst mit dem Tage der Eröffnung der Linie Raudnitz—Hospozin für den Gesammtverkehr zur Eröffnung. Gebührenberechnung laut Localtarif.
	Hospozin zwischen den Stationen Břeštan und Černuc der Linie Zlonitz—Raudnitz	23. October 1900	Für den Gesammtverkehr	War bisher nur für den beschränkten Personen- und Güterverkehr eröffnet und gelangte erst mit dem Tage der Eröffnung der Linie Raudnitz—Hospozin für den Gesammtverkehr zur Eröffnung. Gebührenberechnung laut Localtarif.
	Haltestellen: Kwaczala zwischen der Haltestelle Oklešna und der Station Alwerina Regulice der Linie Skawce—Siersza Wodna	10. December 1900	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	War bisher nur eine Ladestelle. Fahrkartenausgabe erfolgt durch die Conductenre im Zuge. Gebührenberechnung nach den officiell kundgemachten Entfernungen des Kilometerzeigers.
	Libřic zwischen den Stationen Wran und Dawle der Linie Cerčan—Wran	20. December 1900	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Diese Haltestelle wurde bereits am 1. September 1900, jedoch nur für die Sommerperiode eröffnet. Ab 20. December auch für die Winterperiode. Abfertigung der Reisenden und des Gepäckes gegen Nachzahlung im Zuge.
Buschtěhrader Eisenbahn	**Station:** Tuschmitz zwischen Priesen und Kaaden-Brunnersdorf der Linie Priesen—Kaaden-Brunnersdorf	1. October 1900	Für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, sowie für den Eilgutverkehr	War bisher nur für den Frachtgutverkehr eröffnet gewesen. Gebührenberechnung laut I. Nachtrag zu dem ab 1. Jänner 1898 giltigen Localtarife (Theil II) für Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunde, giltig ab 1. October 1900, und laut Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1898 giltigen Localgütertarife (Theil II), giltig vom 1. October 1900.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**Haltestellen:** Grügau zwischen den Stationen Brodek und Olmütz der Linie Prerau—Olmütz	1. October 1900	Für den Eilgut-, dann Frachtgutverkehr in Wagenladungen	War bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der Frachtsätze für die in der Verkehrsrichtung nächst weitergelegene Station.
	Voitelsbrunn zwischen den Stationen Feldsberg und Nikolsburg der Linie Lundenburg—Zellerndorf	1. October 1900	Für den Frachtgüterverkehr in Wagenladungen, ohne Rücksicht darauf, ob die Beförderung in offen oder gedeckt gebauten Wagen erfolgt	War bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, dann für Frachtgüter eröffnet, welche die Eisenbahn in offenen Wagen zu befördern befugt ist. Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der Frachtsätze für die in der Verkehrsrichtung nächst weitergelegene Station.
Südbahn-Gesellschaft	**Station:** Eichberg zwischen Küb und Klamm der Strecke Wien—Mürzzuschlag	15. October 1900	Für den Gesammtverkehr	War bisher für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet. Gebührenberechnung laut Circularien-Sammlung Nr. 41 vom 13. October 1900.
Wiener Localbahnen	Vösendorf-Siebenhirten zwischen Neu-Erlaa und Ziegelei Union der Linie Wien—Guntramsdorf	10. November 1900	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	War bisher Haltestelle.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XIV. Stückes.) Das am 30. Jänner 1901 herausgegebene XIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5209: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 24. Jänner 1901, Z. 2226/IV b, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5210: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 23. Jänner 1901, Z. 3287, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5211: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 26. Jänner 1901, Z. 16.082, betreffend die Anfnebung der Massnahmen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche im Gerichtsbezirke Chrudim.

— (Inhalt des XV. Stückes.) Das am 31. Jänner 1901 herausgegebene XV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5212: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 28. Jänner 1901, Z. 3303, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XVI. Stückes.) Das am 1. Februar 1901 herausgegebene XVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5213: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 28. Jänner 1901, Z. 1518 II, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5214: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 28. Jänner 1901, Z. 17.322, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des XVII. Stückes.) Das am 4. Februar 1901 herausgegebene XVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5215: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 28. Jänner 1901, Z. 13.822, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Hracholusk der k. k. österr. Staatsbahnen als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 5216: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 25. Jänner 1901, Z. 8124, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5217: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 26. Jänner 1901, Z. 2794 IV, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5218: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 28. Jänner 1901, Z. 2027, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem Stuhlgerichtsbezirke Viso des Comitates Maramaros in Ungarn.

Verzeichniss der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Lemberg pro 1901 für Ostgalizien.) Laut der vorliegenden Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Lemberg beträgt die Zahl der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten in Ostgalizien 105, mithin um zwei weniger als im Vorjahre.

[E.-M.-Z. 3345.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 7. December 1900 dem öffentlichen Verkehre übergebene 10·496 km lange Strecke Érsekujvár — Nagy-Surány der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— Die 18·984 km lange Strecke Kimpolung — Valeputna der k. k. österr. Staatsbahnen ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Personal-Nachrichten.

Seine kaiserl. und königl. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 3. Februar 1901 dem Oberingenieur der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Franz Pfeuffer in Anerkennung seines besonders verdienstlichen Wirkens auf technischem Gebiete den Titel eines Baurathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Statthaltereisecretär Ladislaus Skałkowski von der Function eines landesfürstlichen Commissärs bei der Actiengesellschaft „Localbahn Piła-Jaworzno“ enthoben und an seiner Stelle den k. k. Statthaltereisecretär in Lemberg Vincenz Dobrowolski mit der obigen Function betraut.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den bei der Statthalterei in Graz in Verwendung stehenden Statthaltereisecretär Rudolf Freiherrn von Camerlander zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft „Elektrische Kleinbahn Graz-Mariatrost“ ernannt.

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Offert-Ausschreibung

für die Verstärkung der eisernen Tragwerke der Dniesterbrücke bei Jezupol und Pruthbrücke bei Czernowitz der Linie Lemberg—Itzkany.

Die Verstärkung der eisernen Tragwerke (Halbparabelträger, System Hermann) der Dniesterbrücke in km 121·819 mit 5 Oeffnungen à 56·892 m Lichtweite, sowie der Pruthbrücke in km 264·614 der Linie Lemberg—Itzkany mit 4 Oeffnungen à 56·892 m Lichtweite im approximativen Gesammtkostenbetrage von 160.000 Kronen wird im Offertwege zur Vergebung gelangen.

Dem Ersteher wird auch die Projectsverfassung auf Grund der hieramts vorhandenen, hinsichtlich des thatsächlichen Bestandes zu überprüfenden, eventuell zu ergänzenden Pläne der bestehenden Eisenconstruction obliegen.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie die Pläne der bestehenden Eisenconstructionen können bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau) während der Amtsstunden eingesehen und daselbst auch Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sammt dem Erlagscheine für das Vadium im Betrage von 8000 Kronen, welches im Erstehungstalle als Caution rückbehalten wird, sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf die Verstärkung der eisernen Tragwerke der Dniesterbrücke bei Jezupol und der Pruthbrücke bei Czernowitz der Linie Lemberg—Itzkany“ versehen, längstens am **25. Februar l. J., 12 Uhr Mittags** (Stadtzeit), bei der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu überreichen und wird die Eröffnung der eingelangten Offerte, zu welcher die Offerenten oder deren Bevollmächtigte zugelassen werden, am selben Tage 3 Uhr Nachmittags (Stadtzeit) in einem Amtslocale der k. k. Staatsbahn-Direction erfolgen.

Der Offerent verbleibt bis zum **31. März l. J.** im Worte.

Offerte, welchen eine der vorgeschriebenen Beilageu mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN
Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ansschl. antorisirte Fabrik
H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.
Patente in allen Staaten. (620)
Central-Heizungen aller Systeme.
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Heim's rauchverzehrende Kamine
Heim's rauchverzehrende „Calorifères“.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem am 1. Jänner 1901 in Kraft getretenen Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, werden folgende Druckfehler berichtigt:

Seite	Relation		Classe	Berichtigt von Heller	Berichtigt auf Heller
19	Dux	Buda-Császárfürdö-kiterö, Budapest-Kelenföld, Ó-Buda-Filatorigát	I. Classe	665	791
			II. „	725	665
22	Pilsen	Budapest d. v.	II. „	545	595
22	Prag	„ „	II. „	545	549
22	Teplitz-Waldthor	„ „	II. „	646	656
36	Budapest d. v.	Smichow	Pos. Nr. 7 ad 3)	366	336
62	Prag	Budapest d. v.	Pos. Nr. 76 ad a)	466	460
62	Prag	„ „	Pos. Nr. 76 ad b)	292	288

Auf Seite 31 bei Post Nr. 3 sind rücksichtlich der Station Zliw in der Rubrik „Artikel“ die Worte: „in offengebauten Wagen verladen“ zu streichen.

Wien, am 1. Februar 1901. [102]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband.

Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 8 (Holz des Specialtarifes II).

Am 20. Februar 1901 treten im Tarifheft 2 folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 8 (Holz des Specialtarifes II) in Kraft:

Von Hüttau k.k.St.B. nach	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen
Apolda K. E. D. E.	190
Eisleben K. E. D. Ha.	204
Erfurt K. E. D. E.	192
Nordhausen K. E. D. C.	216
Weimar, Preuss. Staatsb., K. E. D. E.	186

Wien, am 5. Februar 1901. [103]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Böhmisch-Thüringischer Kohlenverkehr über Lichtenfels.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. April 1901 tritt für den obengenannten Verkehr ein neuer Tarif in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. April 1900 aufgehoben wird.

Abdrücke des neuen Tarifes, durch dessen Einführung gegenüber den bisherigen Frachtsätzen fast durchwegs Erhöhungen eintreten, sind vom 1. März 1901 an bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 50 Pfennigen oder 60 Hellern erhältlich.

Prag, am 31. Jänner 1901. [104]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
605	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Spiritus zur Ausfuhr seewärts	Siehe untenstehende Tabelle		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für die inneren deutschen Verkehre bestehenden einschlägigen Controlvorschriften	vom 10. Februar 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1898		Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von: Bubentsch, Bubna, Lieben (Oe.N.W.B. und St.E.G.), Prag (B.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.), Prag (Bubna), Prag (Sandthor), Prag (Smichow), Smichow, Wysočan (B.N.B. und Oe.N.W.B.)	Junghunzlau	Kolin (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Pardubitz (St.E.G. und S.N.D.V.B.)	Raitz	Smiřitz
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen					
Altona	340	349	381	396	447	390
Bremen (Hanptbahnhof, Freibezirk)	346	355	387	402	453	396
Brake (Oldenburg)						
Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen)						
Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen)	366	375	407	422	473	416
Nordenham						
Nordenham (Fischereihafen)						
Hamburg B.	336	345	377	392	443	386
Wilhelmsburg						
Hamburg-Sternschanze	338	347	379	394	445	388
Harburg H.	331	340	372	387	438	381
Harburg U. E.	332	341	373	388	439	382
Lübeck	331	340	372	387	438	381
Pommerensdorf	268 *)	277	309	319	364	301
Stettin	266 *)	275	307	317	362	299
Swinemünde	305 *)	314	346	356	401	338
Warnemünde	338 *)	361	379	418	463	400

*) Diese Frachtsätze haben für Sendungen von Prag (Bubna), Prag (Sandthor) und Prag (Smichow) keine Giltigkeit.

Fortlaufende Nummer	606	607
Die Publication erfolgt	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**k. k. österr. Staatsbahnen**
von der Namen der	Südbahn	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Coaks	Mais	Getreide etc. laut Nomenclatur auf Seite 5 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) — von	Schönpriesen	oder nach den in den Schnitt-Tafeln I, II und III des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes aufgeführten rumänischen Stationen
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) — nach	via Grammat-Neusiedl — Leobersdorf (S.B.)	Moosach b. München	Marktredwitz	Moosach b. München	Marktredwitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Anfrechtbaltung der für Coaks giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
und giltig in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. März 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Tarif-Theil II, Heft 2, für den Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband vom 1. Februar 1898
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	Directe Frachtsätze bestehen nicht
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	1462 Heller per Tonne à 1000 kg	Theilfrachtsätze b) der Schnitt-Tafel I 583 — II 505 — III 447 | I 526 — II 512 — III 454 | I 642 — II 546 — III 488 | I 551 — II 535 — III 477 in Centimes
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		Zur Bildung der Gesammtfrachtsätze sind die Theilfrachtsätze a) aus den Schnitt-Tafeln I, II, III, Seite 36—39, des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes zu entnehmen. In die Reexpeditionstabelle auf Seite 12 des genannten Tarifes ist die Station Marktredwitz in Gruppe k, die Station Moosach b. München in Gruppe b einzureihen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
608	k. k. österr. Staatsbahnen	hetheiligten Verwaltungen	Hopfenstangen	Blisowa Böhm. Kubitzen-Vollman Dobřichowitz Jinec-Čenkan Kauth Nenern Nengedein Přibram Pntzeried Rewnitz Wolschan	a) Hagenau } Stationen der Eisenbahnen in Elsass- b) Sesenheim } Lothringen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 15. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Theil II, Heft 8, gültig ab 1. Februar 1898 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Es bestehen dermalen keine directen Frachtsätze	Mark ad a) | ad b) 1·61 | 1·56 1·53 | 1·48 1·96 | 1·91 1·92 | 1·87 1·61 | 1·56 1·70 | 1·65 1·61 | 1·56 1·96 | 1·91 1·65 | 1·60 1·93 | 1·88 1·85 | 1·80		Im Kartirungswege		
609	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Ungar. Nordwest-Localeisenbahnen	Petroleum, in Fässern, aus Pos. O—4 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898	Mähr.-Ostrau via Lundenburg—Landesgrenze bei Broczkó	Kutti loco Mária-Sasvár Szenicz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Bis Lundenburg Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900 und ab Lundenburg Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	Heller 106 111 123		Im Kartirungswege	Die in der Spalte 10 ausgewiesenen Frachtsätze können nur bei Auflieferung der Transporte durch solche Absender in Anspruch genommen werden, welche den sub Punkt 6 der Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900 (Seite 7 und 8) rücksichtlich der Sendungen von Mähr. Ostrau vorgesehenen Bedingungen Genüge geleistet haben	
610	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Holzdraht aus der Pos. H—18—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Schwanberg Görz		Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Partei	vom 11. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	220 Heller incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
611	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Brennholz	Bystritz	Trzynietz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1901	Localtarif	Heller 9	Heller 7	Heller 2	Im Kartirungswege		
					Teschen				10	8	2			
				Jablunkau	Trzynietz				10	8	2			
					Teschen				13	11	2			
612	**Südbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen k. k. österr. Staatsbahnen Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Wein, Weinmost und Weinmaische	Kismarton Szárazvám	Ebenfurth	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Westungar.-Niederösterr. Verband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1901	Heller 35 25	Heller 26 16	Heller 9 9	Im Kartirungswege		Diese Frachtermässigung fällt zu alleinigen Lasten der Strecken Kismarton—L. Ujfalu, bezw. Szárazvám—L. Ujfalu
				und umgekehrt										

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Vorwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
8	Nr. 4 vom 8. Jänner 1901	210 und 211	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Belisče	Simmering	In der Rubrik 5 „nach" ist der Stationsname „Simmering" auf „Simmering St.E.G." abzuändern	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Anfhebung	Besondere Bemerkungen
3	Nr. 1 vom 1. Jänner 1901	40	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Wein, Weinmost und Weinmaische	Szárazvám	Ebenfurth	Vom Tage der Giltigkeit der gleichen Frachtbegünstigung im Kartirungswege	
						und umgekehrt			

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen 24·—	halbjährig	Kronen 12·—	vierteljährig	Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„	Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner.** **Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien.** — **Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden ***billig*** *und* ***sachgemäss*** *besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch* ***öffentliche Versteigerungen*** *der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 18. **Wien, 9. Februar 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Gesetzentwurf über die Inarticulirung des zwischen der kgl. ungarischen Regierung und der Direction der „Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, abgeschlossenen Vertrages vom Jahre 1901. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtscanal mit schiefen Ebenen von Urfahr bei Linz an der Donau nach Budweis an der Moldau, sowie für das alternative Theilproject der Regulirung der Moldau von Rosenberg bis Budweis.

Das Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und dem Ackerbauministerium dem behördlich autorisirten Bauingenieur Rudolf Urbanitzky in Linz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtscanal mit schiefen Ebenen von Urfahr bei Linz an der Donau nach Budweis an der Moldau, sowie für das alternative Theilproject der Regulirung der Moldau von Rosenberg bis Budweis auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 4. Februar 1901. H.-M.-Z. 59.147 ex 1900.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Im Sinne des § 42 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, kann die Beseitigung der den technischen Vorarbeiten entgegenstehenden Hindernisse nur nach vorheriger Verständigung des Grundeigenthümers erfolgen. Eigenmächtige Handlungen auf fremdem Grunde können eine Besitzstörung begründen.

(Entscheidung vom 20. November 1900, Z. 15.561.)

Der von der Firma X. als Concessionärin der projectirten W.-P.'er Bahn mit der Durchführung der Vorarbeiten für diese Bahnanlage betraute Ingenieur B. hat zu diesem Zwecke im eingefriedeten Parke des A. einen Baum abästen, ferner auf mehreren freiliegenden Parcellen des A. gegen 90 verschiedene Bäume fällen und eine noch grössere Anzahl ausästen und anplätzen lassen.

Die wegen dieser Beschädigungen von A. gegen B. überreichte Besitzstörungsklage wurde mit Beschluss des k. k. Bezirksgerichtes Weckelsdorf vom 24. August 1900, G.-Z. $\frac{\text{C I } 34/00}{4}$, aus folgenden Gründen abgewiesen: Unbestritten ist, dass der Firma X. die Vorconcession zum Baue der W.-P.'er Bahn ertheilt wurde und dass diese Firma den Beklagten beauftragt hat, die Abstechung dieser Bahn durchzuführen und das Detailproject hiefür auszuarbeiten; Kläger bestreitet nur den vom Beklagten behaupteten Umstand, dass jene erfolgten Beschädigungen zum Zwecke der Bahntrassirung nothwendig gewesen seien. Nach § 42 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, gewährt die Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten für die Anlage einer Eisenbahn das Recht, fremde Grundstücke zu betreten und auf denselben die zur Vorbereitung des Bahnprojectes erforderlichen technischen Arbeiten vorzunehmen, und wenn die mit diesen Arbeiten betrauten Personen Gebäude oder eingefriedete Räume betreten oder die den Arbeiten entgegenstehenden Hindernisse beseitigen wollen, entscheidet, falls ein Betheiligter dagegen Einsprache erhebt, die politische Bezirksbehörde über die Nothwendigkeit und Zulässigkeit

der beabsichtigten Handlungen. Hienach kann von einer Besitzanmassung seitens des Beklagten dem Kläger gegenüber und von einer eigenmächtigen Störung des klägerischen Besitzes im Sinne des § 339 a. b. G.-B. nicht die Rede sein und ist vielmehr die Ermächtigung zur Vornahme der in Rede stehenden Handlungen in der Ertheilung der Concession an die Firma X., bezw. in dem Auftrage der letzteren an den Beklagten, die Bahntrassirung vorzunehmen, gelegen. Wollte aber darin, dass sich der Gärtner des Klägers, sowie letzterer selbst gegenüber den Angestellten des Beklagten speciell über das erfolgte Ausästen des im Parke stehenden Baumes aufhielten, eine Einsprache im Sinne des § 42, Abs. 2, citirten Gesetzes erblickt werden, wäre nach dieser Gesetzesbestimmung zur Entscheidung hierüber nicht das Gericht, sondern die politische Behörde berufen.

Ueber Recurs des Klägers wurde mit Beschluss des k. k. Kreisgerichtes Königgrätz als Recursgerichtes vom 26. September 1900, G.-Z. $\frac{\text{RI } 138/00}{1}$, dem Klagebegehren gemäss erkannt, „denn, wenn unbestritten ist, dass der Kläger im Besitze der in Rede stehenden Parcellen ist, dass der Firma X. die Vornahme von Vorarbeiten für die Anlage der W.-P.'er Eisenbahn bewilligt wurde, und dass der Beklagte, von dieser Firma beauftragt, die zur Vorbereitung des Bahnprojectes erforderlichen technischen Arbeiten vorzunehmen, auf jenen klägerischen Parcellen Bäume theils fällen, theils ausästen und anplätzen liess, so ist lediglich die Einwendung des Beklagten, dass er durch diese Handlungen in den Besitz des Klägers nicht eigenmächtig und auch nicht vorsätzlich eingegriffen habe, in Erwägung zu ziehen".

In ersterer Beziehung ist die Bestimmung des § 42 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, zu beachten. Nach derselben sind die mit den Vorarbeiten für die Anlage einer Eisenbahn betrauten Personen durchaus nicht berechtigt, die den Arbeiten entgegenstehenden Hindernisse willkürlich zu beseitigen, sondern sind verpflichtet, von der beabsichtigten Beseitigung der Hindernisse die Betheiligten rechtzeitig in Kenntniss zu setzen, damit diese dagegen Einsprache erheben und die Entscheidung der politischen Behörde über die Nothwendigkeit und Zulässigkeit der beabsichtigten Handlungen begehren können. Diese gesetzliche Bestimmung diente aber dem Beklagten im vorliegenden Falle nicht zur Richtschnur, da er, wie aus der Verhandlung in erster Instanz und insbesondere den Aussagen der vernommenen Zeugen hervorgeht, die den auf den klägerischen Grundstücken vorzunehmenden technischen Arbeiten entgegenstehenden Hindernisse beseitigte, indem er Bäume fällen, ausästen und anplätzen liess, ohne früher diesen seinen Entschluss dem Kläger als Betheiligten bekanntgegeben zu haben, so dass diesem das Recht benommen wurde, sich gegen die beabsichtigte Verfügung durch Erhebung der Einsprache zu schützen und die Hilfe der zuständigen Behörde rechtzeitig anzurufen. Diese Handlung des Beklagten erfolgte nicht in Form Rechtens, sondern ganz willkürlich und eigenmächtig, und erscheint daher dieselbe als ein widerrechtlicher eigenmächtiger Eingriff in die Besitzsphäre des Klägers, und da der Besitz an sich nach § 339 a. b. G.-B. gegen jede Beeinträchtigung und eigenmächtige Störung zu schützen ist und die Integrität desselben die Abweisung jedes Eingriffes ohne Rücksicht auf die Tendenz des Handelnden verlangt, so ist es demnach ganz unentscheidend, ob der Beklagte die den Besitz des Klägers verletzenden Handlungen mit dem Bewusstsein, dass er fremden Besitz verletze, vorgenommen habe oder nicht, und daher ist auch der Einwendung des Beklagten, dass er die Absicht nicht hatte, den Besitz des Klägers zu stören, ganz ohne Belang.

In dem gegen diese Entscheidung überreichten Revisionsrecurse des Beklagten wird insbesondere darauf hingewiesen, dass die Interpretation, welche der § 42 citirten Gesetzes durch das Recursgericht hat, eine unrichtige sei, zumal diese Gesetzesstelle nicht in ihren ersten Zeilen die Vornahme technischer Vorarbeiten gestatten würde, um diese im Folgenden an eine Bedingung zu knüpfen, welche nahezu undurchführbar ist.

Der Oberste Gerichtshof hat mit Entscheidung vom 20. November 1900, Z. 15.561, dem Revisionsrecurse in der Erwägung, dass die Auslegung des § 42, Abs. 2, des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, seitens des Recursgerichtes als zutreffend angesehen werden muss, insbesondere auch dem Wortlaute dieser Gesetzesstelle am ehesten entspricht und dem Grundsatze der Unverletzlichkeit des Eigenthums (Art. 5 des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 142) Rechnung trägt — dann in der Erwägung, dass es zum Thatbestande einer Besitzstörung irgend einer bestimmten, insbesondere etwa der auf die Störung des fremden Besitzes gerichteten Willensmeinung desjenigen, welcher sich einen Eingriff in den fremden Besitz hat zu Schulden kommen lassen, durchaus nicht bedarf — in der Erwägung weiter, dass der Beklagte in der Streitverhandlung ausdrücklich zugegeben hat, dass die in der vorliegenden Klage angeführten Beschädigungen thatsächlich vorgekommen und auf seinen Auftrag zurückzuführen sind, seine Verantwortlichkeit dem Kläger gegenüber daher (§ 339 a. b. G.-B.) ausser Frage steht, keine Folge gegeben. Dl.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Es ist dem Besteller freigestellt, falls auch nur ein Theil der bestellten Einrichtungsgegenstände nicht entspricht, die ganze bestellte Lieferung zurückzuweisen.

Eine Maschinenfabrik hat zur completen Einrichtung einer neuen Werkstätte bei einer Firma eine Anzahl von Hilfs- und Werkzeugmaschinen bestellt, die zwar nicht ein untheilbares Ganzes bilden, im Fabriksbetriebe jedoch eine die andere derart ergänzen, dass durch den Entfall auch nur einer der bestellten Arbeitsmaschinen der Betrieb der Fabrik gefährdet erschiene. Da bei Ablieferung der bestellten Arbeitsmaschinen sich einige derselben dadurch als unverwendbar erwiesen, dass sie den Bedingungen der vom Besteller genau präcisirten Construction nicht entsprachen, wies dieser die Uebernahme der gesammten Lieferung zurück, aus welchem Anlasse die Arbeitsmaschinenfirma den Klageweg betrat. Die kgl. Curie hat nun unter Z. 793 ex 1900 das Klagebegehren mit der Motivirung abgewiesen, dass, nachdem der Besteller für eine complete Einrichtung abschloss, und einzelne, wenn auch an und für sich selbstständige Bestandtheile derselben der Bestellung nicht entsprachen, letzterer berechtigt war, die Annahme der gesammten Lieferung zu verweigern.

Gesetzentwurf über die Inarticulirung des zwischen der kgl. ungarischen Regierung und der Direction der „Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, abgeschlossenen Vertrages vom Jahre 1901.

(Fortsetzung.)

§ 14.

Die Direction der Gesellschaft ist verpflichtet, über den erzielten Gesammt-Waaren- und Personenverkehr monatliche, halbjährige und ganzjährige statistische Ausweise herzustellen und diese, wie auch den Fahrplan und die monatlichen Fahrtenlisten, ferner die Liste der monatlichen Maximal-Fuhrlöhne dem kgl. ungarischen Handelsminister, der kgl. ungarischen Seebehörde und dem zur Gesellschaft beorderten Ministerialcommissär jederzeit vorzulegen.

§ 15.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, auf Aufforderung des gemeinsamen Kriegsministers im Falle einer Mobilisirung oder eines Krieges alle ihr zur Verfügung stehenden Schiffe nach Massgabe der Nothwendigkeit und gegen entsprechende Entlohnung in den Dienst der Kriegsmarine, beziehungsweise der Heeresverwaltung, oder zur Beförderung der Einrückenden und anderer militärischen Transporte zu überlassen.

Im Nothfalle sind auch jene Schiffe zu diesem Zwecke zur Verfügung zu stellen, welche wohl schon beladen, aber noch nicht abgefahren sind, sowie auch diejenigen, welche rechtzeitig zurückberufen werden können.

Wenn die im Mobilisirungs- oder Kriegsfalle der Kriegsmarine übergebenen Schiffe infolge eines Verschuldens der Organe der Gesellschaft, durch eine Seekatastrophe oder Feuersbrunst eine Beschädigung oder einen Schaden erleiden, so fällt dieser Schaden der Gesellschaft zur Last. Die k. u. k. Kriegsmarine ersetzt nur jene Schäden und Verluste, welche die Thätigkeit des Feindes oder die Explosion der Schiessmaterialien hervorgerufen haben.

Jene Fälle, in welchen die aus den auf den Schiffen vorgefallenen Beschädigungen herrührenden Kosten die Gesellschaft belasten, werden in einer zwischen dem k. u. k. gemeinsamen Kriegsminister und der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft „Adria" hinsichtlich der Ueberlassung der Schiffe in den Heeresdienst abzuschliessenden neuen Convention detaillirt festgestellt werden.

Damit die Gesellschaft den Forderungen des Kriegsministers vollkommen entsprechen könne, wird der kgl. ungarische Handelsminister im Nothfalle gestatten, dass im Mobilisirungs- oder Kriegsfalle einzelne oder sämmtliche vertragsmässigen ausländischen Fahrten eingestellt werden.

Der Kriegsminister wird, wenn möglich, die Gesellschaft schon vor Beginn der Mobilisation über die Quantität der nothwendigen Schiffe verständigen, damit diese zu militärischen Zwecken zurückbehalten werden können.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, aus jenem Steinkohlenquantum, welches im Kriegs- oder Mobilisirungsfall zur Inbetriebhaltung der für das Heer nöthigen Dampfer der Gesellschaft erforderlich ist, in ihren Fiumaner Lagern einen ständigen Steinkohlenvorrath von 400—500 Tonnen zu halten, und zwar in vollwerthigen englischen Stück- oder Briquettekohlen. Ein der grösseren Ziffer entsprechendes Quantum wird in dem Falle in Vorrath zu halten sein, wenn die Zahl der auf Grund des Bedarfes von 1901 in den ersten acht Tagen der Mobilisirung nöthigen Dampfer in den folgenden Jahren um 25 Percent steigen würde.

Das gemeinsame Kriegsministerium ist berechtigt, die Controle dieser Steinkohlenvorräthe nach den im Uebereinkommen in dieser Hinsicht festzustellenden Detailbestimmungen auszuüben.

Die der Gesellschaft zukommende Entschädigung für die Wartezeit der zu Mobilisations- oder Kriegszwecken zurückgehaltenen Schiffe wird in dem, im Alinea 4 des gegenwärtigen Paragraphen erwähnten neu abzuschliessenden Uebereinkommen festgestellt werden.

Hinsichtlich der Militärtransporte sind im Allgemeinen die Vorschriften der zwischen dem gemeinsamen Kriegsminister und dem Oesterreichischen Lloyd, wie auch einigen kleineren Schiffahrts-Unternehmungen bestehenden Convention massgebend.

Die „Adria"-Gesellschaft wird auch den Militärtransporten, wie einzelnen Militärpassagieren dieselben Begünstigungen gewähren, welche in der im vorstehenden Alinea erwähnten Convention festgestellt sind.

In dem Falle, wenn die Schiffe der Gesellschaft anlässlich einer Mobilisirung oder eines Krieges zu Zwecken der Kriegsmarine oder der Heeresverwaltung übernommen werden, wird die Gesellschaft verpflichtet sein, den von Seiten des gemeinsamen Kriegsministers im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Handelsminister festgestellten Vorschriften zu entsprechen.

Die im 4. Alinea des gegenwärtigen Paragraphen erwähnte Convention wird, mit Vorbehalt jener Aenderungen, welche später eventuell im gegenseitigen Einvernehmen vorgenommen würden, für die Dauer des gegenwärtigen Vertrages Geltung haben.

In dem Falle, wenn der Theil der im vorstehenden Alinea erwähnten Convention, welcher von den für Militärtransporte zu gewährenden Begünstigungen handelt, aus welchem Grunde immer ausser Kraft gesetzt würde, wird unter allen Umständen jene Verpflichtung der Schiffahrts-Gesellschaft bestehen bleiben, Militärtransporte und einzelne militärische Passagiere, wie auch die verschiedenartigen militärischen Gegenstände für die Hälfte der für Civiltransporte bestehenden Frachtgebühren zu befördern.

§ 16.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, in jenen ausländischen Häfen, welche ihre Schiffe berühren, auf schriftliche Aufforderung von Seiten der k. u. k. Consularbehörden oder der k. u. k. Legationen die nachhause zu sendenden Marinesoldaten oder andere mit einem Marinepass (Marinebuch) versehenen Individuen aufzunehmen und nach Fiume oder nach einem während der Fahrt zu berührenden anderen ungarischen oder österreichischen Hafen zu befördern, wobei sie für diesen Dienst keinerlei Gebühr, also auch nicht den Ersatz der Verpflegskosten fordern kann, ausgenommen jene Fälle, in welchen die Kosten der Heimtransportirung, welche eventuell nach dem Gesetze den Schiffseigenthümer oder die aus dem Verkaufe vom Schiffe ge-

retteten Gegenstände eingeflossene Summe belasten würden, durch die betreffenden Behörden eingetrieben werden.

Die derart gebührenfrei beförderten Personen werden derselben Unterkunft und Verpflegung theilhaft, wie die Passagiere III. Classe, wobei es dem Schiffscommandanten freisteht, sie während der Fahrt im Schiffsdienste zu verwenden, die Agenten und Capitäne der Gesellschaft können jedoch nicht verpflichtet werden, gegen ihren Willen auf ein Schiff gleichzeitig mehr als vier Individuen aufzunehmen.

Nach anderen auf schriftliche Aufforderung der k. u. k. Consularbehörden oder der k. u. k. Legationen heimzubefördernden vermögenslosen ungarischen oder österreichischen Staatsbürgern ist immer die Fahrgebühr III. Classe und überdies für Verpflegung auf jeden Tag eine Krone zu bezahlen. Bezüglich des Ersatzes dieser Gebühren wird nach Rechtfertigung der geleisteten Beförderung die kgl. ungarische Seebehörde verfügen. Sind diese vermögenslosen Staatsbürger militärpflichtig, so geschieht ihre Beförderung unentgeltlich.

In derselben Weise werden der Gesellschaft die Gebühren in jenen im 1. Alinea des gegenwärtigen Paragraphen als Ausnahme erwähnten Fällen nachträglich liquidirt werden, wenn die Kosten der Heimbeförderung der Marinesoldaten eintreibbar sind. Bei der Heimbeförderung der aus der österreichisch-ungarischen Monarchie in ihr Vaterland zurückzusendenden vermögenslosen Ausländer treten, wenn diese auf Requisition einer Behörde der österreichisch-ungarischen Monarchie erfolgt, dieselben Bedingungen in Kraft, welche für die Beförderung vermögensloser ungarischer oder österreichischer Staatsbürger bestehen.

§ 17.

Die Schiffe der Gesellschaft werden der Begünstigung theilhaftig, dass, wenn mit Rücksicht auf jenen Ort, wohin das Schiff abgeht oder woher es eintrifft, die Intervention der Ufer-Seesanitäts- oder Polizeiorgane überhaupt nothwendig ist, diese bei Nacht ebenso, wie bei Tag verpflichtet sind, sich auf das Schiff zu begeben, um bei der Abfahrt die die Spedition, bei der Ankunft aber die die libera pratica gestattenden Documente auszufolgen. In diesem Falle ist die Gesellschaft verpflichtet, diesen Organen die nothwendigen Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen.

§ 18.

Zu einer Zeit, wo Quarantaine oder Beobachtung angeordnet wurde, wird es der Gesellschaft gestattet, bei all jenen Fahrten, bei welchen im Sinne der bestehenden Vorschriften die Dauer der Quarantaine verkürzt wird, wenn die den Seesanitäts-Vorschriften entsprechenden Agenden durch die auf dem Schiffe befindlichen beeideten Sanitätsinspectoren während der Fahrt vorgenommen werden, die Sanitätsinspectoren schon bei der Abfahrt auf das Schiff aufzunehmen, indem sie das betreffende Uferamt um deren Entsendung ersucht.

§ 19.

Die Dampfer der „Adria"-Gesellschaft sind während der Vertragsdauer von der Bezahlung der Consularschiffsgebühren bei den gesammten k. u. k. Consulatsbehörden ebenso befreit, wie die Schiffe der Kriegsmarine.

Für die zur Vornahme der Ladung und Löschung unter regelmässigen Verhältnissen nothwendige Zeitdauer werden für die Dampfer der „Adria"-Gesellschaft in Fiume auf dem Quai fünf bestimmte Plätze bezeichnet.

Der Gesellschaft werden in den Fiumaner Hafenentrepots dem durch sie abgewickelten Waarenverkehr entsprechende Magazinslocalitäten nach Thunlichkeit in Miethe gegeben werden.

§ 20.

Bei der Anstellung ihrer Organe hat die Gesellschaft jenen Matrosen, Schiffslieutenants und Capitänen, welche aus dem mit der Fiumaner kgl. ungar. Marineakademie verbundenen Internate herausgekommen sind, wie auch den Officieren und Cadetten der Kriegsmarine unter gleichen Bedingungen anderen gegenüber einen Vorzug zu gewähren. Im Falle, wenn derartige Gesuche zurückgewiesen werden, ist dem kgl. ungar. Handelsminister ein motivirter Bericht zu unterbreiten.

Bezüglich der Anstellung von Unterofficieren, die im gemeinsamen Heere, in der Kriegsmarine und in der Honvéd gedient haben, unterwirft sich die Gesellschaft jenen gesetzlichen Bestimmungen, welche für die subventionirten Eisenbahn- und Schiffahrts-Unternehmungen bestehen.

Ueberdies verpflichtet sich die Gesellschaft, von den Schiffscadetten, welche aus dem mit der Fiumaner kgl. ungar. Marineakademie verbundenen Internat herauskommen, auf jedem ihrer Schiffe einen in der Eigenschaft eines Schiffscadetten anzustellen.

§ 21.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, die im Marinedienste verwendeten Staatsbeamten, wie auch die auf Wunsch des gemeinsamen Kriegsministers reisenden Organe gebührenfrei zu befördern.

Die staatlichen Beamten und deren Familienmitglieder hat die Gesellschaft für 50 Percent ihrer Personenfahrgebühren zu befördern.

Die Gesellschaft wird ferner infolge der Aufforderung von Seiten der kgl. ungar. Seebehörde die Zöglinge der Marineschulen während der Sommerferien gegen Ersatz der Verpflegskosten auf ihren Dampfern auf je eine Reise mitzunehmen, jedoch kann die Gesellschaft nicht verpflichtet werden, auf dieselbe Fahrt mehr als einen Zögling aufzunehmen.

§ 22.

Die „Adria" wird, insofern der kgl. ungar. Handelsminister sie zur Vermittlung des Postverkehres benützt, als ein zum Postbetrieb gehörendes Organ betrachtet und ist als solches den Postgesetzen und Vorschriften unterworfen.

Der kgl. ungar. Handelsminister kann alle Dampfer der „Adria", also nicht nur die in den vertragsmässigen, sondern die in allen Fahrten verwendeten Schiffe zur Beförderung der verschiedenartigen Briefpostsendungen, wie auch von Geldverschlüssen, von bewertheten und nicht bewertheten Packeten benützen, ohne Rücksicht darauf, woher die Postsendungen stammen, oder wohin sie lauten. Dieses Recht des kgl. ungar. Handelsministers, die gesammten Schiffe der „Adria" zur Postbeförderung zu benützen, erstreckt sich auch auf die durch fremde Posten der „Adria" vice versa übergebenen Postsendungen (Verschlüsse).

Die zur Postbeförderung benützten Schiffe werden in den Schiffsdocumenten Postschiffe genannt.

Die „Adria“ versieht die Beförderung und Vermittlung der Briefpostsendungen, bezw. der Verschlüsse, wie auch der amtlichen bewertheten und nicht bewertheten Waarenpostsendungen unentgeltlich.

In Bezug auf die amtlichen Packete und Geld- (Werth-) Briefe aber kann die „Adria“ fordern, dass die für deren eventuelle Seeversicherung nach dem im Einvernehmen mit dem kgl. ungar. Handelsminister festgestellten Tarif zu zahlende Versicherungsprämie gezahlt werde.

Die Beförderung und Vermittlung der Packete und Geld- (Werth-) Briefe privaten Charakters geschieht unter Entrichtung der Transporttaxe und bei assecurirten Sendungen überdies noch unter Zahlung der Seeversicherungsprämien, und zwar entweder nach dem für das Publicum im Allgemeinen giltigen oder nach einem separat festzustellenden mässigen Tarif.

Die in ein und dasselbe Postrubrikblatt aufgenommenen Packete und Geld- (Werth-) Briefe privaten Charakters werden von der „Adria“ hinsichtlich der Ersetzung der Gebühren als eine Sendung betrachtet.

Die „Adria“ ist verpflichtet, in solchen Orten, wo es kein Postamt gibt, von Privatleuten wohin immer lautende Packete, deren Vermittlung der Aufgeber im Wege der ungarischen Post vornehmen lassen will, zu übernehmen und der Post weiterzugeben.

Für den Transport solcher Sendungen vom Aufgabeorte bis zu dem Hafen, in welchem sie der Post übergeben werden, erhält die „Adria“ die in dem für das Publicum im Allgemeinen giltigen oder besonders festzustellenden mässigen Tarife vorgeschriebenen Gebühren.

Die Gebührensätze der „Adria“, sofern sie sich auf Postpackete beziehen, können nur mit Einwilligung des kgl. ungarischen Handelsministers abgeändert werden.

Die „Adria“ haftet mit ihren sämmtlichen Schiffen und mit ihrem ganzen Vermögen für die ihr übergebenen Brief- und Waarenpostsendungen, ferner für die in Postsachen enthaltenen Werthe und Packete nach den jeweiligen inländischen Postnormen, bezw. nach den Bestimmungen der die ungarische Post bindenden internationalen Postverträge; im Falle von Seekatastrophen oder einer vis major aber nur dann, wenn die Sendung besonders assecurirt war.

Die „Adria“ wird sich enthalten, auf ungarischem und österreichischem Gebiete, wie auch im Auslande Briefpostsendungen auf eigene Rechnung zu vermitteln und wird dafür sorgen, dass dieses Verbot auch von ihren Angestellten eingehalten werde.

Insofern die „Adria“ hinsichtlich des Posttransportdienstes mit irgend einer ausländischen Postverwaltung in ein Vertragsverhältniss treten wollte, kann sie diesen Dienst nur auf Grund der vom Handelsminister im vorhinein erwirkten Erlaubniss versehen.

Auf Wunsch der ungarischen Post stellt die „Adria“ auf ihren Schiffen Sammelkästen zum Sammeln von Briefpostsendungen auf.

Zur Unterbringung der Postsendungen ist auf jedem Schiffe ein besonderes Local von entsprechender Grösse und von der nöthigen Sicherheit zur Verfügung zu stellen, welches geschlossen gehalten wird und unter besonderer Aufsicht des mit der Postmanipulation betrauten Schiffsofficiers steht.

Die „Adria“ geniesst die Portofreiheit sowohl in Bezug auf die zwischen der Gesellschaft und den Agenten, als auch auf die zwischen den Agenten stattfindende dienstliche Correspondenz, welche auf den Schiffen der „Adria“ befördert wird.

Auf diesen Briefen muss der Name des Absenders und des Adressats und die Bemerkung aufgeschrieben sein: Dienstliche Correspondenz der kgl. ungar. Seeschifffahrts-Actiengesellschaft „Adria“.

(Schluss folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Strecke Salzburg — Drachenloch: Zweiglinie von km 4·286 nach Maxglan: Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat hinsichtlich des von der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige, mit Dampfkraft zu betreibende Zweiglinie von km 4·286 der gesellschaftlichen Strecke Salzburg—Drachenloch nach Maxglan, welche ab der Station Communalfriedhof nur dem Güterverkehre dienen soll, die bereits auf den 14. Jänner angeordnete und wegen Witterungsverhältnisse verschobene Trassenrevision, Stationscommission und politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung neuerlich auf den 25. Februar anberaumt. [E.-M.-Z. 4055.]

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Hochbauten in der Station Tiefenbach-Dessendorf und Grünthal: Bauconsenstheilung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegten, vom Standpunkte der Bauordnung und der Localinteressen entsprechend befundenen Projectes für den Güterschuppen und Verladerampe in der Station Tiefenbach-Dessendorf, dann für den Abort sammt Stallgebäude in der Station Grünthal der Localbahn Tannwald-Grünthal den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4578.]

Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf. (Variante km 12·4—14·0: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Bezirksausschusse in Friedland vorgelegten Projectes für die Variante der Theilstrecke km 12·4—14·0 der Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf die politische Begehung und Enteignungsverhandlung unter Leitung eines Statthaltereibeamten auf den 12. Februar anberaumt. [E.-M.-Z. 5306.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

Localbahn Mori-Arco-Riva.

5. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde auf der Localbahn Mori-Arco-Riva der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

7. Februar. Auf der Localbahn Mori-Arco-Riva wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Linie Stanislau—Husiatyn: Errichtung der Haltestelle „Wyczółki“.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem von der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorgelegten Projecte für die Errichtung einer Personenhaltestelle „Wyczółki“ im km 45·388 der Linie Stanislau—Husiatyn zwischen den Stationen Karosciatyn und Monasterzyska im Principe zugestimmt und die k. k. Staatsbahn-Direction beauftragt, das Weitere im eigenen Wirkungskreise zu veranlassen. [E.-M.-Z. 878/19.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Neubau und theilweiser Umbau des Tunnels nächst der Station Pozsony [Pressburg].) Die Arbeiten an dem neuen zweiten Tunnel im Bereiche der Hauptlinie Budapest—Pozsony—Marchegg [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 88 ex 1900], welche zur Herstellung

eines Zwilliugstunnels vor drei Monaten in Angriff genommen wnrden, schreiten, wie berichtet wird, rüstig vorwärts. Vor Allem handelt es sich um die ohne eine Störung des Verkehres zu bewirkende und deshalb schwierige Abtragung des circa 30 m langen östlichen Endstückes des alten Tunnels bis zn jener Stelle, wo seinerzeit das Doppelportal aufgestellt werden wird. Jenes Stück des alten Tunnels, zu welchem auch jene Stelle gehört, wo zu Anfang dieses Jahres der Einsturz erfolgte, war blos provisorisch hergestellt und mit Erde belastet worden, um den Verkehr wieder aufnehmeu zu könneu. Die Abräumung dieses Tunnelendes geschah erst, als die Bergböschungen rechts und links durch massive, bis zu 6 m starke Steinmauern gesichert waren. Zugleich wurde auch das rechts neben der alten Tunnelöffnung befindliche Portal des neuen Tunnels durch eine ebenso starke Stirnmauer gesichert. Diese schwierigen Arbeiten sind seit zwei Wochen bereits fertig und nun wurde mit den eigeutlichen Bohrungen begonnen. Diese sind von beiden Seiten gleichzeitig in Angriff genommen worden, indem erst ein kleiner Stolleu vorgetrieben wurde und in gewissen Abständen steinerne Ringe eingemauert und deren Zwischenräume sodann ausgebaut werden. Die zu durchbrechenden Schichten bestehen aus Chloridschiefer, gemengt mit Granit, und müssen mit Dynamit gesprengt werden. Der neue, eingeleisige Tunnel, welcher eine bogenförmige Trasse hat, wird 600 m lang sein, die Dauer seiner Herstellung ist auf zwei Jahre berechnet. Ist der neue Tunnel fertig, dann wird der ganze Verkehr in diesen hinüber geleitet und mit der Reconstruction des alten Tunnels begonnen, dessen Wände durch eine Steinverkleidung verstärkt und dessen iuuere Lichte auf den Querschnitt des eingeleisigen neuen Tunnels reducirt wird. Nach Fertigstellung auch dieser Arbeiten wird der Verkehr in jedem Tunnel nur in einer Fahrtrichtung erfolgen.

— (Regulativ, betreffend die Zulässigkeit der Aufnahme von feuergefährlichen Flüssigkeiten zum Transporte.) Nachdem die Beförderung von Petroleum, Petroleumnaphtha, Benzin, Ligroin u. s. w. im Eisenbahn-Betriebsreglement ausdrücklich an die Bedingung geknüpft ist, dass, wenn diese Artikel nicht in Kesselwagen zur Aufgabe gelangen, das Bruttogewicht der einzelnen Frachtstücke 40 kg nicht überschreiten darf, es aber öfter vorkommt, dass Parteien schwerere Collis zur Aufgabe bringen, hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen sich aus Verkehrssicherheitsgründen veranlasst gesehen, ihre Organe anzuweisen, die Aufnahme solcher Frachtstücke künftig unbedingt zu verweigern.

— (Uebernahme von Fahrbetriebsmitteln und Staud der Locomotiven und des Wagenparkes mit Ende November 1900.) Im Monate November 1900 haben nachbenannte ungarische Locomotiv- und Wagenfabriken die folgende Anzahl von Fahrzeugen an die kgl. Ungarischen Staatsbahnen zur Ablieferung gebracht, und zwar: Staats-Maschinenfabrik 5 Stück Locomotiven, von denen eine für den Dienst bei Courierzügen, vier jedoch für den Lastzugsdienst bestimmt sind. Durch diese Neueinlieferungen erhöhte sich der Bestand an Locomotiven auf 2437 Stück. Die Waggonfabrik Johann Weitzer in Arad brachte 3 Stück Personenwagen II. Classe zur Ablieferung; dieselben besitzen Hand- und Westinghonse-Schnellbremsen, sind mit elektrischer Beleuchtung nach Accumulatorsystem eingerichtet, tragen die vollständige Ausrüstung für Dampfheizung, haben 45 Sitzplätze und gestatten die Intercommunication. Ferner lieferte diese Waggonfabrik 105 Stück verschiedene Lastwagen mit je 15 t Tragfähigkeit; dieselben ruhen auf je zwei Achsen; 28 Stück waren mit Bremsvorrichtungen versehen, 77 Stück wurden ohne Bremse geliefert; die Ladefläche der letzteren beträgt 19 m². Die Schlick'sche Waggonfabrik- und Eisengiesserei-Actiengesellschaft lieferte 10 Stück Personenwagen III. Classe, welche ebenfalls mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremsen, mit Einrichtung für Oelgasbeleuchtung versehen sind, 50 Sitzplätze besitzen und mit einem Mittelgange ausgerüstet sind. Der Gesammtstand an Personenwagen erhöhte sich durch die vorbezeichneten Ablieferungen auf 6798 Stück, jener an Lastwagen auf 56.366 Stück.

— Ernennung der Mitglieder der ständigen Tarifcommission für das Jahr 1901.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat nachfolgend benannte Herren zu Mitgliedern der unter Vorsitz des Staatssecretärs des Handelsministerium Dr. Franz Nagy tagenden ständigen Tarifcommission ernannt, und zwar: zu Mitgliedern des Directionsrathes: Hugo Kilényi, Ministerialrath d. R.; Julius Ludwig, Ministerialrath und Präsident der kgl. Ungarischen Staatsbahnen; Albert Schober, Director der vorbenannten; die Ministerialräthe des Handelsministeriums Ludwig Mándi und Thomas Biró, den Director der Kaschau-Oderberger Eisenbahn Peter Ráth und den Oberinspector der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Béla Hendel. Als ständige Beisitzer wurden berufen: Ministerialrath Edmnnd Kupecz; Reichstagsabgeordneter Albert Bedő; Baron Stefan Andreászky; die Ministerialräthe Alexander Popovits und Josef Szterényi; Sectionsrath Iván Ottlik; Staatssecretär d. R. Ladislaus Vörös; Graf Blasius Bethlen; Baron Ernst Dániel; der Redacteur des „Vasuti és közlekedési közlöny" und Stadtverordneter Dr. Franz Heltai; der gewesene Präsident des Pariser Ausstellungscomité Ungarns Béla Lukács; die Exminister Alexander Wekerle und Graf Alexander Teleki; ferner eine Anzahl hervorragender Mitglieder der Donau-Schiffahrts-Unternehmungen, der Budapester Handels- und Gewerbekammer, des Gremiums des Kaufmannsstandes, des Verbandes der Grossindustriellen und der Landwirthschafts-Gesellschaften etc.; schliesslich als Vertreter der Agramer Handels- und Gewerbekammer deren Secretär Milan Kresic, als Vertreter der Fiumaner Handels- und Gewerbekammer deren Mitglied Franz Perczel etc.

Ausland.

Deutsches Reich. (Aenderung des Eisenbahn-Zollregulativs.) Gemäss Absatz 2 im § 48 des Eisenbahn-Zollregulativs dürfen bei der Abfertigung von Gütern, auf denen ein Zollanspruch haftet, unter Wagenverschluss andere Güter in diese Güterwagen nicht mit verladen werden. Der Bundesrath hat nunmehr in seiner Sitzung vom 6. December 1900 Folgendes beschlossen:

„Die Vorstände der Amtsstellen können die Zuladung anderer, aus dem freien Verkehre stammender Güter in diese Wagen gestatten, wenn eine Vertauschung dieser Güter mit den verladenen zollpflichtigen nicht zu befürchten ist. Die Eisenbahnverwaltung hat in diesem Falle der Zollbehörde ein Verzeichniss der zuzuladenden Güter unter Angabe von Zahl, Verpackungsart, Bezeichnung, Bruttogewicht und Inhalt zu übergeben. Das Verzeichuiss ist bei der Verladung zu prüfen und dem Begleitschein anzustempeln. Bei Wagen, in welche Güter des freien Verkehres mit zollpflichtigen Gütern verladen sind, dürfen auf dem Transporte, soweit nicht Verschlussverletzungen oder Unglücksfälle eine Umladung erforderlich machen, Zu- und Abladungen nicht stattfinden."

— (Betriebsunfälle auf deutschen Eisenbahnen im Monate November 1900.) Im Monate November 1900 sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 5 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 3 bei Personenzügen), 17 Entgleisuugen in Stationen (davon 4 bei Personenzügen), 4 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 2 bei Personenzügen), 14 Zusammenstösse in Statiouen (davon 1 bei Personenzügen) vorgekommeu. Dabei wurden 12 Reisende und 3 Bahnbedienstete getödtet, 10 Reisende und 12 Bahnbedienstete verletzt.

Preussen. (Fahrkartenausgabe durch Zugführer.) Die kgl. Eisenbahn-Direction in Altona verwendet für Nebenbahnen, soweit der Fahrkartenverkauf den Zugführeru obliegt, schon seit Jahren mit Erfolg ein besonderes Fahrkartensystem, dessen wesentlicher Vortheil in der verringerten Anzahl der Fahrkarten liegt. Jede Fahrkarte ist unabhängig von der Höhe des Fahrpreises für die einzelnen Verkehrsverbindungen und ohne Beeinträchtigung der Controle für verschiedene Zielstationen benützbar. Nach einem Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten kann dieses System auch in anderen Directionsbezirken, soweit ein Bedürfniss vorliegt und falls nicht etwa schon ähnliche bewährte Fahrkarten im Gebrauche sein sollten, eingeführt werden.

— (Lesestoff für Aufenthaltsräume des Fahrpersonals.) Für die Aufenthaltsräume des Fahrpersonals auf allen grösseren Bahnhöfen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin ist Lesestoff zur Unterhaltung beschafft worden. Die Direction theilt dies ihren Dienststellen mit dem Auftrage mit, die dort demnächst eingehenden, in einem besonderen Bücherverzeichniss aufgeführten Bücher in dem Aufenthaltsraume frei auszulegen und, wenn mehrere örtlich getrennte Räume vorhanden sind, nach dem Ermessen des Dieustvorstehers auf diese zu vertheilen und innerhalb einer Frist zu wechseln. Die Dienststellen haben darauf zu achten, dass die Bücher schonend behandelt und sauber gehalteu werden. Eine Auswechslung der den Dienststellen überwiesenen Bücher bleibt vorbehalten. Ausser den gebundenen und numerirten Büchern werden noch einige geheftete, nicht ganz vollständige Zeitschriften zur Vertheilung gelangen. Bis zum 1. März ist zu berichten, wie die Einrichtung sich bewährt hat und ob die Bücher von den Bediensteten fleissig benützt worden sind.

Bayern. (Dienstanweisung für die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Beförderung von Vieh, Geflügel, thierischen Abfällen u. s. w.) Dieselbe wurde von der General-Direction der Bayerischen Staatseisenbahnen mit Giltigkeit vom 1. Jänner an ihre äusseren Dienststellen herausgegeben. Abschnitt I: Kennzeichnung der zu desinficirenden Wagen und Ueberweisung derselben zur Desinfection verbreitet sich in fünf Paragraphen über: vorschriftsmässige Anbringung der Desinfectionsklebezettel; Vermerk auf den Begleitpapieren; Vortrag der entsprechenden Vormerkungen in der Wagennachweisung; Zuführung der Wagen zur Desinfection; Behandlung der mit Kleinvieh oder geschlachtetem Vieh beladen gewesenen Wagen und Behandlung der aus dem Gebiete fremder Bahnverwaltungen zurückkehrenden Wagen. Abschnitt II zählt die Namen der zur Vornahme der Desinfectionsgeschäfte vollständig eingerichteten Stationen und Hilfsdesinfectionsstationen auf. Abschnitt III enthält das eigentliche Desinfectionsverfahren und spricht in weiteren neun Paragraphen über: die für Vornahme der Desinfection festgesetzte Zeit; die Art der Reinigung der Wagen; über die nach vollzogener Reinigung nach Umständen vorzunehmende einfache oder verschärfte Desinfection bei Rinderpest, Milzbrand, Maul- und Klauenseuche u. s. w.; über Behandlung gepolsterter Wagen; über Desinfection der Geräthe und beweglichen, sowie festen Rampen; dann des Streumateriales, des Düngers der beförderten Thiere und endlich über die Beschaffung und Bereithaltung des Desinfectionsmateriales durch die Hauptmagazin-Verwaltungen. Abschnitt IV bespricht das Vollzugs-, Meldungs- und Controlverfahren, und zwar: die Art der Vormerkung und Meldung der vollzogenen Desinfection selbst, die Prüfung der Desinfectionsstationen durch die beamteten Thierärzte und das Verfahren bei festgestellten Unregelmässigkeiten in Bezug auf die Vornahme der Reinigung, bezw. Desinfection der Wagen und deren Zubehör. Abschnitt V zählt die zu erhebenden Desinfectionsgebühren, sowie deren Verrechnungsweise auf. Als Anhang enthält die Dienstanweisung: einen Abdruck des Reichsgesetzes, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen; einen Auszug aus dem Viehseuchen-Uebereinkommen zwischen dem Deutschen Reiche und Oesterreich und aus dem Gesetze betreffend die Abwehr und Unterdrückung von Viehseuchen; ferner Formulare zur Aufnahme von Thatbestandsprotokollen und endlich Muster von Klebzetteln, Begleitscheinen und Desinfectionsregistern.

— (Betriebsübernahme der Localbahn Lam-Kötzting.) Am 1. Jänner ist der Betrieb dieser 17·75 km langen Localbahn von den Bayerischen Staatseisenbahnen für Rechnung der Eigenthümerin, Actiengesellschaft Localbahn Lam-Kötzting in Lam, wieder übernommen worden. Die Oberleitung des Betriebes und der Verwaltung der Bahnlinie liegt dem Oberbahnamt Weiden ob. Die Bayerischen Staatseisenbahnen haben bekanntlich schon früher den Betrieb dieser Localbahn geführt, und zwar von deren Eröffnung (1. August 1893) ab bis Ende September 1897, von welchem Zeitpunkte an die Localbahn-Gesellschaft den Betrieb selbst übernahm.

— (Wagenbeschaffung bei der bayerischen Staatsbahn-Verwaltung.) Die General-Direction hat die Anfertigung und Lieferung von acht schmalspurigen Langholztransportwagen der Serie Hw L mit Spindelbremsen für Localbahnzwecke an eine bayerische Wagenfabrik unter Festsetzung des Ablieferungstermines auf den 15. Juni vergeben.

— (Personalstand der Bayerischen Staatseisenbahnen am 1. Jänner.) Derselbe war folgender: 1 General-Director mit 5 Abtheilungs-Directoren und 1 Fiscal; Kategorie A I: Räthe 23, Oberbahnamts-Directoren 10; Kategorie A II a: Oberinspectoren 25, Oberingenieure 24, Obermaschineningenieure 9; Kategorie A II b: Assessoren 11, Inspectoren, Bezirkscassiere u. s. w. 102, Bezirksingenieure 95, Bezirksmaschineningenieure 24; A III: Secretäre, Rechnungscommissäre, Cassencontrolore, Verwalter u. s. w. 231, Betriebsingenieure 26, Betriebsmaschineningenieure 37; A IV: Officiale 30, Abtheilungsingenieure 22, Abtheilungsmaschineningenieure 12; V: Obergeometer 3; A V a: Eisenbahnverwalter 48, Bauverwalter 11, Werkstättenverwalter 3, Telegraphenverwalter 2; A V b: Oberrevisoren und Oberexpeditoren 851, Oberbauführer 146, Eisenbahngeometer 22, maschinentechnische Werkmeister 34, Telegraphenwerkmeister 7; zusammen 1815 pragmatisch angestellte Beamte. B. Nicht pragmatisch, jedoch statusmässig angestellte Beamte; B I: Revisoren und Expeditoren 1644, Bauführer 119, Geometer 1, Oberwerkführer 74, Telegraphenoberwerkführer 6; B III: Adjuncten 1924; zusammen 3768 nicht pragmatische Beamte. C. Statusmässige Unterbeamte: C I: Zugführer, Oberrangirmeister, Locomotivführer I. Classe, Bahnmeister u. s. w. 2810; C II: Amtsgehilfen 402. D. Statusmässige Bedienstete: D I: Wagenmeister, Bauzeichner, Poliere u. s. w. 354; D II: Conducteure, Rangir-, Stations-, Packmeister, Wagenwärter, Locomotivführer II. Classe, Heizer I. Classe u. s. w. 5130; D III: Stationsaufseher, Stationsdiener im Fahr-, Rangir-, Packerdienst, Wagenwärtergehilfen, Locomotivführer II. Classe, Weichenwärter u. s. w. 9822; D IV: Bahnwärter 2056; zusammen 20.574 Unterbeamte und Bedienstete.

Württemberg. (Ausführung der Bestimmungen über die planmässige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten.) Hierüber hat die königl. württembergische General-Direction der Staatsbahnen eine Verfügung erlassen, wonach diese Bestimmungen vom 1. Jänner an zur Durchführung zu bringen sind. Da, wo Personal verfügbar ist, hat diese alsbald zu erfolgen. Soweit das nöthige Personal noch nicht vorhanden ist, ist wegen der Heranziehung und Ausbildung desselben das Erforderliche nach Massgabe der in Betracht kommenden Vorschriften vorzukehren. Dabei werden die Betriebs-, Bau- und Maschineninspectionen besonders darauf hingewiesen, dass zur Vertretung von Beamten und Bediensteten nur Personen verwendet werden dürfen, welche die vorgeschriebene Befähigung nachgewiesen haben. Die neuen Bestimmungen sind in den verschiedenen Bezirken möglichst gleichmässig anzuwenden. Unterschiede sollen nur insoweit vorkommen, als sie durch örtliche Verhältnisse begründet sind. In Zweifelfällen ist bei der Betriebsoberinspection oder dem Obermaschinenmeister anzufragen oder an die General-Direction zu berichten, letzteres namentlich dann, wenn wegen Abweichungen von den Bestimmungen Mehrausgaben erforderlich werden. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Rumänien. (Einnahmen der Staatsbahnen im November 1900.) Dieselben betrugen: aus dem Personenverkehre Frcs. 1,406.210, aus dem Gepäcksverkehre Frcs. 33.529, aus dem Eilgüterverkehre Frcs. 141.416 und aus dem Frachtgutverkehre Frcs. 3,729.042, insgesammt Frcs. 5,310.197. Im Entgegenhalte mit dem gleichen Monate des Vorjahres ergibt sich eine Mehreinnahme von Frcs. 1,566.246. Die Gesammteinnahmen vom 1. April bis Ende November 1900 betrugen Frcs. 35,272.016, gegen Frcs. 33,227.978 im gleichen Zeitraume des Vorjahres.

Frankreich. (Vermehrung der Geleise im Bereiche der Theilstrecke Paris—Brétigny der Hauptlinie der Eisenbahn-Gesellschaft Paris-Orléans.) Die Direction der Gesellschaft Paris-Orléans hat den Beschluss gefasst, die Geleise im Bereiche der Strecke Paris—Brétigny, von welcher Station aus einerseits die gegen Westen führenden Hauptlinien Brétigny—Tours—Nantes—Seehafen von Croisic und Tours—Poitiers—Bordeaux, andererseits aber die Hauptlinien Brétigny—Orléans—Toulouse gegen Süden und Osten abzweigen, von ihrer Hauptlinie Paris-Quai d'Orsay—Paris-Austerlitz—Paris-Orleans Grande Ceinture — Juvisy bis Brétigny mit vier Geleisen auszustatten. Die Anlage erfolgt in der Weise, dass erstens die beiden nur für den Schnellzugsverkehr bestimmten Geleisepaare zwischen die beiden für den Verkehr der übrigen Züge bestimmten Geleisepaare verlegt werden; zweitens die Schnellzugsgeleise weder über Wechsel auf offener Strecke bei Abzweigungen, wie bei der Bifurcation de la Grande Ceinture, noch über die Ein- und Ausfahrtswechsel der Zwischenstationen von Zügen gekreuzt werden; drittens dass der Zu- und Abgang zu und von den Schnellzugsgeleisen nicht im Niveau, das ist über die Geleise der für Züge zweiter und dritter Ordnung bestimmten Perrons, sondern je nach dem, über Brücken oder in Tunnels erfolgt. Um die Verbindung zwischen den Güterzugs- und Manipulationsgeleisen der Stationen und der currenten Strecke, ohne die Schnellzugsgeleise berühren zu müssen, mit jenen der übrigen Züge verbinden zu können, werden die Magazine, die Manipulationsgeleise etc. nach beiden Seiten der Stationen in entsprechender Weise verlegt. An den mit Frcs. 16,000.000 präliminirten Kosten dieser Arbeiten werden nebst der Gesellschaft Paris-Orléans, als Hauptinteressentin, auch die Gesellschaft Paris-Lyon-Mediterranée (Mittelmeerbahn) und das Syndicat der Ceinture (Gürtelbahn) wegen der ihre Interessensphäre berührenden Station Juvisy der Linie Paris—Juvisy—Brétigny, ferner die von vorbenannter Bahnlinie berührten Departements und Communen wegen der gleichfalls von der Direction der Gesellschaft Paris-Orléans durchzuführenden Verlegung von derzeit im Bereiche der Trasse noch bestehenden Niveauübersetzungen des allgemeinen Strassenverkehres mit aliquoten Beiträgen participiren.

— (Ausbau des zweiten Netzes der Pariser Untergrundbahn „Le Métropolitain".) Die Communalverwaltung von Paris hat, veranlasst durch die bisher finanziell günstigen Erfolge des Métropolitain-Betriebes, dem Beschlusse zu

dessen Aushau, und zwar im Bereiche der nördlichen Peripherie von Paris, mit einem Kostenaufwands-Präliminare von Francs 23,314.000 nicht nur im Principe zugestimmt, sondern auch die in neun Baulose aufgetheilte Arbeit der ersten 10·539 km langen Strecke bereits im Offertwege vergeben. Es wurde dem vorerwähnten Präliminare gegenüber eine Ersparniss von Frcs. 4,417.000 erzielt, nachdem die Bauunternehmungen die Gesammtarbeit um nur Francs 18,597.000 erstanden. Während der Bau der ersten Section der ersten Gruppe des Métropolitain seitens der Commune, und zwar zu ihrem finanziellen Nachtheile, in eigener Regie geführt wurde, ist die Ausführung der zweiten Gruppe der Privatindustrie überlassen worden, womit der Vortheil verbunden ist, dass die Eröffnung des Betriebes nicht, wie es vordem der Fall war, streckenweise, sondern innerhalb einer Frist von 16, im Maximum 20 Monaten, vom Tage des Beginnes der Arbeiten an, im Bereiche der gesammten Linie contractmässig zu erfolgen hat. Die neue Linie geht von der Endstation Place de l'Étoile der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Porte-Maillot—Place de l'Étoile, bezw. Porte-Dauphine der Hauptlinie Porte-Vincennes—Porte-Maillot—Trocadéro aus und führt in der Richtung der Avenue de Wagram, der Boulevards de Clichy, de Rochechonard, de la Chapelle, de la Villette, de Bellville, de Ménilmontant, de Charonne und der Avenue de Taillebourg bis zur Place de la Nation, woselbst sie in die Hauptlinie der ersten Gruppe einmündet. Mit Ausnahme einer kurzen Strecke zwischen dem Boulevard Barbés und dem Boulevard de la Villette, innerhalb welcher die Linie auf einem Viaducte zu führen ist, liegt der grösste Theil derselben im Untergrunde, und beträgt die tiefste Lage circa 14 m unterhalb der Strassensohle. Die Tiefe dieser Anlage ist dadurch motivirt, dass die neue Linie seinerzeit die zukünftige Strecke Boulevard de Courcelles—Ménilmontant der dritten Gruppe unterfahren wird. Im Bereiche der neuen Linie werden mit Inbegriff der anschliessenden Flügellinie 25 Stationen eingerichtet werden, deren Mehrzahl sich an Punkten befinden, an welchen die Fahrgäste Anschluss an das Strassenbahnnetz finden.

Vereinigte Staaten von Nordamerika und Transvaal. (Lieferung von Fahrbetriebsmitteln.) Bei der von der englischen Regierung ausgeschriebenen Lieferung von Fahrbetriebsmitteln für die Werkbahnen der südafrikanischen Minen wurde das Offert amerikanischer Fabriken, welches um 30 pCt. wohlfeiler war als jenes der europäischen und deren Lieferung auch in viel kürzerer Zeit effectuirt werden wird, angenommen.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Zunahme der elektrischen Traction für den Betrieb von Strasseneisenbahnen.) Die Anwendung der elektrischen Kraft für den Betrieb von Strasseneisenbahnen hat im Bereiche der Vereinigten Staaten von Nordamerika innerhalb der Periode 1890 bis 1900 in ganz bedeutendem Umfange zugenommen. Im Jahre 1890 wurden von 9·037 englischen Meilen Strasseneisenbahnen nur deren 2·593, somit nur circa ein Viertel mit elektrischer Kraft betrieben und waren in deren gesammtem, 32.108 Wagen zählenden Fahrparke nur 5592 Stück auf elektrischen Betrieb eingerichtet. Zu Beginn des Jahres 1900 betrug die Länge des gesammten Strasseneisenbahnnetzes bereits 21.400 englische Meilen, von welchen 20.000 mit elektrischer und nur mehr 1400 theils mit Pferde-, theils mit Dampf-, theils mit Kabelkraft betrieben waren. Die Anzahl der im Betriebe stehenden Wagen betrug am 1. Jänner 1900 60.200 Stück; hievon waren 51.000 für elektrische Traction eingerichtet.

— (Bau einer Untergrundbahn in New-York.) Im Bereiche der zur Gemarkung von New-York gehörenden Halbinsel Mandhattau wurde vor Kurzem der Bau einer die Stadttheile Mandhattau über Battery bis Harlen verbindenden 33·4 englische Meilen langen Eisenbahn begonnen, von welcher 25·4 englische Meilen als Untergrundbahn und nur acht englische Meilen im Strassenniveau angelegt werden. Die gesammten Bau- und Einrichtungskosten sind mit 66,800.000 Dollars veranschlagt.

Japan. (Das Eisenbahnwesen mit Schluss des Fiscaljahres 31. März 1899 bis 31. März 1900.) Am 31. März 1900, als Schluss des mit diesem Tage nach japanesischer Zeitrechnung abgelaufenen Fiscaljahres für den Eisenbahnbetrieb, betrugen die Gesammtlängen des Eisenbahnnetzes 3635·42 englische Meilen, und zwar: 832·72 Meilen Staatseisenbahnen und 2802·49 Meilen Privatbahnen. Die ersteren nahmen gegenüber dem Fiscaljahre 1898 bis 1899 mit 768 Meilen, um deren 64, die letzteren gegenüber von 2643 Meilen, um deren 159 zu. Die Linien der einzelnen Bahnen betrugen:

1.	Altes Staatsbahnnetz	Meilen	749·30
2.	Staatsbahnlinie Hokkaïdo	„	83·72
	Summe der Staatseisenbahnlinien	Meilen	833·02
3.	Eisenbahn-Gesellschaft Nippon	„	857·07
4.	„ Kiusiu	„	330·18
5.	„ Sanyo	„	280·05
6.	„ Kansaï	„	148·24
7.	„ Hokoriku	„	84·52
8.	„ Sohu	„	71·77
9.	„ Honkaku	„	68·33
10.	„ Hoshu	„	52·75
11.	Kohlenbahn von Hokkaïdo	„	207·06
12.	Verschiedene Gesellschaften, deren Linien kürzer als 50 Meilen sind	„	702·52
	in Summa	Meilen	2802·49

Das in das gesammte Eisenbahnnetz des gesellschaftlichen Besitzes investirte Capital beträgt 169,900.000 Yen und mit Inbegriff jenes der Staatsbahnen rund 250,000.000 Yen; ferner sind in noch im Aushaue begriffenen Linien circa 50,000.000 Yen bereits investirt, so dass das in das Eisenbahnnetz Japans investirte Gesammtcapital am 31. März 1900 circa 300,000.000 Yen betrug. Das Gesammterträgniss der Staats- und Privatbahnen bezifferte sich im abgelautenen Fiscaljahre mit 38,210.000 Yen, und zwar 24,460.000 Yen nach dem Personen-, 12,690.000 Yen nach dem Güterverkehr und nach diversen Einnahmen mit 1,060.000 Yen. Dem Vorjahre gegenüber, mit einer Gesammteinnahme von 25,700 000 Yen, vermehrte sich diese im Fiscaljahre 1899 bis 1900 um 6,500.000 Yen. Die Einnahmen der einzelnen bedeutenderen Eisenbahnen betrugen per Tag und Betriebsmeile in Yen:

Tokaïdo	37·73
Shinestu	29·23
Hokoriku	25·16
Nippon	25·75
Kiusiu	37·53
Sanyo	25·11
Kansaï	22·74
Hokutsu	13·82
Sobu	27·22
Honkaku	15·75
Hoshu	37·80
Osaka	38·43
Ganetsu	10·36
Kohlenbahn von Hokkaïdo	21·93

Im Fiscaljahre 1900 bis 1901 wird eine grössere Anzahl Meilen bereits im Ausbaue begriffener Eisenbahnlinien dem Betriebe übergehen und eine noch grössere Anzahl in Angriff genommen werden, darunter auch Strasseneisenbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131 ex 1900) im Bereiche von Städten, insbesondere in Hafenplätzen, für deren Betrieb, insbesondere dort, wo Wasserkraft für die Stromerzeugungsmaschinen vorhanden ist, zumeist die elektrische Traction in Aussicht genommen ist.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 6. bis 12. Februar 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

6. Februar, um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Capitän G. Grando, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Traqano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Maliusca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo. Mit Befugniss den Hafen von Drace anzulanfen.

7. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, (in Verbindung mit dem Schnellzuge aus Wien), mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

8. „ um 8½ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Galatea", Capitän B. Bednarz, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carooer, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

9. Februar, um 8½ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Danubio", Capitän S. Lucovich, mit Berührung von Pola.* Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

12. „ um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie) Dampfer „Leda", Capitän E. Radonicich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängernng nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

* Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Venedig.

6. Februar, Dampfer „Massimiliano", Capitän E. Mecozzi
8. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän E. Mecozzi
11. „ Dampfer „Massimiliano", Capitan E. Mecozzi
} um Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

7. Februar, um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän F. Kossovich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

7. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Minerva", Capitän L. Ivancich, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Burgas, Varna und Knstendje.

10. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Calipso", Capitän G. Gilhuber, mit Berührung von Finme,* Corfu, Patras, Calamata, Piräns, Syra, Vathy, Khios, Tschesmè und Smyrna.

12. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Urano", Capitän C. Androvich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen und Constantinopel. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Qnaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dnlcigno und Antivari, in Corfn nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

13. „ nm 3 Uhr Nachmittags (directe Thessaiische Linie) Dampfer „Achille", Capitän P. Komnenovich, mit Berührnng von Corfn, Piräus, Saionich, Dardanellen, Constantinopel, Samsnn, Kerasund, Trapeznnt, Rizeh und Batum.

14. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capltän B. Vidos, nach Alexandrien mit Berührnng von Brindisi. Ueberschiffung, in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

7. Februar, nm 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Trieste", Capitän A. Mitis, (von Fiume† am 3. Februar) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Coiombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

15. „ nm 4 Uhr Nachmittags (Triest—Caicntta), Dampfer „A. Treves", Capitän C. Cornelio, (von Flnme† am 11. Februar) mit Berührung von Port Said, Snez, Aden, Karachi, Colombo und Calcntta.

23. „ (circa). (Winterlinie nach Bombay), Dampfer „Sllesia", Capitän P. Craglietto, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo nnd Rangoon.

* Zwischen Triest nnd Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay anch mit den Dampfern vom 15. nnd 23. zn verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladnngen nach anderen Häfen der Linie.

† Die Berührnng von Finme erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Deutsches Reich. (Kohlenverkehr auf dem Rhein, der Elbe und Oder.) Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" veröffentlicht einen Artikel über den Kohlenverkehr auf dem Rhein, der Elbe und Oder, welchem Nachstehendes zu entnehmen ist.

Während auf dem Rhein die Steinkohle allein herrscht, ist auf der Elbe die Braunkohle überwiegend, welche auch auf den märkischen Wasserstrassen in grossen Mengen, auf der Oder in geringeren Mengen erscheint. Grösstentheils herrscht indessen auf der Oder die Steinkohle aus Ober- und Niederschlesien. Sowohl englische, wie westphälische Steinkohle kommen vor auf der Elbe, der Havel und den märkischen Wasserstrassen bis Berlin, auf letzteren in grösseren Mengen. Auch auf der unteren Oder bis zu den märkischen Wasserstrassen und auf diesen bis Berlin zeigt sich die englische Steinkohle in grösseren Mengen. Die Hauptversandthäfen für Ruhrkohle am Rhein sind Ruhrort und Duisburg. Von Ruhrort wurden im Jahre 1899 1,755.000 t Steinkohle thalwärts versandt, welche fast sämmtlich über die Grenze nach Holland gingen. Denselben Weg nahmen von Duisburg und Hochfeld aus 363.000 t Steinkohle. Im Ganzen gingen bei Emmerich über die holländische Grenze 1,900.000 t. Zugleich kamen aber über diese Grenze 227.000 t bergwärts herein, meist englischen, geringerentheils auch australischen Ursprungs. Der Gesammtversandt von Ruhrkohle aus den Häfen Ruhrort und Duisburg hat im Jahre 1899 7,077.000 t betragen. Von diesen Kohlenmengen gingen 2,250.000 t bis Mannheim rheinaufwärts; von diesen verblieben in Mannheim selbst und zur Weiterbeförderung auf der Eisenbahn 1,860.000 t, während 389.000 t nach dem Oberrhein bis Strassburg weitergingen. Strassburg selbst hat hievon 162.000 t empfangen, erhielt aber zu gleicher Zeit 98.000 t Saarkohle auf den Canälen und sandte auf diesen 68.000 t Steinkohle weiterhin ins Land und nach Frankreich hinaus. Der Kohlenempfang auf dem Rhein von Mainz und Gustavsburg betrug rund 700.000 t. Frankfurt a. M. empfing zu Schiff 494.000 t und Ludwigshafen 463.000 t.

Auf der Elbe wurden an der böhmischen Grenze bei Schandau 2,247.000 t Braunkohle nach Deutschland eingeführt, während daselbst 11.500 t Steinkohlen nach Böhmen ausgeführt wurden. In Dresden kamen zu Schiff 146.000 t böhmische Braunkohle an, von der Unterelbe 3500 t Steinkohle. Den grössten Empfang böhmischer Braunkohle hatte Magdeburg. Dort kamen 1899 345.000 t zu Schiff an, gleichzeitig 59.000 t Steinkohlen, grösstentheils englischen Ursprungs. Ein grosser Theil der auf der Elbe schwimmenden Braunkohlen ging auf die märkischen Wasserstrassen über. In der Plauer Schleuse wurden 379.000 t gezählt. Von den in Hamburg eingeführten englischen Steinkohlen gingen grössere Mengen auf die märkischen Wasserstrassen über. Die Rathenower Schleuse durchfuhren 377.000 t Steinkohle, von denen etwa die Hälfte westphälischen Ursprungs war.

Auf der Oder wurden im Hafen Kosel 762.000 t zu Schiff thalwärts gesandt, welche zum grössten Theil über den Oder-Spree-Canal weiter befördert wurden. Hiezu kamen 527.000 t Steinkohle, welche in Breslau zu Schiff umgeladen, weitergingen. Die Gesammtmenge der in Fürstenberg auf den Oder-Spree-Canal übergegangenen schlesischen Steinkohlen betrug 965.000 t. Gleichzeitig kamen vom Oder-Spree-Canal 25.000 t Braunkohle auf die Oder. Die Menge der auf der Swine bei Swinemünde eingeführten Steinkohlen hat 284.000 t betragen. Auf der Oder bei Küstrin zählte man 180.000 t zu Thal gehender Steinkohlen und 20.000 t zu Thal gehender Braunkohlen. Auf dem Finow-Canal wurden 282.000 t Steinkohlen von der Oder in der Richtung zur Havel vermerkt, während 72.000 t bei Eberswalde über den Finow-Canal bis zur Oder gingen.

Oberösterreich. (Aichung von hölzernen Ruderfahrzeugen an der Donau im Jahre 1900.) Nach der von der k. k. Statthalterei in Linz verfassten Zusammenstellung über die von den Schiffsaichbehörden in Oberösterreich im Jahre 1900 vorgenommenen Aichungen von hölzernen Ruderfahrzeugen an der Donau wurden im Berichtsjahre insgesammt 8 Fahrzeuge mit einer Gesammttragfähigkeit von 1316·49 Tonnen geaicht. Hievon entfielen auf die Strombauleitung in Linz 2 Fahrzeuge (Kettenschlepps) mit einer Tragfähigkeit von 514·46 Tonnen; auf die Strombauleitung in Grein 6 Fahrzeuge (1 Gam, 3 Plätten, 2 Trauner) mit einer Tragfähigkeit von 802·03 Tonnen. Von der Strombauleitung in Aschach wurden im Jahre 1900 keine Aichungen vorgenommen, desgleichen kamen Nachaichungen im Berichtsjahre nicht vor.

Die Schiffahrt auf den grossen Seen Nordamerikas. Auf den amerikanisch-canadischen Seen hat sich die Handelsschiffahrt seit einigen Jahren in ausserordentlicher Weise entwickelt. Die in Paris erscheinende Zeitschrift „Le Yacht" bringt hierüber folgende Mittheilungen: Die mächtigen Süsswasserseen, welche eine Fläche bedecken, die so gross ist wie zwei Drittel Frankreichs und sich in der Richtung gegen das Centrum des nordamerikanischen Continentes ausdehnen, bilden eine Handelsstrasse, die zwischen den Staaten der Union einestheils und den canadischen Provinzen anderentheils eingefügt ist. Dieser Weg führt Tausende von Tonnen Mineralien, Cerealien, Holz und andere Güter, die aus dem Centrum des Continentes stammen, durch den St. Lorenzostrom dem Atlantischen Ocean zu. Noch vor einigen Jahren standen natürliche Hindernisse der ausgedehnteren Entfaltung des directen Seeverkehres entgegen, da mehrere der natürlichen Abflusscanäle, welche die Seen unter einander verbinden, zu jener Zeit für Fahrzeuge grösseren Tonnengehaltes eine unzureichende Fahrwassertiefe hatten. Seit nun der Canal von Soulange und der Welland-Canal vertieft

wurden, ist es den grossen Flussdampfern und selbst den Seedampfern ermöglicht, mit voller Ladung bis zu dem oberen See und damit in das Innere des Landes vorzudringen. Dieser Transportweg, welcher sich alsbald als der billigste erwies, nahm dann einen raschen Aufschwung. Gerade in jene Zeit fällt auch die grossartige Entfaltung der Minen- und Metallindustrie der Union, welche ein enormes Anwachsen des Güterverkehres nach sich zog. Die vorhandenen Schiffe konnten den gesteigerten Anforderungen nicht mehr genügen und in dem allgemeinen wirthschaftlichen Aufschwunge — eine jener Erscheinungen, die der Yankee mit „boom" bezeichnet — stiegen die Preise für neue Transportmittel dermassen, dass zum Beispiel ein für Francs 1,050.000 bestelltes Schiff noch vor seiner Vollendung um Francs 1,200.000 veräussert und kurz nachher um Frcs. 1,625.000 weiter verkauft werden konnte. Die meisten der in dieser Zeit neu construirten Fahrzeuge sind 5000 t-Schiffe mit einer Länge von circa 150 m. Obwohl man im Allgemeinen an der hergebrachten Schiffsform festhält, wurde bei den neugebauten Dampfern und Schlepps der Typus „Whaleback" (Walfischrücken) bevorzugt, welcher sich für gewisse Transporte, besonders wenn auf den Seen stürmisches Wetter herrscht, besser eignet. Die Schiffahrt ist nämlich zeitweise durch Orcane bedroht, deren plötzliches Auftreten und deren Heftigkeit ihres Gleichen sucht. Selbst grössere Segler, deren Anzahl auf den Seen bedeutend ist, gehen in diesen Stürmen verloren und die Flussdampfer bestehen dieselben nicht ohne Gefahr. In der Regel werden auf den Seen ein bis zwei Schlepps von einem Dampfer remorquirt. Die Intensität des Schiffsverkehres wird durch nachstehendes Vorkommniss illustrirt: In der Zeit, als der vorerwähnte wirthschaftliche Aufschwung auf seinem Höhepunkte stand, gerieth der Dampfer „Douglas-Haughton", der, mit einem Schlepp im Anhange, 13.500 t geladen hatte, in der Sault S. Marie infolge der heftigen Strömung auf Grund und wurde durch das nachdrängende Schlepp so festgefahren, dass er die Schiffahrtsstrasse sperrte. Trotz aller Anstrengungen bedurfte es geraumer Zeit, den Dampfer wieder flott zu machen und indessen sammelten sich mehr als 200 Dampfer an, die auf die Durchfahrt durch den Canal warten mussten. Diese stattliche Handelsflotte repräsentirt nach beiläufiger Schätzung ein Ladevermögen von 600.000 t.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 1. Jänner:

Eisenbahn Güns-Steinamanger. 6 pCt. Prioritätsactien vom Jahre 1883 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 2. Jänner:

Késmárk-Szepes Belaer Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 3. Jänner:

Leutschauthaler Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 29. Jänner:

Szepes-Bela-Podoliner Localbahn. Prioritätsactien (dieselben werden vorläufig nicht eingelöst).

Am 1. Februar:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten v. J. 1872 (Rückzahlung ab 1. Mai).

Oesterreichisches Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen. 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 1. August).

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 19. Jänner 1901 die Firma:

„Dresdner Vereinigte Elektricitätswerke-Actiengesellschaft Generalrepräsentanz Wien"

mit nachstehenden Rechtverhältnissen eingetragen:

1. diese Firma ist eine Repräsentanz der Actiengesellschaft „Vereinigte Elektricitätswerke-Actiengesellschaft in Dresden", welcher mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 26. April 1900, Z. 12.017, die Bewilligung zum gewerbsmässigen Betriebe der nach ihren Statuten zulässigen Geschäfte in den im österreichischen Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ertheilt wurde;

2. der Sitz der Repräsentanz ist in Wien;

3. die Dauer der Repräsentanz ist auf die Dauer der Gesellschaft im Heimatlande beschränkt;

4. Gegenstand des Unternehmens der Gesellschaft ist der Erwerb und Fortbetrieb des Unternehmens der Firma „Oscar Beyer", Installationsgeschäft für elektrische Beleuchtung in Dresden, die Fabrikation von Dynamomaschinen und Elektromotoren, sowie sämmtlicher elektrischer Bedarfsartikel, die Erbauung elektrischer Centralen für Licht und Kraftabgabe, der Bau von elektrischen Bahnen, sowie die Uebernahme von und Betheiligung an industriellen und kaufmännischen Unternehmungen verwandter Art;

5. das Grundcapital der Gesellschaft beträgt gegenwärtig eine Million neunhunderttausend Mark, zerfallend in eintausend neunhundert Actien zu je tausend Mark;

6. zum Repräsentanten wurde Albert Sidler, Ingenieur in Wien, bestellt und dessen Bestellung mit Erlass der k. k. n.-ö Statthalterei vom 9. Juli 1900, Z. 58.964, genehmigt;

7. derselbe wird die Firma der Repräsentanz in der Art zeichnen, dass er unter die vorgedruckten, stampiglirten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Dresdner Vereinigte Elektricitätswerke-Actiengesellschaft Generalrepräsentanz Wien" seinen Namen setzt;

8. die Kundmachungen erfolgen durch die amtliche „Wiener Zeitung".

— Am 26. Jänner 1901 wurde bei der Firma:

„Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan"

Conrad Forcher von Ainbach als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht.

— Am 29. Jänner 1901 wurde bei der Firma:

„Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen"

Franz Atzinger als Mitglied des Verwaltungsrathes über Resignation gelöscht.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Die Vereins-Kilometerzeiger Nr. 2 (Alt-Damm—Kolberger Eisenbahn), Nr. 43 (kgl. preussische und grossherzogl. hessische Eisenbahn-Direction Mainz) und Nr. 114 a (Bulgarische Staatsbahnen) sind neu herausgegeben worden. An Nachträgen zu den bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen: Je der II. Nachtrag zu den Kilometerzeigern Nr. 34 (kgl. Eisenbahn-Directionen Breslau, Kattowitz und Posen), Nr. 40 (kgl. Eisenbahn-Direction Cöln, St. Johann-Saarbrücken und Essen), Nr. 74 und Nr. 74 a (k. k. österr. Staatsbahnen);

der VIII. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 3 (grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen), der XIV. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 4 (kgl. Bayerische Staatseisenbahnen) und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag I.

Die Kilometerzeiger Nr. 2 vom April 1898, Nr. 43 vom December 1899 und Nr. 114 a vom December 1899 werden durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger aufgehoben.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Zu dem Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 22 (grossherzogl. mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn) ist der II. Nachtrag herausgegeben worden.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den bei der Statthalterei in Innsbruck in Verwendung stehenden Bezirkscommissär Felix Gabos zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft „Innsbrucker Mittelgebirgsbahn" ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für raffinirtes Petroleum etc. von Pardubitz (S.N.D.V.B.) nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie für leere Petroleumfässer in umgekehrter Richtung.

Mit 1. April 1901 tritt ein neuer Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum, sowie für Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blau- und Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Schwefelsäure, Abfallwasser und Mineraltheer von der Station Pardubitz (S.N.D.V.B.) nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie für leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer aller Art in umgekehrter Richtung in Kraft.

Der gleichnamige Ausnahmetarif, giltig vom 1. Juni 1900, tritt mit Ende März 1901 ausser Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Verwaltung zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

Wien, am 4. Februar 1901. [105]

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Giltigkeitsverlängerung des im Tarife, Theil II, Heft 2, enthaltenen Special-Ausnahmetarifes für Wein etc.

Die Giltigkeit des im Tarife, Theil II, Heft 2, enthaltenen Special-Ausnahmetarifes Nr. 3 für die Frachtgutbeförderung von Wein, Weinmost und Weinmaische wurde auf ein weiteres Jahr, d. i. bis 14. Februar 1902, verlängert.

Wien, am 5. Februar 1901. [106]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Norddeutschland.
Tarif-Theil II, Heft 1.

Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 14 A für Rohpetroleum etc.

Am 15. März 1901 tritt der Ausnahmetarif Nr. 14 A für Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffinirt), Blau-, Grün-, Berg-, Erd- und Steinöl zunächst ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 1. Februar 1901. [107]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft C (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. Jänner 1894.

Einbeziehung der Station Sesenheim.

Mit 15. Februar 1901 wird die Station Sesenheim der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit nachstehenden Entfernungen einbezogen:

Zu Seite 7 des Nachtrages II

Schnitt-Tafel B.

Gruppe Nr.	Vom Schnittpunkte bis	Schnittpunkt Nr. I	II	III	IV	V	VI	VII
		Kilometer						
8	Sesenheim*)	—	459	468	545	—	504	—

*) Bei Berechnung der Lieferfrist sind die Entfernungen um 12 km zu kürzen.

Wien, am 4. Februar 1901. [108]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

PUTZWOLLE

cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
613	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Scherben von Glas (Glasscherben), Glasbrocken, Glasschaum, Glasschlacke und Herd- (Tascben-) Glas, letzteres auch gemahlen	Brünn (St.E.G.)	Neusattl	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	128 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
614	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Mauer- und Dachziegel (Pfannziegel), sämmtliche aus Lehm, Chamotte oder Thon (auch ans feuerfestem Thon)	Gross-Priesen via Aussig	Nestersitz-Pömmerle	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	20 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
615	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Kalk, gebrannt	Braulk-Hodkovička	Buhentsch	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	24 Heller		Im Kartirungswege		
616	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Reis, geschält	Schreckenstein	Brünn (St.E.G.) transit (für Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif, Theil II, Heft 2, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	241 Heller	230 Heller	11 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
617	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Eisenerze, zum Hochofenbetriebe bestimmt	Altona Hamburg B. } Wilhelmsburg } Hamburg-Sternschanze Harburg H. Harburg U.E. Lübeck Pommerensdorf Stettin Swinemünde Warnemünde	K l a d n o	Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen, unter Anschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht	vom 15. Februar 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seebafenverband, Tarif, Theil II, Heft I, vom 1. August 1898	P f e n n i g e 131 130 131 128 129 128 111 110 120 128	130 129 130 127 128 127 106 105 115 123	1 1 1 1 1 1 5 5 5 5	Im Kartirungswege		
618	**Böhmischen Commercial-bahnen**		Kohlenlösche	Daxis-Dobrowitz oder vice versa	Žerčice	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	14 Heller	8 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
619	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Kalk, gebrannten	Leitmeritz (A.T.E.) oder umgekehrt	Reichenberg (A.T.B.) loco und transito	1. Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 3. Auf- und Abladen durch die Partei	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif	63 Heller	61 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		
620	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Alaun Zwodau-Davidsthal (B.E.B.)	Triest		Bei Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Anfgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür	vom 15. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife, bezw. Tarif, Theil II, Heft 3, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband	Directer Frachtsatz besteht nicht	274 Heller incl. Manipulationsgebühr		Im Kartirungswege		

621

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

betheiligten Verwaltungen

Schweissschlacken, aus alten Lagern herrührend (mit Ausnahme von frischen Schlacken), mit der Bestimmung zum Hochofenbetriebe

Graz transito (für Sendungen von Pichling, Station Köflach)

Benthen O.S.E., Bohrek, Borsigwerk, Friedrichshütte, Gleiwitz, Königshütte Oberschl., Lanrahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Rosdzin, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zahrze

Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 7000 metr. Tonnen (à 1000 kg).

Anflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen nach den nebengenannten oberschlesischen Bestimmungsstationen von Köflach bis Graz im Localverkehre und ab Graz im directen Verkehre; Anfladen durch den Absender

bis Ende December 1901

Tarif-Theil II, Heft 3, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1897

Verschieden

Verschieden

25·5 Markpfennige

Im Rückvergütungswege

Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt

Der Frachtnachlass wird von den österreichischen Bahnverwaltungen getragen.
Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die aus den Frachtsätzen des nebenbezeichneten Tarifes in Betracht kommenden Gebührenantheile der ab Graz transito betheiligten österreichischen Bahnverwaltungen eine Restringirung erfahren, so tritt auch eine Reduction des Frachtnachlasses um die gleiche Differenz ein

1	Fortlaufende Nummer													
2	Die Publication erfolgt	von der	Das Zugeständniss wird gemacht											
3		und im Namen der												
4		für Artikel												
5		für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	von											
			nach											
6			bei Erfüllung nachstehender Bedingungen											
7			und gilt in der Zeit											
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung												
9		Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg												
10		per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)											
11			Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)											
12	Art der Durchführung													
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss													
14	Besondere Bemerkungen													

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
622	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Bier in Fässern	L o b o d i t z	Brünn (Nordbahnhof)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Ablegens und Aufladens, sowie Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife, und zwar für das Haupthahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer	Brünn (Nordbahnhof)	L o b o d i t z	Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden. Besorgung des Auf- und Abladens, sowie Auflegens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			74	63	11			Werden Wagen mit einem Ladegewichte von nur 7500 kg beigestellt, so wird die Frachtgebühr für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für dieses Ladegewicht berechnet
									64	63	1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Aufladen durch den Absender besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch den Empfänger bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht zurückgestellt		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
623	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zerlegte Maschinen und Maschinentheile der Pos. E—6 der Güterclassification	Olmütz (St.E.G.)	Bubentsch	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	175 Heller	140 Heller	35 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1902	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
	NB. Die Transporte müssen für den Bau einer Weberei in Bubentsch bestimmt sein, und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden.													
624	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Schotter	Ladendorf	Schleinbach	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	13 Heller	10 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
625	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz des Specialtarifes 2	Lisko-Lukawica	Cbrzanow	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900	Besteht kein directer Frachtsatz	117 Heller		Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
	Nr. 146 vom 20. December 1900	3504	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Holz der Pos. 'H—18 der Güterclassification des Tarif-Theiles I etc.	Bednarów Bolechów Borki wielki Brody Czernowitz Dolina Hadikfalva Hatna etc.	a) Feldkirch transit b) Völs transit oder Wilten transit	In Rubrik 10 sind die Frachtsätze für Stryj versetzt und soll es richtig heissen a) b) Starzawa . . . . . 305, 346, Stryj . . . . . 307, 364, Synowodzko wyżne . 312, 369, etc.	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 19. **Wien, 12. Februar 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Gesetzentwurf über die Inarticulirung des zwischen der kgl. ungarischen Regierung und der Direction der „Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, abgeschlossenen Vertrages vom Jahre 1901. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Die Entschädigungsprämie gebührt dem gegen Unfall versicherten Arbeiter nicht nur dann, wenn dessen Verletzung bei der mit seinem Berufe verbundenen Arbeit selbst, sondern auch in dem Falle, als solche während einer Verwendung erfolgte, die mit seiner Berufsthätigkeit im Zusammenhange steht.

Der Heizer der Maschine eines in der Station zur Abfahrt bereit stehenden Zuges wurde vom diensthabenden Beamten gerufen, um den beim Abladen eines schweren Collo vom Lowry eines am Nachbargeleise stehenden Zuges beschäftigten Magazinsarbeitern hilfreich beizuspringen, da deren Kräfte zur Ausführung dieser Arbeit nicht hinreichten. Der Heizer erlitt bei dieser Hilfeleistung durch den Absturz des Collo, und zwar ohne sein Verschulden, eine schwere Verletzung. Die Unfallversicherungs-Gesellschaft wies den vom Vorbenannten erhobenen Anspruch auf Liquidirung der Entschädigungsprämie mit der Motivirung ab, dass der in seiner Eigenschaft als Maschinenheizer versicherte Mann im Sinne der Polizzenbedingungen keinen Anspruch darauf habe, da die Verletzung nicht durch einen mit der factischen Ausübung seines Berufes im directen Zusammenhange stehenden Unfall erfolgte, gegen welchen Bescheid der Verunglückte den Klageweg betrat. Die kgl. Curie verurtheilte nun in ihrer Entscheidung Z. 751 ex 1900 die Unfallversicherungs-Gesellschaft zur Ausbezahlung des Prämienbetrages mit der Begründung, dass nicht nur jene Unfälle den Anspruch auf Entschädigung sichern, welche den Versicherten während der mit seinem Berufe verbundenen Arbeit, sondern auch alle jene, welche denselben in einer solchen Situation treffen, die mit seiner Betriebsthätigkeit im Zusammenhange steht.

Gesetzentwurf über die Inarticulirung des zwischen der kgl. ungarischen Regierung und der Direction der „Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, abgeschlossenen Vertrages vom Jahre 1901.

(Schluss.)

§ 23.

Wenn der kgl. ungarische Handelsminister es für gut befinden sollte, die Post von seinen eigenen Organen begleiten zu lassen, so ist für den Postbeamten ein Platz erster Classe und überdies eine für die Postmanipulation geeignete Cabine, für Postunterbeamte oder Diener aber ein Platz zweiter Classe und für die Unterbringung der Postsendungen ein besonderer abgeschlossener Raum zu überlassen.

Dem zur Controle des Postvermittlungsdienstes von Fall zu Fall entsendeten Postbeamten gebührt gleichfalls unentgeltlich ein Platz erster Classe.

Alle diese Pflichten obliegen der „Adria" nur insofern, als das betreffende Schiff mit den erwähnten Localitäten versehen ist.

Sofern solche Plätze nicht zur Verfügung stehen sollten, haben sich die Postorgane mit den vorhandenen Plätzen zu begnügen.

Für die Verpflegung der betreffenden Postorgane wird, wenn keine diesfällige besondere Vereinbarung besteht, die ermässigte Gebühr von täglich drei Kronen bezahlt.

§ 24.

Wenn ein Schiff unterwegs einen Unfall erleidet, so ist dessen Capitän verpflichtet, Verfügungen zu treffen, und zwar, wenn auf dem Schiffe ein dienstthuender Postangestellter anwesend ist, nach dessen Anhörung, damit die Postsendungen je früher und je rascher weiter-

befördert werden. Die hiedurch auflaufenden Kosten bezahlt die „Adria".

§ 25.

Der kgl. ungarische Handelsminister wird die Details der Abwicklung des Postdienstes im Verordnungswege regeln.

Insofern der kgl. ungarische Handelsminister dies fordern wird, ist die „Adria" verpflichtet, die der kgl. ungarischen Post gegenüber übernommenen Verpflichtungen, sowie die den diensthuenden Postorganen zu bietenden Begünstigungen auch gegenüber dem österreichischen k. k. Postinstitute zu erfüllen, respective zu gewähren.

§ 26.

Der gegenwärtige Vertrag wird auf den Zeitraum vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1921 geschlossen.

Während der Dauer dieses Vertrages wird die kgl. ungarische Regierung der vertragschliessenden Gesellschaft für die im Sinne des gegenwärtigen Vertrages von ihr übernommenen Verpflichtungen eine Subvention von jährlich K 1,140.000, sage Einer Million einmalhundertundvierzigtausend Kronen bezahlen.

Die staatliche Subvention wird der kgl. ungarische Handelsminister der Gesellschaft in nachträglichen Monatsraten von K 95.000 gegen Quittung ausbezahlen.

§ 27.

Der „Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, wird während der Dauer dieses Vertrages zugesichert:

a) vollkommene Stempel- und Gebührenfreiheit, sowohl für diesen Vertrag, als die in Ausfluss dieses Vertrages mit dem Aerar oder den kgl. Ungar. Staatsbahnen zu schliessenden Verträge und Uebereinkommen, ferner für alle aus diesem Verhältnisse fliessenden Eingaben, Documente u. s. w., sowie für die Emission der während der Dauer dieses Vertrages zu emittirenden Actien, Prioritätsobligationen und Titres;

b) Befreiung von der Steuer für die zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteten Unternehmungen und Vereine; ferner von der Capitalszinsensteuer nach den Coupons der schon im Verkehr befindlichen, sowie während der Dauer des gegenwärtigen Vertrages zu emittirenden Prioritätsobligationen, sowie von dem auf Grund der oberwähnten Steuergattungen zu bemessenden allgemeinen Einkommensteuerzuschlag und dem Landes-Krankenverpflegs-Steuerzuschlag.

Zum Schlusse wird die Gesellschaft von der Bezahlung der Registrirgebühren enthoben, welche nach den auf Grund der §§ 7 und 8 des gegenwärtigen Vertrages angeschafften neuen Schiffen entfallen.

§ 28.

Die durch die Gesellschaft deponirte und bei der Budapester kgl. ungarischen Staatscasse des IX. Bezirkes aufbewahrte Caution in Werthpapieren im Werthe von K 200.000, sage Zweimalhunderttausend Kronen, bleibt bis zum Ablaufe des Vertrages in Deposit.

Wenn die Caution von K 200.000 durch den kgl. ungarischen Handelsminister oder durch die Seebehörde, sei es in den Fällen, welche in den §§ 12 und 30 erwähnt sind, sei es zufolge von Strafen, welche wegen Nichteinhaltung irgend welcher Bestimmung des gegenwärtigen Vertrages verhängt wurden, im Ganzen oder zum Theil in Anspruch genommen würde: ist die Gesellschaft verpflichtet, selbe innerhalb 15 Tagen, vom Empfange der zu diesem Zwecke an sie gerichteten Aufforderung gerechnet, zur vollen Summe von K 200.000 zu ergänzen. Sollte die Gesellschaft dies versäumen, ist der kgl. ungarische Handelsminister dazu berechtigt, die fehlende Summe aus den zunächst zu bezahlenden Raten der Staatssubvention zu ergänzen.

§ 29.

Wenn wegen Kriegsgefahr, Hafensperrungen, See-Contumazen oder anderer Fälle von Gewalt auf einzelnen Linien Fahrten nicht unternommen werden könnten, so kann die Gesellschaft den Verkehr ihrer Dampfschiffe auf diesen Linien zwar provisorisch suspendiren, jedoch für diese unterbliebenen Fahrten kann sie seitens des Staates auf Subvention keinen Anspruch erheben.

Für jede ohne Verschulden der Gesellschaft derart unterbliebene Fahrt werden von der Staatssubvention K 4000 zurückgehalten werden, vorausgesetzt, dass die Gesellschaft die derart unterbliebenen Fahrten im Laufe desselben Kalenderjahres nicht durch andere Fahrten ersetzt. Es wird jedoch festgestellt, dass bei Eintritt der obigen Fälle von dem Betrage der Staatssubvention innerhalb eines Jahres mehr als K 400.000 nicht abgezogen werden.

§ 30.

Unternimmt die Gesellschaft eine der in diesem Vertrage festgestellten Fahrten nicht, ohne dass sie einen der im vorhergehenden § 29 vorgesehenen Entschuldigungsgründe rechtlich geltend machen könnte, so wird der kgl. ungarische Handelsminister das Recht haben, nicht blos den auf die betreffende Fahrt entfallenden Betrag der Staatssubvention zurückzuhalten, sondern die Gesellschaft auch noch in jedem einzelnen Falle einer Geldbusse zu unterwerfen, welche bis K 2000 betragen und von der Caution der Gesellschaft abgezogen werden kann, und insofern die Gesellschaft die Fahrt innerhalb eines Präclusivtermins nicht durchsetzen sollte, wird ihm das Recht zustehen, eine solche Fahrt auch durch eine andere Unternehmung auf Kosten und Gefahr der Gesellschaft mit Inanspruchnahme der Caution der Gesellschaft ohne richterliche Intervention unternehmen zu lassen.

§ 31.

Die kgl. ungarische Regierung verpflichtet sich, auf den im gegenwärtigen Vertrage benannten Linien während der Dauer dieses Vertrages anderen Schiffahrtsunternehmungen eine Staatssubvention nicht zu gewähren.

Sollte die kgl. ungarische Regierung ausser den im § 1 aufgezählten Fahrten die Systemisirung anderer Fahrten nach Westen planen, so wird sie diesbezüglich vorerst mit der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft „Adria" in Berührung treten, welche unter gleichen Bedingungen gegenüber einem anderen Unternehmer den Vorzug haben wird. Dasselbe gilt nach Ablauf der Vertragsdauer, wenn die kgl. ungarische Regierung die durch die Schiffe der „Adria"-Gesellschaft befahrenen Linien ferner vertragsmässig zu sichern wünscht.

Die „Adria"-Gesellschaft verpflichtet sich hinwieder, in den nordamerikanischen Relationen auf den wann immer zu äussernden Wunsch des kgl. ungarischen

Handelsministers und gegen Erhöhung der Staatssubvention um jährliche K 300.000 jährlich sechs Fahrten unter jenen Modalitäten aufrechtzuerhalten, welche seinerzeit durch den kgl. ungarischen Handelsminister im Einvernehmen mit der Gesellschaft werden festgestellt werden.

Die Vornahme dieser Fahrten kann von der Gesellschaft in den letzten fünf Jahren des Vertrages nicht gefordert werden.

§ 32.

Die Firma der Gesellschaft lautet: „Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts - Actiengesellschaft; ihr Sitz ist Budapest.

Zur Leitung des Geschäftes erhält die Gesellschaft in Fiume eine Betriebsdirection.

§ 33.

Zumindest Zweidrittel der Directionsmitglieder der Gesellschaft sollen ungarische Staatsbürger sein.

Der Präsident und der Vicepräsident sollen ungarische Staatsbürger sein, und erfordert ihre Wahl die Bestätigung von Seiten des kgl. ungarischen Handelsministers. Während der Dauer des Vertrages hat der Handelsminister das Recht, zwei Mitglieder, und der kgl. ungarische Finanzminister ein Mitglied in die gesellschaftliche Direction zu ernennen.

Die Gesellschaft steht während der Dauer des gegenwärtigen Vertrages unter der Aufsicht des kgl. ungarischen Handelsministers, der dieses Aufsichtsrecht durch den zu diesem Zwecke zu ernennenden Ministerialcommissär und durch die kgl. ungarische Seebehörde ausübt.

Die Gesellschaft wird zur Entlohnung des Ministerialcommissärs unter dem Titel dieser Aufsicht alljährlich 8000 Kronen in eine durch den kgl. ungarischen Handelsminister zu bezeichnende Staatscasse einzahlen.

§ 34.

Der Ministerialcommissär controlirt die Wirksamkeit der Gesellschaft in jeder Richtung und haben ihm zu diesem Behufe die Organe der Gesellschaft alle Aufklärungen zu ertheilen.

Der Ministerialcommissär kann in die Geschäftsbücher und Correspondenz der Gesellschaft Einsicht nehmen und von den Organen der Gesellschaft die zur Ausübung des Controlrechtes erforderlichen Aufklärungen verlangen.

Das vom Ministerialcommissär oder vom kgl. ungarischen Handelsminister zu diesem Zwecke besonders bezeichnete Organ hat das Recht, die Schiffe der Gesellschaft von Zeit zu Zeit zu untersuchen, und insofern das betreffende Organ vom Standpunkt der Sicherheit der Schiffe Einwendungen zu erheben hätte, so hat die Gesellschaft den einschlägigen Verfügungen des Ministerialcommissärs Genüge zu leisten, wobei ihr das Recht zusteht, gegen diese Verfügungen an den Handelsminister zu recurriren, der in diesen Fragen endgiltig entscheidet.

Der Ministerialcommissär nimmt an den Generalversammlungen und Directionssitzungen theil und erhebt gegen die gegen die bestehenden Gesetze oder gegen die mit den Interessen des Staates in Widerspruch stehenden Beschlüsse Protest.

In Bezug auf die Geschäftsführung der Gesellschaft hat der Ministerialcommissär das Recht, Vorschläge zu machen, welche in der nächsten Sitzung der Direction zu verhandeln und bezüglich welcher in dieser Sitzung ein Beschluss zu fassen ist.

Infolge dieses Protestes wird die Durchführung des betreffenden Beschlusses 48 Stunden lang suspendirt, während welcher Zeit der kgl. ungarische Handelsminister eine Entscheidung trifft.

Wenn bei der Feststellung der Transportsätze der Ministerialcommissär Protest erhebt, so entscheidet binnen 48 Stunden ein Schiedsgericht, welches für das ganze Jahr in vorhinein gebildet wird. In dieses Schiedsgericht entsendet der Handelsminister zwei Mitglieder, die Gesellschaft gleichfalls zwei Mitglieder. Den Präsidenten des Schiedsgerichtes ernennt der kgl. ungarische Ministerrath.

Ueber alle im Geschäftskreise der Gesellschaft vorfallenden wichtigeren Momente hat die Gesellschaft den Ministerialcommissär sofort zu verständigen.

§ 35.

Die pünktliche Erfüllung der von der Gesellschaft vertragsmässig übernommenen Transportpflichten controlirt die kgl. ungar. Seebehörde an Ort und Stelle; sie untersucht die in dieser Richtung auftauchenden Beschwerden und trifft die entsprechenden Verfügungen.

Die betreffenden Organe der Gesellschaft sind verpflichtet, zu diesem Zwecke alle nothwendigen Aufklärungen zu ertheilen. Die kgl. ungarische Seebehörde controlirt ferner die vertragsmässige Einhaltung der durch die Gesellschaft vorzunehmenden ordentlichen Fahrten, sie pflegt hinsichtlich der bei den Fahrten vorkommenden Verspätungen, Versäumnisse u. s. w. Untersuchungen, auf Grund deren Resultate sie im Sinne der Vorschriften des gegenwärtigen Vertrages vorgeht.

Gegen die Verfügungen der Seebehörde kann die Gesellschaft einen Recurs an den kgl. ungarischen Handelsminister einlegen, der endgiltig entscheidet.

§ 36.

Die Geschäftsgebahrung und Sprache der Gesellschaft ist die ungarische, sowohl die in- wie die ausländischen Angestellten der Gesellschaft sollen nach Thunlichkeit ungarische Staatsbürger sein.

§ 37.

Insolange die „Adria" mit dem Staate im Vertragsverhältniss steht, erfordern die auf die Erhöhung oder Herabsetzung des gesellschaftlichen Capitals, auf die Abänderung der Statuten und auf die Liquidation der Gesellschaft bezüglichen Generalversammlungsbeschlüsse der einvernehmlichen Genehmigung der kgl. ungarischen Minister des Handels und der Finanzen, aus welchem Grunde diese Beschlüsse vor ihrem Vollzug dem kgl. ungarischen Handelsminister zu unterbreiten sind.

Die Gesellschaft kann den gegenwärtigen Vertrag nur mit vorhergehender Bewilligung des Ministeriums auf einen Anderen übertragen.

§ 38.

Für den Processfall wird die Zuständigkeit des Budapester kgl. Handels- und Wechselgerichtes bedungen.

Sollte die Gesellschaft eventuell in Concurs gerathen, so hören die gesammten in diesem Vertrage gegenüber der Gesellschaft übernommenen Verpflichtungen der kgl. ungarischen Regierung ohne jede richterliche Einmengung auf.

§ 39.

Der gegenwärtige Vertrag, welcher am 1. Jänner 1901 an Stelle des mit der „Adria"-Gesellschaft am 28. März 1891 abgeschlossenen und im G.-A. XXX: 1891 enthaltenen Vertrages, wie auch der hinsichtlich der den veränderten Verkehrsanforderungen entsprechenden Modification des in diesem Vertrage festgestellten Schiffahrtsdienstes am 7. Februar 1898 abgeschlossenen Convention tritt, ist für die Gesellschaft vom Tage der rechtsgiltigen Unterfertigung des Vertrages angefangen sofort, für den Staat aber von jenem Zeitpunkt an rechtskräftig, sobald er durch die ungarische Legislative genehmigt, beziehungsweise das hierauf bezügliche Gesetz sanctionirt und promulgirt wurde.

Ausgefertigt in einem, im kgl. ungarischen Handelsministerium aufzubewahrenden Original-Exemplar.

Budapest, 11. December 1900.

Hegedüs m. p., kgl. ungarischer Handelsminister (L.S.). „Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. Burchardt m. p. Lederer m. p. Vor uns als Zeugen: Julius Csörgeö m. p. Ladislaus Szápáry m. p.

Budapest, 7. Jänner 1901.

Alexander Hegedüs m. p.
kgl. ungar. Handelsminister.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Herstellung eines provisorischen Stockgeleises am Schwarzenbergplatz für den Pferdebetrieb.) Das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Project für ein lediglich für den Pferdebetrieb einzurichtendes Stockgeleise am Schwarzenbergplatz zwischen dem Schwarzenberg-Denkmal und der Lothringerstrasse wurde unter der Bedingung zur Ausführung genehmigt, dass dieses Stockgeleise als provisorisch zu betrachten und mit dem Zeitpunkte der betriebsfähigen Fertigstellung der städtischen Strassenbahnlinie Schwarzenbergplatz—Wallfischgasse wieder zu beseitigen ist. [E.-M.-Z. 2283.]

Localbahn Kimpolung-Dornawatra. (Brückenwaage in Valeputna.) Das vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegte Project für die Brückenwaage in Valeputna der Localbahn Kimpolung-Dornawatra wurde nachträglich genehmigt. [E.-M. Z. 52 114 ex 1900.]

Localbahn Neuhof-Weseritz. (Mechanische Ausrüstung der Wasserstationen.) Die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Detailpläne für die mechanische Ausrüstung der Wasserstationen der Localbahn Neuhof-Weseritz wurden zur Ausführung genehmigt. [E-M-Z. 694.]

Localbahn Jenbach - Mayrhofen [Zillerthalbahn]. (Wohngebäude in der Station Jenbach: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Zillerthalbahn vorgelegten Projectes für die Herstellung eines Wohngebäudes in der Station Jenbach der Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 2027.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

10. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Lemberg - Kleparów — Janów der Gesammtverkehr voraussichtlich auf 36 Stunden eingestellt.

10. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Blatna — Strakonitz der Gesammtverkehr voraussichtlich auf 48 Stunden eingestellt.

Ausland.

Preussen. (Königl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Berlin: Eröffnung der Verbindungsbahn von Kietz - Rummelsburg nach Kaulsdorf.) Am 29. Jänner ist die zweigeleisige, 11·64 km lange, mit Dampfkraft betriebene Verbindungsbahn (Vollbahn) von Kietz-Rummelsburg nach Kaulsdorf dem Betriebe übergeben worden. An der neuen Strecke, welche eine Spurweite von 1·435 m besitzt, liegen keine Stationen. Dieselbe schliesst bei Kietz-Rummelsburg an die Strecke Berlin—Fürstenwalde und in Kaulsdorf an die Strecke Berlin—Strausberg an. Ab 29. Jänner bis 28. Februar verkehren auf der neuen Strecke nur die Schnellzüge und diejenigen Personenzüge der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg, welche in Lichtenberg-Friedrichsfelde keinen Aufenthalt haben; ab 1. März sämmtliche Schnell- und Personenzüge vorgenannter Eisenbahn-Direction. Der zulässige grösste Radstand der neuen Strecke beträgt 7·0 m, der Raddruck 7000 kg; der kleinste Bogenhalbmesser 600 m, die grösste Steigung 1 : 150. Die neue Strecke ist der Betriebsinspection 4, bezw. 15 in Berlin, der Maschineninspection 2 und der Verkehrsinspection 3 ebendaselbst unterstellt.

Bayern. (Sitzung des Eisenbahnrathes.) Am 29. Jänner trat der Eisenbahnrath zu seiner 47. Sitzung in München zusammen. Der erste Gegenstand der Tagesordnung betraf Ausnahmetarife; es wurde hiebei eine Zusammenstellung der mit ministerieller Genehmigung in der Zeit vom 16. Juni bis 31. December 1900 eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife in Vorlage gebracht; der letzteren sind es 2, der ersteren 16, darunter betreffend Bezugserleichterung für Steinkohlen, Coaks und Briquetts, Wegfall des Sperrigkeitszuschlages von Rücken gewaschener Wolle, Aufhebung der Localbahnzuschläge auf 10 bayerischen Localhahnen u. s. w. Der zweite Gegenstand betraf die Fahrpreisermässigung für Zwecke der Arbeitsvermittlung. Im Laufe der letzten Tagung des bayerischen Landtages ist unter Anderem in der Kammer der Abgeordneten angeregt worden, es möchte solchen Arbeitern, welchen ausweislich durch Arbeitsämter Arbeit vermittelt wird, für den aus derartigem Anlasse stattfindenden Ortswechsel eine Fahrpreisermässigung eingeräumt werden. Da bei einer Nachbarbahn eine derartige Einrichtung bereits bestehe und da von ihr dort in erheblichem Umfange Gebrauch gemacht werde, so ersucht nunmehr die General-Direction den Eisenbahnrath um gutachtliche Aeusserung über die angeregte Angelegenheit unter gleichzeitiger Bekanntgabe der bei der Nachbarbahn hierüber bestehenden tarifarischen und sonstigen Bestimmungen. Den dritten und letzten Gegenstand bildete die Berathung über den zur Vorlage kommenden Entwurf der Sommerfahrordnung 1901. Nach den diesem Entwurfe beigegebenen Erläuterungen ist ihr im Grossen und Ganzen die gegenwärtige Fahrordnung unter Einfügung jener Schnell- und Personenzüge zugrunde gelegt, welche im vorigen Sommer für den Reise- und Ausflugsverkehr vorgesehen waren. Ausserdem enthält die Fahrordnung zwei neue Schnellzugsverbindungen (eine zwischen München—Dresden—Leipzig—Berlin über Regensburg und eine zwischen Paris—Berlin über Metz—Mannheim—Würzburg—Bamberg—Eger—Hof—Dresden), sowie zahlreiche durch die Fahrplanconstruction und durch das Verkehrsbedürfniss gebotene Zugsverlegungen.

— (Heizung der Personenwagen.) Hierüber hat die General-Direction der Bayerischen Staatseisenbahnen an ihre Betriebswerkstätten, sowie an das Wagenaufsichts- und an das gesammte Zugspersonale eine besondere Weisung dahin ergehen lassen, dass — falls bei grösseren Aufenthalten der Personenzüge auf Stationen die Dampfheizung infolge irgend welcher Umstände, z. B. wegen Wagenwechsel u. s. w. längere Zeit abgestellt werden muss — beim Wiederanstellen der Heizung das gleiche Verfahren einzuhalten sei, wie es für das Wagenaufsichts- und Bremspersonale bezüglich des Vorwärmens der Züge vorgeschrieben ist. Um Zugsversäumnisse durch Ausführung dieser Massnahme zu vermeiden, haben sich Zugsführer und Schaffner an der nöthigen Bedienung der Regelungshebel in den Wagen zu betheiligen, während die Wagenwärter ihr Augenmerk hauptsächlich auf die Schlauchventile und den Schlusshahn zu richten haben. Ferner wurden die Schaffner angewiesen, in den D-Zügen auch während der Fahrt sich öfter von der richtigen Wirkung der Heizung zu überzeugen und beim Vorfinden einzelner mangelhaft erwärmter Wagen oder Abtheilungen in sachentsprechender Weise für den Abfluss des Niederschlagswassers, welches oftmals Ursache der ungenügenden Heizung ist, zu sorgen.

— (Freifahrt zum Kirchen- und Schulbesuche.) Da das zuständige bayerische Staatsministerium in einem früheren Erlasse schon den ständig nothwendigen und verpflichteten Arbeitern des Eisenbahnbetriebs- und Bahnunterhaltungsdienstes freie Fahrt zum Einkaufe von Lebensmitteln gewährte, hat dasselbe nach neuester Verfügung auf Antrag der General-Direction genehmigt, dass auch den Angehörigen vorgenannter Bediensteten Freifahrtausweise zum Zwecke des Kirchen- und Schulbesuches ausgestellt werden, sowie dass beim Vorhandensein der in der bestehenden Freifahrtordnung angegebenen Voraussetzung diesen Arbeitern selbst auch für ihre Person monatlich zweimal freie Fahrt zum Kirchenbesuche bewilligt werden dürfe.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Württemberg. (Etat der Eisenbahnverwaltung für die Finanzperiode vom 1. April 1901 bis 31. März 1903.) Der Etatsentwurf, welcher der Ständeversammlung nach ihrem am 15. Jänner erfolgten Zusammentritt zugegangen ist, wurde von einem Vortrag des Staatsministers der Finanzen begleitet, dem bezüglich der Eisenbahnen und der württembergischen Bodensee-Dampfschiffahrt die „Z. d. V. D. E.-V." Folgendes entnimmt:

1. Der Reinertrag der Eisenbahnen ist angenommen: für das Etatsjahr 1901 zu Mk. 17,412.870, für 1902 zu Mark 17,538.000 und beträgt gegenüber 1900 für 1901 mehr Mark 635.970, für 1902 mehr Mk. 761.100. Die durchschnittliche Betriebsläuge der Bahnen beträgt:

	für den Personenverkehr	für den Güterverkehr
im Etatsjahr 1901 . . .	1879·29 km	1885·63 km
„ „ 1902 . . .	1917·42 km	1923·76 km

Die gesammten Roheinnahmen sind für das Etatsjahr 1901 zu Mk. 57,490.000, für 1902 zu Mk. 59,000.000 veranschlagt, mithin höher gegen 1900 im ersten Jahre um Mark 5,110.000, im zweiten Jahre um Mk. 6,620.000.

Bei dem Personen- und Gepäcksverkehre ist unter Zugrundelegung einer kilometrischen Einnahme für 1901 von Mk. 10.467 und für 1902 von Mk. 10.702 eine Mehreinnahme im ersten Jahre von Mk. 2,440.000, im zweiten Jahre von Mark 3,290.000 und bei dem Güterverkehre bei einer kilometrischen Einnahme für 1901 von Mk. 17 379 und für 1902 von Mk. 17.320 eine Mehreinnahme im ersten Jahre von Mk. 1,750.000, im zweiten Jahre von Mk. 2,300.000. berechnet. Hiebei ist mit Rücksicht auf die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre für die beiden Etatsjahre 1901 und 1902 gegenüber dem Etatsjahre 1900 bei den Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre von einer jährlichen Steigerung um 4 pCt. und bei den Einnahmen aus dem Güterverkehre von einer jährlichen Steigerung um 1·5 pCt. ausgegangen worden. Im Etatsjahr 1899 betrug die wirkliche kilometrische Einnahme bei dem Personen- und Gepäcksverkehre Mk. 10.073, bei dem Güterverkehre Mk. 17.702.

Die Ausgaben betragen im Ganzen für das Etatsjahr 1901 Mk. 40,077.130, für 1902 Mk. 41,462.000, mithin gegenüber dem Etat von 1900 für 1901 mehr Mk. 4,474.030, für 1902 mehr Mk. 5,858.900. Von diesem Mehrbedarf gegen 1900 entfällt je rund die Hälfte auf die persönlichen Ausgaben der Betriebsverwaltung und die sachlichen Ausgaben.

Bei den persönlichen Ausgaben trifft auf Gehalte ein Mehr für 1901 von Mk. 611.855, für 1902 von Mk. 897.355.

Es ist eine namhafte Vermehrung der Zahl der etatsmässigen Stellen in Aussicht genommen, welche theils durch die Inbetriebnahme weiterer Bahnlinien und die im Anwachsen der Einnahmen sich zeigende allgemeine Steigerung des Verkehres begründet ist, theils die Ermöglichung etatsmässiger Anstellung für einen weiteren Theil des zur Zeit gegen Taggeld verwendeten Personals bezweckt. Eine grössere Vermehrung der Stellenzahl ist insbesondere vorgesehen bei den Eisenbahnsecretären, Eisenbahnassistenten, Expedienten und namentlich für das Zugbegleitungs-, Wagenrevisions-, Locomotiv- und Wärterpersonale. In Gehalte von Collegialräthen sollen 5 Oberbeamte der Eisenbahnverwaltung, 3 Betriebsinspectoren, 4 Bauinspectoren und der Vorstand der Werkstätteninspection Cannstatt eingesetzt werden. Für die Besorgung der bisher den Betriebsoberinspectoren obliegenden Geschäfte soll eine neue Kategorie von Beamten, „Betriebscontrolore", geschaffen werden. Etatsmässige Anstellung ist erstmals vorgesehen für eine Anzahl Bau- und Werkschreiber, sowie Stationsgehilfinnen.

Bei den anderen persönlichen Ausgaben ergibt sich ein Mehrbedarf für 1901 von Mk. 1,635.978, für 1902 von Mk. 2,032.648, welcher hauptsächlich auf Taggelder des ohne Anstellung verwendeten Personals, Tag- und Accordlöhne, Fahr- und Nachtgelder, Dienstkleidung und höheren Zuschuss zur Unterstützungscasse der Verkehreanstaltendiener entfällt.

Von dem Mehrbedarf bei den sachlichen Ausgaben, welcher für 1901 Mk. 2,227.630, für 1902 Mk. 2,870.330 beträgt, rührt über ein Drittel allein von der Mehrausgabe für Brennmaterialien her. Im Uebrigen fällt namentlich noch der Mehraufwand für die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen, der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen infolge der Inbetriebnahme neuer Bahnen, sowie der Steigerung der Arbeitslöhne und der Materialienpreise ins Gewicht.

Hienach ist bei der Eisenbahnverwaltung nicht nur bei den Einnahmen, sondern auch bei den Ausgaben ein erheblicher Zuwachs zu erwarten. Immerhin übersteigt der muthmassliche Zuwachs bei den Einnahmen denjenigen bei den Ausgaben noch um durchschnittlich rund Mk. 700.000 jährlich.

Nach den Bestimmungen des Gesetzes, betreffend die Einrichtung eines Reservefonds der Staatseisenbahnen vom 29. Juli 1899 wird von dem veranschlagten Reinertrag der Eisenbahnen, insolange als der zehnjährige Durchschnitt der Ablieferungen der Eisenbahnhauptcasse die Summe von Mk. 16,300.000 noch nicht erreicht hat, nur dieser Betrag in den Hauptfinanzetat eingestellt, der überschiessende Betrag der Reineinnahmen aber für den Reservefonds der Staatseisenbahnen bestimmt. Da jener Durchschnitt für die in Betracht kommenden zehn Etatsjahre von 1890 bis 1899 erst Mk. 15,298.625 beträgt, so kommt für die beiden Etatsjahre 1901 und 1902 je der Betrag von Mk. 16,300.000 der laufenden Verwaltung und der überschiessende Betrag der Reineinnahmen mit Mk. 1,112.870 für 1901 und Mk. 1,238.000 für 1902 dem Reservefonds der Staatseisenbahnen zu. Von dem Ertrage des Rechnungsjahres 1899 ist dem Reservefonds die Summe von Mk. 1,107.691·47 zugeflossen.

2. Der Reinertrag der Bodensee-Dampfschiffahrt ist für das Etatsjahr 1901 zu Mk. 11.580 und für 1902 zu Mark 10.880, d. i. gegen 1900 mehr Mk. 7180, bezw. Mk. 6480, angenommen. Die Rücksicht auf die neue Bodenseegürtelbahn lässt eine vorsichtige Einnahmeschätzung geboten erscheinen, immerhin aber kommt in Betracht, dass die Inbetriebnahme der Theilstrecke Friedrichshafen—Lindau dieser Bahn nach den bis jetzt vorliegenden Erfahrungen nicht den bei der letzten Etatsaufstellung erwarteten Ertragsausfall zur Folge gehabt hat. Von dem Reinertrage soll in beiden Etatsjahren 1901 und 1902 je der Betrag von Mk. 1000 wie für 1900 zur laufenden Verwaltung fliessen, während der Restbetrag zur Rückerstattung der Vorschüsse der Grundstocksverwaltung für die Anschaffung eines neuen Dampfbootes zu verwenden wäre.

Den Etats der Verkehrsanstalten ist eine Uebersicht über die Tarifeinheitssätze für die gesammten Verkehrsanstalten-Verwaltungen nach dem Stande vom 1. August 1900 sammt einer Zusammenstellung der in der Zeit vom 1. October 1898 bis zum 1. August 1900 eingetretenen erheblicheren Tarifänderungen beigegeben.

Schiffahrt.

Ungarisch-croatische Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft. (Projectirte Fusionirung mit der Schiffahrts-Unternehmung der Firma Leopold Schwarz.) Wie berichtet wird, sind zwischen der Direction der Ungarisch-croatischen Seeschiffahrts - Actiengesellschaft und der Seeschiffahrts-Unternehmung Leopold Schwarz (Impresa Fiume—Venezia—Ancona) Unterhandlungen im Zuge, welche die Fusionirung dieser beiden Unternehmungen zum Ziele haben und bereits soweit vorgeschritten sind, dass schon in nächster Zeit die Direction der Ungaro-Croata auch den Dienst der italienischen Linie Fiume—Venedig—Ancona mit ihrer durch Uebernahme der Dampfer der Impresa verstärkten Flotte besorgen wird. Im Zusammenhange mit diesem Projecte steht die bereits im Laufe des Jahres 1900 erfolgte (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 102 ex 1900) und die beschlossene (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 141 ex 1900) weitere Completirung des schwimmenden Materiales.

— (Vermehrung der Schiffscourse der Küstenschiffahrt und Erhöhung der staatlichen Subvention.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den zwischen der kgl. ungarischen Regierung und der Direction der Ungarisch-croatischen Seeschiffahrts-Actiengesellschaft abgeschlossenen und mit Ende 1900 abgelaufenen Vertrag auf weitere 15 Jahre verlängert. Als staatliche Subvention und für die Versehung des Postdienstes erhält die Ungaro-Croata jährlich K 430.000, also um K 70.000 mehr als bisher; dagegen hat der Minister bedungen, dass die Gesellschaft einige neue Linien ins Leben

treten lasse, welche berufen sein werden, den Handelsverkehr Fiumes mit Dalmatien zu beleben und gleichzeitig auch den Import von Südfrüchten, dalmatinischen Weinen, Seeproducten etc. nach Fiume und von dort aus nach dem Inneren Ungarns zu heben. Eine neue Eillinie soll zwischen Fiume und Gravosa mit einem Dampfer wie die „Pannonia" eröffnet werden, so dass von nun ab vier Schnelldampfer vom Fiumaner Hafen nach Dalmatien verkehren werden. Eine neue Linie wird zwischen Fiume—Oboti, mit Berührung von Triest, mit fünfzehntägigen Fahrten sein, ferner sollen wöchentliche Fahrten zwischen Fiume — Cherso — Veglia — Lussingrande — Arbe—Valcassione und Zara inaugurirt, und die wöchentlichen Fahrten zwischen Finme und Carlopago vermehrt werden. Eine neue wöchentliche Verbindung bekommt ferner die Linie Fiume—Triest. Die Gesellschaft verpflichtete sich weiter, innerhalb drei Jahren einen neuen Dampfer nach dem Muster der „Pannonia" erbauen zu lassen. Nach dem Inslebentreten all dieser neuen Linien soll nebst dem Postpauschale auch die Subvention der Gesellschaft um K 100.000 erhöht werden. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 141 ex 1900.)

Frankreich. (Durch die Binnenschiffahrt bewältigter Güterverkehr im Jahre 1899.) Dem officiellen Berichte über den durch die Fluss- und Canalschiffahrt vermittelten Güterverkehr im Bereiche der französischen Wasserstrassen zufolge, wurden im Laufe des Jahres 1899 32,975.033 t gegenüber von 31,522 898 t im Vorjahre, somit in ersterem um 1,453.135 t mehr verfrachtet. An dieser Zunahme participirt insbesondere der Verkehr auf der Seine durch Zustreifnng von allerlei Baumaterialien für Weltausstellungszwecke.

Montenegro. (Projectirter Schiffahrtscanal zwischen dem Binnensee von Skutari-d'Albania und dem Meere zwischen Dulcigno und dem Hafen von Antivari.) Die Regierung von Montenegro hat den Beschluss gefasst, den den Südwesten ihres Gebietes begrenzenden ausgedehnten See von Skutari durch einen Schiffahrtscanal mit dem Adriatischen Meere zu verbinden. Während der Skutari-See derzeit nur von den geringen Anforderungen des Handels und Verkehres entsprechenden kleinen Dampfern befahren wird, kann durch Ausbau eines in grossen Dimensionen angelegten Canales auch grossen Seedampfern die Einfahrt in den See ermöglicht werden, dessen Wassertiefe selbst an den Ufern den Verkehr grosser Fahrzeuge zu gestatten geeignet ist. Da der untere Flusslauf des auf türkischem Gebiete fliessenden Bojana dem Projecte zufolge in die Canalstrecke einbezogen werden soll, ist die montenegrinische Regierung diesbezüglich in Unterhandlungen mit der Pforte getreten, welche, wie berichtet wird, in Constantinopel günstige Anfnahme fanden. Nachdem der Bezug von Gütern und insbesondere von Brotfrucht ausländischer Provenienz durch die Schwierigkeit der Zufuhr in das Innere des Landes sehr vertheuert, zur Winterszeit aber nahezu ausgeschlossen wird, erwartet man von der Durchführung des Canalbaues bedeutende volkswirthschaftliche Vortheile, da die Schiffsladungen, ohne Umladespesen zu involviren, bis Skutari und längs der Ost- und Nordküste des Sees bis in das Herz des Landes gelangen werden.

Portugal — Ost-Südafrika. (Gründung einer die Verbindung des äussersten Südwestens Europas mit dem afrikanischen Südosten cultivirenden Dampfschiffahrts-Unternehmung.) Ein Consortium portugiesischer, belgischer und englischer Capitalisten hat mit einem Capitale von £ 1,000.000 eine Actiengesellschaft gegründet, welche regelmässige Dampfercourse zwischen Lissabon und Lorenzo-Marquez (Delagoa-Bei), und zwar in der Weise nach zwei Coursrichtungen cultiviren wird, dass das die Hinfahrt über Suez nehmende Schiff die Rückfahrt über das Cap der guten Hoffnung antreten wird, während im geänderten Verhältnisse, das ist bei der Hinfahrt über das Cap, ausser den Hauptstationen Lorenzo-Marquez und Capstadt auch die bedeutenderen Häfen, sowohl der West- als der Ostküste Afrikas, eventuell auch Gibraltar, Malta und Häfen der Nordküste Afrikas, von den gesellschaftlichen Schiffen angelaufen werden sollen. Die Gesellschaft wird vorläufig fünf erstclassige Dampfer mit einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 20 Faden in der Stunde, welche die in beiden Richtungen ziemlich gleich lange Strecke in 25 Tagen zurücklegen, ferner eine Anzahl kleinerer Dampfer beschaffen, von denen zwei für die Verbindung zwischen Lorenzo-Marquez und Mozambique bestimmt sind.

Hamburg—Afrika. (Postdampfercours im Jahre 1901.) Die Course der Dampfer der deutsch-afrikanischen Post, welche den regelmässigen Verkehr zwischen Hamburg und den Gebieten der deutschen Interessensphäre in Ostafrika unterhalten, werden im Jahre 1901 durch eine neue Linie vermehrt werden. Nebst den Afrika über das Cap der guten Hoffnung umfahrenden Dampfern, welche in Port Elisabeth (östliche Südspitze des Caplandes) Anschluss an die deutsch-australische Linie finden, werden noch je zweimal des Monates ein Dampfer zwischen Hamburg und Deutsch-Afrika, und zwar auf der Hin- und Rückfahrt via Snez verkehren.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Beim k. k. Landesgerichte Innsbruck als Handelssenat wurde am 21. Jänner 1901 im Register für Gesellschaftsfirmen die Firma:

„Innsbrucker Mittelgebirgsbahn"

mit dem Sitze in Innsbruck eingetragen.

Die Gesellschaft ist eine Actiengesellschaft.

Das Unternehmen beruht auf dem Gesellschaftsvertrage vom 9. Jänner 1901 und der Genehmigungsbeurkundung des k. k. Ministeriums des Innern vom 20. December 1900, Nr. 45.879.

Zweck der Gesellschaft ist:

a) die Erwerbung und der Betrieb der im § 1 der Statuten bezeichneten schmalspurigen Kleinbahn mit Dampfbetrieb von der Station Berg Isel der Localbahn Innsbruck-Hall i. T. über Ambras, Aldrans und Lans nach Igls;
b) der Bau und Betrieb von anderen Bahnen niederer Ordnung, für welche in der Folge von der Gesellschaft die Concession erworben wird, sowie von Flügel- oder Schleppbahnen, deren Errichtung von der k. k. Staatsverwaltung bewilligt werden wird, ferner der Betrieb bereits bestehender Bahnen obiger Art;
c) die Erwerbung oder Herstellung und der Betrieb von Hotels, Restaurations- und Badeanlagen, Sportplätzen, Communicationsmitteln verschiedener Art, Steinbrüchen, Lagerhäusern und ähnlicher Anlagen, oder die Unterstützung solcher Unternehmungen, beziehungsweise die Betheiligung an solchen in Ortschaften, welche die gesellschaftlichen Bahnen berühren, insoweit solche Unternehmungen zur Förderung der in den Absätzen a) und b) bezeichneten Zwecke der Gesellschaft geeignet sind und vorbehaltlich der hiezu erforderlichen Berechtigungen und Concessionen.

Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die ihr gehörigen Bahnlinien, soferne nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder infolge früheren Erlöschens der Concession oder durch Einlösung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch die Stadtgemeinde Innsbruck oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

Mitglieder des Verwaltungsrathes sind:

Wilhelm Greil, Bürgermeister der Landeshauptstadt Innsbruck, vom Gemeinderathe laut Beschlusses vom 8. Jänner 1901 in den Verwaltungsrath entsendet;

Anton Norer, Baumeister und Gemeinderathsmitglied in Innsbruck;

Ferdinand Reiter, Oberingenieur und Hausbesitzer in Innsbruck;

Johann Handl, Handelsmann und Hausbesitzer in Innsbruck;

Max Stern, Bankier und Hausbesitzer in Innsbruck; die vier letzteren gewählt in der Generalversammlung vom 9. Jänner 1901.

Die Firma wird in der Weise collectiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte „Innsbrucker Mittelgebirgsbahn" entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter der Gesellschaft, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze eigenhändig ihre Namen beisetzen.

Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von K 1,100.000 festgesetzt und besteht aus 1150 auf den Inhaber lautende Actien, und zwar: 200 Prioritätsactien à K 2000 = K 400.000, 250 Prioritätsactien à K 400 = K 100.000, ferner aus: 200 Stammactien à K 2000 = K 400.000, 500 Stammactien à K 400 = K 200.000.

Alle öffentlichen Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen seitens des Vorsitzenden des Verwaltungsrathes oder dessen Stellvertreters rechtswirksam durch einmalige Einschaltung in die in Wien und Innsbruck erscheinenden amtlichen Blätter: „Wiener Zeitung" und „Bote für Tirol und Vorarlberg".

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Pferde aus Ungarn vom 1. Februar 1901.

Erhöhung eines Frachtsatzes.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 wird der Frachtsatz für Pferde von Zákány nach Stuttgart Hauptbahnhof (Seite 10 des Tarifes) auf Mk. 21.78 für 100 kg erhöht.

Wien, am 8. Februar 1901. [109]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen im Tarif-Theil II, Heft 10, vom 1. Februar 1898.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1901 erhöhen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 55, Abth. a) des obenbezeichneten Tarifes für Dolina im Verkehre mit Stuttgart Hauptbahnhof von 3·26 auf **3·36**, Stuttgart Nordbahnhof von 3·27 auf **3·37** und Stuttgart Westbahnhof von 3·28 auf **3·38** Mark für 100 kg.

Wien, am 8. Februar 1901. [110]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Kohlen etc., Theil V, Heft 3, vom 1. Februar 1898.

Mit 1. April 1901 tritt der obenbezeichnete Tarif ausser Kraft. Hinsichtlich des Ersatztarifes, welcher erhöhte Frachtsätze zur Geltung bringt, wird besondere Bekanntmachung erfolgen.

Wien, am 8. Februar 1901. [111]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 14 für Rohpetroleum.

Mit 15. März 1901 werden die im Tarife, Theil II, Heft 1, des obengenannten Verbandsverkehres enthaltenen sämmtlichen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 14 (Rohpetroleum), sowie die im Tarife, Theil II, Heft 2, für die Relationen Bacau—Budapest Ferenczváros und Bacau—Pozsony—Ujváros vorgesehenen Frachtsätze des gleichen Ausnahmetarifes ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 1. Februar 1901. [112]

K. k. österr. Staatsbahnen.
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe von Tarifnachträgen.

Am 1. März 1901 treten in Wirksamkeit:

a) Nachtrag II zum Tarife, Theil IV, Heft 1, vom 1. Februar 1899, und
b) Nachtrag II zum Tarife, Theil IV, Heft 2, vom 1. Juni 1899.

Diese Nachträge enthalten: Einbeziehung neuer Reexpeditionsstellen, neue und abgeänderte Frachtsätze für Holz, Aenderung von Stationsnamen u. s. w.

Insoweit durch diese Nachträge, welche zum Preise von 30 Hellern (ad a), bezw. 20 Hellern (ad b) für das Stück bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zu beziehen sind, Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. März 1901 in Kraft.

Wien, am 8. Februar 1901. [113]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Getreide- und Mahlproducte- (Kleie-) Exportverkehre.

Ab Schiffahrtsbeginn 1901 befinden sich folgende Tarife für obgenannte Verkehre in Kraft:

1. Im Verkehre nach Donaulände Obernzell, Passau, Deggendorf und Regensburg die ab Schiffahrtsbeginn 1900 giltigen Kartirungssätze für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Kleie-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen.
2. Folgende Ausnahmetarife für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen im Exportverkehre mit Umschlag in Wien oder Passau, und zwar:

Im Verkehre nach Bayern:

Ausnahmetarif Nr. I, giltig vom 1. April 1898,
I. Nachtrag, „ „ 1. Juni 1898,
II. „ „ „ 1. April 1899.
III. „ „ „ 1. September 1900.

Im Verkehre nach Süddeutschland:

Ausnahmetarif Nr. II, giltig vom 1. April 1898.
I. Nachtrag, „ „ 1. September 1900.

Im Verkehre nach Lindau und Vorarlberg:

Ausnahmetarif Nr. III, giltig vom 1. April 1898.
I. Nachtrag, „ „ 1. September 1900.

Im Verkehre nach der Schweiz, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz:

Ausnahmetarif Nr. IV, giltig vom 1. April 1898.
I. Nachtrag, „ „ 1. September 1900.

Ausserdem bestehen „Besondere Vorschriften für den Schiffstransport bei Inanspruchnahme der Frachtsätze der ab 1. April 1898 giltigen Ausnahmetarife Nr. I (Bayern), Nr. II (Süddeutschland), Nr. III (Vorarlberg und Lindau) und Nr. IV (Schweiz) für den combinirten Schiffs- und Bahntransport.“ Neuauflage giltig ab Schiffahrtsbeginn 1900.

Von den Frachtsätzen der vorgenannten Tarife werden für Aufgaben an den Schiffsstationen innerhalb des Zeitraumes ab Schiffahrtsbeginn 1901 bis 31. Juli 1901 und bei einem in fraglichen Verkehren cumulativ aufgelieferten Gesammtquantum von 10.000 q folgende Refactien gewährt:

Für Sendungen	Pfennige per 100 kg
a) von unterhalb Wien gelegenen Aufgabsstationen (Ladeplätzen) bis exclusive Budapest	8
b) von Budapest und unterhalb gelegenen Donaustationen (Ladeplätzen) bis inclusive Vukovár, dann von der Drau, und dem Franzens- und Franz Josefs-Canale	10
c) von unterhalb Vukovár gelegenen Donaustationen (Ladeplätzen) bis Golubatz, ferner von der Save, Theiss und dem Bega-Canale	15
Für Sendungen von Orsova und unterhalb gelegenen Donaustationen	25

Die Refactien werden an den Aufgeber gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe liquidirt, welche Documente bis längstens Ende September 1901 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf diese Frachtbegünstigungen erlischt.

Wien, im Februar 1901. [114]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Refactie-Tabelle.

Unter den nachstehend angeführten Bedingungen werden von den in der Zeit ab Schiffahrtsbeginn 1901 bis 31. Juli 1901 jeweilig bestehenden tarifmässigen Frachtsätzen für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Oelsaaten und Reis (ungeschält) per 100 kg folgende Refactien gewährt:

1. Von unterhalb Budapest gelegenen Stationen bis inclusive Baja, dann von Ladeplätzen des Franzens- und Franz Josefs-Canales	
a) nach Budapest und Györ (Raab)	10 Heller
b) nach Pozsony (Pressburg), Fischamend, Wien, Korneuburg und Linz	14 „
2. Von unterhalb Baja gelegenen Donaustationen bis inclusive Golubatz, von Theiss-, Drau-, Save- und Bega-Canalstationen	
a) nach Budapest und Györ (Raab)	14 „
b) nach Pozsony (Pressburg), Fischamend, Wien, Korneuburg und Linz	18 „
3. Nach Barcs	
a) von Donaustationen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz, dann von Stationen der Theiss, der Save, des Bega-Canales und Ladeplätzen des Franzens-, und Franz Josefs-Canales	12 „
b) von Draustationen	10 „
4. Nach Sissek	
a) von Donaustationen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz, dann von Stationen der Theiss und des Bega-Canals	14 Heller
b) von Savestationen	12 „
5. Von Budapest und oberhalb Budapest gelegenen Stationen	
a) nach Györ (Raab) und Pozsony (Pressburg)	4 „
b) nach Fischamend, Wien und oberhalb Wien bis inclusive Engelhartszell gelegenen Stationen	8 „
6. Von Orsova und unterhalb Orsova gelegenen Stationen	
a) nach Temesvár, Szeged (Szegedin), Eszék (Essegg), Mohács	20 Centimes
b) nach Barcs, Sziszek (Sissek), Budapest, Györ (Raab), Pozsony (Pressburg), Wien, Korneuburg, Linz	30 „

Die vorbezifferten Refactien können beansprucht werden, wenn an sackirten Theilsendungen in der Zeit vom Schiffahrtsbeginn 1901 bis 31. Juli 1901 in den vorstehend

sub 1, 2, 3, 4 und 5 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 10.000 q,

sub 6 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 10.000 q

zur Aufgabe gelangen.

Die Cumulirung der Quantität der Verkehrsrelationen sub 1, 2, 3, 4 und 5 mit jener der Verkehrsrelation sub 6 ist nicht gestattet.

Für Schleppladungen von Getreide sind von Fall zu Fall besondere Nettofracht-Vereinbarungen zu treffen.

Die solcherart effectuirten Schleppladungs-Quantitäten geniessen die vorstehenden Refactien nicht, können jedoch behufs Erreichung der obenbezifferten Gesammtmengen mit den Quantitäten der expedirten sackirten Theilsendungen cumulirt werden.

Die Refactien werden bei Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen gegen Vorlage der Schiffsfrachtbriefe an den Versender (Aufgeber) liquidirt, und sind die betreffenden Frachtdocumente längstens bis Ende September 1901 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffenden Refactien erlischt.

Wien, im Februar 1901. [115]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Eisenbahntarifarische Massnahmen zur Förderung der Neuanlage oder der Erweiterung von Industrie-Etablissements in Oesterreich. Das Eisenbahnministerium hat infolge eines in der letzten Sitzung des Staatseisenbahnrathes gefassten Beschlusses jenen österreichischen Privateisenbahnen, welche für den Transport von Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenständen anlässlich der Neuanlage oder der Erweiterung von an ihren Linien gelegenen Industrie-Etablissements Tarifermässigungen bisher nicht zugestanden haben, unterm 19. Jänner 1901 dringendst empfohlen, behufs Förderung solcher industrieller Unternehmungen für die gedachten Transporte ähnliche Frachtbegünstigungen zu gewähren, wie sie seitens der übrigen österreichischen Bahnverwaltungen eingeräumt werden. [E.-M.-Z. 53.811 ex 1900.]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
626	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose) des Ausnahmetarifes Nr. 19 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	H a l l e i n, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Trebanz-Treben / Bautzen, Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 18. Februar 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1900	Bestellt keiner	a) 145 Pfennige b) 190 „ c) 140 „	a) 178 Pfennige b) 227 „ c) 160 „	Im Kartirungswege		Die vorstehend unter a), b) und c) angeführten Frachtsätze entsprechen der Artikelbezeichnung des Ausnahmetarifes 19 des in der 8. Rubrik genannten Verbandstarifes
627	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Glas und Glaswaaren der Serien A und B des Ausnahmetarifes Nr. 17 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bleistadt	Bucarest-filaret	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. Februar 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Oesterr.-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Directe Frachtsätze bestehen nicht	A/III 588 Centimes B/III 608 Centimes		Im Kartirungswege		
628	k. k. österr. Staatsbahnen	Valsuganabahn	Kohlen, mineralische	Trient	Villazzano	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarif	130 Heller per Tonne	100 Heller per Tonne	30 Heller per Tonne	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
629	k. k. österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohlen, mineralische	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno und Neukladno	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzbergbahn-Gesellschaft bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Ausnahmetarif für den directen Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. Mai 1898	1252 Heller per Tonne	1152 Heller per Tonne	100 Heller per Tonne	Im Kartirungswege		
630	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Hörner, Klauen und Hufe von Thieren	Giurgiu (Gmarda)	Wien St.E.G. K.F.N.B. Prag Oe.N.W.B. St.E.G. k.k.ö.St.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. Februar 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Bestehen keine	Ctms. 322 432		Im Kartirungswege		
				Turnul-Magurele	Wien St.E.G. K.F.N.B. Prag Oe.N.W.B. St.E.G. k.k.ö.St.B.					312 422				
631	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Salz der Pos. 8—7 a des Tarif-Theiles I	Ebensee	Baden-Frachtenbahnhof Gloggnitz Neunkirchen Payerbach-Reichenau Pottschach Ternitz Wr. Neustadt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller ad a) b) 202 184 242 216 234 211 250 221 242 216 234 211 218 200		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
632	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen Neuen Bukowinaer Localbahnen	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification	Laut nachstehender Tabelle		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Siehe Tabelle unter a)	Siehe Tabelle unter b)	Siehe Tabelle unter c)	Im Kartirungswege		In diese Publication wurden die Publicationen im Verordnungs-Blatte Nr. 138 vom 1. December 1900, unter fortlaufender Post-Nr. 2847 und 2848 einbezogen und treten die früheren Publicationen ausser Kraft

Nach Stationen der Linie Łużan—Zaleszczyki der Neuen Bukowinaer Localbahnen

Von	Kotzmań			Werenczanka			Kisseleu			Stefanówka			Zaleszczyki		
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
	Heller für 100 Kilogramm														
Stationen der Bukowinaer Localbahnen															
1. Hatna-Valeputna:															
Frassin a. M.	106	88	18	112	94	18	115	97	18	118	100	18	124	106	18
Gurahumora	100	83	17	106	89	17	109	92	17	112	95	17	118	101	17
Kimpolung	122	105	17	128	111	17	131	114	17	134	117	17	140	123	17
Molit	110	92	18	116	99	17	119	102	17	122	105	17	128	111	17
Paltinoasa	97	79	18	103	85	18	106	88	18	109	91	18	115	97	18
Wama	112	96	16	118	102	16	121	105	16	124	108	16	130	114	16
2. Hliboka-Berhometh a. S. und Karapcziu-Czudin:															
Becków	75	61	14	81	67	14	84	70	14	87	73	14	93	79	14
Berhometh a. S.	89	67	22	95	73	22	98	76	22	101	79	22	107	85	22
Czudin	69	61	8	75	67	8	78	70	8	81	73	8	87	79	8
Komaresti-Słob.	73	61	12	79	67	12	82	70	12	85	73	12	91	79	12
Lukawetz	85	63	22	91	69	22	94	72	22	97	75	22	103	81	22
Panka	68	61	7	74	67	7	77	70	7	80	73	7	86	79	7
Petroutz	63	59	4	69	65	4	72	68	4	75	71	4	81	77	4
Storożynetz	63	59	4	69	65	4	72	68	4	75	71	4	81	77	4
Zadowa	78	61	17	84	67	17	87	70	17	90	73	17	96	79	17
Stationen der Linie Hadikfalva—Brodina der Neuen Bukowinaer Localbahnen:															
Brodina	98	90	8	104	96	8	107	99	8	110	102	8	116	108	8
Falken	95	87	8	101	93	8	104	96	8	107	99	8	113	105	8
Karlsberg	84	76	8	90	82	8	93	85	8	96	88	8	108	94	8
Ober-Wikow	80	72	8	86	78	8	89	81	8	92	84	8	98	90	8
Putna	89	81	8	95	87	8	98	90	8	101	63	8	107	99	8
Straża	91	83	8	97	89	8	100	92	8	103	95	8	109	101	8
Unter-Wikow	78	70	8	84	76	8	87	79	8	90	82	8	96	88	8
Radautz	64	56	8	70	62	8	73	65	8	76	68	8	82	74	8

Fortlaufende Nummer	633	634	635
1			
Die Publication erfolgt — von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
2			
Die Publication erfolgt — und im Namen der		bethelligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Kohlenlösche	Föhrenzapfen (Klenäpfel, Klenzapfen), Fichtenzapfen, Tannenzapfen, auch zerkleinert	Lebende Fische in Wasserbehältern
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Assling Jauerburg	Szombathely Zala-Szt. Ivan	Gródek
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Triest—St. Andrae/Servola Triest k.k.St.B. (Freihafen)	Miltenberg	Wien Nordbahnhof
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 8000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Versender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901
8			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Tarif-Theil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. September 1900	Tarif (Theil II) für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, giltig vom 1. August 1900
9			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	66 Heller	Besteben keine directen Frachtsätze	683 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	48 Heller	2·05	413 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	18 Heller	Mark 2·19	270 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 119 vom 18. October 1900, fortl. Nr. 2262, erscheint hiedurch einbezogen	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
636	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1899	Bautsch	Prossnitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller: 96	Heller: 77	Heller: 19	Im Kartirungswege		
					Sternberg				92	66	26			
			Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 und Malz der Pos. M—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898	Bantsch	Olmütz				86	58	28			
			bezw. vice versa											
637	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Leere, auf eigenen Rädern laufende Gepäckswagen und offene Güterwagen	Station Prag (Smichow) (B.E.B.)	Komotau (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Effectivgewicht der Wagen. 2. Erfüllung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif	80 Heller	56 Heller	24 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende, bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1902 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
			Leere, auf eigenen Rädern laufende Personenwagen						42 Heller	38 Heller				
638	**Oesterr. Nordwestbahn**	bethelligten Verwaltungen	Condensirte Milch	Prag (B.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G.)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht per Frachtbrief und Wagen für mindestens	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Pfge.: 139	Pfge.: 93	Pfge.: 46	Im Kartirungswege		
						5.000 kg								
						10.000 kg			121	85	36			
				Smichow k.k.St.B.		5.000 kg			—	105 *)	—			
						10.000 kg			—	97	—			
				Prag (B.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G.)	Schönpriesen-Umschlag	5.000 kg			117	88	29			
						10.000 kg			117	80	37			
				Smichow k.k.St.B.		5.000 kg			—	100 *)	—			
						10.000 kg			—	92	—			
				Prag (B.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G.)	Dresden-Elbkai	5.000 kg			—	147	—			
						10.000 kg			168	132	36			
				Smichow k.k.St.B.		5.000 kg			—	159	—			
						10.000 kg			—	144	—			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg

Fortlaufende Nummer	639	640	641
1			
Die Publication erfolgt	Eisenbahn Wien-Aspang	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
2			
von der Namen der und im	Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3			
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Brennholz	Holz, in Pos. H—19 der Güterclassification gebörend, mit Ausnahme von Brennholz und Abfallholz	Papier der Pos. P—1 d der Güterclassification des Tarifes, Theil I
4			
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) — von	Leesdorf-Baden Frachtenbahnhof	Nagy-Szalánez	Böhm. Kamnitz (B.N.B.)
5			
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) — nach	Wien E.W.A. Rutschengeleise	Klein-Schwechat (St.E.G. und k.k.St.B.)	Triest
6	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Bei Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandtarifes und bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem Oesterr.-ungar. Zollgebiete) zum Exporte gelangen. Das Anfladen obliegt den Absendern
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen			
7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
und gilt in der Zeit			
8	Localgütertarife	Westungar.-österr. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 3	Tarif-Theil II, Heft 3, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung			
9	33 Heller	180 Heller	324 Heller incl. Manipulationsgebühr
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg			
10	26 Heller	144 Heller	300 Heller incl. Manipulationsgebühr
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)			
11	7 Heller	36 Heller	24 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Nach Massgabe der in den Erläuterungen und „Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII ersichtlichen Bestimmungen im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege
Art der Durchführung			
13			Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII bezeichneten Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
14			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
642	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Melasse	Böhm.-Brod	Raudnitz	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Heller 68	63	5	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
				Boschitz					84	79	5			
				Kaurim					87	82	5			
				Plaňan					80	76	4			
				Přelauč					89	84	5			
				Swolenowes					53	48	5			
				Welim					70	65	5			
				Welwarn					52	47	5			
643	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter: a) der Classe I b) der Classe II	Schüttenhofen	Brünn (St.E.G.)	Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 410 b) 344		Im Kartirungswege		
					Olmütz (K.F.N.B.)					522 432				
					Troppan (K.F.N.B.)					640 537				
				oder vice versa										
644	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Emballagen, leere, gebrauchte (laut Abschnitt C—V a und b des Tarifes, Theil I, Auth. B)	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Mähr.-Trübau	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	205 Heller	129 Heller	76 Heller	Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
645	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Hopfen	Bodenbach (B.N.B.)	Wien II (K.F.J.B.) Wien (Oe.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	415 Heller	306 Heller	109 Heller	Im Kartirungswege		
				Bodenbach (St.E.G.)	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)									
				Tetschen (B.N.B.)	Wien II (K.F.J.B.)									
				Tetschen (Oe.N.W.B.)	Wien (K.F.N.B., St.E.G. oder Oe.N.W.B.)									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
646	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Banmaterialien und Fabriks-einrichtungsgegenstände			Der Firma Georg Schicht in Aussig wurde für Banmaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche zum Bane einer Nährmittelfabrik nächst der Station Ringelshain bestimmt sind, die im Ausnahmetarife III des Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, festgesetzte Frachtbegünstigung mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901 bewilligt. Von der Bedingung eines Durchlaufes von mindestens 40 km auf den Linien der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurde abgesehen.									
647	k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. 0—9; Malz oder Art. der Pos. M—7; Klee der Pos. K—19; Samen und Sämereien der Pos. S—9 und 10 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898		Reexpeditionsbegünstigung für das Lagermagazin der Firma Osias Boral in der Station Stanislau	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A VIII, Punkt 2, Aufgabe, beziehungsweise Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Februar 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901				Im Rückvergütungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
4	Nr. 146 vom 20. December 1900	3495	K. k. österr. Staatsbahnen		Holz	Innsbruck Imst Landeck Bludenz Feldkirch	Angst	28. Februar 1901	Entsprechende Frachtsätze erscheinen in die am 1. März 1901 in Wirksamkeit tretenden Nachträge II zu den Tarifen, Theil IV, Heft 1 und 2, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1899, bezw. 1. Juni 1899 aufgenommen
5	Nr. 146 vom 20. December 1900	3514		Südbahn-Gesellschaft	Holz	Gola	Bregenz trans. Buchs trans. St. Margrethen trans.		
6	Nr. 147 vom 22. December 1900	3586		Nicht namentlich aufgeführt	Holz	Mösel Sattledt Maishofen	allen Tarifstationen		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 20. **Wien, 14. Februar 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate December 1900 und Vergleich der Einnahmen des Jahres 1900 mit jenen des Jahres 1899. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. Februar 1901, Z. 6204, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Laut einer Mittheilung des Reichs-Eisenbahnamtes in Berlin vom 25. Jänner 1901 sind

die Lam-Kötztinger Localbahn in den Betrieb der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, und

die Ruhlaer Eisenbahn in den Betrieb der Betriebsverwaltung thüringischer Nebenbahnen übergegangen.

Beide Bahnen sind daher als besondere Eisenbahnen zu streichen und in der Liste bei den betriebsführenden Bahnen (Nr. 4, bezw. 91) nachzutragen.

Ferner sind die nachbezeichneten Bahnen dem Internationalen Uebereinkommen unterstellt:

1. die am 18. December 1900 eröffnete Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach, welche von ihrem Vorstande in Heilbronn (Carlstrasse 33) betrieben wird;

2. die am 18. Juli 1900 eröffnete, von ihrer Direction in Berlin W. 50 (Augsburgerstrasse 37) geleitete Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn;

3. die am 1. Juni 1900 eröffnete Nürtingen-Neuffener Eisenbahn, welche von der Direction der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft in Stuttgart betrieben wird;

4. die am 23. December 1900 eröffnete Stralsund-Tribseer Eisenbahn, betrieben von ihrem Vorstande in Stralsund;

5. die am 1. November 1900 eröffnete Teutoburger Wald-Eisenbahn, betrieben von ihrer Direction in Tecklenburg;

6. die am 9. October 1900 eröffnete Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn, betrieben von ihrer Direction in Eschershausen.

Der wirkliche Eintritt dieser Bahnen in den internationalen Transportdienst erfolgt einen Monat nach dem Datum des gegenwärtigen Benachrichtigungsschreibens.

Sie sind unter Nr. 61, 65, 71, 89, 93 und 96 der Eisenbahnen Deutschlands in die VII. Ausgabe der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, aufgenommen.

Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern hat hievon den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 4. Februar 1901 Kenntniss gegeben.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 28. Jänner 1901,*) betreffend die Erstreckung des Bauvollendungstermines für die Localbahn von Sattledt nach Grünau.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die im § 2 der Concessionsurkunde vom 3. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 101, festgesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der normalspurigen Localbahn von Sattledt nach Grünau bis zum 1. Juli 1901 erstreckt.

Wittek m. p.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Gaunersdorf nach Mistelbach.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Hof- und Gerichts-Advocaten Dr. Philipp Krzyżanowski in Wien im Vereine mit dem Bürgermeister Thomas Freund in Mistelbach und dem pensionirten Obercontrolor der Oesterr.-ungar. Bank Johann Hostasch in Maissau die mit dem Erlasse vom 12. Jänner 1900, Z. 59.001/2 ex 1899 (Verordnungs-Blatt Nr. 11 vom 27. Jänner 1900), auf die Dauer von sechs Monaten und sohin mit dem Erlasse vom 17. Juli 1900, Z. 33.487 2 (Verordnungs-Blatt Nr. 91 vom 11. August 1900), neuerlich auf dieselbe Dauer ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Gaunersdorf über Höbersbrunn und Paasdorf nach Mistelbach auf die Dauer eines Jahres neuerlich ertheilt.

Wien, am 26. Jänner 1901. Z. 1789 2.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn in Budweis.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Budweis die mit dem Erlasse vom 24. Jänner 1900, Z. 60.644/2 ex 1899 (Verordnungs-Blatt Nr. 17 vom 13. Februar 1900), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte und mit dem Erlasse vom 17. Juli 1900, Z. 33.140/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 90 vom 9. August 1900), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadt Budweis, und zwar vom Aufnahmsgebäude der k. k. Staatsbahnen über den Marienplatz bis zum neuen Communalfriedhofe auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 26. Jänner 1901. Z. 1048/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schleppbahn von Mährisch-Ostrau bis zur österreichisch-preussischen Grenze in der Richtung gegen Petrzkowitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Schleppbahn mit Dampfbetrieb von der Station Mähr.-Ostrau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis zur österreichisch-preussischen Grenze in der Richtung gegen Petrzkowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 31. Jänner 1901. Z. 1493/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Retz nach Drosendorf.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem niederösterreichischen Landesausschusse in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- oder schmalspurige Localbahn von Retz über Weitersfeld und Langau nach Drosendorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 1. Februar 1901. Z. 56.845 2 ex 1900.

*) Enthalten in dem am 10. Februar 1901 ausgegebenen IV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 10.

Eisenbahnverkehr im Monate December 1900 und Vergleich der Einnahmen des Jahres 1900 mit jenen des Jahres 1899.

Im Monate December 1900 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

am 5. December die 2·6 km lange Strecke Eschenbachstrasse—Gumpendorferstrasse bis zur Haltestelle der Wiener Stadtbahn der Bau- und Betriebsgesellschaft für städt. Strassenbahnen in Wien;

am 15. December die 32·9 km lange Theilstrecke Kolin—Neuhof a/S. der Localbahn Kolin-Čerčan;

am 17. December die 4·5 km lange Strecke Teschnow—Smichow der Prager elektrischen Strassenbahnen;

am 20. December die 10·2 km lange Theilstrecke Jenbach—Fügen der Zillerthalbahn.

Im Monate December 1900 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 11,923.307 Personen und 9,211.245 t Güter befördert und hiefür eine Gesammt-

einnahme von K 51,367.979 erzielt, das ist per Kilometer K 2652. Im gleichen Monate 1899 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 10,900.755 Personen und 8,830.236 t Gütern K 49,417.871 oder per Kilometer K 2620, daher resultirt für den Monat December 1900 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 1·2 pCt.

Im Jahre 1900 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 159,213.407 Personen und 108,802.722 t Güter, gegen 143,643.407 Personen und 104,124.141 t Güter im Jahre 1899, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1900 auf K 611,769.011, im Jahre 1899 auf K 583,085.039.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1900 19.182·3 km, im Jahre 1899 dagegen 18.454 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für das Jahr 1900 auf K 31.892, gegen K 31.597 im Jahre 1899, das ist um K 295 oder 0·9 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des kilometrischen Einnahmenergebnisses im Jahre 1900 ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.

		Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1900 Kronen
1.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	127.780
2.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	99.167
3.	Leoben-Vordernberger Bahn	92.604
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	80.694
5.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	61.945
6.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	58.617
7.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	51.330
8.	Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	45.810
9.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	44.492
10.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	42.876
11.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	42.002
12.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	37.707
13.	Böhmische Nordbahn	31.898
14.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	29.089
15.	K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	28.166
16.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	24.210
17.	Eisenbahn Wien-Aspang	21.831

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.

		Kronen
1.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	40.341
2.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	36.427
3.	Localbahn Swoleňowes-Smečna	33.585
4.	Stauding-Stramberger Localbahn	32.815
5.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	31.886
6.	Kuttenberger Localbahn	28.865
7.	Bozen-Meraner Bahn	27.343
8.	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	27.169
9.	Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	26.082
10.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	23.908
11.	Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	23.721
12.	Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	21.336
13.	Neutitscheiner Localbahn	21.049
14.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	20.117
15.	Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	18.957
16.	Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	17.061
17.	Localbahn Dolina-Wygoda	14.665
18.	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	14.489
19.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	14.436
20.	Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth	13.871
21.	Friedlander Bezirksbahnen: Localbahn Raspenau-Weissbach	12.676
22.	Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	11.381
23.	Aussig-Teplitzer Eisenb.: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	11.350
24.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	10.528
25.	Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	10.005
26.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	9.965
27.	Unterkrainer Bahnen	9.669
28.	Bukowinaer Localbahnen	9.620
29.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	9.182
30.	Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	9.018
31.	Kremsthal-Bahn	8.367
32.	Localbahn Plan-Tachau	8.188
33.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	8.016
34.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	7.921
35.	Localbahn Starkenbach-Rochlitz	7.872
36.	Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	7.723
37.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	7.711
38.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	7.462
39.	Localbahn Postelberg-Laun	7.399
40.	Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	7.326
41.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	7.001
42.	Localbahn Asch-Rossbach	6.937
43.	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	6.841
44.	Valsugana-Bahn	6.805
45.	Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	6.489
46.	Mährische Westbahn	6.485
47.	Friauler Bahn	6.410
48.	Localbahn Stramberg-Wernsdorf	6.279
49.	Böhmische Commercialbahnen	6.253
50.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	6.202
51.	Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	6.109
52.	Localbahn Chabówka-Zakopane	5.938
53.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	5.902
54.	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	5.890
55.	Localbahn Raudnitz-Hospozin	5.872
56.	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Localbahn Mutenitz-Gaya	5.828
57.	Neue Bukowinaer Localbahnen	5.681
58.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5.680
59.	Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	5.662
60.	Welser Localbahn	5.637
61.	Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	5.449
62.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	5.346
63.	Localbahn Trzebinia-Skawce	5.163
64.	Localbahn Auspitz	5.115
65.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	5.023

	Kronen
66. Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	4.984
67. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	4.947
68. Localbahn Wotic-Selčan	4.906
69. Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4.635
70. Ostgalizische Localbahnen	4.619
71. Localbahn Strakonitz-Winterberg	4.511
72. Zillerthal-Bahn	4.500
73. Gailthal-Bahn	4.428
74. Steyrthal-Bahn	4.363
75. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.279
76. Localbahn Melnik-Mšeno	4.247
77. Gurkthal-Bahn	4.224
78. Friedlander Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgrenze (Hermsdorf)	4.183
79. Pielachthal-Bahn	4.159
80. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	4.138
81. Murthal-Bahn	4.101
82. Localbahn Mauthausen-Grein	3.898
83. Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	3.841
84. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	3.807
85. Localbahn Krakau-Kocmyrzów	3.806
86. Localbahn Schwarzenau-Zwettl	3.806
87. Localbahn Deutschbrod-Saar	3.792
88. Localbahn Wodňan-Prachatitz	3.700
89. Ybbsthal-Bahn	3.686
90. Localbahn Wolframs-Teltsch	3.614
91. Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.573
92. Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	3.551
93. Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	3.264
94. Localbahn Chrudim-Holitz	3.261
95. Pinzgauer Localbahn	3.259
96. Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	3.167
97. Localbahn Stankau-Ronsperg	3.144
98. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	3.123
99. Localbahn Modřan-Čerčan	3.040
100. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.966
101. Kleinbahn Lupków-Cisna	2.853
102. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	2.669
103. Kolomeaer Localbahnen	2.532
104. Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.499
105. Localbahn Laibach-Oberlaibach	2.480
106. Localbahn Mšeno—Unter-Četno	2.284
107. Localbahn Strakonitz-Březnitz	2.003
108. Localbahn Rakonitz-Mlatz	1.993
109. Localbahn Kolin-Čerčan	1.940
110. Localbahn Wodňan-Moldauthein	1.916
111. Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	1.853
112. Niederösterr. Waldviertelbahn	1.771
113. Localbahn Neuhaus-Neubistritz	1.730
114. Localbahn Piła-Jaworzno	342

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im Jahre 1900 ergibt sich im Vergleiche mit dem Jähre 1899 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13·8
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	10·1
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	8·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	5·1
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	4·9
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	4·4
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	4·1
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	3·9
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	3·9
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	3·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	1·2
Eisenbahn Wien-Aspang	0·6
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	0·03

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	213·1
Localbahn Chabowka-Zakopane	72·1
Localbahn Krakau-Kocmyrzow	69·1
Localbahn Trzebinia—Skawce	50·1
Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanowka	41·2
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	37·1
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	31·7
Kleinbahn Lupków-Cisna	30·4
Localbahn Laibach—Ober-Laibach	28·3
Friauler Bahn	26·3
Ostgalizische Localbahnen	23·6
Localbahn Plan-Tachau	23·4
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	23·4
Localbahn Mauthausen-Grein	19·9
Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	19·5
Welser Localbahn	19·3
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	19·1
Ybbsthal-Bahn	18·2
Pielachthal-Bahn	18·0
Localbahn Deutschbrod-Saar	16·6
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	16·1
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	15·7
Localbahn Borki wielkie-Grzymalów	15·1
Kolomeaer Localbahnen	14·9
Localbahn Wolframs-Teltsch	13·5
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	13·5
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	13·5
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	13·3
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	12·6
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	12·6
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	12·4
Bukowinaer Localbahnen	12·0
Neue Bukowinaer Localbahnen	12·0
Localbahn Mösel-Hüttenberg	10·7
Gailthal-Bahn	10·6
Gurkthal-Bahn	9·1
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	8·8
Kremsthal-Bahn	7·7
Ueberetscher Bahn	7·4
Neutitscheiner Localbahn	6·8
Steiermärkische Landesb.: Localbahn Cilli-Wöllan	6·6
Valsugana-Bahn	6·5
Stauding-Stramberger Localbahn	6·3
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	6·2
Kuttenberger Localbahn	6·1
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.	5·8
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	5·4
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	4·6
Localbahn Asch-Rossbach	4·4

	%
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	4·4
Localbahn M.-Budwitz—Jamnitz	4·2
Unterkrainer Bahnen	4·1
Localbahn Potscherad-Wurzmes	4·0
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	3·4
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	3·4
Pinzgauer Localbahn	3·0
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	2·8
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	2·7
Localbahn Gleisdorf-Weiz	2·4
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	2·2
Localbahn Beneschau-Wlaschim	2·1
Bozen-Meraner Bahn	2·0
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	1·4
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	1·4
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	1·4
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	1·3
Murthal-Bahn	0·9
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	0·6
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	0·3
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	0·1
Localbahn Auspitz	0·1
Steyrthal-Bahn	0·1

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im Jahre 1900 ergibt sich im Vergleiche mit dem Jahre 1899 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.

	%
Böhmische Nordbahn	0·8
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1·6
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	3·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	4·6

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Mährische Westbahn	0·1
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	0·5
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	0·5
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	0·6
Localbahn Postelberg-Laun	0·7
Böhmische Commercialbahnen	0·7
Localbahn Modřan-Čerčan	1·0
Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	1·9
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	2·0
Localbahn Wotic-Selčan	2·2
Localbahn Wodňan-Moldauthein	2·6
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	3·9
Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	5·6
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	5·7
Localbahn Dolina-Wygoda	5·9
Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	5·9
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	6·1
Localbahn Strakonitz-Březnitz	7·4
Localbahn Melnik-Mšeno	8·0
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	8·1
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	8·8
Localbahn Rakonitz-Mlatz	10·1
Localbahn Swoleňowes-Smečna	16·4
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	17·1
Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	17·9
Localbahn Wodňan-Prachatitz	19·1
Localbahn Starkenbach-Rochlitz	19·4
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	20·3
Chrudim-Holitzer Localbahn	22·3
Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	22·9
Localbahn Strakonitz-Winterberg	34·3

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Localbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate December 1900 noch weiters 5 Zahnradbahnen, 23 städtische Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe und 3 Drahtseilbahnen mit einer Gesammtlänge von 279·65 km, wovon 240·35 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate December 1900 wurden auf diesen Bahnen 8,436.398 Personen und 8398 t Güter befördert und hiefür K 1,092.722 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 1,082.120 und auf den Güterverkehr K 10.602 entfallen. Im gleichen Monate 1899 resultirte eine Gesammteinnahme von K 605.175 bei einem Verkehre von 3,947.300 Personen und 11.955 t Gütern und einer Gesammtlänge des Bahnnetzes von 206·53 km (davon 179·33 km im Betriebe).

Im Jahre 1900 betrug die Gesammtfrequenz 80,333.356 Personen und 97.425 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesammteinnahme bezifferte sich auf K 10,950.624 (Personenverkehr K 10,815.251 und Güterverkehr K 135.373). Im Jahre 1899 betrug die Gesammteinnahme bei einer Frequenz von 41,645.262 Personen und 104.556 t Gütern K 7,211.295, wobei der Personenverkehr mit K 7,062.063 und der Güterverkehr mit 149.232 t participirt.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Die Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, betrugen im Monate December 1900 im Personenverkehre K 4,429.060, im Güterverkehre K 13,488.313, im Ganzen K 17,917.373, bei einer Beförderung von 5,104.620 Reisenden und 2,831.584 t Güter.

Hievon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 3,120.524 (4,334.225 Reisende), im Güterverkehre K 10,048.880 (2,315.821 t) und auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre K 1,308.536 (770.395 Reisende), im Güterverkehre K 3,439.433 (515.763 t).

Gegen December 1899 ergibt sich im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 368.413 (+ 519.967 Reisende) und im Güterverkehre eine solche von K 464.890 (+ 61.173 t).

Von diesem Einnahmenplus entfallen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 216.536 (+ 443.767 Reisende), im Güterverkehre K 222.172 (+ 22.740 t), und auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre K 151.877 (+ 76.200 Reisende), im Güterverkehre K 242.718 (+ 38.433 t).

Die Einnahmen der Wiener Stadtbahn betragen im December 1900 im Personenverkehre K 290.337 (1,973.589 Reisende), im Güterverkehre K 51.060 (18.831 t). Im December 1899 sind im Personenverkehre K 271.102 (1,771.814 Reisende) und im Güterverkehre K 50.956 (18.100 t) vereinnahmt worden.

Nach Ausscheidung dieser Ergebnisse aus jenen der westlichen Staatsbahnen ergibt sich pro December 1900 für die letzteren allein eine Einnahme im Personenverkehre von K 2,830.187 (2,360.636 Reisende), im Güterverkehre von K 9,997.820 (2,296.990 t), und pro December 1899 im Personenverkehre von K 2,632.886 (2,118.644 Reisende), im Güterverkehre von K 9,775.752 (2,274.981 t).

Auf den westlichen Staatsbahnen, ohne die Wiener Stadtbahn, resultirt sonach eine Mehreinnahme, welche im Personenverkehre K 197.301 (+ 241.992 Reisende) und im Güterverkehre K 222.068 (+ 22.009 t) beträgt.

Dieses Plus im Personenverkehre der westlichen Staatsbahnen erklärt sich zum Theil durch die starken Transporte italienischer Arbeiter, welch letztere infolge der milden Witterung in den letzten Monaten des abgelaufenen Jahres erst im December in grösserer Anzahl in ihre Heimat zurückkehrten, zum Theil auch durch das günstige Reisewetter zu den Weihnachtsfeiertagen.

In letzterem Umstande ist auch die Mehreinnahme auf den Staatsbahnen in Galizien begründet.

Die Steigerung im Güterverkehre ist bezüglich der westlichen Staatsbahnen auf die Mehrbeförderung von Cement, Eisen, Erzen, Ziegeln, Baumaterialien, hauptsächlich aber von Holz und Kohle zurückzuführen.

Hinsichtlich der Staatsbahnen in Galizien liegt die Erklärung in der stärkeren Verfrachtung von Eiern, Holz, Kohle, Petroleum, Steinen und lebenden Thieren.

Auf der Wiener Stadtbahn beziffert sich die Mehreinnahme im Personenverkehre mit K 19.235 (+ 201.775 Reisende) und im Güterverkehre mit K 104 (+ 731 t).

Vom 1. Jänner bis 31. December 1900 betragen die Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, K 235,689.691, gegen Kronen 222,832.329 im Jahre 1899. Hienach ergibt sich für das Jahr 1900 eine Mehreinnahme von K 12,857.362.

Die Einnahmen der Wiener Stadtbahn betragen im gleichen Zeitraume 1900 K 4,660.073, gegen Kronen 3,255.234 im Jahre 1899, daher für das Jahr 1900 eine Steigerung von K 1,404.839 resultirt.

Ohne die Wiener Stadtbahn betragen die Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen in der Periode 1. Jänner bis 31. December 1900 K 231,029.618, gegen K 219,577.095 im Jahre 1899. Es ergibt sich sonach für das Jahr 1900 eine Mehreinnahme von K 11,452.523.

Localbahn Beneschau-Wlaschim. Im Personenverkehre wurden infolge der günstigen Witterung um 641 Reisende mehr befördert und hiefür eine Mehreinnahme von K 513 erzielt. Im Güterverkehre sind um 692 t (meist Holz) mehr verfrachtet und um K 1718 mehr vereinnahmt worden.

Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn. Im Personenverkehre hat sich eine Mehreinnahme von K 208 (+ 592 Reisende), im Güterverkehre dagegen ein Ausfall von K 32.068 (— 16.966 t) ergeben, welcher seinen Grund in dem früheren Schluss der Zuckercampagne des Jahres 1900 findet.

Localbahn Chabówka-Zakopane. Die Mehreinnahme vertheilt sich auf den Personenverkehr mit K 2208 (+ 1258 Reisende) und auf den Güterverkehr mit K 802 (+ 1289 t). Erstere ist auf den stärkeren Verkehr zu den Weihnachtsfeiertagen, letztere auf die Mehrverfrachtung von Holz zurückzuführen.

Chrudim-Holitzer Localbahn. Von der Mehreinnahme entfallen K 189 (+ 689 Reisende) auf den Personenverkehr und K 6432 (+ 5643 t) auf den Güterverkehr, welcher insbesondere bezüglich der Kohlentransporte eine namhafte Steigerung erfahren hat.

Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka. Der Personenverkehr zeigt eine Steigerung von K 490 (+ 818 Reisende), welche auf den lebhafteren Feiertagsverkehr zurückzuführen ist, und der Güterverkehr eine Zunahme von K 4938 (+ 1202 t), welche durch den stärkeren Versandt von Getreide, Kartoffeln und Hülsenfrüchten seine Erklärung findet.

Localbahn Fehring-Fürstenfeld. Die Mehreinnahme entspringt zum grössten Theile dem Güterverkehre, welcher infolge der Mehrbeförderung von Kohle, Baumwolle und Tabak (+ 500 t) eine Steigerung der Einnahmen von K 4017 ersehen lässt. Im Personenverkehre beträgt die Mehreinnahme K 126 (+ 290 Reisende).

Gailthalbahn. Die Mehreinnahme vertheilt sich auf den Personenverkehr mit K 195 (+ 390 Reisende) und auf den Güterverkehr mit K 1827, welcher infolge stärkerer Beförderung von Kohle, Schnittholz und Holzstoff eine Steigerung von 1630 t erfahren hat.

Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs. Im Personenverkehre beträgt die Steigerung K 1061 (+ 2295 Reisende), im Güterverkehre K 3043 (+ 390 t). Die Frequenz- und Einnahmensteigerung ist auf den Zuwachs der Strecke Gross-Siegharts—Raabs zurückzuführen.

Gurkthalbahn. Die namhafte Steigerung im Personenverkehre, welche sich auf K 933 und 2170 Reisende beläuft, ist in dem lebhaften Verkehre zu den Weihnachtsfeiertagen begründet, während die sich auf K 1266 und 1050 t belaufende Zunahme im Güterverkehre durch die Mehrverfrachtung von Nutzholz erklärt ist.

Kolomeaer Localbahnen. Im Personenverkehre hat sich infolge der Beschränkung desselben ein Ausfall von K 199 (+ 664 Reisende) ergeben. Im Güterverkehre dagegen sind 474 t Bruchsteine und Baumaterialien mehr befördert und hiefür um K 1810 mehr vereinnahmt worden.

Localbahn Krakau-Kocmyrzów. Von der Mehreinnahme entfallen auf den Personenverkehr K 717 (+ 2414 Reisende) und auf den Güterverkehr K 3989 (+ 3377 t).

Die Steigerung findet ihre Erklärung durch den Umstand, dass diese Localbahn erst am 11. December 1899 dem Verkehre übergeben wurde, mithin im Vergleichsmonate nur 21 Tage im Betriebe stand.

Localbahn Neuhaus-Neubistritz. Die Mehreinnahme, welche sich auf den Personenverkehr mit K 612 (+ 878 Reisende) und auf den Güterverkehr mit K 1719 (+ 685 t) vertheilt, erklärt sich durch die niedere Vergleichsziffer des Vorjahres. Im December 1899 war der Verkehr auf dieser Linie infolge Schneeverwehung durch circa 14 Tage eingestellt.

Pinzgauer Localbahn. Die Mindereinnahme rührt zur Gänze aus dem Güterverkehre her und erklärt

sich dadurch, dass diese Bahn im December 1900 keine Gutschriften für die Postbeförderung empfing, während im December 1899 solche in der Höhe von K 3970 ertheilt wurden.

Localbahn Postelberg-Laun. Der Ausfall rührt aus dem Güterverkehre her, welcher infolge des früheren Schlusses der Zuckercampagne eine Minderbeförderung von 10.399 t aufweist.

Localbahn Schwarzenau-Zwettl. Von der Mehreinnahme entfallen K 756 (+ 835 Reisende) auf den Personenverkehr und K 2605 (+ 139 t) auf den Güterverkehr. In ersterem ist die Steigerung hauptsächlich der Einschaltung eines neuen Personenzugspaares, in letzterem der Mehrverfrachtung von Schnittholz zuzuschreiben.

Localbahn Strakonitz-Winterberg-Wallern. Die Steigerung beträgt im Personenverkehre K 2157 (+ 947 Reisende) und im Güterverkehre K 3456 (+ 1646 t) und erklärt sich durch den Zuwachs der Strecke Winterberg—Eleonorenhain.

Unterkrainer Bahnen. Die Mehreinnahme vertheilt sich auf den Personenverkehr mit K 5251 (+ 2960 Reisende) und auf den Güterverkehr mit K 25.588 (+ 7000 t). Begründet ist die Steigerung hauptsächlich durch die starke Frequenz zu den Weihnachtsfeiertagen einerseits und andererseits durch den stärkeren Versandt von mineralischer Kohle, Holzkohle, Bauholz und den stärkeren Empfang von Consumartikeln.

Eisenbahn Wittmannsdorf—Ebenfurth. Im Personenverkehre hat sich infolge des geringeren Durchzugsverkehres (— 616 Reisende) eine Mindereinnahme von K 587 ergeben, während im Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 5098 zu verzeichnen ist, welche durch den stärkeren Empfang von Getreide und den gesteigerten Versandt von Mehl erklärt erscheint.

Ybbsthalbahn. Im Personenverkehre resultirt ein Plus von K 314 (+ 163 Reisende), im Güterverkehre dagegen ein Plus von K 3114 (+ 961 t), welches der Zunahme des Stückgutverkehres entspringt, während die Abnahme der beförderten Menge auf die verminderte Ausfuhr von Holz zurückzuführen ist.

Eisenbahn Zeltweg—Wolfsberg und Unterdrauburg—Wöllan. Von der Mehreinnahme entfallen K 11.170 (+ 15.210 Reisende) auf den Personenverkehr und K 28.709 (+ 10.590 t) auf den Güterverkehr. Diese Steigerung hat ihre Ursache darin, dass im December 1899 nur die Linie Unterdrauburg—Wöllan, und zwar auch erst ab den 20. December im Betriebe stand.

Die für das Jahr 1900 ausgewiesenen Einnahmen sind auf Grund der definitiven Buchungen der Monate Jänner bis September 1900 richtiggestellt.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien). Die für den Monat December 1900 ausgewiesene Mehreinnahme resultirt aus dem stärkeren Kohlenverkehre zur Elbe und nach dem Inlande.

Die Einnahmen des Jahres 1900 sind auf Grund der definitiven Abrechnungen für die Monate Jänner bis September 1900 richtiggestellt.

Böhmische Nordbahn. Im Monate December 1900 weist der Personenverkehr eine mässige Zunahme nach, während im Güterverkehre ein Ausfall resultirt, der auf eine geringere Frequenz von Wagenladungsgütern, besonders im Kohlenverkehre, zurückzuführen ist.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate December 1900 hat sich gegen den gleichen Monat des Jahres 1899 beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 13.073, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 40.273, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 27.200, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 4330, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 56.330, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 52.000 ergeben.

Die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt sowohl aus dem Kohlenverkehre wie aus dem Verkehre von diversen Gütern, die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B resultirt aus dem Kohlenverkehre.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1900 reicht bis Ende August.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn Im Monate December 1900 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 76.115 Personen und des Erträgnisses um K 83.269.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Jahres 1899, eine Abnahme des Frachtquantums um 9213 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 91.058.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich

bei	Getreide aller Art	um 10.614 t
„	Mehl und Mahlproducten	„ 3.558 t
„	Holz aller Art	„ 11.883 t
„	Steinen aller Art	„ 12.347 t
„	Eisen und Stahl	„ 4.527 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen

bei	Zucker, raffinirt	um 3.191 t
„	Zucker, roh	„ 1.493 t
„	Erzen und Schlacken	„ 1.903 t
„	Kohlen	„ 6.884 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 4622 Personen und das Erträgniss um K 3125 zu.

Der Güterverkehr weist eine Zunahme des Frachtquantums um 11.554 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 4650 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere

bei	Getreide aller Art	um 1.130 t
„	Mehl und Mahlproducten	„ 840 t
„	Zucker, roh	„ 830 t
„	Holz aller Art	„ 3.708 t
„	Steinen aller Art	„ 109 t
„	Erzen und Schlacken	„ 313 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich

bei	Eisen und Stahl	um 121 t

zu constatiren.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 13 Personen und das Erträgniss um K 662 zu.

(Fortsetzung auf Seite 530.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December		Im Monate December 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate December 1900				1899		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende December	
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Stadtbahn	8.419	8.241	5,104 620	2,831.584	4,429.060	13,488.313	17,917.373	2.128	17,084.070	2.073	+ 2·7	8.368	8.22
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	5.208	7.957	1.132	6.994	8.126	542	7.966	531	+ 2·1	15	1
Beneschau-Wlaschim	23	23	4.205	2.615	3.233	7.064	10.297	448	8.066	351	+ 27·6	23	2
Borki wielkie-Grzymalów . . .	33	33	1.392	1.230	2.368	5 653	8.021	243	8 952	271	— 10·3	33	3
Brüx-Lobositzer Verbindungsb. .	37	37	3.519	2.164	2.102	4.396	6.498	176	38.358	1.037	— 83·0	37	3
Bukowinaer Localbahnen . . .	168	168	15.695	30 244	16.317	117.651	133.968	797	128.698	766	+ 4 0	168	16
Neue Bukowinaer Localbahnen .	166	166	33.546	19.525	23.738	49.521	73.259	441	66.792	402	+ 9·7	166	16
Chabowka-Zakopane	43	43	5.756	1.900	7 679	7.336	15.015	349	12.005	279	+ 25·1	43	
Chrudim-Holitzer Localbahn . .	60	60	4.862	13.633	2.619	15.880	18.499	308	11.878	198	+ 55·6	60	1
Delatyn-Kołomea-Stefanówka . .	112	112	7.325	3.901	7.130	10.538	17.668	158	12.240	109	+ 45·0	112	1
Deutschbrod-Saar	33	33	3.181	2.622	2.372	7.842	10.214	310	8.814	267	+ 16·1	33	3
Dolina-Wygoda	8	8	1.523	6.768	452	6.810	7.262	908	8.086	1.011	— 10·2	8	
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.430	3.640	3.650	13.800	17.450	873	13 307	665	+ 31·3	20	2
Friauler Bahn	16	16	7.166	712	6.683	1.821	8.504	532	8.670	542	— 1·8	16	1
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.980	2.250	3.680	7.600	11.280	289	10.405	267	+ 8·2	39	3
Gailthal-Bahn	31	31	4.680	2.950	2.930	8.240	11.170	360	9.148	295	+ 22·0	31	3
Gleisdorf-Weiz	15	15	5 630	3.040	2.580	4.840	7.420	495	6 901	460	+ 7·6	15	1
Göpfritz—Gross-Siegharts . . .	19	8	3.534	1.044	1.523	4.371	5.894	310	1.790	224	+ 38·3	11	
Gurkthalbahn	29	29	8.130	2.820	3.690	6.540	10.230	353	8.031	277	+ 27·4	29	2
Karlsbad-Johanngeorgenstadt . .	44	44	11.621	7.647	7.360	10.047	17.407	396	16.572	377	+ 5·0	44	3
Kolin-Cerčan	18	. . .	2.861	653	2.188	1.691	3.879	216	. . .	. . .	. . .	2	. .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	539	4.826	181	7.584	7 765	235	6 154	186	+ 26·3	33	3
Krakau-Kocmyrzów	20	12	3.275	3.759	1 467	5.490	6.957	348	2.251	188	+ 85·1	19	
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	17.489	6.506	22.857	22.605	45.462	511	40.302	453	+ 12·8	89	8
Lemberg (Kleparów)-Janow . . .	22	22	4.154	1.020	2.349	1.326	3.675	167	4.412	200	— 16·5	22	2
Lupków-Cisna	25	25	890	1.363	362	3.493	3.855	154	3.451	138	+ 11·6	25	2
Mährisch-Budwitz-Jamnitz . . .	21	21	3.284	2.136	2.118	6.148	8.266	394	7.534	359	+ 9·7	21	2
Mährische Westbahn	90	90	10.815	13.270	7.158	37.315	44.473	494	46.486	516	— 4·3	90	9
Marienbad-Karlsbad	53	53	22.372	4.768	17.382	13.751	31.133	587	28.842	544	+ 7·9	53	5
Mauthausen-Grein	31	31	5.657	2.251	3.883	6.536	10.419	336	9.461	305	+ 10·2	31	3
Modřan-Čerčan	77	62	6.313	4.502	4.918	11.585	16.503	214	15.834	255	— 16·1	72	6
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.370	3.700	520	3.180	3.700	740	3.569	714	+ 3·6	5	
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	9.530	3.260	7.070	17.960	25.030	329	25.176	331	— 0·6	76	7
Nakří-Netolitz—Netolitz Stadt .	14	14	1.942	373	1.160	2.059	3.219	230	3.014	215	+ 7·0	14	1
Neuhaus-Neubistritz	33	33	1.713	1.340	1.010	3.329	4.339	131	2.008	61	+114·8	33	3
Ostgalizische Localbahnen . . .	196	196	16.311	15.788	25.394	53.675	79.069	403	77.110	393	+ 2·5	196	19
Pila-Jaworzno	21	. . .	883	207	341	348	689	33	. . .	. . .	. . .	4	. .
Pinzgauer Localbahn	53	53	7.626	1.024	4.213	4.738	8.951	169	12.873	243	— 30·4	53	5
Plan-Tachau	13	13	2.870	762	1.705	4.502	6.207	477	6.241	480	— 0·6	13	1
Postelberg-Laun	11	11	1.284	1.237	515	1.782	2.297	209	10.222	929	— 77 5	11	1
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.699	6.569	614	13.788	14.402	847	15.718	925	— 8·4	17	1
Rakonitz-Mlatz	39	39	3.446	1.589	3.232	4.005	7.237	186	7.680	197	— 5·6	39	1
Rakonitz-Pladen-Petschau . . .	104	104	10.024	5.831	8.412	13.795	22.207	214	22.860	220	— 2·7	104	1(
Raudnitz-Hospodzin	25	. .	2 598	1.844	1.035	2.404	3.439	138	. . .	. . .	. . .	5	. .
Schlackenwerth-Joachimsthal . .	8	8	2.319	1.260	817	1.515	2.332	291	2.328	291	. . .	8	
Schwarzenau-Waidhofen a./T. . .	10	10	2.428	1.451	941	2.258	3.199	320	3 540	354	— 1·0	10	
Schwarzenau-Zwettl	22	22	3.269	1.107	2.430	5.289	7.719	351	4.358	198	+ 77·2	22	2
Stankau-Ronsperg	22	. . .	6.268	2.134	2.232	3.162	5.394	245	. . .	. . .	. . .	9	. .

Vom 1. Jänner bis Ende December 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende December									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufen. 12 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1900				1899				Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Stadtb.
70.096.468	33,478.917	68,345.417	167,344.274	235,689.691	28.166	62,672.935	160,159.394	222,832.329	27.099	+ 3·9	28.166	27.099	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
65.664	98.639	14.057	90.005	104.062	6.937	14.510	85.168	99.678	6.645	+ 4·4	6.937	6.645	Asch-Rossbach
59.715	24.926	44.055	78.901	122.956	5.346	43.596	76.808	120.404	5.235	+ 2·1	5.346	5.235	Beneschau-Wlaschim
19.229	25.838	27.519	90.386	117.905	3.573	26.078	76.356	102.434	3.104	+ 15·1	3.573	3.104	Borki wielk.-Grzymalow
40.785	53.659	26.334	115.778	142.112	3 841	20.668	150.856	171.524	4.636	— 17·1	3.841	4.636	Brüx-Lobositzer Localb.
177.856	368.064	237.916	1,317.831	1,555.747	9.260	220.498	1,168.548	1,389.046	8.268	+ 12 0	9.260	8.268	Bukowinaer Localb.
358.809	218.229	301.969	641.031	943.000	5.681	293.356	548.964	842.320	5.074	+ 12·0	5.681	5.074	N. Bukowinaer Localb.
95.349	30.871	128.715	126.600	255.315	5.938	13.445	14.151	27.596	3.449	+ 72·1	5.938	3.449	Chabowka-Zakopane
57.696	134.478	29.646	165.997	195.643	3.261	8.358	58.770	67.128	4.196	— 22·3	3.261	4.196	Chrudim-Holitzer L.B.
81.236	35.821	94.080	113.455	207 535	1.853	10.830	7.536	18.366	1.312	+ 41·2	1.853	1.312	Delatyn-Kołomea-Stef.
48.423	30.353	34.824	90.313	125 137	3.792	32.864	74.480	107.344	3.253	+ 16·6	3.792	3.253	Deutschbrod-Saar
11.037	84.003	3.869	113.450	117.319	14.665	3.880	120.802	124.682	15.585	— 5·9	14.665	15.585	Dolina-Wygoda
72 760	45.040	50.907	132.726	183.633	9.182	49.001	129.584	178.585	8.929	+ 2·8	9.182	8.929	Fehring-Fürstenfeld
90.437	11.262	76.124	26.443	102.567	6.410	57.493	23.263	80.756	5.047	+ 26·3	6.410	5.047	Friauler Bahn
96.000	28.450	47.258	68 414	115.672	2.966	45.942	70 332	116.274	2.981	— 0·5	2.966	2.981	Fürstenfeld-Hartberg
69.160	30.720	45.029	92.227	137.256	4.428	42.742	81.399	124.141	4.005	+ 10·6	4.428	4.005	Gailthal-Bahn
86.810	42.400	40.300	78.521	118.821	7.921	38.456	77.568	116.024	7.735	+ 2·4	7.921	7.735	Gleisdorf-Weiz
26.986	12.840	11.113	30 766	41.879	3.807	7.446	24.246	31.692	3.961	— 3·9	3.807	3.961	Göpfritz—Gr.-Siegharts
84.420	32.510	42.604	79.880	122.484	4.224	41.952	70.283	112.235	3.870	+ 9·1	4.224	3.870	Gurkthalbahn
179.618	96.337	133.790	167.199	300.989	6.841	120.274	98.370	218.644	6.073	+ 12·6	6 841	6.073	Karlsb.-Johanngeorgst.
2.861	653	2.188	1.691	3.879	1.940	. . . . .					1.940	. . .	Kolin-Cerčan
10.789	52.080	3 072	80.472	83.544	2.532	3.530	69.208	72.738	2.204	+ 14·9	2.532	2.204	Kolomeaer Localbahnen
38.768	38.188	17.643	54.677	72.320	3.806	750	1.501	2.251	2.251	+ 69·1	3.806	2.251	Krakau-Kocmyrzów
229 931	91.152	298.617	253.346	551.963	6 202	296.646	232.224	528.870	5.942	+ 4·4	6.202	5.942	Lemberg-Bełzec
55.274	44.982	41.649	49.383	91.032	4.138	36.962	32.138	69.100	3.141	+ 31·7	4.138	3.141	Lemberg (Klep.)-Janów
7.991	24.444	5.143	66.191	71.334	2.853	4.295	50.393	54 688	2.188	+ 30·4	2.853	2.188	Lupków-Cisna
40.179	28.398	27.235	87.192	114.427	5.449	27.720	82.054	109.774	5.227	+ 4·2	5.449	5.227	M.-Budwitz-Jamnitz
144.277	154.138	107.335	476.347	583.682	6.485	103.916	480.316	584.232	6.491	— 0·1	6.485	6.491	Mährische Westbahn
407.848	62.612	552.262	215.653	767.915	14.489	502.796	141.798	644.594	12.162	+ 19·1	14.489	12.162	Marienbad-Karlsbad
96.965	25.053	57.270	63.567	120.837	3.898	53.225	47.602	100.827	3.252	+ 19·9	3.898	3 252	Mauthausen-Grein
78.183	64.155	71.635	147.217	218.852	3.040	61.090	129.232	190.322	3.070	— 1·0	3.040	3.070	Modřan-Cerčan
30.040	55.770	7.279	45.360	52.639	10.528	6.681	40.869	47.550	9.510	+ 10·7	10.528	9.510	Mösel-Hüttenberg
129.300	49.770	100.014	211.638	311.652	4.101	97.004	211.801	308.805	4.063	+ 0·9	4.101	4.063	Murthal-Bahn
27.880	8.351	13.299	30.417	43.716	3.123	13.596	30.074	43 670	3 119	+ 0·1	3.123	3.119	Nakři-Netolitz Netolitz
23.375	17.460	14.899	42 196	57.095	1.730	15.410	46.724	62.134	1.883	— 8·1	1.730	1.883	Neuhaus-Neubistritz
199.733	188.000	325.339	580.049	905.388	4.619	311.684	420.556	732.240	3.736	+ 23·6	4.619	3.736	Ostgalizische Localb.
1.323	410	741	628	1.369	342	. . . . .					342	. . .	Pila-Jawoczno
123.152	20.423	85.498	87.217	172.715	3.259	92.074	75.670	167.744	3.165	+ 3·0	3.259	3.165	Pinzgauer L.B.
38.480	17.094	24.573	81.867	106.440	8.188	24.528	61.756	86.284	6.637	+ 23·4	8.188	6.637	Plan-Tachau
11.555	71.504	5.832	75.562	81.391	7.399	5.990	75.962	81.952	7.450	— 0·7	7.399	7.450	Postelberg-Laun
23.067	104.736	7.053	129.214	136.267	8.016	6.728	124.232	130.960	7.704	+ 4·0	8.016	7.704	Potscherad-Wurzmes
42.383	19.400	31.740	45.995	77.735	1.993	15.492	26.638	42.130	2.217	— 10·1	1.993	2.217	Rakonitz-Mlatz
153.397	64.620	107.829	152.061	259.890	2.499	105.242	159.628	264.870	2.547	— 1·9	2.499	2.547	Rakonitz-Pl.-Petschau
7 222	15.271	2.905	26.453	29.358	5.872	. . . . .					5.872	. . .	Raudnitz-Hosposin
35.808	15.857	12.662	24.419	37.081	4.635	11.858	25.000	36.858	4 607	+ 0·6	4.635	4.607	Schlackenw.-Joachimst.
39.878	16.128	19.169	31.064	50.233	5.023	19.220	34.040	53 260	5.326	— 5·7	5.023	5 326	Schwarzenau-Waidhofen
41.588	17 397	29.963	53.760	83.723	3.806	29.666	53.010	82.676	3 758	+ 1·3	3.806	3.758	Schwarzenau-Zwettl
28.331	8.212	11.527	16.765	28.292	3.144	. . . . .					3.144	. . .	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1900	1899	Im Monate December 1900 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1900: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1899: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. December 1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	16	4.241	2.712	2.281	8.441	10.722	536	9.774	611	— 12·3	20	1
Strakonitz-Březnitz	84	84	4.854	1.825	4.570	10.872	15.442	184	16.352	195	— 5·6	84	47
Strakonitz-Winterberg	70	42	9.566	6.159	7.765	18.008	25.773	368	20.160	480	— 23·3	56	34
Tirschnitz-Schönbach	21	. . .	3 211	4.159	2.108	9.559	11.667	556	. . . .	. . . .	. . .	11	. . .
Trzebinia-Skawce	60	60	2.652	19.400	2.280	20.986	23 266	388	20.614	344	+ 12·8	60	23
Unterkrainer Bahnen	134	134	24.070	21.160	24.500	104.500	129.000	963	98.161	733	+ 31·4	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	24.857	1.092	21.108	11.239	32.347	513	32.800	521	+ 1·5	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.810	1.592	1.821	4.217	6.038	549	5.238	476	+ 15·3	11	11
Welser Localbahn	54	54	15.044	5.725	9.176	12.433	21.609	400	20.762	384	+ 4·2	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	6.049	19.073	3.807	16.310	20.117	1.183	15.606	918	+ 28·9	17	17
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	1.844	382	1.602	1.878	3.480	166	3.298	157	+ 5·7	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	9.990	2.262	7.013	7.651	14.664	262	13.524	241	+ 8·7	56	34
Wolframs-Teltsch	24	24	2.861	1.411	2.001	3.429	5.430	226	4.986	208	+ 8·7	24	24
Wotic-Selčan	17	17	4 256	1.446	1.959	4.098	6.057	356	6.362	374	— 4·8	17	17
Ybbsthalbahn	77	77	10.068	2.839	6.704	11.602	18.306	238	14.878	193	+ 23·3	77	76
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.100	20.940	540	26.410	26.950	3.369	29.721	3.715	— 9·3	8	8
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	14	16.390	12.590	12 350	29.410	41.760	480	1.881	134	+258·2	86	1
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	4.810	2.080	2.944	4.365	7.309	141	7.870	151	— 6·6	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.738	12.060	1.288	16.969	18.257	761	22.753	948	— 19·7	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.564	12.502	399	9.622	10.021	2.004	8.763	1.753	+ 14·3	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	217.042	806.047	86.276	1,122.831	1,209.107	11.971	1,140.479	11.292	+ 6·0	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	104	74.922	38.353	42 874	79.995	122.869	814	98.257	944	— 13·8	117	104
Böhmische Nordbahn	328	328	214.771	202 347	181.460	848.613	1,030.073	3.140	1,045.976	3.189	— 1·5	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn Linie lit. A	186	186	83.430	219.054	95.263	762.789	858.052	4.613	885.252	4.759	— 3·1	186	186
Linie lit. B	236	236	124.452	397.630	96.094	1,330.030	1,426.124	6 043	1,478.124	6 263	— 3·5	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	37.393	70.518	30 662	266.476	297.138	3.265	297.261	3.267	— 0·1	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Hauptbahnnetz	1.036	1.036	1,043.322	1,316.593	1,245.675	5,325.562	6,571.237	6.343	6,396.910	6.175	+ 2·7	1.036	1.036
Localbahnen	302	291	118.973	97.952	48.984	129.002	177.986	589	179.511	617	— 4·5	294	291
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke	64	64	68.289	132.012	55.207	599.914	655.121	10.236	678.784	10.606	— 3·5	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	11.623	108.008	4.968	124.702	129.670	8.645	110.653	7.377	+ 17·2	15	15
Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken	628	628	378.741	304.141	597.498	1,769.362	2,366.860	3.769	2,125.056	3.384	+ 11·4	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	181.814	331.754	229.920	1,340.782	1,570.702	5.067	1,440.098	4.645	+ 9·1	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.: Oesterreichische Linien	1.366	1.366	824 324	918.253	957.171	6,115.574	7,072.745	5.178	7,061.211	5.169	+ 0·2	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	45.503	27.743	19.228	45.637	64.865	1 966	62.575	1.896	+ 3·7	33	33
Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,610.609	459.284	1,479.066	5,353.079	6,832.145	4.516	6,547.748	4.328	+ 4·3	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	7.509	. . . .	1.789	. . . .	1.789	447	1.466	389	+ 15·1	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	182.245	162.603	156.957	477.114	634.071	2.225	574.194	2.015	+ 10·4	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	76 883	45 447	49.776	96 026	145.802	1.638	171.637	1.928	— 15·0	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	33.184	90.068	21.493	245.965	267.458	4.115	211.616	3.256	+ 26·4	65	65

Vom 1. Jänner bis Ende December 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende December 1900				1899				Differz. per Kilom in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom		1900	1899	
Personen Anzahl	Güter Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
50.696	36.651	37.454	119.988	157.442	7.872	3.210	6.564	9.774	9.774	— 19·4	7.872	9.774	Starkenbach-Rochlitz
66.554	27.569	58.031	110.208	168.239	2.003	37.592	64.130	101.722	2.164	— 7·4	2.003	2.164	Strakonitz-Bfeznitz
138.985	74.011	86.900	165.714	252.614	4.511	71.838	161.572	233.410	6.865	— 34·3	4.511	6.865	Strakonitz-Winterberg
26.375	22.183	18.538	48 664	67.202	6.109	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	6.109	. . .	Tirschnitz-Schönbach
36.669	261.868	30.387	279.369	309.756	5.163	9.392	69.712	79.104	3.439	+ 50·1	5.163	3.439	Trzebinia-Skawce
326.700	231.020	322 182	973.420	1,295.602	9.669	309.507	935.217	1,244.724	9.289	+ 4·1	9.669	9.289	Unterkrainer Bahnen
364.171	26.409	292.365	136.363	428.728	6.805	263.780	138.653	402.433	6.388	+ 6·5	6.805	6.388	Valsugana-Bahn
52.746	22.781	32.456	49.628	82.084	7.462	29.804	43.094	72.898	6.627	+ 12·6	7.462	6.627	Vöcklabruck-Kammer
191.509	112.333	128.776	175.628	304.404	5.637	117.562	137.660	255.222	4.726	+ 19·3	5.637	4.726	Welser Localbahn
92.099	211.031	66.180	169.626	235.806	13.871	68.534	160.966	229.500	13.500	+ 2·7	13.871	13.500	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
24.542	7.829	21.102	19.130	40.232	1.916	20.928	20.408	41.336	1.968	— 2·6	1.916	1.968	Wodňan-Moldauthein
151.414	43.868	84.529	122.676	207.205	3.700	64.882	90.712	155.594	4.576	— 19·1	3.700	4.576	Wodňan-Prachatitz
35.247	26.564	23.697	63.043	86.740	3.614	21.858	54.572	76.430	2.185	+ 13·5	3.614	3.185	Wolframs-Teltsch
44.766	23.660	26.695	56.700	83.395	4.606	25.992	59.268	85.260	5.015	— 2·2	4.906	5.015	Wotic-Selčan
194.914	40.209	128.815	155.001	283.816	3.686	109.348	127.686	237.034	3.119	+ 18·2	3.686	3.119	Ybbsthalbahn
36.060	374.890	8.006	283.411	291 417	36.427	7.600	302.782	310.382	38.798	— 6·1	36.427	38.798	Zeltweg-Fohnsdorf
205.370	167.180	175.388	331.167	506.555	5.890	1.179	702	1.881	1.881	+ 213·1	5.890	1.881	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
76.290	48.036	52.222	117.504	169.726	3.264	47.968	98.668	146.636	2.820	+ 15·7	3.264	2.820	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
35.083	120.096	17.671	167.675	185.346	7.723	16.946	180.098	197.044	8.210	— 0·6	7.723	8 210	Časlau-Zawratetz
21.534	126.498	5.076	101.605	106.681	21.336	3.844	91.044	94.888	18.978	+ 12·4	21.336	18.978	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
2,784.788	9,343.002	1,284.557	11,621.225	12,905.782	127.780	1,218.971	12,203.814	13,422.785	132.899	— 3·9	127.780	132.899	Aussig-Teplitzer E. a. L. Teplitz (Settenz)-R.
741.611	410.803	424.210	903.757	1,327.967	11.350	346.590	669.984	1,016.574	9.775	+ 16·1	11.350	9 775	
2,718.748	2,454.821	2,326.970	8,135.556	10,462.526	31.898	2,385.540	8,160.344	10,545.884	32.152	— 0·8	31.898	32.152	Böhmische Nordbahn
1,073.117	2,426.093	1,328.655	6,646.239	7,974.894	42.876	1,267.370	7,088.048	8,355.418	44.922	— 4·6	42.876	44.922	Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
1,890.114	4,643.413	1,979.511	12.639.624	14,619.135	61.945	1,967.220	12,894.858	14,862.078	62.975	— 1·6	61.945	62.975	Linie lit. B
584.887	908.232	442.148	3,379.991	3,822.139	42.002	448.565	3,068.118	3,516.683	38.645	+ 8·7	42.002	38 645	Graz-Köflacher Eisenb.
13,382.497	14,742.723	16,663.415	66,935.482	83,598.897	80.694	15,715.407	63,832.286	79,547.693	76.783	+ 5·1	80.694	76.783	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
1,501.553	884.663	635.200	1,631.760	2,266.960	7.711	585.525	1,527.235	2,112.760	7.260	+ 6·2	7.711	7.260	Localbahnen
854.703	1,477.398	782.928	5,563.770	6,346.698	99.167	723.272	5,549.386	6,272.658	98.010	+ 1·2	99.167	98.010	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
167.303	1,233.566	73.334	1,315.726	1,389.060	92.604	72.520	1,189.386	1,261.906	84.127	+ 10·1	92.604	84.127	Leoben-Vordernberger
4,784.759	3,959.970	6,072.799	17,607.510	23,680.309	37.707	6,053.432	16,692.882	22,746.314	36 220	+ 4·1	37.707	36.220	Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken
2,190.922	4,092.766	2,472.720	13,439.562	15,912.282	51.330	2,381.712	12,862.566	15,244.278	49.175	+ 4·4	51.330	49.175	Ergänzungsnetz
10,957.370	10,482.331	13,484.019	49,092.463	62,576.482	45.810	13,250.017	46,250.588	59,500.605	43.558	+ 4·9	45.810	43.558	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
582.863	340.150	231.354	567.567	798.921	24.210	233.978	564.715	798.693	24.203	+ 0·03	24.210	24.203	Ostrau-Friedlander Eb.
20,597.755	5,959.769	27,085 335	61,601.486	88,686.821	58.617	26,159.639	59,484.467	85,644.106	56.605	+ 3.6	58.617	56.605	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
443.418	. . . . .	104.329	. . . . .	104.329	26.082	102.875	. . . . .	102.875	25.719	+ 1·4	26.082	25.719	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
2,257.434	2,204.141	1,668.136	6,622.241	8,290.377	29.089	1,670.072	6,310.525	7,980.597	28.002	+ 3·9	29.089	28.002	Süd-Nordd. Verbindgsb.
1,201.614	523.438	842.442	1,100.590	1,943.032	21.831	844.313	1,086.775	1,931 088	21.697	+ 0·6	21.831	21.697	Wien-Aspang Bahn
378.908	947.443	255.619	2,636.389	2,892.008	44.492	243.664	2,298.649	2,542 313	39.113	+ 13·8	44.492	39.113	Wien-Pottd.-Wr. Neust.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate December 1900	1899	Im Monate December 1900 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1900: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1899: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis 31. December 1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	6.306	1.060	1.595	1.354	2.949	421	2.557	365	+ 15·3	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	33 463	21.613	18.176	51.736	69.912	362	87.136	451	— 19·7	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	23.340	5.734	27.713	27.608	55.321	1.785	54.821	1.768	+ 1·0	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.843	4.381	1.073	4.735	5.808	363	8.982	562	— 35·4	16	7
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	3.082	1.421	2.684	6 405	9.089	364	6.392	256	+ 42·2	25	25
Friedlander Bezirksbahnen:													
Friedland-Reichsgr. (Hermsd.)	11	. . .	4.866	894	1.544	1.390	2.934	266	. . . . .	. . .		4	. . .
Raspenau-Weissbach	6	. . .	7.383	2.028	1.783	2.856	4.639	773	. . . . .	. . .		4	. . .
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.823	1.639	1.780	5.451	7.231	289	6.842	274	+ 5·5	25	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)*)	. . . . .		. . . . .		. . . . .		. . . . .		. . . . .			4	. . .
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	. . . .	5.502	. . .	5.684	5.684	474	7.992	666	— 28·8	12	12
Kremsthal-Bahn	70	70	19.959	11.135	14.214	27.906	42.120	602	37.148	530	+ 13·6	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	16.664	3.696	2.501	5.476	7.977	2.659	6.905	2.302	+ 15·5	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	3.168	443	2.854	1.268	4.122	217	2.610	137	+ 58·4	19	9
Localbahn Melnik-Mšeno	30	30	2 525	2.849	1.996	2.621	4.617	154	5.976	199	— 22·6	30	30
„ Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.587	1.629	536	1.898	2.434	162	2.768	185	— 12·1	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	9.198	1.339	10.501	7 379	17.880	745	15.919	663	+ 12·4	24	24
Mutenitz-Gaya	15	. . .	2.772	6.276	1.116	8.867	9.983	666	. . . . .	. . .		9	. . .
Mühlkreis-Bahn	. . .	58	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	19.002	. . .		49	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	11.937	4.711	4 186	8.004	12.190	1.524	12.032	1.504	+ 1·3	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	38	. . .	5.471	1.276	2.522	3.280	5.802	153	. . . . .	. . .		22	. . .
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	8.467	1.602	4.080	4.801	8.881	355	6.955	278	+ 27·7	25	6
Pielachthalbahn	49	49	9.924	2.645	6.570	7.757	14.327	292	11.216	228	+ 28·1	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	3.384	1.924	1.655	5.999	7.654	510	7 780	519	— 1·7	15	15
Radkersburg Luttenberg L.-B.	25	25	3.137	1.889	1.930	3.678	5.608	224	3.319	133	+ 68·4	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	46.533	15.920	35 855	30.936	66.791	1.964	71.376	2.099	— 6·4	34	34
Localbahn Saitz-Göding	38	38	9.201	12.336	4.100	19.456	23.556	620	19.930	524	+ 18·3	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	10.393	2.887	5.425	5.750	11.175	447	8.408	314	+ 42·4	25	25
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	9.072	5.483	8.498	7 767	16.265	242	14.058	210	— 15·2	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	33	15.670	5.704	8.676	10.052	18.728	445	11.847	359	+ 19·3	36	33
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	12.400	31.126	4.604	44.593	49.197	2.733	39.236	2.180	+ 25·4	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	9.220	3.539	6.270	9.010	15.280	318	15.928	332	— 4·2	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	1.327	1.223	535	1.510	2.045	292	2.986	426	— 31·4	7	7
Swoleňowes-Smečna Localbahn	10	10	2.100	25.957	298	43.776	44.074	4.408	44.206	4 421	— 0·3	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	7.526	8.319	4.953	12.771	17.724	454	18.457	473	— 4·0	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	10.097	5.719	4.638	10.719	15.357	313	13.500	276	+ 13·4	49	49
Ueberetscherbahn(Bozen-Kaltern)	15	15	7.804	1.451	5.524	7.540	13.064	871	11.524	769	+ 13·3	15	15
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . . .	1.397	. . . .	3.877	3.877	485	2.570	321	+ 51·1	8	8
Zillerthalbahn	4	. . .	1.733	83	1.116	234	1.350	340	. . . . .	. . .		0·3	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.: Přívoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	130.635	2.396	21.424	3.369	24.793	2.479	23 545	2.354	+ 5·0	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	213.296	392	55.649	1.442	57 091	1.359	48.390	1.152	+ 18·0	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	56.950	. . . .	13.136	. . . .	13.136	1.095	10.064	838	+ 23·5	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	96.687	. . . .	13.463	. . . .	13.463	1.923	14.728	2.104	— 8·6	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	121.112	. . . .	17.209	. . . .	17.209	2.868	16.104	2.684	+ 6·9	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	10.001	2.892	2.899	3.847	6.746	482	6.220	444	+ 8·0	14	14
Wiener Localbahn-Actien-Ges.: Wien-Wr.-Neudorf-Guntramsdf.	25	25	81.015	67.743	16.623	33.872	50.495	2.019	25.958	1.034	+ 95·3	25	25
Summe	19.368	18.861	11,923.307	9,211.245	10,515.283	40,852.696	51,367.979	2.652	49,417.871	2.620	+ 1·2	19.182·3	18.45

*) Der Verkehr war im Monate December eingestellt.

Vom 1. Jänner bis 31. December 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. December								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1900				1899						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent		
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					1900 / 1899 Kronen	
												b) Localbahnen
64.419	14.671	16.414	19.389	35.803	5.115	15.270	20.500	35.770	5.110	+ 0·1	5.115	5.110 Auspitzer Localbahn
392.466	466.528	219.806	987.016	1,206.822	6.253	213.512	1,001.591	1,215 103	6.296	— 0·7	6.253	6.296 Böhm. Commercialb.
355.743	102.555	461.599	386.034	847.633	27.343	450.818	380.010	830.828	26.801	+ 2 0	27.343	26.801 Bozen-Meraner Bahn
32.322	79.066	12.745	77.853	90.598	5.662	6.406	45.000	51.406	7.344	— 22·9	5.662	7.344 Brandeis-Neratowitz
39.345	18.954	34.752	72.220	106.972	4.279	31.702	77.437	109.139	4.366	— 2·0	4.279	4.366 Deutschbrod-Humpoletz
												Friedlander Bezirksb.:
28.916	5.364	9.983	6.748	16.731	4.183	. . . . .					4.183	. . . Friedland-Grenze
90.341	16.867	24.744	25.960	50.704	12.676	. . . . .					12.676	. . . Raspenau-Weissbach
37.354	16.983	24.510	54.662	79.172	3.167	24.944	59.180	84.124	3.365	— 5·9	3.167	3.365 Gr.-Priesen-W.-Auscha
119.818	120	69.071	442	69.513	17.378	. . . . .						Innsbr. Mittelgebirgsb.
. . . . .	114.769	. . . .	120.063	120.063	10.005	. . . .	127.134	127.134	10.594	— 5·6	18.957	. . . (Berg Isel-Igls)
291.765	139.236	233.453	352.275	585.728	8.367	218.938	324.892	543.830	7.769	+ 7·7	10.005	10.594 Königshof-B.-Koněprus
207.857	48.955	37.421	49.174	86.595	28.865	28.932	52.716	81.648	27.216	+ 6 1	8.367	7.769 Kremsthal-Bahn
											28.865	27.216 Kuttenberger Localb.
38.497	9.639	26.906	20.215	47.121	2.480	11.117	6.278	17.395	1.933	+ 28·3	2.480	1.933 Laibach-Oberlaibach
31.262	73.317	25.010	120.412	127.422	4.247	25.416	113.066	138.482	4.616	— 8·0	4.247	4.616 Localb. Melnik-Mšeno
18.076	20.983	6.735	27.531	34.266	2.284	6 803	25.692	32 495	2.166	+ 5·4	2.284	2.166 Mšeno—Unter-Cetno
119.991	16.654	167.231	71.931	239.162	9.965	161.250	70.031	231.281	9.637	+ 3·4	9 965	9.637 Mori-Arco-Riva a. G.
18.789	39.530	7.104	45.350	52.454	5.828	. . . . .					5.828	. . . Mutenitz-Gaya
135.205	14.363	146.889	115.676	262.565	. . .	165.264	162.330	327.594	. . .	. . .	. . .	. . . Mühlkreis-Bahn
146.461	76.095	51.985	116.404	168.389	21 049	49.027	108.627	157 654	19.706	+ 6.8	21.049	19.706 Neutitscheiner Localb.
37.818	15.604	19.378	19.592	38.970	1 771	. . . . .					1.771	. . . N.-Oe. Waldviertelbahn
96.404	14.496	45.439	43.341	88.780	3.551	9.820	16.137	25 957	4.326	— 17 9	3.551	4.326 Otrokowitz-Wisowitz
129.586	42.446	92.511	111.266	203.777	4.159	85.604	87.068	172.672	3.524	+ 18·0	4.159	3.524 Pielachthalbahn
41.064	24.466	25.198	63.335	88.533	5.902	24.050	63.287	87.337	5.822	+ 1·4	5.902	5 822 Reichenau a/K.-Solnitz
38.860	17.426	25.135	41.582	66.717	2.669	24.043	24.638	48.681	1.947	+ 37·1	2.669	1.947 Radkersburg-Luttenbg.
520.208	198.915	398.162	414.705	812.867	23.908	376.720	409.441	786.161	23 122	+ 3·4	23.908	23.122 Reichenberg-Gablonz-T.
88.258	88.822	38.846	150.560	189.406	4 984	33.379	125.106	158.485	4.171	+ 19·5	4.984	4.171 Saitz-Göding
104.154	44.849	67.929	74.072	142 001	5.680	66.168	58.864	125.032	5.001	+ 13·5	5.680	5.001 Salzburg-Lamprechtsh.
227.324	58.003	347.535	121 545	469 080	7.001	315.358	98.530	413.888	6 177	+ 13·3	7.001	6.177 Salzkammergut-Localb.
222.658	61.166	145.816	117.941	263.757	7.326	147.480	90.908	238.388	7.223	+ 1·4	7.326	7.223 Schneebergbahn
124.568	379.511	50.853	539.823	590.676	32 815	46 158	509.902	555.660	30.870	+ 6·3	32.815	30.870 Stauding-Stramberger
132 460	45.760	95.260	114.200	209.460	4.363	89.116	120.116	209.232	4.359	+ 0·1	4.363	4.359 Steyrthal-Bahn
16.790	30.706	6.837	37.116	43.953	6.279	5.553	49.602	55.155	7.879	— 20·3	6.279	7.879 Stramberg-Wernsdorf
31.737	208.564	4.834	331.012	335.846	33.585	4 840	396.966	401.806	40.181	— 16·4	33.585	40.181 Swoleňowes-Smečna
96.532	101.955	66.192	186.874	253.066	6.489	63 970	173 331	237.301	6.085	+ 6·6	6.489	6.085 Steiermärk. Landesb.:
157.231	78 171	96.191	146.207	242.398	4.947	80.541	142.191	222.732	4.546	+ 8·8	4.947	4.546 Cilli-Wöllan Preding-Wdf.-Stainz Pöltschach-Gonobitz Kapfenberg-Seewies
110.411	23.001	81.100	89.626	170.726	11.381	87.431	71.565	158.996	10.600	+ 7·4	11.381	10.600 Ueberetscherbahn
20.699	21.931	7.039	65.103	72.142	9.018	6.574	62.396	68.970	8.621	+ 4·6	9.018	8.621 Welchau - Wickwitz —
1.733	83	1.116	234	1.350	4 500	. . . .					4.500	. . . Giesshübl Sauerbr. Zillerthalbahn
												Dampftramways.
1,443.720	38.707	225.778	45.916	271.694	27.169	229.563	41.377	270.940	27.094	+ 0·3	27.169	27.094 Brünner Localeisenb.-G.:
												Ostrau - Witkow.-Ellg.
3,002.947	4.577	826.995	17.908	844.903	20 117	780.856	17.966	798.822	19.020	+ 5·8	20.117	19.020 Dampftramway-Ges.
916.427	. . . . .	204.737	. . . . .	204.737	17.061	177 136	. . . . .	177.136	14.762	+ 13·5	17.061	14.762 vorm. Krauss & Co.
												Innsbruck-Hall i. T.
1,483.100	. . . . .	223.199	. . . . .	223.199	31.886	244.676	. . . . .	244.676	34.954	— 8·8	31.886	34.954 Kahlenberg - Eisenb.-G.:
												Dampftr. Wien-Nussd.
1,630.757	. . . . .	242.045	. . . . .	242.045	40.341	243.242	. . . . .	243.242	40.540	— 0·5	40.341	40.540 Neue Wiener Tramway
266.127	53.230	125.605	76.493	202.098	14.436	121.310	76.310	197.620	14.116	+ 2·2	14.436	14.116 (Dampftr. Westbahn-
												linie-Hütteldorf)
944.083	776.661	208.037	384.976	593.013	23.721	190.122	251.834	441.956	19.216	+ 23·4	23.721	19.216 Salzburger Eisenb. u. Tr. Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
59,213.407	108,802.722	156,742.173	455,026.838	611,769.011	31.892	147,375.982	435,709.057	583,085.039	31.597	+ 0·9	31 892	31.597 **Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate December		Im Monate December 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate December 1900				1899		Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende December	
					für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1900	1899
	1900	1899	Personen	Güter	Kronen				Kronen			Kilometer	
	Kilometer		Anzahl	Tonnen									
Oesterreichische													
Achenseebahn [1]	6·31	6·31											
Gaisbergbahn [1]	5·25	5·25											
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	617	8	435	59	494		186				
Schafbergbahn [1]	5·83	5·83											
Schneebergbahn [1]	9·67	9·67											
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	7·15	133.221		14.260		14.260		12.504				
Baden-Vöslau	11·09	11.09	5.215		623		623		454				
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	23.466		2 782		2.782		2.429				
Brünner Strassenbahnen	12.22	10·37	317.643	8 330	36.420	10.473	46.893		22.591				
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·49	6·49	85.131		9.100		9.100		8.427				
Gablonzer elektr. Strassenbahn	21·10		114.635		22.216		22 216						
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	5.822		1.208		1.208		1.094				
Grazer elektrische Kleinbahnen	21·43	14.40	517.947		80.656		80.856		60.349				
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	19.016		4.670		4.670		3.304				
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	2.960		521		521						
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	376.502		40.127		40.127		38.982				
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·04	6·04	138.366		20.634		20.634		18.721				
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)													
Olmützer elektrische Strassenb.	5·27	5·27	91.402		15.003		15.003		13.470				
Pilsener elektrische Kleinbahnen	10·60	10.44	119.441		11.999		11.999		10.076				
Prager elektr. Strassenbahn	35·98	27·96	1,823.816		191.886		191.886		121.092				
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.) [1]	1·37	1·37											
Prag (Smichov)-Košíř	1·69	1·69	42.078		4.528		4.528		4 218				
Prag-Vysočan-Lieben	6·84	6·84	175.482		21.184		21.184		18.027				
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·27	6.27	135.578		16.047		16.047		12.129				
Teplitz-Eichwald	10·51	9·93	140.690	60	20.439	70	20.509		15.062				
Triester elektrische Kleinbahnen	17·30		544.242		67.318		67.318						
Wiener elektrische Strassenb.	38·72	21·75	3,544.116		489.594		489.594		233.439				
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	60.273		9·872		9.872		8.630				
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·10	0·10	18.739	598	598		598						
Auf den Laurenziberg in Prag [1]	0·39	0·39											
Auf die Festung Hohensalzburg [1]	0·19	0·19											

[1] Im Monat December 1900 war der Verkehr eingestellt.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 5134 t und des Erträgnisses um K 1628 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Holz aller Art, sowie Eisen und Stahl eine Mehrverfrachtung und die Artikel Zucker, roh, Steine aller Art, sowie Erze und Schlacken eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate im Vergleiche zum Monate December 1899 im Personenverkehre eine Zunahme um 1713 Personen und des Erträgnisses um K 921, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 794 t und des Erträgnisses um K 2705.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Getreide aller Art, sowie Holz aller Art eine Mehrverfrachtung und betreffs der Artikel Zucker, roh, sowie Steine aller Art eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Auf der Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz resultirte im December 1900 gegenüber dem December 1899 im Personenverkehre eine Zunahme um 1884 Personen und des Erträgnisses um K 1031, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 194 t und des Erträgnisses um K 895.

Diesfalls weist insbesondere der Artikel Holz aller Art eine Mehrverfrachtung auf.

Was endlich die Localbahn Auspitz betrifft, so ergibt sich im Berichtsmonate gegenüber dem gleichen Monate des Jahres 1899 im Personenverkehre eine Zunahme um 803 Personen und des Erträgnisses um K 232, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 146 t und des Erträgnisses um K 160.

Die Einnahmen des Jahres 1900 sind auf Grund der definitiven Abrechnungen der Monate Jänner bis September 1900 richtiggestellt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate December 1900 erzielte Mehreinnahme kann hauptsächlich Kohlentransporten zugeschrieben werden.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate December 1900 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Jahres 1899 ergibt folgendes Resultat:

Vom 1. Jänner bis Ende December 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende December								Differz. per Kilom. in Percent	Od r per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1900				1899							
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.				
Personen	Güter	Kronen				Kronen					1900	1899	
Anzahl	Tonnen										Kronen		
Zahnradbahnen.													
41.401	1.535	80.730	8.267	88.997	. . .	77.738	6.918	84.656	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
34.190	. . . .	95.476	. . . .	95.476	. . .	87.151	. . . .	87.151	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
156.013	204	98.829	940	99.769	. . .	107.816	1.118	108.934	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
12 075	2	74.775	36	74.811	. . .	76.744	. . . .	76.744	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
19.018	404	61.821	3.607	65.428	. . .	62.544	7.734	70.278	. . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
nit elektrischem Betriebe.													
1,540.722	. . . .	164.265	. . . .	164.265	. . .	92.954	. . . .	92.954	. . .	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
716.861	. . . .	148.338	. . . .	148.338	. . .	134.656	. . . .	134.656	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
424.191	. . . .	69.638	. . . .	69.638	. . .	66.789	. . . .	66.789	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
2,502.637	94.741	335.023	121.917	456.940	. . .	188.775	132.929	321.704	. . .	. . .	. . .	. . .	Brünner Strassenbahn
1,190.871	. . . .	129.262	. . . .	129.262	. . .	106.755	. . . .	106.755	. . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. B
1,078.107	. . . .	205.682	. . . .	205.682	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elektr. Str.-E.
111 959	. . . .	28.731	. . . .	28.731	. . .	26.286	. . . .	26.286	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf. Stadt
5,807.507	. . . .	874.622	. . . .	874.622	. . .	356.018	. . . .	356.018	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
460.824	. . . .	120.183	. . . .	120.183	. . .	127.410	. . . .	127.410	. . .	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
102.452	. . . .	21.877	. . . .	21,877	. . .	20.018	. . . .	20.018	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr. Betr.)
4,726.671	. . . .	507.523	. . . .	507.523	. . .	485.928	. . . .	485.928	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
7,908.080	. . . .	330.145	. . . .	330.145	. . .	306.718	. . . .	306.718	. . .	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
. . . . .		. . . . .				. . . . .							Mödling-Brühl (vide
7,124.372	. . . .	172.466	. . . .	172.466	. . .	135.376	. . . .	135.376	. . .	. . .	. . .	. . .	Gruppe III a Südb.-G.)
7,604.830	. . . .	162 084	. . . .	162.084	. . .	89.166	. . . .	89.166	. . .	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.-B.
1,220.489	. . . .	1,991.241	. . . .	1,991.241	. . .	1,201.603	. . . .	1,201.603	. . .	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
. . . . .		. . . . .				. . . . .							Prager elektr. Str.-B.
342.024	. . . .	67.585	. . . .	67.585	. . .	60.100	. . . .	60.100	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
7,924.589	. . . .	235.264	. . . .	235.264	. . .	235.951	. . . .	235.951	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Smichov)-Košíř
7,687.005	. . . .	195.773	. . . .	195.773	. . .	140.434	. . . .	140.434	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
7,535,961	466	223.192	606	223.798	. . .	201.486	450	201.936	. . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr. St.
7,477.730	. . . .	183.316	. . . .	183.316	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
7,382.521	. . . .	4,056.205	. . . .	4,056.205	. . .	2,521.524	. . . .	2,521.524	. . .	. . .	. . .	. . .	Triester elektr. Kleinb.
835.549	. . . .	136.623	. . . .	136.623	. . .	111.935	. . . .	111.935	. . .	. . .	. . .	. . .	Wiener elektr. Strassenb.
													Wien-Kagran
)rahtseilbahnen.													
257.047	. . . .	9.732	. . . .	9.732	. . .	7.956	. . . .	7.956	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . . . .		. . . . .				. . . . .							Laurenziberg in Prag
107.660	 83	34.850	. . . .	34.850	. . .	32.232	 83	33.315	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg

A. Personenverkehr:

(provisorische Ziffern pro December 1900, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1899 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:

Garantirtes Netz . . .	+ 52.519	Personen	+ K 102.205
Ergänzungsnetz . . .	+ 17.907	„	+ „ 46.188
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 16.963	„	+ „ 36.022

Der grössere Verkehr ist der durchschnittlich besseren Witterung zuzuschreiben.

Die ausgewiesenen Einnahmen enthalten wesentliche buchhalterische Richtigstellungen.

B. Frachtenverkehr:

(provisorische Ziffern pro December 1900, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1899 verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz .	+ 3.779 t		+ K 139.599
„ „ Ergänzungsnetz .	— 613 t		— „ 84.416
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	— 25.828 t		+ „ 23.855

Das Frachtenplus auf dem garantirten Netze ist dem stärkeren Durchzugsverkehr zuzuschreiben.

Letzterer fand auch auf dem Ergänzungsnetze statt, konnte aber hier den Ausfall im Braunkohlen- und Oberschlesischen Kohlenverkehre nicht ausgleichen.

Bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn war nebst schwächerem Kohlenverkehre auch ein Nachlassen des Localverkehres zu constatiren.

Die Einnahmen aller drei Netze enthalten buchhalterische Richtigstellungen.

Die buchhalterischen Richtigstellungen der Einnahmen des Jahres 1900 reichen bis Ende August 1900.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die für das Jahr 1899 ausgewiesenen Einnahmen sind definitiv, jene pro 1900 provisorisch ermittelt, jedoch pro Jänner bis inclusive August richtiggestellt.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate December 1900 erzielten Einnahmen haben im Vergleiche mit dem correspondirenden Monate des Jahres 1899 eine Zunahme um K 301.606 erfahren. Von dieser Erhöhung entfallen auf den Personenverkehr K 21.452, auf den Frachtenverkehr K 280.154.

Die Localbahnen Mödling-Brühl und Spielfeld-Radkersburg haben gleichfalls Mehreinnahmen zu verzeichnen.

Es betrug die Erhöhung
bei ersterer Bahn . . . . . K 323
bei letzterer . . . . . K 5090
Personenverkehr — K 313
Frachtenverkehr + K 5403

Dagegen wies die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben eine Mindereinnahme von K 152 aus.

Personenverkehr — K 792
Frachtenverkehr + K 640

Bei den Pachtbahnen ergaben sich nachstehende Zunahmen der Erträgnisse:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn K 55.842
Personenverkehr + K 1.846
Frachtenverkehr + K 53.996

Leoben-Vordernberger Bahn . . . K 19.017
Personenverkehr + K 1.143
Frachtenverkehr + K 17.874

Localbahn Radkersburg-Luttenberg K 2.289
Personenverkehr + K 158
Frachtenverkehr + K 2.131

Localbahn Laibach—Ober-Laibach K 1.512
Personenverkehr + K 1.367
Frachtenverkehr + K 145

Ein Rückgang in den Einnahmen trat hingegen bei den nachbenannten Pachtbahnen ein, und zwar bei der

Graz-Köflacher Bahn . . . . . um K 123
Personenverkehr — K 3.334
Frachtenverkehr + K 3.211

und bei der

Localbahn Cilli-Wöllan . . . . . um K 733
Personenverkehr + K 532
Frachtenverkehr — K 1.265

Die ausgewiesenen Einnahmen pro 1899 sind definitiv, jene pro 1900 provisorisch ermittelt, jedoch bis Ende August richtiggestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate December 1900 wurde im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 3666, im Güterverkehre dagegen eine Mindereinnahme von K 29.501, und sonach für den Gesammtverkehr eine Mindereinnahme von K 25.835 erzielt.

Dieser Ausfall beruht auf der Vergleichung der ermittelten definitiven Einnahmen des Jahres 1899 mit den theilweise nur provisorischen Einnahmen des Jahres 1900 (September bis December), sowie auf dem Umstand, dass in den Ergebnissen des Monates December 1899 Guthaben aus den cartellirten Verkehren mit K 40.000 einbezogen erscheinen.

Schneebergbahn (Adhäsionsstrecke). Im Personenverkehre wurden 939 Personen mehr befördert und K 2057 mehr eingenommen, im Güterverkehre um 4409 t mehr befördert und K 4824 mehr eingenommen; es ergibt sich sonach eine Steigerung der Einnahmen von K 6881 für den Gesammtverkehr.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung einer Wegübersetzung im Niveau in km 197·9 und Auflassung der bestehenden Wegübersetzung im Niveau in km 201·7 8 der Bahnlinie Prerau—Olmütz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4785.]

— (Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Umgestaltung und Erweiterung der Station Rohatetz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4908.]

Neutitscheiner Localbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Herstellung eines offenen Durchlasses in km 6·6/7 der von Zauchtel nach Neutitschein führenden Localbahn an Stelle des daselbst bestandenen beschädigten Betonrohres im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5274.]

Localbahn Tannwald - Grünthal. (Zollbeamten-Wohnhaus und Kohlenschuppen in der Station Grüntbal; Bauconseusertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich der vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegten und vom Standpunkte der Bauordnung und der Localinteressen entsprechend befundenen Detailprojecte für das Zollbeamten-Wohnhaus und den Kohlenschuppen für Zugförderungszwecke in der Station Grünthal der Localbahn Tannwald-Grüntbal den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 449.]

Localbahn Jenbach - Mayrhofen [Zillerthalbahn]. (Aufnahmsgebäude und Gütermagazin in der Station Zell a. Z.) Die von der Banleituug der Zillerthalbahn vorgelegten Projecte, betreffend das Aufnahmsgebäude mit angebautem Gütermagazin uud Verladerampe in der Station Zell a. Z., sowie der Geleiseplan dieser Station, wurden vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden. Der Detailsituationsplan der Station Zell a. Z. wurde genehmigt. Die Pläne für die obgenannten Holzbanten wurden an die k. k. Statthalterei in Innsbruck im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 zur Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle eines anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5538.]

— (Variante km 11·5 bis km 11·9: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Stattbalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des von der Actiengesellschaft „Zillertbalbahn" vorgelegten Detailprojectes für die Variante von km 11·5 bis km 11·9 der Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) die politische Begehung und Enteignuugsverhandlung auf den 19. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Artbur Meusburger betraut. [E.-M.-Z. 5676.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

12. Februar. In der Strecke Lemberg-Kleparów — Janów wurde der Gesammtverkehr mit dem Zuge 3252 wieder aufgenommen.

12. Februar. In der Strecke Strakonitz — Blatna wurde mit dem Zuge 951 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Villach: Schliessung der Personenhaltestelle Schrattenberg.) Die für den Personenverkehr eingerichtete, zwischen den Stationen Scheifling und St. Lambrecht der Linie Amstetten — Pontafel gelegene Haltestelle Schrattenberg wurde ab 1. Februar für die restliche Dauer der Winterfahrordnung geschlossen.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ministerialerlass, betreffend die Gewährung von Tarifbegünstigungen für das Jahr 1901.) Nachdem die Frage der Gewährung von Tarifbegünstigungen für das Jahr 1901 im Schosse des Handelsministeriums bereits erledigt ist, hat der kgl. ungar. Handels-

minister der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mittelst Erlasses noch vor Erscheinen des Heftes die einzelnen Positionen des Begünstigungstarifes mitgetheilt, und dieselbe ermächtigt, diese nicht nur unverzüglich zu verlautbaren, sondern auch vom 1. Jänner in Anwendung zu bringen. Mit Rücksicht darauf, dass in der Gestaltung der Verkehrsverhältnisse keine besonderen Veränderungen eingetreten sind, sollen die im Interesse der Landwirthschaft, des Handels und der Industrie bestandenen und im Laufe des Jahres gewährten Begünstigungen beinahe ganz unverändert aufrecht erhalten werden. Als Beweis dessen, dass die tarifarische Unterstützung des Verkehres bis zu einer gewissen Grenze auch ausserhalb des Rahmens der verschiedenen Tarife seitens des Ministers für nothwendig erachtet wird, wird constatirt, dass das Verzeichniss der Begünstiguugen auch heuer beträchtlich angewachsen ist, obwohl dem bisherigen Usus entsprechend eine bedeutende Anzahl von Frachtbegünstigungen, deren Stabilität begründet schien, in die Anhänge der verschiedenen Local- und Verbandstarife aufgenommen wurde. Die einzige nennenswerthe Aenderung, welche bei einigen Positionen vorgenommen wurde, besteht darin, dass bei denselben der Giltigkeitstermin anstatt bis Ende des Jahres, vorläufig nur bis Ende Juli lautet, eine Modification, die darauf zurückzuführen ist, dass die Staatsbahn-Direction die Frage studirt, ob bezüglich einzelner, wichtigerer Artikel und Relationen sich nicht eine Reform durchführen liesse.

— (Tarifbegünstigung für getrocknete Rübenschnitte.) Die für Zuckerrübenschnitte in frischem Zustande auf den Linien der Ungar. Staatsbahnen bestehenden, sehr weitgehenden Frachtbegünstigungen haben für die bedeutend höherwerthigen getrockneten Rübenschnitte keine Geltung und mussten für die letzteren bisher die normalen Taxen der Classe C bezahlt werden. Nachdem jedoch die Schnitte durch das Trocknen voluminös werden, wodurch das Ladegewicht der gewöhnlichen Eisenbahnwagen nicht gehörig ausgenützt werden kann, andererseits es aber nicht immer möglich ist, grösser gebaute Wagen zur Verfügung zu stellen, gewährte die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen für diesen Artikel, falls derselbe nicht in Wagen der Serie Kh. befördert wird, die billigen Sätze ihres Ausnahmetarifes I; diese, vorerst nur für die Station Hatvan — der einzigen, in welcher derzeit getrocknete Rübenschnitte zur Aufgabe gelangen — activirte Begünstigung soll ausschliesslich der ungarischen Landwirthschaft dienen und wird aus diesem Grunde nur im Verkehre nach ungarischen Stationen mit Ausschluss der Grenzstationen angewendet.

— (Ausdehnung der Giltigkeit eines Ausnahmetarifes im internen ungarischen Verkehre.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die Bestimmungen des Ausnahmetarifes VII des auf ihren Linien giltigen Localgütertarifes für Borstenvieh, welches in der Station Budapest-Ferenczváros zur Abgabe gelangt und ausschliesslich für den Localconsum bestimmt ist, ausgedehnt wird. Demzufolge ist in die Rubrik „wohin" des genannten Ausnahmetarifes „Budapest-Ferenczváros" aufzunehmen, sowie in die auf Seite 61 des in Rede stehenden Tarifes am Fusse der Tabelle sub 2 enthaltene, auf die Station Budapest-Ferenczváros bezughabende Bemerkung nach dem Worte „Esel" der Zusatz zu machen: „ferner von ausschliesslich für den Localconsum bestimmtem Borstenvieh".

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Halle a/S.: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Hohenmölsen.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 24. Jänner zufolge wird die an der Bahnstrecke Deuben—Corbetha gelegene Station Hohenmölsen am 15. Februar auch für die Annahme und Auslieferung von Leichen und Fahrzeugen aller Art eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

— (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen Dehlitz [Saale], Rippach-Posana, Webau und Werschen.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 24. Jänner zufolge werden die an der Bahnstrecke Deuben—Corbetha gelegenen Stationen Dehlitz (Saale), Rippach-Posana, Webau und Werschen am 15. Februar für den Fahrzeugverkehr, jedoch mit der Einschränkung eröffnet werden, dass die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver-, bezw. Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, ausgeschlossen bleibt.

— (Directionsbezirk Breslau: Eröffnung der Haltestelle Alt-Altmannsdorf für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Directiou zufolge wurde am 1. Februar die zwischen den Stationen Münsterberg und Camenz gelegene Haltestelle Alt-Altmannsdorf für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Bayern. (Sitzung des Eisenbahnrathes.) Unter dem Vorsitze des General-Directors von Ebermayer fand am 29. Jänner in München die 47. Sitzung des bayerischen Eisenbahnrathes statt. Die vorgelegte Zusammenstellung der in der Zeit vom 16. Juni bis 31. December 1900 eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife blieb ohne Erinnerung.

Den folgenden Punkt der Tagesordnung bildete die Vorlage der Staatseisenbahn-Verwaltung wegen Einführung einer Fahrpreisermässigung für diejenigen Personen, welchen durch öffentliche Arbeitsämter eine auswärtige Arbeitsgelegenheit vermittelt worden ist. In solchem Falle soll wie bei den Württembergischen Staatseisenbahnen die halbe einfache Fahrtaxe in der III. Wagenclasse für Reisen auf Strecken von mindestens 25 km gegen Vorlage eines vom Arbeitsamte auszustellenden Ausweises gewährt werden. Der Eisenbahnrath sprach sich einstimmig für die Einführung dieser Einrichtung aus, da sie gleichmässig im Interesse der industriellen wie der landwirthschaftlichen Arbeiter und Arbeitsgeber gelegen sei und die dankenswerthe Thätigkeit der öffentlichen Arbeitsämter fördere.

Zur Besprechung gelangte ferner ein von dem Mitgliede des Eisenbahnrathes Freiherrn von Soden-Fraunhofen gestellter Antrag, betreffend die kostenlose Benachrichtigung über das Nichteintreffen zur Beladung bestellter Wagen an den Verfrächter unter gleichzeitiger Angabe des Zeitpunktes, an welchem der Wagen zur Beladung bereitgestellt wird. Von der Vertretung der Staatsbahnverwaltung wurde auf die mit der Durchführung des Antrages in der Praxis verbundenen Schwierigkeiten hingewiesen. Insbesondere wurde hervorgehoben, dass es einerseits unmöglich sei, den Zeitpunkt des Eintreffens eines ausgebliebenen Wagens jedesmal genau anzugeben, andererseits aber der Fall eintreten könne, dass der Wagen nach Abgang der Benachrichtigung an den Besteller eintreffe; in beiden Fällen könne dem Verfrächter, der auf Grund der Benachrichtigung seine Verfügungen getroffen habe, Schaden erwachsen.

Der Antrag fand aus der Mitte sowohl der Vertreter der Landwirthschaft als der Industrie Unterstützung, indem auf die Nachtheile hingewiesen wurde, die dem Verfrächter aus der Ungewissheit über die Beistellung des Wagenmaterials und aus der vergeblichen Anfuhr der Güter auf der Verladestation entstehen. Die Abstimmung ergab die Annahme des Antrages mit überwiegender Stimmenzahl.

Sodann gelangte der Entwurf der Sommerfahrordnung 1901 zur Berathung und endgiltigen Festsetzung.

Italien. (Eröffnung der elektrisch betriebenen Strecke Bologna—Persiceto.) Am 1. Jänner wurde die neue, elektrisch betriebene Bahnstrecke Bologna—Persiceto der Adriatischen Bahnen dem Betriebe übergeben. Bei der Probefahrt wurde die 22 km lange Linie in 22 Minuten durchfahren.

Argentinien. (Exportverhältnisse.) Die im Monate December 1900 in mehreren Districten begonnene zweite diesjährige Ernte verschiedener Fruchtgattungen verspricht, nach den Daten der Probedrusche zu schliessen, ein besonders günstiges Ergebniss, so zwar, dass nach voller Deckung des inländischen Consumbedarfes mindestens noch 2,000.000 t zur Ausfuhr gelangen werden. Die Producenten drängen zur Abfuhr aus dem Bereiche der Productionsgebiete nach den Häfen, nachdem die Bahnhöfe der neuen Linien mit gedeckten Räumen zur Einlagerung noch nicht genügend ausgestattet sind und die Regensaison bevorsteht. Zur Bewältigung einer nur normalen Abstreifung der Vorräthe wäre ein Wagenpark von circa 320.000 Waggons erforderlich; da aber die neuen Bahngesellschaften überhaupt erst 10.000 Wagen besitzen, von welchen nur circa 50 Percent für den Cercalienverkehr dem sonstigen Verkehre entzogen werden können, hat jeder einzelne Wagen durchschnittlich 60 Rundfahrten, deren jede circa 6 Tage in Anspruch nimmt, zu machen, um die gesammte Exportwaare innerhalb von $6^1/_2$ Monaten zur Küste zu fördern. Ausserdem entsprechen weder Anlagen und Einrichtung des Haupthafens Buenos-Aires (an der Ausmündung des La Plata-Stromes, auf welchem auch grosse Mengen von Getreide aus den nördlichen Gebieten des Landes im Hafen anlangen) noch des unbedeutenderen Hafens von Argentina (an der Blanca-Bai) den Anforderungen des in rapider Zunahme begriffenen Exportes von Getreide und anderen Naturproducten, und leiden auch beide Mangel an gedeckten

Lagerräumen für schonungsbedürftige Massengüter. Diese Umstände haben nun die Argentinische Regierung veranlasst, sowohl auf die Directionen der Eisenbahuen wegeu nennenswerther Vermehrung des Wageuparkes einzuwirken, als auch die Umgestaltuug der Rbede von Rosario in einen dnrchaus modernen Principien entsprechenden Haupt-Handelshafen auszuführen. Die Kosten des Baues und der Einrichtung des neuen Hafens sind mit 13,500.000 Pesos in Gold (circa K 60,000.000) veranschlagt. Die Einnahmen nach dem Hafenbetriebe sind auf Grundlage des derzeitigen Verkebres mit 1,680.000 Pesos in Gold bei einer Betriebsauslage von 756.000 Pesos in Gold angenommen, so dass schon den gegenwärtigen Conjuncturen gegenüber eine 7percentige Verzinsung des Anlagecapitales gesichert erscheint, deren Zunahme mit jener des stetig steigenden Exportes umso gewisser Schritt zu halten verspricbt, als die Beurbarung ausgedehnter, derzeit noch bracb liegender Gebietstheile, von Jahr zu Jabr an Ausdehnung gewinnt.

— (Eisenbabnschwellen aus Gavabotoholz.) Die Eisenbahnverwaltungen Argentiniens haben bereits vor vielen Jahren das Holz des Gavabotobaumes (Quebracho-Colorado, einer nur in Südamerika vorkommenden hochstämmigen Eicbe) als Eisenbahnscbwellen mit so günstigem Erfolge angewendet, dass selbe nach Ablauf einer durchschnittlich siebzehnjäbrigen Verwendung noch intact verblieben sind. Das ungemein tanninhältige Holz übertrifft an Widerstandsfähigkeit beiweitem europäisches Eichenholz bester Qualität. Dieses ursprünglich mit bedeutenden Scbwierigkeiten aus weiter Ferne und über unwegsame Pfade aus der Wildniss zu beschaffende Holz kann dadurch, dass an Gavabotobäumen überreiche Urwaldbestände nunmehr von Eisenbahnen berührt und durchscbnitten werden, derzeit in nabezu unbegrenzter Menge gewonnen, per Babn bis zur Küste befördert und so in den überseeiscben Handel gebracht werden. Da bei Lieferung grosser Quantitäten bereits bearbeiteter Schwellen die Schiffsfracht ein Minimum betragen wird, ist bei dem Umstande, dass der Preis des Eichenholzes stetig steigt und dessen Beschaffung immer schwieriger wird, vorauszusehen, dass Quebrachoscbwellen und Bauhölzer zur Bedeckung des Eisenbahn- etc. Bedarfes in absehbarer Zeit am europäischen Markt erscheinen und umsomehr begehrter sein werden, als Preisdifferenzen im Vergleiche mit europäischem Eichenholze durch die Länge der Dauerhaftigkeit des ersteren reichlich compensirt werden.

— (Trassenverhältnisse einer Hauptlinie des Eisenbabnnetzes.) Im Bereiche der 1039 km langen Hauptlinie Buenos-Aires—Mendaga befindet sich eine Theilstrecke, welche in einer Länge von 340 km obne die geringste Curve in absolut gerader Richtung führt und in deren Bereich die bedeutendsten Einschnitte eine Tiefe von 90 cm nicbt überschreiten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix“ nacb Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 4. Jänner 1900 mit 2336 Tonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: 144.131 kg Baumwollwaaren, 10.000 kg Cement (aus Venedig), 36.348 kg Esswaaren, 5898 kg Farben, 5567 kg Glasperlen, 6850 kg Garne, 6607 kg Holzwaaren (wovon 461 kg aus Venedig), 45·76 m³ Holz (aus Venedig). 1852 kg Kappen, 5112 kg Kaffee, 1430 kg Knöpfe, 14.592 kg Kurzwaaren, 1150 kg Mineralwasser, 4310 kg Mehl, 138.348 kg Metallwaaren, 1881 kg Manufacturwaaren, 11.250 kg Möbel, 109.460 kg Moorhirse, 3170 kg Musikinstrumente, 19.801 kg Lampen, 226.980 kg Papier, 3400 kg Porzellanwaaren, 1318 kg Specereien, 2750 kg Seife, 2670 kg Schuhwaaren, 530 kg Spielwaaren, 2874 kg Tabak, 5379 kg Thonwaaren, 193 kg Uhren, 19.549 kg Wein (wovon 2852 kg aus Venedig), 12.802 kg Zündhölzcben, 1,505.342 kg Zucker und 48.111 kg Glaswaaren.

— (Abfahrt des Dampfers „Atlantico“ nach Ostasien.) Dieser Dampfer ist am 9. Jänner 1900 mit 4596 Tonnen factischer Ladung von Triest nach Ostasien abgegangen. Derselbe verscbiffte: 837 kg Bier, 156.885 kg Ceresina, 950 kg Esswaaren, 6980 kg Garne, 270 kg Glasperlen (ab Venedig), 140 kg Glaswaaren, 9094 kg Manufacturwaaren, 33.986 kg Metallwaaren, 1375 kg Knöpfe (wovon 126 kg aus Venedig), 174.159 kg Papier (wovon 1960 kg ab Finme), 4392 kg Seife, 4,024.309 kg Zucker (wovon 1,709.507 kg ab Fiume), 1029 kg Möbel (ab Fiume), 68.295 kg Mehl (ab Fiume), 112.600 kg Soda (ab Fiume) und 754 kg Spielzeug (ab Fiume).

— (Abfahrt des Dampfers „Melpomene“ nach Kobe.) Dieser Dampfer ist am 12. Jänner 1900 mit 3874 Tonnen factischer Ladung, worunter 3315 Tonnen Zucker, von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte: 1674 kg Bier, 5881 kg Baumwollwaaren (wovon 2337 kg ab Venedig), 50.000 kg Düuger, 897 kg Droguen, 21.053 kg Esswaaren, 14.982 kg Garne, 7671 kg Glasperlen, 15.394 kg Glaswaaren, 98·7 m³ Holz, 5682 kg Hopfen, 1780 kg Holzwaaren, 2584 kg Knöpfe, 9160 kg Kurzwaaren, 7635 kg Lampen, 2209 kg Mineralwasser (wovon 1209 kg ab Fiume), 3377 kg Mebl, 690 kg Musikinstrumente, 13.099 kg Manufacturwaaren (wovon 1189 kg ab Fiume), 99.369 kg Metallwaaren, 10.584 kg Möbel, 131.823 kg Papier, 10.196 kg Steine, 480 kg Schuhwaaren, 3463 kg Spiritus, 1905 kg Schwefel, 42.131 kg Stahl, 48.240 kg Zündbölzchen, 3,315.975 kg Zucker (wovon 1,937.889 kg ab Fiume) und 25.560 kg Soda (ab Fiume).

— (Abfahrt des Dampfers „Urano“ nach Indien.) Dieser Dampfer ist am 15. Jäuner 1900 mit 1600 Gewicbtstonnen factischer Ladung, worunter 1008 t Zucker, von Triest nach Indien abgegangen. Derselbe verschiffte: 7873 kg Baumwollwaaren, 2830 kg Bier, 94.027 kg Ceresin, 23.760 kg Cement, 2890 kg Dauben, 480 kg Esswaaren, 4478 kg Garne, 2528 kg Glasperlen (wovon 234 kg ab Venedig), 6006 kg Glaswaaren, 1075 kg Holzwaaren, 1782 kg Knöpfe, 3383 kg Kurzwaaren, 20.000 kg Kartoffeln, 420 kg Lampen, 22.434 kg Magnesit, 6981 kg Manufacturwaaren, 2515 kg Mehl (wovon 2450 kg ab Fiume), 39.939 kg Metallwaaren, 152 kg Mützen, 6800 kg Möbel, 163.068 kg Moorhirse, 139.686 kg Papier (wovon 1150 kg ab Fiume), 3166 kg Specereien, 321 kg Schuhwaaren, 163 kg Tabak, 9495 kg Wein, 24.067 kg Zündhölzchen, 1,008.957 kg Zucker (ab Fiume) und 1067 kg Leim (ab Fiume).

Bahnen und Canäle. Der Dortmund-Ems-Canal hebt die Einnahmen der Eisenbahnen, wie aus einigen Zahlen, die die „Berliner Börsen-Zeitung“ der Eisenbahn-Verkehrsstatistik entnimmt, zu ersehen ist. Danach betrug die Einnahme der Eisenbahnstation Münster im Jahre 1898 Mk. 3,051.457, 1899 dagegen Mk. 3,209.147. Im ersten Jahre des Canalbetriebes, welches wegen der Canalsperre nicht einmal vollständig ausgenützt werden konnte, erreicbte die Station Münster dennoch eine Zunahme von Mk. 257.690, das ist 8 pCt., während vor Inbetriebnahme des Dortmund-Ems-Canales die Einnahmen dnrchschnittlich eine Steigerung von $2^1/_2$ bis 3 pCt. aufzuweisen hatten. Die Einnabme der Station Leer betrug im Jahre 1898 rund Mk. 515.000, sie stieg im Jahre 1899 auf Mk. 535.500; die Zunahme betrug demnach rund 4 pCt. Eine weit grössere Steigerung zeigt die Station Emden, deren Einnahme 1898 Mk. 686.720 ausmachte, während sie im Jabre 1899 auf Mk. 749.000 gestiegen war. Die Zunahme betrug hienach in einem Jahre 9 pCt. Da an den obgenannten Orten Industrie nur in geringem Masse vorbanden ist und diese keinen nennenswerthen Einfluss auf den Eisenbahnverkehr auszuüben vermag, so kann die Steigerung der Einnahmen der Eisenbahn nur der Entwicklung des Dortmund-Ems-Canales zugeschrieben werden.

Dortmund-Ems-Canal. Der Güterverkehr auf dem, Dortmund-Ems-Canal ist im verflossenen Jabre mehr als doppelt so gross gewesen als in 1899, und zwar betrug er rund 700.000 t gegen 340.000 t. Auf die Einfuhr entfallen reichlich 450.000 t, auf die Ausfuhr 250.000 t oder richtiger, es sind diese Canalmengen canalaufwärts, beziehungsweise canalabwärts transportirt worden. Die Einfubr hat bauptsächlich aus Getreide (68.000 t) Holz (61.000 t) und Eisenerz (102.000 t) bestanden, die Ausfubr aus Eisen und Stahlfabrikaten aller Art, sowie Kohlen und Cokes. Der Transport von Eisenerzen häufte sich derart, dass die schnelle Abfertigung der Schiffe in Emden bei den unfertigen Hafenanlagen daselbst wiederbolt auf Schwierigkeiten stiess. Dem Vernehmen nach sind Verträge abgeschlossen worden, nach denen in diesem Jahre etwa 250.000 t schwedische Erze nach den Emshäfen und über den Dortmund-Ems-Canal Beförderung erhalten sollen. Einen erheblichen Verkehr canalabwärts verspricht man sich auch von der bevorstehenden Beförderung von Eisenbahnbaumaterialien für die Scbantung-Eisenbahn-Gesellschaft.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. Jänner von der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbabnen in Betrieb genommene Localbahn Lam-Kötzting (17·75 km) ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Druckfehlern im Tarife.

In dem mit 1. Jänner 1901 in Kraft getretenen Tarife für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, sind die an den betreffenden Stellen eingestellten Frachtsätze durch die nachstehenden, richtigen Frachtsätze zu ersetzen:

Von oder nach	Seite 33—34 Pos. Nr. 7				Seite 35—36 Pos. Nr. 7			
	nach oder von				nach oder von			
	Budapest-Kelenföld Ó-Buda-Filatorigát Buda-Császárfürdőkiterő				Budapest d. v.			
	1		2		1		2	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
Aussig Oe.N.W.B., St E.G.	612	582	612	582	612	582	612	582
Eisenbrod S.N.D.V.B.			575				585	
Hohenstadt St.E.G.			446				456	
Schreckenstein Oe.N.W.B.	612	582	612	582	612	582	612	582
Turnau S.N.D.V.B.				578				578

Auf Seite 44, Pos. Nr. 32 ist der Frachtsatz in der Relation Brüx—Nagy-Kanizsa von 425 auf **435** h und in der Relation Brüx—Szombathely von 361 auf **363** h zu berichtigen.

Wien, am 8. Februar 1901. [116]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der Verbandsverwaltungen.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Beförderung von Patronen aus dem Sicherheitssprengstoffe Westfalit.

Unter den im Nachtrage VIII zum Verbandsgütertarif, Theil I, Abtheilung A, vom 1. Jänner 1893 für Patronen aus Favier'schem Sprengstoff festgesetzten Beförderungsbedingungen werden fortan auch Patronen aus dem Sicherheitssprengstoff Westfalit (Gemenge von Salpeter mit Harz, Naphthalin und rohen Theerölen mit oder ohne Zusatz von Lacken und Firnissen, mit oder ohne Zusatz von Kaliumbichromat), ausgenommen in dem sich über Frankreich und Belgien bewegenden Verkehr, zur Beförderung zugelassen.

Wien, am 10. Februar 1901. [117]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Druckfehler-Berichtigung im ersten Anhange zum Abschnitte A des Heftes 1 des Localgütertarifes, Theil II.

In der Post Nr. 78 des vorstehend bezeichneten Tarifanhanges ist die Artikelbezeichnung

von „a) Stroh, b) Heu"
auf „**a)** Heu, **b)** Stroh"

richtig zu stellen.

Wien, am 12. Februar 1901. [118]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung eines Specialtarifes für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus.

Mit Schiffahrtsbeginn 1901 gelangt ein neuer Specialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus zur Einführung. Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom Vorjahre aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind kostenfrei bei der Direction in Wien erhältlich.

Wien, am 12. Februar 1901. [119]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellsc haft

Einführung des Nachtrages IV zum Frachtentarif.

Mit Schiffahrtsbeginn 1901 gelangt der Nachtrag IV zu den vom Schiffahrtsbeginne 1898 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind zum Preise von 10 Hellern per Stück bei der Direction in Wien erhältlich.

Wien, am 12. Februar 1901. [120]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. 4. Heft (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg). (Aufhebung von Frachtsätzen.) Mit Wirksamkeit vom 10. März 1901 treten im Ausnahmetarife Nr. 9 für Steinsalz die sämmtlichen Frachtsätze ab Wilhelmsglück ausser Kraft.

Hessisch-Rheinisch-Nassau-Bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Mai 1899. (Einbeziehung der Station Nauheim.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 wurde die Station Bad Nauheim in den vorgenannten Tarif einbezogen.

Näheren Aufschluss ertheilen die betheiligten Stationen.

Nordostdeutsch-Sächsischer Gütertarif. (Erweiterung des Ausnahmetarifes 2.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 erhielt der Absatz 5b des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) folgenden Zusatz:

„Holzbriquetts (Briquetts aus Holzabfällen, als Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelauchtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz u. dgl.) hergestellte".

Deutsch - Französischer Verband (Verkehr über Elsass-Lothringen). (Nachtrag VI zum Holz-Ausnahmetarife.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 ist der Nachtrag VI zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz, Holzstoff und Holzzellstoff in Kraft getreten.

Die Abgabe erfolgt unentgeltlich.

Nordostdeutsch-Sächsischer Thiertarif. (Einführung neuer Frachtsätze.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 sind directe Frachtsätze in Kraft getreten zwischen der sächsischen Station Gössnitz einerseits und den preussischen Stationen Allenstein, Bialla, Hohenstein i. Ostpr., Johannisburg, Lötzen (Ostpr. Südb.), Lyck, Neidenburg, Ortelsburg, Soldau, Willenberg andererseits und ferner für solche Sendungen, die auf Antrag der Versender über Görlitz abgefertigt werden, zwischen den sächsischen Stationen Bischofswerda und Radeberg einerseits und den preussischen Stationen Darkehmen, Goldap, Gumbinnen, Insterburg, Pillkallen, Stallupönen andererseits.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Kgl. Preussische Staatsbahnen, Gruppentarif II. (Abgekürzte Entfernungen.) Mit Giltigkeit vom 24. Jänner 1901 traten im Verkehre der Stationen Neustadt O.-S. und Gogolin mit einzelnen Stationen der Tarifgruppe II abgekürzte Entfernungen in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen Neustadt O.-S. und Gogolin, sowie das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz.

Berlin - Stettin - Sächsischer und Norddeutsch-Sächsischer Verbandsverkehr. (Ausnahmetarifirung für Baumwollgarnabfälle.) In die Seehafen-Ausnahmetarife für die Beförderung von roher Baumwolle und von Baumwollabfällen nach Sachsen wurde mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 der Artikel „Baumwollgarnabfälle" aufgenommen.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher, Norddeutsch-Bayerischer, Ostdeutsch-Nordwestdeutscher, Nordwestdeutsch-Mitteldeutscher, Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner, Oldenburg-Mitteldeutscher und Altonaer und Berlin-Stettin-Schlesischer Verkehr. (Frachtberechnung für Baumwollgarnabfälle.) Die für rohe Baumwolle etc. bestehenden Ausnahmetarife finden seit 1. Februar 1901 ab auch für Baumwollgarnabfälle Anwendung.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif. (Neue Ausnahmefrachtsätze.) Für Baumwolle etc. im Verkehre mit Ulm, für Häute und Felle etc. im Verkehre mit Aschaffenburg und Ulm, für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren im Verkehre mit Aschaffenburg, für Papier aller Art aus der Schweiz zur Ausfuhr nach überseeischen Ländern sind am 1. Februar 1901 weiter ermässigte, bezw. neue Ausnahmefrachtsätze in Kraft getreten.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Frankfurt a. M. - etc. Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898 (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern). (Ausnahmetarif 3a für Steine.) Mit Giltigkeit vom 18. Jänner 1901 wurde die Station Marktleuthen der Bayerischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 3, Abtheilung a), für Steine einbezogen.

Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Thüringisch - Hessisch - Sächsischer Verband. (Erweiterung des Ausnahmetarifes 2.) Vom 1. Februar 1901 ab erhielt das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarifes) unter Ziffer 5 (Brennstoffe des Specialtarifes III) am Schlusse des Absatzes b den Zusatz:

„Holzbriquetts (Briquetts aus Holzabfällen, als Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergl.) hergestellte."

Deutsch - Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Neuer Tarif, Theil II A.) Am 1. März 1901 tritt ein neuer Theil II A (Deutsche Schnittsätze) in Kraft.

Der neue Tarif enthält in der Hauptsache die derzeit bestehenden Frachtsätze; einige Stationen, mit welchen sich kein Verkehr entwickelt hat, wurden aus dem Tarife weggelassen, dafür sind aber Stationen neu in den Tarif einbezogen worden. Der Tarif kann von Mitte Februar ab von den Verbands-Verwaltungen und unserer Drucksachencontrole bezogen werden. Bis dahin ertheilt das Verbands-Abrechnungsbureau in Strassburg im Elsass weitere Auskunft.

Französisch-Deutscher Güterverkehr (über Belgien). (Tarifänderungen.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 sind in dem Verbandsgütertarife für den Französisch-Deutschen Güterverkehr (über Belgien) folgende Aenderungen in den Bestimmungen und Frachtsätzen für die französischen Strecken eingetreten.

1. Im Theil I, Abtheilung B, tritt in den besonderen Vorschriften für bestimmte Güter unter „10. Waaren aller Art" (Nachtrag II, Seite 2) an Stelle des letzten Satzes, lautend „Bahnseitiges Auf- oder Abladen ist ausgeschlossen", folgende Bestimmung: „Wird auf Antrag des Absenders oder Empfängers das Auf- oder Abladen eisenbahnseitig bewirkt, so kommt hiefür eine Gebühr von 30 Centimes für die Tonne zur Erhebung."

2. Im Heft 1a vom Theile II erfahren in der Tariftabelle für die frachtgutmässige Beförderung von Fahrzeugen (Seite 36 bis 39) die Frachtsätze der Spalten 2, 3, 4, 7, 8 und 9 durch Herabsetzung der Abfertigungsgebühren eine Ermässignng von 50 Centimes für jedes Fahrzeug von oder nach einer Station der Französischen Nordbahn, und eine solche von 1 Franc für jedes Fahrzeug im Transit über diese Bahn.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Berlin - Stettin - Hessischer Verkehr. (Tarifergänzungen, bezw. Aenderungen.) Mit Giltigkeit vom 8. Jänner 1901 wurden im Seehafen-Ausnahmetarife E für Eisen und Stahl Frachtsätze für den Verkehr von Gustavsburg nach Grabow a. O., Kratzwiek, Vulkan-Bredow und Züllchow eingeführt. Ferner treten vom 1. März 1901 ab an Stelle der vom 20. October 1900 ab für den Ortsverkehr giltigen Sätze desselben Ausnahmetarifes für den Versandt von Gustavsburg nach Stettin und Swinemünde anderweitige, erhöhte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN
Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschl. autorisirte Fabrik
H. HEIM, Wien - Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.
Patente in allen Staaten. (620)
Central-Heizungen aller Systeme.
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch - ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Heim's rauchverzehrende Kamine
Heim's rauchverzehrende „Calorifères".

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
648	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Anina	Oderberg loco	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2 vom 1. October 1899	248 Heller	219 Heller	29 Heller	Im Kartirungswege		Auch das Abladen der Sendungen obliegt der Partei
649	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Homonna	Holleschau	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 197		Im Kartirungswege		
					Wsetin					208				
				Nagy-Salló	Hohenau					103				
650	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Südbahn-Gesellschaft	Stroh	Oszkó	Bregenz transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 18. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Centimes 225		Im Kartirungswege		
					Buchs transit					222				
					St. Margrethen transit					225				
				Molnári	Bregenz transit					222				
					Buchs transit					219				
					St. Margrethen transit					222				

Diese Frachtsätze finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs oder St. Margrethen gelegenen schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Bregenz **transit**, Buchs **transit** oder St. Margrethen **transit** zu lauten

Fortlaufende Nummer	652	651
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen
	bethelligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Robbenzin aus der Pos. O 4 a der Güterclassification des Tarifes, Theil I (Abth. B, Abschn. G.)	a) Petroleum, roh und raffinirt, Petroleumnapbta (Robbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Gondron, Petroleumpech), in Fässern oder Cisternen-[Reservoir-]Wagen, Aspbaltkokes und Petrolenmkokes; b) leere, gebrauchte Petrolenm- und sonstige Mineralölfässer
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Triest oder umgekehrt	Nussdorf; Hütteldorf-Hacking; Skawina
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien-Matzleinsdorf oder umgekehrt	Lindau (Stadt und Rangirbahnhof); Feldkirch; Bregenz und Lochau; Bludenz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut in Quantitäten von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	zu a) Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der hezüglichen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen; zu b) Aufgabe als Frachtgut in umgekehrter Richtung und Einhaltung der für Petrolenm- und sonstige Mineralölfässer in dem in Rubrik 8 bezeichneten Ausnahmetarife für den Petroleumverkehr enthaltenen Bestimmungen; gelangen weniger als 60 Stück leere Fässer zur Aufgabe, so ist die Frachtberechnung zu den nachstehenden Frachtsätzen unter Zugrundelegung des Rechnungsgewichtes für 60 Fässer, welches für Holzfässer mit 2160 kg und für eiserne Fässer mit 3000 kg per Frachtbrief und Wagen festgesetzt wird, nur im Falle der ausdrücklichen Vorschrift dieser Frachtberechnungsweise am Frachtbriefe durch den Absender zulässig
und gilt in der Zeit	vom 18. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 20. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oesterreichisch - Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1 September 1898	Tarif-Theil II, Heft 2 vom 1. März 1896 für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, bezw. Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr, giltig vom 1. Juni 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	288 Heller	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	228 Heller	192; 187; 300; 310; 295; Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	60 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
653	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (als: Lignit und Glanzkohle), auch Briquetts von Braunkohle	Skalis	Graz S.B	Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	62		Im Kartirungswege	Für diese Sendungen ist ein frachtfreies Gutgewicht von 5% gestattet	
					Puntigam					60				
					Pettau					53				
					Schönstein				10	6	4			
					Cilli trs.	Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Südbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt der Partei			26	17	9			
					Cilli				260	244	16			
									Heller per Tonne = 1000 kg					
654	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakracer Eisenbahn	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification im Tarif-Theil I (ausgenommen Holzstöcke, roh, vorgerichtet zur Herstellung von Spazier- und Schirmstöcken)	Pakrac	Wien (Matzleinsdorf) und Wien St.E.G.	Anfgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Anfladen der Sendungen obliegt der Partei	vom 18. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif der Barcs-Pakracer Eisenbahn und Tarif für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Besteht kein directer Frachtsatz	160 Heller incl. ungar. Steuer und incl. Abladegebühr		Im Kartirungswege		
655	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Glas der Position G—11 der Güterclassification	Bleistadt	Györ m. á. v.	Bei frachtgutmässiger Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	Heller 257		Im Kartirungswege		
					Pécs					386				
					Szombathely					287				

Hiedurch werden die im Vdgs.-Bl. Nr. 112 vom 2. October 1900 unter fortl. Nr. 2132, 2148, 2149, 2150 und 2151 rücksichtlich der gleichen Relationen publicirten Frachtbegünstigungen gegenstandslos

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
656	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Bier in Fässern	Saybusch-Żywiec	Andrychau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger;	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife, und zwar für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898 und für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899, bezw. temporärer Anhang hiezu vom 1. Juli 1899	44 Heller	34 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer	Andrychau	Saybusch-Żywiec	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			44 Heller	34 Heller	10 Heller			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
9	Nr. 1 vom 1. Jänner 1901	36	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Weichholz der Pos. H—18	Sziszek (Sissek)	Passau transit via Leoben	Der zweite Absatz in der Rubrik 6 hat zu lauten: „Die Sendungen müssen nach Rheinland, Westphalen oder darüber hinaus bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen nach Stationen vorgenannter Gebiete oder nach Mannheim transit aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Partei“	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
	Nr. 18 vom 9. Februar 1901	618	Böhmische Commercialbahnen		Kohlenlösche	Taxis-Dobrowitz	Žerčice	In der Rubrik 5 „von“ hat der Stationsname richtig zu lauten: „Taxis-Dobrowitz“	
						oder vice versa			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 21. **Wien, 16. Februar 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Gravosa bis zum Ragusaner Vororte Pille.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Gemeindevertretung der Stadt Ragusa die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Eisenbahnstation Gravosa bis zum Ragusaner Vororte Pille im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 28. Jänner 1901. Z. 1640/2.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

1. Die Unterlassung der persönlichen Ladung eines Interessenten zur ordnungsmässig kundgemachten Vornahme der politischen Begehung begründet keinen Mangel des Verfahrens.

2. In Betreff der Eigenthumsfrage haben für die entscheidende Behörde die öffentlichen Bücher und der Kataster die Grundlage der Erkenntniss zu bilden, wobei blosse Parteienbehauptungen, deren Stichhältigkeit erst im Wege eines richterlichen Spruches festgestellt werden müsste, nicht zu beachten sind.

(Erkenntniss vom 17. November 1900, Nr. $\frac{7812}{\text{V.-G.-H.}}$ ex 1900.)

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat die Beschwerde des M. F. in B. gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. Mai 1899, Nr. 21.066, betreffend die der Firma A. M. & Comp. in B. ertheilte Bewilligung zur Errichtung einer Schleppbahn aus nachstehenden Gründen abgewiesen:

Mit der Entscheidung des Eisenbahnministeriums vom 16. Mai 1899, Z. 21.066, wurde die Beschwerde des M. F., Ziegeleibesitzers in B., gegen den der k. k. Staatsbahn-Direction in . . . ertheilten Bauconsens für die Herstellung eines normalspurigen Industriegeleises zur Ziegelei der Firma des A. M. & Comp. in B. abgewiesen. Diese Entscheidung wird in der Beschwerde des M. F. mit der Behauptung angefochten, das herzustellende Geleise müsse nach dem Projecte die dem Beschwerdeführer gehörige, zwischen der Wegparcelle Nr. 470/1 und den Parcellen Nr. 230/1, 231/2, 232/1 und 233/2 der Firma M. & Comp. gelegenen Grundparcelle Nr. 241/3 überschreiten, wonach die der Entscheidung zugrunde gelegte Thatbestandsannahme, das Geleise werde nur auf Bahngrund, auf der durch den Grund der Firma M. & Comp. erbreiterten Wegparcelle Nr. 470/1, sowie auf dem innerhalb des Hofraumes der Ziegelei dieser Firma befindlichen Grund und Boden gelegen sein und fremden Grund in keiner Weise berühren, irrig erscheine.

Diese Behauptung wird mit dem Hinweise auf einen Kaufvertrag vom . . . gestützt, wonach M. F. von den ehemaligen Eigenthümern der Parcellen Nr. 230/1, 231/2, 232/1 und 233/2 Theilflächen dieser Grundparcellen behufs Verlängerung des schon früher bestandenen, dem Beschwerdeführer gehörigen Weges

Parcelle Nr. 241/3 angekauft hat, welche Theilflächen eine Breite von $1^1/_2$ Klaftern betragen und sich längs des Weges Parcelle Nr. 470/1 hinziehen. Diese Theilstücke seien mit dem Wege Parcelle Nr. 241/3, dessen geradlinige Verlängerung sie bilden, zu einer Parcelle vereinigt worden, so dass nunmehr das Geleise, wenn es vom Wege 470/1 auf die Grundstücke der Firma M. & Comp. gelangen soll, die dem Beschwerdeführer gehörige Parcelle Nr. 241/3 durchschneiden müsse.

Aus der Prüfung der Administrativacten ergibt sich nun zunächst, dass nach dem Ergebnisse der commissionellen Verhandlung vom . . . , welcher die Projectspläne zugrunde gelegt worden sind, kein Anlass vorlag, den Thatbestand so anzunehmen, wie er jetzt vom Beschwerdeführer dargestellt wird, zumal der Beschwerdeführer selbst an der Verhandlung nicht theilgenommen hat. Allerdings ist Beschwerdeführer der Ansicht, es sei Pflicht der Behörde gewesen, ihn als Interessenten persönlich vorzuladen. Da jedoch eine individuelle Ladung der Interessenten weder in der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, noch in dem Gesetze vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, vorgeschrieben ist und vom Beschwerdeführer selbst nicht geleugnet wird, dass die Vornahme der politischen Begehung ordnungsmässig kundgemacht wurde, so kann in der Unterlassung der persönlichen Ladung des Beschwerdeführers ein Mangel des Verfahrens nicht erblickt werden.

Aber auch der nachträglich vom Beschwerdeführer eingebrachte Protest, in welchem er sich darauf berief, das Geleise werde sein Grundstück Parcelle Nr. 241/3 berühren, war nicht geeignet, den von der Behörde angenommenen Thatbestand als irrig hinzustellen. Denn mit der Note des Bezirksgerichtes in . . . vom . . . wurde der Bezirkshauptmannschaft daselbst eröffnet, dass das Grundstück Parcelle Nr. 241/3, welches dem M. F. gehört, nur bis zum Grundstücke Parcelle Nr. 234/1 reiche und bei der der Firma A. M. & F. H. gehörigen Parcelle Nr. 233/2 aufhöre, so dass zwischen den Grundstücken 230/1, 231/2, 232/1 und 233/2 einerseits und dem öffentlichen Wege Parcelle Nr. 470/1 andererseits kein weiteres Grundstück besteht. Und der k. k. Evidenzhaltungsgeometer hat unter Vorlage eines amtlich ausgefertigten Situationsplanes dasselbe bestätigt und beigefügt, dass ihm vom Bezirksgerichte . . . amtlich mitgetheilt worden sei, dass von einem Abverkaufe von Theilflächen der Parcellen Nr. 229/2, 230/1, 231/2, 232/1 und 233/2 dem Bezirksgerichte nichts bekannt sei und dass ein solcher Kaufvertrag demselben behufs Intabulirung nicht vorgelegt wurde. Ferner bestätigte der Evidenzhaltungsgeometer, dass die erwähnten Parcellen im Kataster bisher in unverkürztem Ausmasse eingetragen erscheinen und dass die Firma M. & Comp. für die ganzen Parcellen, also auch deren strittige Theilflächen mit der Steuer vorgeschrieben sei.

Diese behördlichen Auskünfte mussten für die entscheidende Behörde massgebend sein und hatte sie keinen weiteren Anlass sich mit den abweichenden Angaben des M. F. zu befassen. Für die entscheidende Behörde sind die öffentlichen Bücher und der Kataster in Betreff der Eigenthumsfrage die Grundlage der Erkenntniss, in welcher sie sich durch blosse Parteibehauptungen, deren Stichhältigkeit erst im Wege eines richterlichen Spruches festgestellt werden müsste, nicht beirren lassen kann.

Die Administrativbehörde war somit nach der Sachlage im gegebenen Falle berechtigt, auszusprechen, dass das projectirte Geleise fremden Grund nicht berühre. Durch diesen Ausspruch ist dem Beschwerdeführer allerdings nicht das Recht beeinträchtigt, seine vermeintlichen Eigenthumsansprüche im ordentlichen Rechtswege geltend zu machen.

In der Bewilligung der Anlage des projectirten Geleises konnte somit ein Eingriff in die Rechte des Beschwerdeführers nicht erblickt werden, wonach die Beschwerde als unbegründet abzuweisen war.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Kleinbahn von S. Lucia über Porto-Rose nach Pirano. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat hinsichtlich des vom Landesausschusse der Markgrafschaft Istrien vorgelegten generellen Projectes für eine mit der Spurweite von 0·76 m auszuführende, mit Dampf zu betreibende Kleinbahn mit durchgängiger Strassenbenützung von der Projectsstation S. Lucia der im Baue begriffenen Localbahn Triest-Parenzo über Porto-Rose nach Pirano die Trassenrevision und Stationscommission auf den 16. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Fabiani betraut. [E.-M.-Z. 6778]

Elektrische Kleinbahnen in Laibach und Umgebung. (Provisorischer Bahnsteg über den Laibachfluss: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 7. Februar die k. k. Landesregierung in Laibach beauftragt, hinsichtlich des von der Firma Siemens und Halske, Actiengesellschaft in Wien, vorgelegten, vom fachlichen Standpunkte entsprechend befundenen Projectes für einen unterhalb der bestehenden städtischen Kasernbrücke in Laibach zu errichtenden provisorischen Bahnsteg über den Laibachfluss im Zuge der projectirten und bereits commissionirten Linie Getreidemarkt—Civilspital der elektrischen Kleinbahnen in Laibach und Umgebung die politische Begehung der diesen Bahnsteg enthaltenden Theilstrecke km 0·00—0·15 der obgenannten Linie vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Landesregierung ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses der gedachten Amtshandlung der genannten Actiengesellschaft als Concessionswerberin der elektrischen Kleinbahnen in Laibach, unter der Voraussetzung der Erwerbung des erforderlichen Privatgrundes den Bauconsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem weiteren Vorbehalte zu ertheilen, dass derselbe erst nach Concessionirung der obbenannten Kleinbahnen in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 3059.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung einer solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

11. Februar. In den Strecken Miröschau—Nezvěstic und Prachatitz—Wallern wurde wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr eingestellt.

14. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Kolomea—Stefanówka der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

14. Februar. In der Strecke Borki wielkie-Grzymałow wurde wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr auf voraussichtlich drei Tage eingestellt.

15. Februar. Infolge Schneeverwehung wurde in der Strecke Biala czortkowska—Zaleszczyki der Gesammtverkehr und in der Strecke Hadikfalva — Brodina und Karlsberg—Putna der Güterverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

12. Februar. Der Trajectverkehr zwischen Gombos-Bogojeva und Erdöd wurde wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Thätigkeit der Direction im Jahre 1900 und Betriebsergebnisse.) Dem Berichte der Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft über ihre Bauthätigkeit und die Betriebsergebnisse im Jahre 1900 zufolge (vergl. Bericht pro 1899, Vrdgs.-Bl. Nr. 10 ex 1900) hat sich ihr Eisenbahnnetz im genannten Jahre um zwei neue Linien erweitert. Nach Ueberwindung zahlreicher

Schwierigkeiten wurde die Viaductbahn am Donauquai vom Petőfitér bis zur Akademie ausgebaut. Mit der Eröffnung dieser Bahnlinie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 138 ex 1900) wurde die Endstation bei der Akademie nach dem Petőfitér umgelegt und auf diese Weise der directe Wagenverkehr der Podmaniczkygasse und der Ringstrasse geregelt. Der Ausbau der noch fehlenden Theilstrecke zwischen dem Petőfitér und Eskütér erleidet durch den Bau der Eskütérbrücke eine Verzögerung. Nur nach deren Fertigstellung wird der Ringverkehr ins Leben treten, welcher dazu berufen sein wird, den Donauquai, respective die Innere Stadt und die Leopoldstadt mit den von der Ringstrassenlinie durchschnittenen Stadttheilen in einen einheitlichen Verkehrskreis einzubeziehen. Des Weiteren wurde auch die Mestergassenlinie ausgebaut, welche vom Ferenczkörut abzweigend bis zum Franzstädter Bahnhof der Ungarischen Staatsbahnen führt. Seit der Eröffnung dieser Linie ist der Westbahnhof mit dem Franzstädter Bahnhof mittelst directer Wagenfahrten verbunden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 94 ex 1900). Für das Jahr 1901 hat die Gesellschaft die Verlängerung dieser neuen Linie bis zum neuen Schweineschlachthause, sowie die Weiterführung der Barossgassenlinie bis zum Donauquai in Aussicht genommen. Die hierauf bezüglichen Vorlagen und Pläne stehen bereits bei den zuständigen Behörden in Verhandlung. Für die bereits eröffneten, sowie für die demnächst auszubauenden neuen Linien hat die Direction der Gesellschaft im verflossenen Jahre ihre Stromerzeugungsanlage in der Kertéssgasse, sowie ihren Betriebsbahnhof in der Barossgasse erweitert und ihren Wagenpark um 20 Stück neue Lenkachsenwagen vermehrt. Zur Bedeckung sämmtlicher vorerwähnten Bauten und Einrichtungen wurden im Monate Jänner des verflossenen Jahres 10.000 Stück neue Actien im Nominalwerthe von einer Million Gulden emittirt (vergl Vrdgs.-Bl. Nr. 37 ex 1900), welche am Geschäftserträgnisse des Jahres 1900 participiren. Nachdem die Quaibahn erst am 20. October, die Mestergassenlinie aber erst am 4. December 1900 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, konnten diese Linien zu Gunsten des abgelaufenen Jahres kein bedeutendes Einkommen abwerfen. Die Jahreseinnahmen der Gesellschaft betragen rund K 2,776.000 (um K 50 000 weniger als im Jahre 1899).

Budapester Strasseneisenbahn - Gesellschaft (ursprünglich mit Pferdebetrieb). (Thätigkeit der Direction im Jahre 1900 und Betriebsergebnisse.) Dem Berichte der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft über ihre Gestion im Jahre 1900 zufolge (vergl. Bericht pro 1899, Vrdgs.-Bl. Nr. 12 ex 1900) hat das Gesammtnetz der Gesellschaft sich, nachdem die Leopoldifelder Linie am 28. Februar dem Verkehre übergeben wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34 ex 1900), auf 56·7 km Bahnlinien, respective auf 114·9 km Geleise erstreckt. Es wurden während des ganzen Jahres 41 Millionen Personen befördert und hieraus eine Betriebseinnahme von K 6,753.000 erzielt. Im Vergleiche zum Jahre 1899 ergibt dies eine Mehreinnahme von circa K 285.000. Die Intensität des Zugsverkehres war bedeutend; es wurden 11·7 Millionen Zugskilometer geleistet. Bezüglich des finanziellen Standes des Unternehmens ist in erster Reihe hervorzuheben, dass im abgelaufenen Jahre trotz der vorgenommenen grossen Investitionen keine Actienbegebungen stattgefunden haben und dass der eingetretene Bedarf für die bedeutenden Bauten und Anschaffungen aus den eigenen Baarmitteln der Anstalt mittelst Bauvorschüssen gedeckt wurden. Der allgemeine finanzielle Stand des Unternehmens zeigt demnach dasselbe günstige Bild wie im Jahre 1899 und ist weder durch die wirthschaftliche Depression, noch durch die eingetretene ungünstige Börsenlage im mindesten berührt worden. Die Direction des Unternehmens hat im abgelaufenen Jahre eine neue Dienstpragmatik für das Betriebspersonal geschaffen (vergl. Vdgs.-Bl. Nr. 101 ex 1900) und gleichzeitig weitgehende Verfügungen ins Leben treten lassen, um die materielle Lage des Betriebspersonals nach Thunlichkeit zu verbessern. Diese Verfügungen, sowie die in den Generalversammlungen der Jahre 1898 und 1899 beschlossenen Wohlfahrtseinrichtungen für die Angestellten hatten wohl eine Erhöhung des Ausgabenbudgets, jedoch auch die Stabilisirung des Personals zur Folge, welches der Arbeiterbewegung des Jahres 1900 ausnahmslos fernblieb.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung eines neuen Personen- und Gepäckstarifes.) Am 1. Jänner 1901 ist ein für sämmtliche Linien des Betriebsnetzes der kgl. Ungar. Staatsbahnen geltender Personen- und Reisegepäckstarif (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 57, 136 und 141 ex 1900) in Kraft getreten, durch welchen die Bestimmungen des bisher bestandenen Zonentarifes, jedoch nur in geringem Ausmasse tangirt werden.

Die Grundzüge des neuen Tarifes sind: „Die im Allgemeinen auch fernerhin statthafte Combination von Fahrkarten für Eil- und Personenzüge wurde dahin beschränkt, dass solche Combinationen — mit Ausschluss des Nachbarverkehres — blos im Fernverkehre erlaubt sind. Im Fernverkehre der I. bis XIII. Zone konnte bisher die Reise auch auf einer Umwegsroute gemacht werden; von nun ab darf nur die kürzeste Route benützt werden und müssen auf der Umwegsroute die etwa höheren Taxen bezahlt werden. Nachdem die Giltigkeit der Fahrkarten im Allgemeinen 24 Stunden beträgt, wurde festgestellt, dass für den Fall, als ein Reisender in einer Anschlussstation aus dem Grunde verweilen muss, weil der weiterfahrende Zug in seiner Bestimmungsstation nicht anhält, derselbe wohl auch am folgenden Tage weiterreisen darf, jedoch nur innerhalb der 24 Stunden; anderenfalls verliert die Fahrkarte ihre Giltigkeit. Mit Rücksicht darauf, dass mit Fahrkarten der XIV. Zone eine Unterbrechung der Reise nicht erlaubt ist, andererseits aber es häufig vorkommt, dass zwei in grösserem Zeitabstand einander folgende Züge in einer Knotenpunktstation an einen und denselben Zug anschliessen, wurde, um eine solche, nicht statthafte Unterbrechung der Reise auszuschliessen, bestimmt, dass in diesen Fällen Fahrkarten der XIV. Zone nur zu dem unmittelbar anschliessenden Zuge verabfolgt werden. Die Rückerstattung des Fahrpreises war bisher dem Betriebsreglement entsprechend auf den Fall beschränkt, dass dem Reisenden der ihm gebührende Platz nicht angewiesen werden konnte; künftig soll der Fahrpreis auch im Falle von Erkrankungen, Irrthümern und anderen berücksichtigungswerthen Fällen zurückgezahlt werden. Nach den bisherigen Bestimmungen war es bei Lösung von Fahrkarten in einer Anschlussstation im Coupé, im Falle der Fortsetzung der Fahrt, der Einsicht des Zugsführers überlassen, ob zur Lösung der Fahrkarte am Schalter noch genügende Zeit war, und wurde die Nachzahlungsgebühr von 1 Krone dementsprechend eingehoben oder auch nicht. Im neuen Tarife wurde festgestellt, dass diese Gebühr dann nicht eingehoben wird, wenn der Aufenthalt in Budapest 30 Minuten und in anderen Stationen 15 Minuten nicht übersteigt. Bei den Reisen über die Hauptstadt hinaus bilden die Budapester und Steinbrucher Bahnhöfe, ferner die Station Rákos den tarifarischen Schnittpunkt, bis und ab welchen die Fahrpreise besonders berechnet werden. Um diesbezüglich aufgetauchten Zweifeln zu begegnen, welche Station eigentlich der Schnittpunkt sei, wurde nun bestimmt, dass, falls auf der Reiseroute der Budapester Ost- oder Westbahnhof berührt wird, stets diese Stationen den Tarif-Schnittpunkt bilden; passirt jedoch der Reisende keinen dieser Bahnhöfe, dann wird jene der übrigen genannten Stationen als Schnittpunkt zu betrachten sein, welche zuerst berührt wird. Bei Inanspruchnahme von besonderen Wagen, Wagenabtheilungen u. s. w., ferner wenn Reisende (Jäger) wegen der mitgeführten Hunde keine Separatcoupés hatten, kam es wiederholt vor, dass die Betreffenden die Berücksichtigung ihrer Certificate für Fahrpreisermässigungen beanspruchten, was mangels positiver Bestimmungen nicht verweigert werden konnte. Nachdem dies jedoch bei den fraglichen besonderen Leistungen der Eisenbahn billigerweise nicht verlangt werden kann und auch den Intentionen von Fahrpreisermässigungen widerspricht, wurde in den erwähnten Fällen jedwede Begünstigung ausdrücklich ausgeschlossen.

Im Interesse der Zuchtbiertransporte wurde gestattet, dass, falls der gebührenfrei zu befördernde Begleiter im Thierwagen keinen Platz findet, derselbe auch in einem anderen Wagen untergebracht werden könne. Um die Thätigkeit des Budapester Arbeitsvermittlungsamtes zu fördern, wurde die Begünstigung, wonach die von Budapest in die Provinz oder umgekehrt reisenden Arbeiter auf Grund der Legitimationen dieses Amtes zum halben Preise befördert werden, dahin erweitert, dass all jene Arbeiter, welche durch Vermittlung des genannten Amtes Verwendung finden, die Begünstigung in jeder Relation geniessen. Schliesslich wurde die Begünstigung für Schüler (Monatskarten), welche bisher nur für Budapest und wenige Provinzstädte Geltung hatte, in Berücksichtigung der Wünsche der Provinzstädte verallgemeinert, und aus diesem Anlasse sehr ermässigte Taxen festgestellt, welche in der III. Classe per Monat:

in der	I.	Nachbarzone	1	bis	10	Kilometer	3	Kronen
„ „	II.	„	11	„	15	„	4	„
„ „	III.	„	16	„	20	„	5	„
„ „	I.	Fernzone	21	„	25	„	6	„
„ „	II.	„	26	„	40	„	8	„

betragen.

Im Gepäcksverkehre (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 134 ex 1900) wurden die bisher eingehobenen Gebühren für einzelne Gepäcksstücke bis zu 50 kg unverändert belassen, doch erfolgt eine Ermässigung für schwerere und bei Aufgabe mehrerer Stücke. Um fernerhin die Reisenden gegen die belästigende Ueberfüllung der Coupés mit voluminösen und schweren Gepäcksstücken zu schützen, wurden die Stationsorgane angewiesen, diesem Uebel-

stande zu steuern. Damit die Reisebedingungen auf den im Betrieb der Ungar. Staatsbahnen befindlichen Localbahnen auch künftig conform mit jenen der Staatsbahnen seien, haben diese Bahnen mit Giltigkeit vom 1. Jänner ebenfalls einen neuen, gemeinsamen Tarif herausgegeben, welcher gleichfalls die oben mitgetheilten Aenderungen enthält. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135 ex 1900.)

— (Circularverordnung, die Sicherung des Zugsverkehres betreffend.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat mit Hinweis auf die, und zwar vorwiegend auf ausländischen Eisenbahnen stattgehabten schweren Unfälle, sich veranlasst gefunden, in einer Circularverordnung die auf die Sicherheit des Zugsverkehrs bestehenden Vorschriften dem gesammten im Executivdienste thätigen Personale zur strengen Danachachtung ins Gedächtniss zu rufen und speciell auf jenen Vorgang aufmerksam zu machen, welcher im Falle der Behinderung der Fernsicht — bei Nebel, Sturm, dichtem Schneefall — einzuhalten ist. Auch bezüglich des vom reisenden Publicum unangenehm empfundenen Anhaltens der Züge vor den Stationen, welches in der Regel durch Verschubsmanipulationen veranlasst wird, sind entsprechende Massregeln getroffen worden.

— (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit im Bereiche der Theilstrecke Kolozsvár [Klausenburg] — Brassó [Kronstadt].) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass mit Genehmigung des Handelsministers die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge im Bereiche der 331 km langen Theilstrecke Kolozsvár—Brassó ihrer Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Kolozsvár—Brassó von 70 auf 80 km per Stunde erhöht wurde, wie dies bereits im März 1900 auf der 165 km langen Anschlussstrecke Kolozsvár—Nagyvárad erfolgte (vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37 ex 1900). Im Laufe der verflossenen zwölf Vormonate wurde im Bereiche von zwölf Eisenbahnlinien verschiedener Rangskategorie bereits eine Erhöhung der Zugsgeschwindigkeit gestattet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37, 43 und 59 ex 1900).

— (Ermässigung von Reexpeditionsgebühren ab Lagerhaus Pozsony [Pressburg].) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass für die in den mit der Hauptstation Pozsony der Linien Budapest—Pozsony—Marchegg (—Wien), Pozsony—Pozsony-Ujváros—Szombathely (Steinamanger), Pozsony—Dévény-Ujfalu (Theben-Neudorf [Marchthalbahn]) und Pozsony—Lipótvár (Leopoldstadt [Nyitra—Zsolna—Kassa]) in Schienenverbindung stehenden Lagerhäusern der Pozsonyer Lagerhaus-Actiengesellschaft eingelagerten Güter im Falle der Inanspruchnahme der Reexpeditionsbegünstigung die Reexpeditionsgebühr vom 1. Februar an von 6 Hellern, respective 6 Pfennigen und 7·5 Centimes einheitlich auf 3 Heller per 100 kg ermässigt wurde.

Kgl. ungarisches Handelsministerium. (Circularerlass des Ministers an die Directionen der Privatbahnen, die richtige Benennung und Schreibweise der Ortsnamen betreffend.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat an alle selbstständigen Privatbahnverwaltungen einen Erlass gerichtet, in welchem dieselben aufmerksam gemacht werden, dass, nachdem der G.-A. IV ex 1898 bezüglich Feststellung der Ortsnamen auch für die Rechtschreibung der Stationsnamen massgebend ist (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 und 138 ex 1900), die im Zuge befindlichen und seitens des Pest-Pilis-Solt-Kis-Kuner Comitates bereits amtlich erfolgten Richtigstellungen successive zu berücksichtigen sind. Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat die im jüngsten Ortsverzeichnisse des statistischen Amtes durchgeführten Aenderungen schon anlässlich der Neuauflage des Localtarifes (1. September 1900) berücksichtigt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47 ex 1900); die Privatbahnen beabsichtigen die Durchführung, dem Ministerialerlasse entsprechend, anlässlich der Herausgabe neuer Fahrordnungen.

Ungarische Eisenbahnen. (Erstellung von Ausnahmetarifen zu Gunsten des Exportes von Pferden ungarischer Provenienz.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar ist für die eilgutmässige Beförderung von Pferden (ohne Unterschied ihrer Verwendbarkeit) in Wagenladungen als Exportgut ab Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der Eisenbahn Győr (Raab)—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurt und der ungarischen Linien der Südbahn-Gesellschaft, sowie zu Gunsten des diese Sendungen begleitenden Personals ein Ausnahmetarif in Kraft getreten.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 9. December 1900, Z. 76.422, dem Civilingenieur und Stadtbaumeister Eugen Berger und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Baranya-Monostor der Linie Uj-Dombovár—Pécs (Fünfkirchen)—Villány—Baranya-Monostor—Eszék—Bosna-Brod der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese im Bereiche des Comitates Baranya über Szent-István, Petárda, Beremend, Nagyfalu, Nagy-Harsány, Siklós, Harkány, Ipácsfa, Szerdahely, Piski, Hidvég, Vacsló, Nagy-Csány und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Csány in der Station Baranya-Szent Lörincz mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate December 1900.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monate December 1900 ergibt für 70 Bahnen, die schon im December 1899 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge: 43.774·59 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im December 1900					
aus dem Personenverkehre . . .	37,719.237	+ 2,562.116	880	+ 47	+ 5·64
aus dem Güterverkehre . . .	90,859.041	+ 2,452.792	2.082	+ 25	+ 1·22
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende December 1900					
aus dem Personenverkehre . . .	353,771.961	+ 27,631.897	9.738	+ 601	+ 6·58
aus dem Güterverkehre . . .	775,786.701	+ 42,956.882	20.966	+ 805	+ 3·99
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende December 1900					
aus dem Personenverkehre . . .	78,059.104	+ 3,389.518	12.511	+ 344	+ 2·83
aus dem Güterverkehre . . .	147,849.023	+ 6,229.186	23.301	+ 587	+ 2·58

Eröffnet wurden: am 1. December Berent-Lippusch, 16·71 km (Directionsbezirk Danzig), Wittingen-Triangel, 27·32 km (Directionsbezirk Magdeburg), Worms-Hofheim, 5·60 km (Directionsbezirk Mainz), Ilsfeld-Heilbronn Südbahnhof, 14·37 km (Württembergische Staatsbahnen); am 4. December Niederfüllbach-Rossach, 8·08 km (Directionsbezirk Erfurt); am 15. December Köppelsdorf-Oberlind—Neuhaus, 6·20 km (Directionsbezirk Erfurt) und Bobrek-Karf, 1·05 km (Directionsbezirk Kattowitz); am 20. December Cranz—Pobethen-Rantau, 14·84 km (Königsberg-Cranzer Eisenbahn).

Bayern. (Vorconcessionen für Eisenbahnen.) Einem in Passau zusammengetretenen Eisenbahncomité ist die Bewilligung zur Ausführung der technischen Vorarbeiten für eine vollspurige Localbahn von Passau nach Tittling auf die Dauer eines Jahres ertheilt und die dem Hauptmann a. D. von Hartlieb für eine elektrische Eisenbahn zwischen dem Starnberger und Ammersee im vorigen Jahre bereits ertheilte Bewilligung auf ein weiteres Jahr verlängert worden.

— (Sicherung des Zugsverkehres.) Zur Sicherung des Zugsverkehres hat das Oberbahnamt Nürnberg eine Verfügung an die ihm untergeordneten Stationen erlassen, nach der die Wärter der Block- und Signalstationen, sowie das gesammte Zugspersonal durch Eintrag in die Weisungsbücher von folgender Anordnung in Kenntniss zu setzen und gleichzeitig

durch die vorgesetzten Organe über die Bedeutung dieser Anordnung für die Fahrsicherheit mündlich zu belehren sind:

Ist die Haltstellung des Mastsignals in einer Block- oder Signalstation ohne Vorsignal wegen unsichtigen Wetters vom Locomotivführer zu spät wahrgenommen und der Zug hinter dem Signal zum Stillstand gebracht worden, so darf der Blockwärter die Strecke nach rückwärts erst dann freigeben, wenn er Gewissheit erlangt hat, dass der über das Haltesignal hinausgefahrene Zug die Fahrt fortgesetzt hat. Die zu diesem Zwecke erforderliche Verständigung zwischen dem Zug und dem Blockposten hat in der Weise zu erfolgen, dass der Zug vorerst an der Stelle, wo er zum Stillstand gebracht wurde, stehen bleibt, während sich der Zugsführer — bei Tag mit der rothen Signalfahne, bei Nacht mit der rothgeblendeten Handlaterne — zum Blockwärter zurück zu begeben und von demselben die Erlaubniss zur Fortsetzung der Fahrt zu erholen hat. Hat sich der Zug, der über das auf „Halt" stehende Blocksignal hinausgefahren ist, wegen unsichtigen Wetters oder sonst verhinderten Ausblickes dem Gesichtskreise und Machtbereich des Blockwärters entzogen, so dass es für ihn zweifelhaft ist, ob der Zug hinter dem Signale zum Stillstande gebracht worden ist oder die Fahrt fortgesetzt hat, so darf der Blockwärter nicht eher die Strecke nach rückwärts freigehen, bis er von der vorliegenden Station Mittheilung erholt oder erhalten hat, dass der Zug dort eingetroffen ist. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Türkei. (Längen der ottomanischen Eisenbahnen im Bereiche des europäischen und asiatischen Gebietes im Jahre 1317 [türkische Zeitrechnung].) Dem Berichte über den Betrieb der gesammten Eisenbahnen des ottomanischen Reiches zufolge hatte das europäische und asiatische Netz Ende 1317 (1898/99) eine Gesammtlänge von 4803 km, von welchen auf europäisches Gebiet 2043 km und auf asiatisches 2760 km entfallen.

Das europäische Netz wird von drei Gesellschaften betrieben, deren bedeutendste die Ostbahn-Gesellschaft ist, welche gegen einen Pachtzins von jährlich Frcs. 15.000 per Kilometer folgende Linien betreibt:

Vakarel—Bellova—Constantinopel	608 km
Saloniki—Mitrovic	363 „
Dedeagatsch—Drinapoly	149 „
Tirnova—Jamholi	107 „
Üsküb—Zehevdje	85 „
insgesammt	1312 km

Von der Hauptlinie Vakarel—Bellova—Constantinopel entfallen 46 km, und zwar die Theilstrecke Vakarel—Bellova, auf bulgarisches Gebiet, für welche die Betriebsgesellschaft der bulgarischen Regierung einen jährlichen Pachtzins von Frcs. 2250 per Kilometer bezahlt.

Die Linien der beiden anderen im Bereiche des europäischen Gebietes exploitirenden Gesellschaften sind:

Saloniki—Monastir	220 km
Saloniki—Constantinopel	510 „

Die auf asiatischem Gebiete betriebenen Eisenbahnen sind: die Anatolischen Eisenbahnen, und zwar die Linien

Haidar-Pasha (Skutari am Bosporus) — Ismid—Angora und Eskischir—Konid	1021 km

ferner die Linien:

Madonia—Brussa	41 „
Smyrna—Aïdini	516 „
Smyrna—Cassaba	266 „
deren Fortsetzung über Akkon nach Damaskus (im Ausbaue)	251 „
Beirut—Damaskus	258 „
Jaffa—Jerusalem	87 „
Mersine—Adana	67 „
Saint-Jean d'Acre—Damaskus (im Ausbaue)	253 „
insgesammt	2760 km

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 13. bis 19. Februar 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

13. Februar,*) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Almissa", Capitän G. Merlato, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

14. Februar,*) um 8½ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, mit Berührung von Pola,† Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

15. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Sultan", Capitän V. Ivellich, mit Berührung von Rovigno, Pola,† Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carobber. Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Casteinuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

16. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovicu B), Dampfer „Bosnia", Capitän A. Bartole, mit Berührung von Pola,† Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

19. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Selene", Capitän F. de Marocchino, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Casteinnovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.

NB. Rundreisebillets 1. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

† Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Venedig.

14. Februar,	Dampfer „Massimiliano", Capitän E. Tarabocchia	um Mitternacht
16. „	Dampfer „Massimiliano", Capitän E. Tarabocchia	
19. „	Dampfer „Massimiliano", Capitän E. Tarabocchia	

Levante und Mittelmeer.

13. Februar, um 3 Uhr Nachmittags (directe Thessalische Linie) Dampfer „Achille", Capitän P. Komnenovich, mit Berührung von Corfu, Piräus, Salonich, Dardanellen, Constantinopel, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

14. „ um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung, in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

14. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Calipso", Capitän G. Gilhuber, mit Berührung von Fiume,* Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

17. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Aurora", Capitän A. Scarpa, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Tschesmè und Smyrna.

19. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Kildampfer), Dampfer „Euterpe", Capitän C. Buzik, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

21. „ um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän R. Mitis, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

15. Februar, um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „A. Treves", Capitän C. Cornelio, (von Fiume† am 11. Februar) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo und Calcutta.

23. „ (circa). (Winterlinie nach Bombay), Dampfer „Silesia", Capitän P. Craglietto, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay Colombo und Rangoon.

3. März um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay).** Dampfer „Imperator", Capitän A. Fellner, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

7. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Gisela", Capitän F. Mosca, (von Fiume† am 3. Februar) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit den Dampfern vom 15. und 23. zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

† Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Silesia" von Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 14. Jänner 1900 mit 4248 Gewichtstonnen factischer Ladung von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 42.399 kg Indicus (wovon 3045 kg für Venedig, 5580 kg für Fiume und 2946 kg für die Levante), 47.100 kg Datteln, 38.587 kg Kaffee (wovon 400 kg für die Levante), 273.114 kg Häute (wovon 56.434 kg für Venedig und 300 kg für Fiume), 1573 kg Cocosnüsse, 855 kg Sennesblätter, 94.862 kg Gummi (wovon 5892 kg für die Levante), 10.657 kg Weihrauch, 3,112.750 kg Jute (wovon 360.000 kg für Venedig und 1,890.000 kg für Fiume), 4425 kg Thee (wovon 2565 kg für die Levante), 57.855 kg Schellack, 284.400 kg Eisen, 174.627 kg Tamarinde (wovon 91.904 kg für Venedig), 2233 kg Därme, 2710 kg Zimmt (für Venedig), 92.500 kg Baumwolle (für Venedig) und 27.731 kg Gummi (für die Levante).

— (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2342 Tonnen Gehalt ist am 18. Jänner 1900 mit 2128 Tonnen factischer Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 70.288 kg Cocosnussöl, 30.452 kg Pfeffer (wovon 5075 kg für Venedig), 78 255 kg Häute (wovon 17.965 kg für Fiume), 34 987 kg Kaffee (wovon 19.683 kg für die Levante), 28.165 kg Sparto (wovon 19.030 kg für Venedig), 770.525 kg Baumwolle (wovon 638.250 kg für Venedig), 679.762 kg Oelsamen (wovon 316.170 kg für Venedig und 5500 kg für die Levante), 238 686 kg Mirabellen (wovon 128.000 kg für die Levante), 35.910 kg Gummi, 25.000 kg Eisen, 26.138 kg Weihrauch (wovon 2032 kg für die Levante), 90.538 kg Jute (wovon 45.269 kg für Venedig und 45.269 kg für Fiume), 3000 kg Tamarinde (für die Levante), 15.317 kg Thee (für die Levante) und 1524 kg Kastanien (für die Levante).

— (Abfahrt des Dampfers „Maria Teresa" von Triest nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 4213 Tonnen Gehalt ist am 19. Jänner 1900 mit 4141 Raumtonnen Ladung von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte: 19.287 kg Baumwollwaaren (hievon 1640 kg von Venedig), 7237 kg Bier, 20.160 kg Cement, 538 kg Erdwachs, 667 kg Esswaaren (hievon 109 kg aus Venedig), 592 kg Farben, 17.350 kg Garne, 19.672 kg Glaswaaren (hievon 84 kg aus Venedig und 1123 kg aus Fiume), 13.380 kg Glasperlen, 53.380 m³ Holz, 854 kg Holzwaaren (hievon 190 kg aus Venedig), 8000 kg Knöpfe, 3200 kg Kurzwaaren, 11.900 kg Lampen, 22.288 kg Manufacturwaaren (hievon 1310 kg aus Venedig), 1667 kg Mehl, 150 kg Medicamente, 103.031 kg Metallwaaren (hievon 1182 kg aus Venedig), 90.000 kg Dünger (hievon 10.000 kg aus Venedig), 2496 kg Möbel, 361 kg Musterwaaren, 145 kg Musikinstrumente, 1050 kg Obst, 99.534 kg Papier (hievon 2922 kg aus Venedig), 314 kg Porzellanwaaren, 1375 kg Seife, 860 kg Spielwaaren, 430 kg Spiritus, 569 kg Schuhwaaren (hievon 309 kg aus Venedig), 281 kg Uhren, 4678 kg Wein (hievon 3668 kg aus Venedig), 2,065.760 kg Zucker (hievon 517.015 kg aus Fiume), 5680 Soda aus Fiume, 3125 kg Mineralwasser aus Fiume.

— (Abfahrt des Dampfers „Maria Valerie" nach Kobe.) Dieser Dampfer ist am 23. Jänner 1900 mit 5800 Gewichtstonnen = 6740 Raumtonnen Ladung von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte: 2801 kg Baumwollwaaren (hievon 219 kg aus Venedig), 8879 kg Bier, 50.400 Cement, 440 kg Esswaaren, 13.139 kg Garne, 2920 kg Glasperlen (hievon 525 kg aus Venedig), 2780 kg Glaswaaren, 2782 kg Holzwaaren (hievon 680 kg aus Fiume), 2656 kg Kurzwaaren, 548 kg Knöpfe, 354 kg Lampen, 12.163 kg Manufacturwaaren (hievon 530 kg aus Venedig), 80.942 kg Mehl (hievon 71.630 kg aus Fiume), 88.965 kg Metallwaaren (hievon 41.970 kg aus Fiume), 10.618 kg Möbel, 399 kg Musterwaaren, 585 kg Musikinstrumente, 200.071 kg Papier (hievon 5788 kg aus Venedig), 963 kg Porzellanwaaren, 7500 kg Schwefel, 1956 kg Schuhwaaren, 4718 kg Seife, 5074 kg Spiritus, 100 kg Uhren, 11.534 kg Wein, 105.250 kg Zündhölzchen, 3,840.283 kg Zucker (hievon 1,822.950 kg aus Fiume), 20.000 kg Gerste, 190.569 m³ Holz aus Fiume.

Der Güterverkehr auf den deutschen Wasserstrassen. Die von der Binnenschiffahrt in Deutschland bewirkte Güterbeförderung nach Tonnen und zurückgelegten Kilometern berechnet, hat sich in den zwanzig Jahren von 1875—1895 von 2·9 auf 7·5 Milliarden Tonnenkilometer, also um 159 pCt. gehoben, gleichzeitig ist die Zahl der von den Eisenbahnen geleisteten Tonnenkilometer von 10·9 auf 26·5 Milliarden Tonnenkilometer gestiegen. Von dem Gesammtverkehr Deutschlands entfielen 1875 auf die Wasserstrassen 21 pCt. und auf die Eisenbahnen 79 pCt., 1895 auf erstere 22 pCt. auf letztere 78 pCt.

Der Verkehr stieg nach der amtlichen Denkschrift zur deutschen Canalvorlage auf der Oder vom Jahre 1875—1895 von 154 auf 634 Millionen Tonnenkilometer, auf der Elbe von 435 auf 1952 Millionen Tonnenkilometer, auf dem Rhein von 882 auf 3030 Millionen Tonnenkilometer. Den stärksten kilometrischen Jahresverkehr wies im Jahre 1895 der Rhein von Cöln bis zur Landesgrenze bei Emmerich mit durchschnittlich fast 8 Millionen Tonnen auf.

Auch nach dem Jahre 1895 hat die günstige Entwicklung, und zwar in verstärktem Masse angehalten. Nach einer überschlägigen Berechnung hat sich die Schiffsgüterbeförderung in den drei Jahren von 1895 bis 1898 von 7·5 auf 10·7 Milliarden Tonnenkilometer oder um 43 pCt. gehoben. Die verhältnissmässige Steigerung übertrifft jene der Eisenbahnen, deren Güterverkehr sich im gleichen Zeitraume auf 32·6 Milliarden Tonnenkilometer oder 23 pCt. hob. Danach beträgt der Antheil der Binnenschiffahrt an der Gesammtgüterbewegung Deutschlands nach Tonnenkilometern berechnet zur Zeit 25 pCt. oder ein Viertel, der der Eisenbahnen 75 pCt. oder drei Viertel. Auf den deutschen Wasserstrassen vollzieht sich gegenwärtig eine Transportleistung, welche an Tonnenkilometern jener der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1874 ungefähr gleichkommt.

Der starken Zunahme des gesammten Wasserstrassenverkehres entspricht die auf den einzelnen Strömen und Canälen. Sie hat während der drei fraglichen Jahre von 1895—1898 auf dem Rhein, der Weser, der Elbe, den märkischen Wasserstrassen und der Oder ungefähr 50 pCt. der Güterbeförderung von 1895 betragen.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Einführung eines Tarifnachtrages.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass mit diesjährigem Schiffahrtsbeginn zu ihrem seit 1. April 1897 giltigen Tarife für Eil- und Frachtgut der Nachtrag V in Kraft tritt. Dieser Nachtrag enthält Modificationen der Versicherungsbedingungen, Nebengebühren und der Waarenclassification; auch sind in demselben die bisherigen Kreuzer-Frachtsätze in Kronenwährung umgerechnet enthalten.

— (Wiedereröffnung des Betriebes.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass mit dem Zeitpunkte des Aufhörens des Eisrinnens der Schiffahrtsbetrieb im Bereiche der eisfreien Betriebsstrecken der Gesellschaft sofort wieder aufgenommen werden wird. Am frühesten, und zwar voraussichtlich schon im Laufe der nächsten Zeit, wird dies auf der Savestrecke Bosna-Rácsa—Mitrovicza—Sabácz (—Zimony [Semlin]) der Fall sein, woselbst sich die Schiffahrtsverhältnisse bereits günstig gestalten.

Subventionirung der freien ungarischen Schiffahrt. (Enquêteverhandlung im kgl. ungarischen Handelsministerium.) Am 5. Februar fand im kgl. ungarischen Handelsministerium unter Vorsitz des Staatssecretärs Julius Cseörgheö und mit Beiziehung der Vertreter der Mercantilmarine, Rhederei etc. eine Enquête in Angelegenheit der staatlichen Subventionirung der Freischiffahrt treibenden ungarischen Handelsschiffe statt. Es handelt sich hier um die Abänderung des G.-A. XXII ex 1893, welches Gesetz mit dem österreichischen Gesetze in Einklang gebracht werden muss, weil die Schiffe ungarischer Staatsbürger wegen der günstigeren Subventionsbedingungen jetzt zumeist in Triest registrirt werden. Der Enquête lag ein Entwurf vor, auf dessen Basis die einzelnen Paragraphen der Vorlage einer eingehenden Discussion unterzogen wurden. Gegenstand eines besonders lebhaften Ideenaustausches waren die §§ 2, 3, 5 und 10. Der § 2 bestimmt die Dauer der Subvention und die Art ihrer Verminderung. Hier wurde ausgesprochen, dass das österreichische Gesetz als Muster zu dienen habe. Bei § 3 wurde verlangt, dass die per Tonne und Seemeile zu gewährende Subvention von fünf auf zehn Heller erhöht werde. Bei § 5 verliehen mehrere Redner dem Wunsche Ausdruck, dass Freischiffahrt treibenden Schiffen auch Linien subventionirter Gesellschaften zugänglich sein sollen. Bei § 10 schliesslich wurde die Berücksichtigung absolvirter ungarischer Zöglinge der Fiumaner Marineschule empfohlen.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XVIII. Stückes.) Das am 5. Februar 1901 herausgegebene XVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5219: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 4. Februar 1901, Z. 3323, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Vieh aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des XIX. Stückes.) Das am 6. Februar 1901 herausgegebene XIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5220: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 29. Jänner 1901, Z. 1922, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XX. Stückes.) Das am 7. Februar 1901 herausgegebene XX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5221: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 30. Jänner 1901, Z. 2507, betreffend das Einnnd Durchfuhrsverhot für Schafe aus den rumänischen Districten Dorohoi, Muncel und Putna.

Nr. 5222: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 5. Februar 1901, Z. 21.761, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 5223: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 5. Februar 1901, Z. 2465, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Galizien und der Bukowina.

— (Inhalt des XXI. Stückes.) Das am 8. Februar 1901 herausgegebene XXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5224: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. Februar 1901, Z. 3953, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach Oesterreich geregelt wird.

Nr. 5225: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 6. Februar 1901, Z. 11.081, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Tirol und Vorarlberg.

Nr. 5226: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 6. Februar 1901, Z. 11.082, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Böhmen.

— (Inhalt des XXII. Stückes.) Das am 11. Februar 1901 herausgegebene XXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5227: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. Februar 1901, Z. 4251, betreffend die Einfuhr von Vich aus Oesterreich nach Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des XXIII. Stückes.) Das am 12. Februar 1901 herausgegebene XXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5228: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. Februar 1901, Z. 4594, betreffend Einfuhrverhote für Vieh aus Oesterreich nach Ungarn.

Nr. 5229: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. Februar 1901, Z. 4939, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 5230: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 9. Februar 1901, Z. 1941, betreffend das Einfuhrverbot für Nutz- und Zuchtschweine aus dem politischen Bezirke Gotschee in Krain.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 14. Jänner d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Hofrath im Eisenbahnministerium Victor Schützenhofer den königlich preussischen Kronen-Orden zweiter Classe mit dem Sterne;

das Mitglied des Verwaltungsrathes des Oesterreichischen Lloyd Fortunato Vivante in Triest den kaiserlich ottomanischen Osmanié-Orden dritter Classe;

der Director des Lloyd-Arsenals Felix von Kodolitsch und der Schiffahrts-Director des Oesterreichischen Lloyd Gregor Konhäuser in Triest den kaiserlich ottomanischen Medjidié-Orden dritter Classe;

der Ingenieur und Elektrotechniker Franz Křižik in Prag das Commandeurkreuz des fürstlich montenegrinischen Danilo-Ordens;

der Capitän des Oesterreichischen Lloyd Deodat Dabovich und der Dr. Med. Alfred Cambon in Triest den fürstlich montenegrinischen Danilo-Orden vierter Classe

annehmen und tragen dürfen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Jänner 1901.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	10467·75	1924·70	3135·48	9256·97
Roggen	101·78	1297·96	455·06	944·68
Gerste	894·90	1054·25	317·14	1632·01
Hafer	1541·26	407·20	349·14	1599·32
Mais	658·99	1120·92	963·46	816·45
Mehl	2147·30	1120·75	1228·01	2040·04
Wein	4286·46	399·40	259·91	4425·95
Verschiedene	2627·42	1298·25	1204·82	2720·85
Zusammen	22725·86	8623·43	7913·02	23436·27
Versicherungswerth K	690.000	103.400	85.800	707.600

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	22	6	5	24
Versicherungswerth K	131.890	32.000	30.230	137.010
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Jänner 1901.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1901	Eingelagert vom ersten bis letzten Jänner	Ausgelagert vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1901
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	64.952	14.933	16.913	62.972
Darunter wichtige Waaren:				
Eisen	6.558	439	570	6.427
Kaffee	6.572	1.046	1.566	6 052
Wein	3.686	346	717	3.315
Zucker	7.113	5.666	5.144	7.635
Hafer	4.102	—	2.014	2.088
Stärke	6.323	262	526	6.059
Mehl	4.558	1.646	601	5.603
Diverse	19.686	4.547	4.620	19.613
Assecuranzwerth . . K	4,955.824	1,238.500	1,549.255	4,645.069

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 26 Arbeitstagen 122.500 kg, Assecuranzwerth von K 107.300.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1901	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Jänner	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1901
Lagerscheine:				
Stück	4	—	4	—
Versicherungswerth . K	5.200	—	5.200	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat Jänner 1901.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1901	Eingelagert vom ersten bis letzten Jänner	Ausgelagert vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1901
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	99.276	441	24.328	75.389
Darunter wichtige Waaren				
Weizen	30.496	—	6.533	23.963
Hafer	40.400	74	10.284	30.190
Roggen	21.143	53	7.402	13.794
Gerste	3.362	—	—	3 362
Mais	3.050	—	—	3.050
Diverse	825	314	109	1.030
Assecuranzwerth . . K	1,432.310	8.670	366.280	1,074.700

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1901	Ansgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Jänner	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1901
Lagerscheine:				
Stück	24	—	7	17
Versicherungswerth . K	525.160	—	169.260	355.900
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Jänner 1901				Jänner 1900			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Metercentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	437.652	72.345	167.977	342.020	344.266	77.311	156.303	265 274
Darunter:								
Weizen	139.241	9.507	32.496	116.252	51.968	5.607	19.177	38.398
Roggen	86.009	10.977	44.613	52.373	32.876	8.823	22.160	19.539
Gerste	57.564	9.009	12.504	54.069	86.899	18.542	19.573	85.868
Hafer	98.771	3.884	47.943	54.712	108.972	3.773	48.858	63.887
Mais	7.295	14.762	14.252	7.805	5.876	21.857	21.810	5.923
Hirse	5.476	1.694	944	6.226	727	996	653	1.070
Bohnen	7.157	1.493	3.946	4.704	6.676	1.128	1.819	5.985
Erbsen	162	265	58	369	1.269	332	445	1.156
Malz	329	99	91	337	158	347	272	233
Raps	825	37	374	488	7.085	3	3.920	3.168
Hanfsamen	865	205	453	617	1.086	482	719	849
Wicken	1.647	1.033	968	1.712	3.214	1.172	334	4.052
Mehl	10.228	3.726	2.395	11.559	11.242	8.059	7.325	11.976
Kleie	1·116	857	706	1.267	2.301	1.100	2.353	1.048
	416.685	57.548	161.743	312.490	320.349	72.221	149.418	243.152
Spiritus	1.185	5.585	9	6.761	5.083	2	411	4.674
Zucker	700	4.302	124	4.878	2.435	200	1.012	1.623
Wein	2.747	649	869	2.527	1.696	272	543	1.425
Oele und Fette	1.166	311	662	815	1.935	844	272	2.507
Sonstige Waaren	15.169	3.950	4.570	14.549	12.768	3.772	4.647	11.893
Mittlere Tagesbewegung		9.613 Metercentner				9.345 Metercentner		
Versicherungswerth . . . K	7,562.270	1,118.530	2,551.920	6,128.880	6,002.900	1,156.550	2,110.160	5,049.290

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ansgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ansgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine Stück	158	17	47	128	57	10	15	52
Versicherungswerth . . K	1,807.800·—	125.200·—	654.400 —	1,278.600·—	817.300·—	184.500·—	202.400·—	799.400·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants Stück	6	2	3	5	5	—	—	5
Versicherungswerth . . K	41.900·—	11.400·—	20.300·—	33.000·—	21.200·—	—	—	21.200·—
Lombardbetrag . . . . K	25.656·—	7.200·—	11.600·—	21.256·—	9.000·—	—	—	9.000·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer combinirter Fahrpreise von Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen nach Wien K.F.N.B. über Marchegg-Gänserndorf.

Vom 1. März 1901 angefangen gelangen von nachstehend bezeichneten Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen nach Wien K.F.N.B. directe combinirte Fahrkarten für einfache Fahrten, und zwar kgl. Ungarische Staatseisenbahnen Schnellzug II. Classe, Kaiser Ferdinands-Nordbahn Personenzug III. Classe zu folgenden Preisen zur Einführung:

Nach	Von									
	Bazin	Devény-Újfalu	Lipótvár	Nagy-Szombat	Pozsony	Pöstyén	Szt. György	Tepla-Trencsén-Teplicz	Vág-Ujhely	Zsolna
	II./III.*) Classe	II./III.*) Classe	II./III.*) Classe	II./III.*) Classe	II./III.*) Classe	II./III.*) Classe	II./III.*) Classe	II./III.*) Classe	II./III.*) Classe	II./III.*) Classe
	Combinirte Fahrpreise in Hellern einschliesslich Stempel per einfacher Fahrkarte									
Wien K.F.N.B. über Marchegg-Gänserndorf	310	210	610	510	210	810	310	1110	910	1510

*) M.A.V. Schnellzug II. Classe, K.F.N.B. Personenzug III. Classe.

Wien, am 14. Februar 1901. [121]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Predeal und Verciorova.

Einführung von Tour- und Retourbillets zwischen Wien Westbahnhof, dann Wien $\frac{\text{Staatsbahnhof}}{\text{Nordbahnhof}}$ einerseits und Constantinopel Hafen über Verciorova und Predeal-Constanza andererseits.

Mit 1. März 1901 werden directe Tour- und Retourbillets I. und II. Classe, giltig für alle Züge (für D- und L-Züge tarifmässiger Zuschlag), mit 60tägiger Geltungsdauer zwischen Wien Westbahnhof, dann Wien $\frac{\text{Staatsbhf.}}{\text{oder Nordbhf.}}$ einerseits und Constantinopel Hafen über Verciorova und Predeal-Constanza andererseits zur Ausgabe gelangen.

Die Preise dieser Billets betragen:

Nach oder von Constantinopel Hafen	über	Tour- und Retourbillets, giltig für alle Züge (D- und L-Züge tarifmässiger Zuschlag)	
		I. Classe	II. Classe
		Francs per Billet	
Wien Westbahnhof	Verciorova	228·10	148·40
„ „	Predeal	206·30	134·70
Wien $\frac{\text{Staatsbahnhof}}{\text{oder Nordbahnhof}}$	Verciorova	217·60	142·10
„ „	Predeal	195·80	128·40

Wien, im Februar 1901. [122]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Steinkohlen etc.

Mit 1. März gelangt der neue Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkokes von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau (Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk) nach Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Bosnisch-hercegovinischen Staatseisenbahnen zur Einführung.

Zugleich tritt der ab 1. October 1893 giltige Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen etc. nebst den Nachträgen I bis III ausser Kraft.

Exemplare dieses neuen Ausnahmetarifes können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 14. Februar 1901. [123]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Ermässigung der Reexpeditionsgebühren für die in den Pozsonyer Lagerhäusern eingelagerten Sendungen.

Für die in den Pozsonyer Lagerhäusern der „Pozsonyer Lagerhaus-Actiengesellschaft" eingelagerten Güter wird im Falle der Inanspruchnahme der Reexpeditionsbegünstigung die Reexpeditionsgebühr vom 1. Februar 1901 von 6 Hellern, respective von 6 Pfennigen und 7·5 Centimes einheitlich auf 3 Heller per 100 kg ermässigt.

Wien, am 14. Februar 1901. [124]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Druckfehlers im Tarife, Theil II, Heft 3.

In dem mit 1. Jänner 1901 in Kraft getretenen Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, auf Seite 54, Pos. Nr. 50, wird mit sofortiger Giltigkeit der Frachtsatz für Brennholz in der Relation Pivnica—Wien St.E.G. und Wien Matzleinsdorf von 82 auf 92 h per 100 kg berichtigt.

Wien, am 13. Februar 1901. [125]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Zum Tarife, Theil II, Heft 9, vom 15. März 1899 ist am 10. Februar 1901 der I. Nachtrag in Kraft getreten, welcher neue und geänderte Frachtsätze, Aenderung der „Besonderen Bestimmungen", der Kilometertabellen etc. enthält.

Soweit durch diesen Nachtrag, welcher zum Preise von 20 Pfennigen per Stück bei der General-Direction der Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe zu beziehen ist, Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 10. Mai 1901 in Kraft.

Wien, am 12. Februar 1901. [126]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung der Station Ottersweiler.) Am 15. Jänner 1901 wurde die Station Ottersweiler der Badischen Staatseisenbahnen für den Verkehr mit den Stationen Elsterwerda (B.D.B.), Gera (Reuss) S.St.B., Görlitz i. Schlesien, Grosszschocher S.St.B., Kamenz in Sachsen, Leipzig I (Bayer. Bahnh.), Leipzig II (Dresdner Bahnh.), Plagwitz-Lindenau S.St.B., Weida S.St.B., Zeitz S.St.B. und Zwötzen S.St.B. in das Tarifheft 3 einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Nachträge XI, bezw. IV zu den Tarifheften I A und I B.) Zu den Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifheften I A und I B (Verkehr zwischen Stationen der südwestdeutschen Bahnen, der Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M., sowie der Luxemburgischen Prinz Heinrich-Bahn einerseits und Stationen der mittel- und westschweizerischen Bahnen andererseits) sind mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1901 die Nachträge XI, bezw. IV erschienen. Dieselben enthalten zahlreiche Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarife und der Ausnahmetarife, insbesondere neue Frachtsätze für Mannheim Industriehafen, Rheinau, Kehl transit (Wasserweg), Strassburg transit (Wasserweg), Aschaffenburg, Dotzheim, Deutsch-Oth (Villerupt), Gandringen, Münzthal-St. Louis und Tiefenthal. Neben zahlreichen Ermässigungen treten auch Frachterhöhungen ein, und zwar mit Wirkung vom 15. Jänner 1901 im Verkehre mit den Stationen der Schweizerischen Seethalbahn, sowie mit Wirkung vom 15. April 1901 im Verkehre mit Rheinau, Emmenbrücke, Lenzburg, Littau, Luzern, Malters, Rothenburg, Schüpfheim und Wollhusen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und das Gütertarifbureau der grossh. General-Direction der Badischen Staatseisenbahnen, von welchem auch die neuen Nachträge (XI. Nachtrag zum Heft I A zum Preise von Mk. 1·— und IV. Nachtrag zum Heft I B zum Preise von 30 Pfennigen) bezogen werden können.

Deutsch-Russischer Güterverkehr, Ausnahmetarif 7 a für Getreide etc. (Einführung neuer Frachtsätze.) Mit dem 15. Jänner 1901 werden für die Stationen Mordwes und Wenew der Wenew—Kaschira-Zweigstrecke der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn im Verkehre nach Königsberg i. Pr., Königsberg i. Pr.-Quaibahnhof, Königsberg-Pregelbahnhof, der Ostpreussischen Südbahn, sowie dem Königsberger Lagerhause daselbst und Memel Frachtsätze eingeführt, welche von den betheiligten Güterabfertigungsstellen und der Verwaltung der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg zu erfahren sind.

Ostdeutscher Güterverkehr [I II]. (Einbeziehung der Station Inowrazlaw.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 wurde die Station Inowrazlaw des Directionsbezirkes Bromberg in den Ausnahmetarif 5 a für Steine widerruflich einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischer Güterverkehr. (Ausnahmetarifirung für Rauhkarden.) Der für die Beförderung von Korkstöpseln in Wagenladungen von 5000 kg ab Alt-Münsterol Grenze (mit Herkunft von Marseille) nach Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdn. Bhf.) und Leipzig (Eilenb., Magdeb. und Thür. Bhf.) eingeführte Frachtsatz von 211 Cts. für 100 kg gilt vom 20. Jänner 1901 an auch für die Beförderung von Rauhkarden (Weberdisteln) in Wagenladungen von 5000 kg von Alt-Münsterol Grenze (mit Herkunft von Orange und weiter) nach den obengenannten Bahnhöfen in Leipzig.

Rheinisch-Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Anwendung des Ausnahmetarifes 10 auf Sand und Kaolin.) Mit Wirksamkeit vom 15. Jänner 1901 findet der Ausnahmetarif Nr. 10 (Rohstofftarif), Abth. b, Anwendung, 1. auf Sand im Verkehre zwischen Amorbach und Gross-Auheim, 2. auf Kaolin, Kaolinerde (Chinaklay) im Verkehre zwischen Amberg, Weiherhammer und Wernberg einerseits, dann Niedernhausen, Griesheim a. M. und Niederrad andererseits unter den im Tarif angegebenen Bedingungen.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafenverkehr. (Neuer Seehafen-Ausnahmetarif.) Mit dem 1. Februar 1901 ist ein neuer Seehafen-Ausnahmetarif in Kraft getreten, durch welchen der Tarif vom 1. December 1889 aufgehoben wird. Der neue Tarif enthält vielfache Ergänzungen und Ermässigungen, daneben auch einzelne Erhöhungen, welche namentlich mit dem Ausfall solcher Ausnahmesätze verbunden sind, für die ein Bedürfniss nicht mehr vorlag. Die Erhöhungen treten erst mit dem 1. April 1901 in Kraft.

Der neue Tarif ist bei den Tarifstationen der kgl. Eisenbahn-Direction Hannover einzusehen oder käuflich zu haben.

Berlin - Stettin - Sächsischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Brandis.) Am 15. Jänner 1901 wurde die sächsische Station Brandis in den Ausnahmetarif 5a für die Beförderung von gebrannten Steinen nach den Berliner Bahnhöfen u. s. w. aufgenommen. Nähere Auskunft geben die betheiligten Stationen.

Niederländisch - Deutsche Eisenbahnverbände. (Zulassung von Westfalit-Patronen.) Unter den im Nachtrage VIII zum Verbandsgütertarif, Theil 1, Abtheilung A, vom 1. Jänner 1893 für Patronen aus Favier'schem Sprengstoff festgesetzten Beförderungsbedingungen werden vom 5. Jänner 1901 auch Patronen aus dem Sicherheitssprengstoff Westfalit (Gemenge von Salpeter mit Harz, Naphthalin und rohen Theerölen, mit oder ohne Zusatz von Lacken und Firnissen, mit oder ohne Zusatz von Calumbichromat), ausgenommen in dem sich über Frankreich und Belgien bewegenden Verkehr, zur Beförderung zugelassen.

Thüringisch - Hessisch - Sächsischer Güterverkehr. (Aufhebung eines Frachtzuschlages.) Der den Frachtsätzen der Ausnahmetarife 2 und 6 im Verkehre mit verschiedenen Privateisenbahnen gegenwärtig hinzutretende Frachtzuschlag von Mk. 0.01 für 100 kg kommt ab 15. Jänner 1901 für den Verkehr mit der Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebeleber, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn in Wegfall.

Bayerisch Hessischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Ausnahmetarif Nr. 10 für Thon.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1901 findet der Ausnahmetarif Nr. 10 auf Thon (lose oder in Säcken verpackt) im Verkehre zwischen Wiesau und Käferthal-Wohlgelegen unter den im Tarif angegebenen Bedingungen Anwendung.

PUTZWOLLE cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

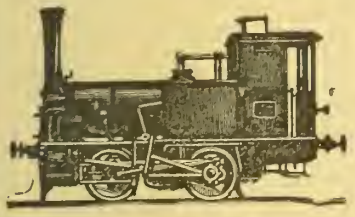
RUDOLF LÖWI

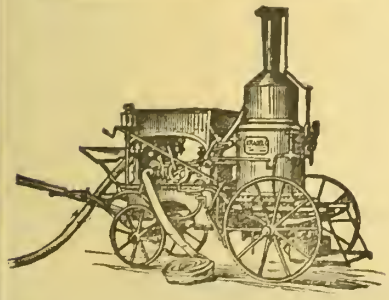
WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.





Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

613)

Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,

LOCOMOBILEN

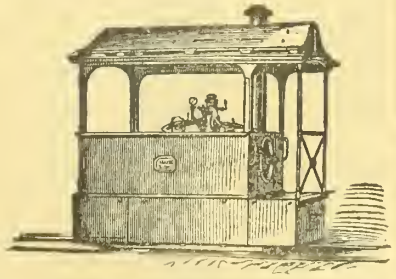
von 2—12 Pferdekraft.

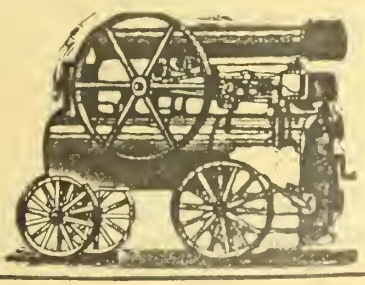
Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber **K 50** pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
657	**Südbahn-Gesellschaft**		Hafer und Futtermais*) (d. i. Mais, ausgenommen Cinquantin)	den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. *) Diese Sendungen müssen zu Futterzwecken bestimmt und in den Frachtbriefen als Futtermais declarirt sein	vom 19. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden.	Im Kartirungswege		

Von	Zugestandene Frachtsätze per 100 kg Heller inclusive Manipulationsgebühr**) und ungarischer Steuer nach					
	Spielfeld	Marburg Hauptbahnhof	Feistritz	Kranichsfeld-Frauheim	Pöltschach	Pettau
Budapest S.B.	184	170	174	170	171	162
Promontor	180	168	172	168	172	156
Tétény	174	162	166	162	166	150
Tárnok	169	156	160	156	160	141
Martonvásár	163	150	154	150	154	141
Nyék	156	142	146	142	146	128
Velencze	154	140	144	140	144	128
Dinnyés	147	130	134	130	134	120
Székesfehérvár	140	130	134	130	134	119
Moha	147	130	134	130	134	120
Badajk	147	137	141	137	141	128
Moór	147	137	141	137	141	134
Kisbér	147	137	141	137	141	137
Nagy-Igmand	147	137	141	137	141	137
Komárom	147	137	141	137	141	137
Szabad-Batthyán	140	126	130	126	130	119
Polgárdi	140	122	126	122	126	109
Lepsény	140	120	124	120	124	106
Siófok	130	110	114	110	114	98
Szantod	—	110	114	110	114	98
Szemes	—	104	109	105	109	93
Boglár	114	—	—	—	—	—
Fonyód fürdötelep	109	—	—	—	—	—
Marlatelep	105	—	—	—	—	—
Nagy-Kanizsa	88	—	—	—	—	—
Zákány	88	—	—	—	—	—
Góla	88	80	84	80	84	69
Berzencze	—	82	86	82	86	76 82
Vizvár	—	82	86	82	86	
Babócsa	100	82	86	82	86	82
Barcs	100	82	86	82	86	82
Szt. Mihály-Pacsa	94	91	—	91	—	—
Zala-Szt. Iván	94	91	95	91	95	86
Györvár	114	—	—	—	—	—
Molnári	114	—	—	—	—	—
Szombathely	—	88	92	88	92	88
Sziszek	—	106	110	106	—	—

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach Polstrau, Friedau und Moschganzen finden die für Pettau; nach Windisch-Feistritz die für Pöltschach; nach Pragerhof die für Kranichsfeld-Frauheim; nach Pössnitz die für Spielfeld; nach Marburg Kärtner Bahnhof die für Feistritz zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht ohnehin billiger stellt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
658	**Südbahn-Gesellschaft**		Hafer und Futtermais*) (d. i. Mais, ausgenommen Cinquantin)	den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. *) Diese Sendungen müssen zu Futterzwecken bestimmt und in den Frachtbriefen als Futtermais declarirt sein	vom 19. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von	Zugestandene Frachtsätze per 100 kg Heller inclusive Manipulationsgebühr und ungar. Stener**) nach										
	Maria-Rast	Saldenhofen	Unter-Drauburg	Bielburg	Völkermarkt-Kühnsdorf	Klagenfurt	Velden am Wörthersee	Villach	Paternion-Feistritz	Spittal a. D.	Sachsenburg
Budapest S.B.	176	198	204	218	224	232	244	250	270	270	276
Promontor	174	196	202	216	222	228	240	246	264	264	270
Tétény	168	190	196	206	212	222	234	240	258	258	264
Tárnok	162	184	190	202	208	218	230	236	254	254	260
Martonvásár	156	178	184	196	202	214	226	232	250	250	256
Nyék	148	170	176	188	194	208	220	226	244	244	250
Velencze	146	168	174	186	192	202	214	226	242	242	248
Dinnyés	136	158	164	186	192	200	212	218	236	236	242
Székesfehérvár	136	158	164	182	188	198	210	216	234	234	240
Moha	136	158	164	186	192	200	212	218	236	236	242
Bodajk	143	165	171	188	194	205	217	223	241	241	247
Moór	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Kisbér	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Nagy-Igmand	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Komárom	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Szabad-Batthyán	132	154	160	172	178	192	204	210	228	228	234
Polgárdi	128	150	156	168	174	188	200	206	224	224	230
Lepsény	126	148	154	166	172	182	194	200	218	218	224
Siófok	116	138	144	158	164	174	186	192	210	210	216
Szántod	116	138	144	158	164	166	178	184	202	202	208
Szemes	110	133	138	152	157	159	173	179	194	197	199
Boglár	—	131	131	148	154	154	166	172	190	190	196
Fonyód-fürdötelep	—	124	128	145	152	152	161	168	184	185	190
Márlatelep	—	120	125	141	148	148	157	164	181	182	187
Balaton-Szt. György	—	115	115	130	136	140	152	158	176	176	182
Komárváros	—	—	—	126	132	128	140	146	166	166	172
Nagy-Kanizsa	—	94	100	114	120	122	134	142	160	160	166
Mura-Keresztur	—	—	—	—	—	122	134	140	—	160	166
Kotor-Alsó-Domhorú	—	86	—	—	—	122	134	140	—	160	166
Csáktornya	—	77	82	88	93	109	119	130	135	145	151
Legrád	82	94	100	—	—	122	134	140	160	160	166
Zákány	—	94	100	114	120	122	134	142	160	160	166
Góla	86	—	—	—	—	128	140	148	166	166	172
Berzencze	88	—	—	126	132	132	144	152	170	170	176
Vizvár	88	110	116	130	136	140	152	156	174	174	180
Babócsa	88	110	116	130	136	140	152	156	174	174	180
Barcs	88	110	116	128	134	140	152	158	174	174	180
Gelse	—	—	—	—	—	128	140	146	166	166	172
Szt. Mihály-Pacsa	—	110	112	124	130	136	148	156	172	172	178
Zala-Szt. Iván	97	114	118	124	130	146	155	164	182	182	188
Molnári	—	128	134	140	146	162	171	180	198	198	204
Sziszek	112	134	140	152	158	164	176	182	198	198	204

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach den in der Tabelle nicht angeführten Stationen der Strecke von Maria-Rast bis Sachsenburg finden die für die in der Transportrichtung nächst hintergelegene, in der Tabelle enthaltene Station zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht ohnehin niedriger stellt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
659	Südbahn-Gesellschaft		Hafer und Futtermais*) (d. i. Mais, ausgenommen Cinquantin)	den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. *) Diese Sendungen müssen zu Futterzwecken bestimmt und in den Frachtbriefen als Futtermais declarirt sein	vom 19. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von	Zugestandene Frachtsätze per 100 kg Heller inclus. Manipulationsgebühr und ungar. Steuer**) nach		
	Leoben S.B.	Bruck a. M.	Pernegg
Budapest S.B.	—	—	190
Promontor	—	—	190
Tétény	198	190	190
Tárnok	198	190	190
Martonvásár	197	190	190
Nyék	190	190	190
Velencze	188	188	188
Dinnyés	181	181	181
Székesfehérvár	174	174	174
Moha	181	181	181
Bodajk	181	181	181
Moór	181	181	181
Kisbér	181	181	181
Nagy-Igmand	181	181	181
Komárom	181	181	181
Szabad-Batthyán	194	186	186
Polgárdi	190	182	182
Lepsény	184	178	178
Siófok	174	168	168
Szántod	168	160	160
Szemes	163	155	154
Boglár	156	148	148
Fonyód-fürdötelep	151	143	142
Máriatelep	148	140	139
Balaton-Szt. György	140	134	134
Komárváros	130	122	122
Nagy-Kanizsa	122	114	114
Mura-Keresztúr	122	114	114
Mura-Király	—	114	—
Kotor-Alsó-Domború	122	114	114
Csáktornya	114	103	98
Legrád	122	114	114
Zákány	124	116	116
Góla	126	118	118
Berzencze	130	122	122
Vizvár	136	130	130
Babócsa	140	134	134
Barcs	144	138	138
Gelse	130	122	122
Szt. Mihály-Pacsa	138	132	132
Zala-Szt. Iván	142	134	134
Molnári	128	120	120
Sziszek	172	164	164

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach Niklasdorf finden die für Leoben S.B. zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht ohnehin billiger stellt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
660	**Südbahn-Gesellschaft**		Hafer und Futtermais*) (d. i. Mais, ausgenommen Cinquantin)	den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. *) Diese Sendungen müssen zu Futterzwecken bestimmt und in den Frachtbriefen als Futtermais declarirt sein	vom 19. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif Verschieden		Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von	Zugestandene Frachtsätze per 100 kg Heller inclusive Manipulationsgebühr und ungarischer Stener**) nach												
	Wildon	Lebring	Leibnitz	Ehrenhausen	Graz S.B.	Judendorf	Gratwein	Peggau	Frohnleiten	Mixnitz	Puntigam	Kalsdorf	Werndorf
Budapest S.B.	184	184	184	184	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Promontor	180	180	180	180	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tétény	174	174	174	174	174	188	190	190	190	190	174	174	174
Tárnok	169	169	169	169	169	183	189	190	190	190	169	169	169
Martonvásár	163	163	163	163	163	177	183	190	190	190	163	163	163
Nyék	156	156	154	154	156	170	176	184	184	190	156	156	156
Velencze	154	154	154	154	154	168	174	182	182	188	154	154	154
Dinnyés	147	147	144	144	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Székesfehérvár	140	140	140	140	—	—	—	—	—	—	140	140	140
Moha	147	147	144	144	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Bodajk	147	147	147	147	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Moór	147	147	147	147	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Kisbér	147	147	147	147	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Nagy-Igmánd	147	147	147	147	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Komárom	147	147	147	147	—	—	—	—	—	—	147	147	147
Szabad-Batthyan	140	140	140	140	140	154	160	168	168	184	140	140	140
Polgárdi	140	140	136	136	140	154	160	168	168	182	140	140	140
Lepsény	140	140	136	136	140	154	160	168	168	178	140	140	140
Slotók	130	130	126	126	138	152	158	166	166	168	138	138	138
Szántód	130	130	124	124	134	148	154	160	160	160	134	134	134
Szemes	125	125	124	—	128	142	148	154	454	154	128	127	127
Boglár	122	122	122	—	124	138	144	148	148	148	124	124	124
Fonyód-fürtötelep	117	117	117	117	119	133	139	142	142	142	119	119	119
Máriatelep	113	113	113	—	116	130	136	139	139	139	116	116	116
Balaton-Szt. György	110	110	—	—	112	126	132	134	134	134	112	112	112
Komárváros	94	94	94	—	99	113	119	122	122	122	99	99	99
Nagy-Kanizsa	88	88	88	88	90	104	—	—	114	114	90	90	90
Mura-Keresztur	88	88	88	—	90	—	—	—	—	114	90	90	90
Csaktornya	72	72	—	—	87	—	—	—	—	98	82	77	77
Legrád	88	88	88	88	90	104	—	—	114	114	90	90	90
Zákány	88	88	88	88	90	104	110	116	116	116	90	90	90
Góla	88	88	88	88	106	—	—	118	118	118	106	—	—
Berzencze	92	92	92	—	110	—	—	122	122	122	110	—	—
Vizvár	100	100	96	96	112	126	—	130	130	130	112	112	112
Babócsa	100	100	96	96	112	126	132	134	134	134	112	112	112
Barcs	100	100	96	96	112	126	132	138	138	138	112	112	112
Gelse	94	94	94	—	110	—	—	122	122	122	110	—	—
Szt. Mihály-Pacsa	94	94	94	94	112	126	—	132	132	132	112	112	112
Zala-Szt. Iván	94	94	94	94	116†)	130	134	134	134	134	116	116	116
Györvár	114	114	114	114	116†)	130	134	134	134	134	116	116	116
Molnári	114	114	114	114	—	—	—	—	—	—	114	114	114
Szombathely	88	88	88	88	—	—	—	—	—	—	88	88	88
Acsád	109	109	109	109	109	—	—	—	—	—	109	109	109
Bükk	117	117	117	117	117	—	—	—	—	—	117	117	117
Lövő	117	117	117	120	117†)	—	—	—	—	—	117	117	117
Nagy-Czenk	116	116	116	121	116†)	—	—	—	—	—	116	116	116
Sopron	123	123	123	128	109	—	—	—	—	—	109	109	109
Agfalva	121	121	121	121	107	—	—	—	—	—	107	107	107
Lepesfalva-Somfalva	120	120	120	125	106	—	—	—	—	—	106	106	106
Márcs-Nádasd	117	117	117	117	103	—	—	—	—	—	103	103	103
Nagy-Marton	116	116	116	122	102	—	—	—	—	—	102	102	102
Rétfalu-Siklós	114	114	114	120	100	—	—	—	—	—	100	100	100
Savanyukút	112	112	112	112	98	—	—	—	—	—	98	98	98
Lajta-Szt. Miklós	110	110	110	115	96	—	—	—	—	—	96	96	96
Sziszek	132	132	132	132	—	—	—	—	—	—	134	134	134

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach Stübing finden die für Peggau zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht ohnehin billiger stellt.
†) Auch giltig für Gras k.k.St.B.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
661	Südbahn-Gesellschaft		Hafer und Futtermais*) (d. i. Mais, ausgenommen Cinquantin)	den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. *) Diese Sendungen müssen zu Futterzwecken bestimmt und in den Frachtbriefen als Futtermais declarirt sein	vom 19. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	[Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Heller inclusive Manipulationsgebühr und ungar. Steuer**) nach																	
	Kufstein	Kundl	Wörgl	Brixlegg	Jenbach	Schwaz	Hall	Innsbruck	Steinach	Sterzing	Brixen und Franzensfeste	Bozen-Gries	Auer	Trient	Roveredo und Mori	Mühlbach	Bruneck	Lienz
Budapest S.B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	330	302
Promontor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	330	298
Tétény	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	328	334	338	346	352	324	320	294
Tárnok	—	—	—	—	—	—	—	—	—	328	324	330	334	342	348	320	316	290
Martonvásár	348	—	—	—	—	—	—	—	328	324	320	326	330	338	344	316	312	286
Nyék	344	—	—	—	—	—	—	328	324	320	316	322	326	334	340	312	308	280
Velencze	342	—	—	—	—	—	328	326	322	318	314	320	324	332	338	310	306	278
Dinnyés	336	—	—	—	328	326	322	320	316	312	308	314	318	326	332	304	300	274
Székesfehérvár	—	—	—	—	—	—	—	—	—	308	304	310	314	322	328	300	296	269
Moha	336	—	—	—	328	326	322	320	316	312	308	314	318	326	332	304	300	274
Bodajk	344	—	—	—	—	—	—	328	324	320	316	322	326	334	340	312	308	279
Moór	346	—	—	—	—	—	—	—	326	322	318	324	328	336	342	314	310	283
Komárom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	338	342	350	356	—	—	310
Szabad-Batthyán	326	322	322	320	318	316	312	310	306	306	298	304	308	316	322	294	290	264
Polgárdi	326	322	322	320	318	316	312	310	306	302	298	304	308	316	322	294	290	260
Lepsény	318	314	314	312	310	308	304	302	298	294	290	296	300	308	314	286	282	255
Siófok	310	306	306	304	302	300	296	294	290	286	282	288	292	300	306	278	274	245
Szántód	302	298	298	296	294	292	288	286	282	278	274	280	284	292	298	270	266	238
Szemes	299	297	297	295	293	290	286	283	278	273	269	278	282	291	297	265	261	236
Boglár	294	290	290	288	286	284	280	278	274	270	266	272	276	284	290	262	258	228
Fonyód-fürdötelep	291	290	290	285	283	280	278	275	271	265	261	267	271	284	287	257	253	222
Mariatelep	287	287	287	282	280	277	275	271	268	263	259	265	269	281	284	254	252	218
Balaton-Szt. György	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	212
Komárváros	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	202
Nagy-Kanizsa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	258	264	268	276	282	251	—	192
Mura-Keresztúr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	258	254	260	264	272	278	—	—	185
Zákány	286	—	—	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	—	192
Góla	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	—	197
Berzencze	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	201
Vizvár	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	208
Babócsa	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	214
Barcs	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	220
Gelse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	258	264	268	276	282	254	250	201
Szt. Mihaly-Pacsa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	258	264	268	276	282	254	258	208
Györvár	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	262	226
Molnári	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	262	233
Csáktornya	262	258	258	256	254	252	248	246	242	238	234	240	244	252	258	230	—	167
Szlszek	320	316	316	314	312	310	306	—	—	—	292	298	302	310	316	288	284	244

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach den in der Tabelle nicht genannten Stationen der Strecken von Kufstein bis Mori und von Franzensfeste bis Kleblach-Lind finden die für die in der Transportrichtung nächst hintergelegene, in der Tabelle enthaltene Station zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht ohnehin billiger stellt.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
662	**Südbahn-Gesellschaft**		Hafer und Futtermais*) (d. i. Mais, ausgenommen Cinquantin)	den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. *) Diese Sendungen müssen zu Futterzwecken bestimmt und in den Frachtbriefen als Futtermais declarirt sein	vom 19. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von	Zugestandene Frachtsätze per 100 kg Heller inclusive Manipulationsgebühr und ungarischer Stener**) nach Franzdorf	nach Laibach S.B.	nach Salloch	nach Cilli
Budapest S.B.	246	234	234	192
Promontor	242	230	230	188
Tétény	236	224	224	182
Tárnok	230	218	218	180
Martonvásár	224	212	212	174
Nyék	214	202	202	168
Velencze	214	202	202	168
Dinnyés	202	190	190	162
Székesfehérvár	202	190	190	158
Moha	202	190	190	162
Bodajk	209	197	197	165
Moór	209	197	197	165
Kisbér	209	197	197	165
Nagy-Igmand	209	197	197	165
Komárom	209	197	197	165
Szabad-Batthyán	200	188	188	152
Polgárdi	200	188	188	148
Lepsény	198	186	186	142
Siófok	188	176	176	134
Szántód	178	166	166	128
Szemes	172	161	161	123
Bogiár	170	158	158	116
Fonyód-fürdötelep	161	153	152	114
Máriatelep	160	150	146	111
Balaton-Szt. György	150	138	138	—
Komárváros	142	130	130	—
Nagy-Kanizsa	134	122	122	—
Mura-Keresztúr	134	122	122	—
Kotor-Alsó-Domhorú	134	122	122	—
Csáktornya	124	109	109	—
Legrád	134	122	122	—
Zákány	134	122	122	—
Góla	142	130	130	—
Berzencze	146	134	134	—
Vízvár	154	142	142	110
Babócsa	154	142	142	110
Barcs	154	142	142	110
Gelse	142	130	130	—
Szt. Mihály-Pacsa	146	134	134	—
Zala-Szt. Iván	152	140	140	122
Molnári	170	158	158	122
Szombathely	188	176	176	134
Acsád	192	180	180	138
Sziszek	118	106	106	—

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach den in der Tabelle nicht genannten Stationen der Strecke von Ponigi bis Franzdorf finden die für die in der Transportrichtung nächst hintergelegene, in der Tabelle enthaltene Station zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht ohnehin billiger stellt.

Fortlaufende Nummer	663	664	665
1			
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen der und im	betheiligten Bahnverwaltungen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Fusshodenplatten und Dachziegel aus Glas, ferner Glasfliesen mit und ohne Drahteinlage	Holz der Classe C (exclusive Brennholz)	Rohzucker
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Helenenschacht (k.k.St.B.)	Skalitz-Boskowitz	Mochow / Tanschim
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Triest	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 3, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband. Die Sendungen müssen nach türkischen, griechischen, sicilianischen, ägyptischen, dann französischen oder spanischen Hafenplätzen oder nach Echellen des Schwarzen Meeres oder endlich nach über Suez oder Gibraltar zu bedienenden Destinationen zum Exporte gelangen. Das Aufladen der bezüglichen Sendungen obliegt den Absendern	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 20. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife, bezw. Tarif-Theil II, Heft 3, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Localtarife	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Directer Frachtsatz besteht nicht		Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	260·2 Heller incl. Manipulationsgebühr	80 Heller	100 / 102 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Verschieden	
Art der Durchführung	Nach Massgabe der sinngemäss anzuwendenden „Specialen Bestimmungen" der Abschnitte J und K des nebenbezogenen Verbandstarifheftes im Kartirung-, bezw. Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen auf Seite 105 bis 107, bezw. 111 bis 113 des Oesterreich-Adriatischen Verbandstarifheftes 3 beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist		
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
666	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kastanienholz-Extract, flüssig, in Fässern mit Herkunft von Couze und La Rochette	Verrières transit	Station der Anssig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und der Oesterr. Nordwesthahn:	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif-Theile I, Abtheilung A und auf Grund der Tarif-Vorschriften, enthalten im Tarif-Theile I, Abtheilung B des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	vom 20. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Es bestehen keine directen Frachtsätze		Francs Gold für 100 kg		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze von Verrières transit sind nur anwendbar auf Sendungen mit Herkunft von Couze, Station der Orleanshahn (Département Dordogne), jene von Genf transit auf Sendungen mit Herkunft von La Rochette, Station der Schmalspurhahn Pontcharra-Rochette-Allevard (Département Isère). Hiedurch wird der im Verordnungs-Blatte Nr. 142 vom 11. December 1900, unter fortl. Nr. 3152, für die Relation Genf transit—Weis verlautbarte Frachtsatz gegenstandslos und daher aufgehoben
					Leitmeritz					6·45				
					Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft:									
					Raudnitz					6·40				
					Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:									
					Pilsen					5·03				
					Saaz					5·68				
					Wels					4·38				
					Wolin					5·57				
					Station der Südbahn-Gesellschaft:									
					Marburg a. d. D.					5·79				
				Genf transit	Station der Anssig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und der Oesterr. Nordwesthahn:									
					Leitmeritz					7·20				
					Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft:									
					Raudnitz					7·15				
					Stationen der k. k. österr. Staatshahnen:									
					Pilsen					5·78				
					Saaz					6·43				
					Wels					5·13				
					Wolin					6·32				
					Station der Südhahn-Gesellschaft:									
					Marburg a. d. D.					5·82				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
667	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Siehe nachstehende Tabelle	Lobositz (St.E.G.) loco nnd transit	Stationen der Localbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
				Lobositz-Landungsplatz	Stationen der Localbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz									
				oder umgekehrt										

Lobositz (St.E.G.) loco nnd transit im Verkehre mit	Frachtgüter							
	I. Classe	II. Classe	Ermässigte Wagenladungsclassen			Specialtarife		
			A	B	C	1	2	3
	Frachtsätze in Hellern per 100 kg							
Stationen der Localbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz:								
Podseditz	42	34	32	27	24	26	24	21
Trebnitz	34	27	26	22	21	21	21	18
Trebnitz-Stadt	—	—	26	22	21	21	21	18
Triblitz	48	40	36	31	26	29	28	23
Lobositz-Landungsplatz im Verkehre mit Stationen der Localbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz:								
Podseditz	43	35	33	28	25	27	25	22
Trebnitz	35	28	27	23	22	22	22	19
Trebnitz-Stadt	—	—	27	23	22	22	22	19
Triblitz	49	41	37	32	27	30	29	24

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gestehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
668	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	den in der Schnitt-Tafel I a des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes enthaltenen Stationen	Eisersdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	vom 1. März 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc., giltig vom 1. August 1898	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle*)		Im Kartirungswege		

*) Die Schnitt-Frachtsätze der Schnitt-Tafel I a zur Bildung der Gesammt-Frachtsätze sind Seite 21 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, bezw. aus der Verlautbarung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 133 vom 20. November 1900, Pos. 2519, zu entnehmen

Schnitt-Tafel I b.

Kilometer	Vom Schnittpunkte nach	Eigenthumsbahn	A nnd B a) Getreide etc.	A nnd B b) Kleie etc.
			in Pfennigen für 100 kg	
219	Eisersdorf	Breslau	124	73

669	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Güter des Specialtarifes 1	Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 118 vom 16. October 1900 sub Pos. 2256 für Güter des Specialtarifes 1 von Böhm.-Leipa (A.T.E.) und Böhm.-Leipa transito nach Gabel (A T.E.) und umgekehrt kundgemachte Frachtsatz von 29 Hellern für 100 kg ist mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901 auch von Böhm.-Leipa (A.T.E.) und Böhm.-Leipa transito nach den Stationen Brims, Gross-Walten und Grünau und umgekehrt unter den gleichen Bedingungen im Kartirungswege anzuwenden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
670	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Amerikanisches Nussbaumholz	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G.	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Elbenmschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Pfennige			Im Kartirungswege		
					Wien II (K.F.J.B.) Wien-Lagerhaus k.k.St.B. Wien-Praterquai k.k.St.B.				209	153 †)	56			
					Wien I (K.E.B.) k.k.St.B.				222	166 *)	56			
					Wien-Donau-uferbahnhof K.F.N.B. Wien-Donau-quaibahnhof k.k.St.B.				211	155 *)	56			
					Kornenburg				202	146 †)	56			
				Schönpriesen-Umschlag	Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G. Wien II K.F.J.B. Wien-Lagerhaus k.k.St.B. Wien-Praterquai k.k.St.B.				204	148 *)	56			
					Wien I (K.E.B.) k.k.St.B.				217	161 *)	56			
					Wien-Donau-uferbahnhof K.F.N.B. Wien-Donau-quaibahnhof k.k.St.B.				206	150 *)	56			
					Kornenburg				197	141 †)	56			
				Dresden-Elbkai	Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G. Wien II K.F.J.B. Wien-Lagerhaus k.k.St.B. Wien-Praterquai k.k.St.B.				245	189	56			
					Wien I (K.E.B.) k.k.St.B.				258	202	56			
					Wien-Donau-uferbahnhof K.F.N.B. Wien-Donau-quaibahnhof k.k.St.B.				247	191	56			
					Kornenburg				238	182	56			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppabgebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg.
†) Der Frachtsatz für Kornenburg gilt nur für Sendungen, welche per Donau weitergeben. Der Frachtsatz von 153 Pfennigen von Laube nach Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G. und K.F.J.B. gilt auch für amerikanisches Nussbaumholz, welches per Bahn vom Auslande in Bodenbach und Tetschen eintrifft und daselbst umkartirt, bezw. nach Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G. und K.F.J.B. neu aufgegeben wird

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
671	**k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz**	Bukowinaer Localbahnen	Eisenbahnschwellen (circa 30 Waggons)	Storozynetz	Hlihoka	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen für den Bau des Industriegeleises zur Zuckerfabrik in Luzan bestimmt sein	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt B, unter B 3 a II, enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·4 h per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist	
672	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohlen	Dubnian	Knttl Mária-Sasvár Szenicz Nádas-Szomolány Bélaház Bogdany-Selpöcz Nagy-Szombat	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller per metr. Tonne à 1000 kg 376 446 486 556 576 596 626		Im Kartirungswege		Für die Zuschiebung der Sendungen auf der Schleppbahn vom Rudolfschachte nach der Station Dubnian werden keine besonderen Schleppbahngebühren berechnet

via Göding — Lundenburg — Landesgrenze bei Broczkó

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 22. **Wien, 19. Februar 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Thätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern, der Finanzen, des Handels, des Ackerbaues und der Eisenbahnen vom 23. Jänner 1901,*) betreffend den Verkehr mit Mineralölen.

§ 1.

Als Mineralöle im Sinne dieser Verordnung gelten: Rohpetroleum und dessen Destillationsproducte (Petroleumäther, Gasolin, Benzin, Ligroin, Neolin, Naphtha, Petroleumessenz, rectificirtes Petroleum, Putzöl, Schmieröl u. s. w.), sowie durch trockene Destillation aus Ozokerit (Erdwachs), Bergtheer, bituminösem Schiefer, Braunkohle oder Steinkohle gewonnene Oele (Photogen, Solaröl, Benzol u. s. w.).

§ 2.

Die Mineralöle (§ 1) werden in zwei Classen eingetheilt.

In die erste Classe gehören jene Mineralöle, welche bei einem Barometerstande von 760 Millimetern schon bei einer Erwärmung auf weniger als 21 Grade des hunderttheiligen Thermometers entflammbare Dämpfe entweichen lassen; alle übrigen gehören in die zweite Classe.

§ 3.

Die Untersuchung der Mineralöle auf die Entflammbarkeit im Sinne des § 2 hat mittelst des in der Beilage 1 A beschriebenen Abel'schen Petroleumprobers unter Beachtung der in der Beilage 1 B folgenden Anweisung für die Handhabung des Probers zu erfolgen.

Wird die Untersuchung unter einem anderen Barometerstande als 760 Millimeter vorgenommen, so ist derjenige Wärmegrad massgebend, welcher nach der unter Beilage 1 B befindlichen Umrechnungstabelle unter dem jeweiligen Barometerstande dem im § 2 bezeichneten Wärmegrade entspricht.

§ 4.

Die k. k. Normal-Aichungscommission wird ermächtigt, Abel'sche Petroleumprober und die dazu gehörigen Hilfseinrichtungen nach vorgängiger Prüfung zu beglaubigen und im Bedürfnissfalle auch einzelne Aichämter ausserhalb Wiens mit der Prüfung und Beglaubigung zu betrauen.

Die Beilagen 1 A und 2 enthalten die von der k. k. Normal-Aichungscommission erlassene Vorschrift in Betreff der Bedingungen, unter denen ein Abel'scher Petroleumprober zur Prüfung zugelassen wird, dann der Bedingungen, unter denen eine Beglaubigung erfolgen darf, ferner in Betreff der Kennzeichnung und Stempelung eines zu beglaubigenden Probers, endlich in Betreff der Nachstempelung von beglaubigten Petroleumprobern.

Für die Prüfung und Beglaubigung der Petroleumprober und der dazu gehörigen Hilfseinrichtungen sind nach Massgabe der jedesmal erforderlich gewordenen Mühewaltung und sonstigen Aufwendungen die laut Beilagen 1 A und 2 vom Handelsministerium festgesetzten Gebühren zu entrichten.

*) Enthalten in dem am 13. Februar 1901 ausgegebenen V. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 12.
Die in der Verordnung bezogenen Beilagen erscheinen hier nicht abgedruckt; hinsichtlich derselben wird auf das bezogene Stück des R.-G.-Bl. verwiesen.

§ 5.

Die k. k. Normal-Aichungscommission wird praktische Unterweisung in der Ausführung und Ueberwachung von Mineralöluntersuchungen mittelst des Abel'schen Probers ertheilen und im Bedürfnissfalle auch einzelne Aichinspectoren ausserhalb Wiens hiefür ermächtigen.

§ 6.

Die zur Untersuchung von Mineralölen auf ihre Entflammbarkeit bestimmten Organe haben sich ausschliesslich beglaubigter Abel'scher Petroleumprober zu bedienen.

§ 7.

Die aus dem Zollauslande einlangenden Mineralölsendungen müssen durch Bescheinigungen ausländischer Behörden gedeckt sein, aus welchen entnommen werden kann, ob die betreffenden Mineralöle unter jene der ersten oder zweiten Classe dieser Verordnung gehören. Lässt sich dieser Umstand aus der Bescheinigung nicht entnehmen, oder obwaltet der Verdacht einer nachträglichen Veränderung des Inhaltes der Sendung, oder wird eine Bescheinigung überhaupt nicht beigebracht, so kann eine Untersuchung der Mineralöle platzgreifen.

Ergibt sich aus der Bescheinigung oder aus der im Falle des ersten Absatzes vorgenommenen Untersuchung, dass ein Mineralöl unter die Mineralöle erster Classe gehört, so ist dasselbe nach den für letztere vorgeschriebenen Bestimmungen zu behandeln.

Den Grenzämtern wird durch das Finanzministerium bekanntgegeben werden, welche ausländischen öffentlichen Behörden berufen sind, die im ersten Absatze erwähnten Bescheinigungen auszustellen.

Auf Mineralölsendungen von nicht mehr als 50 kg im Grenzverkehre finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung.

Ebenso finden diese Bestimmungen keine Anwendung auf aus dem Zollauslande zur Destillation und Raffinirung bezogenen Mineralöle (Tarifnummer 119 a und b), auf halbraffinirte und raffinirte schwere Mineralöle (Tarifnummer 121 a und b) und auf zur Beleuchtung nicht verwendbare, im Nachtrage vom Jahre 1888 zum alphabetischen Waarenverzeichnisse des Zolltarifes vom Jahre 1882, unter die Harze der Tarifnummer 117 gereihten „Steinkohlentheeröle" der aromatischen oder Benzolreihe.

§ 8.

Das in inländischen Raffinerien hergestellte raffinirte oder halbraffinirte steuerpflichtige Petroleum (Leuchtpetroleum) ist in den Reservoirs seitens der Finanzorgane stichprobenweise auf seine Entflammbarkeit zu untersuchen und ist, falls die Untersuchung ergeben sollte, dass es unter die Mineralöle der ersten Classe falle, nach den für letztere vorgeschriebenen Bestimmungen zu behandeln.

§ 9.

Die Mineralöle der ersten Classe sind als solche in der in den folgenden Paragraphen bestimmten Weise erkennbar zu machen.

§ 10.

Die im inländischen Verkehre vorkommenden Mineralöle sind von den Gemeinden, beziehungsweise den von der Regierung hiefür bestellten Organen der Untersuchung auf ihre Entflammbarkeit zu unterziehen.

Von der Untersuchung ausgenommen sind Mineralöle der ersten Classe, welche als solche erkennbar gemacht sind, dann die zur Raffinirung und Destillation bestimmten Mineralöle, Schmieröle, sowie die zur Beleuchtung nicht verwendbaren Steinkohlentheeröle.

§ 11.

Die Gewinnung der Mineralöle aus Theer, sowie die Destillation der rohen Theer- und Erdöle darf innerhalb geschlossener Ortschaften nicht gestattet werden, und die Fabriksanstalten müssen von Wohnhäusern in einer hinreichenden Entfernung liegen, welche die Gewerbsbehörde über die nach dem dritten Hauptstücke der Gewerbeordnung gepflogenen Verhandlungen von Fall zu Fall zu bestimmen hat.

Das Destillirlocale muss so eingerichtet, beziehungsweise gegen das Raffinirlocale so gelegen sein, dass die Uebertragung des Feuers von dem einen Locale zu dem anderen thunlichst ausgeschlossen sei.

Die Vorrathsräume für das rohe Oel sowohl, als für die Destillationsproducte müssen so eingerichtet sein, dass dieselben selbst im Falle eines Brandes der Fabrik vor der Verbrennung geschützt bleiben.

In dieser Beziehung gemachte Erfahrungen empfehlen vorzüglich die cisternartige Lagerung.

§ 12.

Die Versendung der Mineralöle jeder Art darf nur in solchen Gebinden oder Gefässen geschehen, welche das Verdunsten, Ausschwitzen oder Durchsickern des Inhaltes möglichst verhindern und beim Verladen nicht leicht beschädigt werden können.

Gebinde und Gefässe, welche Mineralöle der ersten Classe enthalten, haben in deutlichen Buchstaben die nicht verwischbare Inschrift: „feuergefährlich" zu tragen.

§ 13.

Für den Transport von Mineralölen auf Eisenbahnen und Trajectanstalten sind die Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder und des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr massgebend.

Die Abschlauchung aus fixen oder ambulanten Reservoirs auf Bahnhöfen ist auf abseits gelegenen Geleisen vorzunehmen, und bleibt es der Bahnaufsichtsbehörde vorbehalten, nach Massgabe der örtlichen Verhältnisse, sowie der Intensität des Petroleumverkehres in der betreffenden Station besondere Vorsichtsmassregeln anzuordnen.

§ 14.

Bei der Verfrachtung von Mineralölen erster Classe sind die folgenden Bestimmungen einzuhalten:

1. Die Wagen dürfen nur im Schritt fahren.

2. Jeder aus mehr als einem Wagen bestehende Transport muss ausser den Kutschern noch von einer erwachsenen Person begleitet sein.

3. Die Kutscher, sowie das sonstige Begleitungspersonale haben sich des Rauchens zu enthalten.

4. Findet die Verfrachtung zur Nachtzeit statt, so sind zur Beleuchtung der Wagen ausschliesslich Sicherheitslaternen zu verwenden.

5. Die Wagen dürfen unter gedeckten Räumen nicht stehen gelassen und müssen unter steter Aufsicht gehalten werden.

6. Der Transport von Mineralölen der ersten Classe auf Strassen in Glasballons ist nur unter der Bedingung gestattet, dass die Ballons mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder ähnlichen lockeren Substanzen in starken Holzkisten oder einzeln in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmateriale ausgefütterten Körben oder Kübeln fest verpackt sind.

§ 15.

Für den Transport von Mineralölen der ersten Classe auf Binnengewässern wird Folgendes vorgeschrieben:

1. Besteht die Schiffsladung ausschliesslich oder zum grössten Theil aus Mineralölen der ersten Classe, so hat:

a) das Einladen nur auf dem von der Localbehörde dazu bestimmten Platze zu geschehen, welchen das Fahrzeug binnen der von dieser Behörde vorgezeichneten Frist verlassen muss;

b) das Fahrzeug im Falle des Landens stets in einer entsprechenden Entfernung von anderen Fahrzeugen oder von bewohnten Gebäuden anzulegen;

c) der Schiffsführer bei der Ankunft am Bestimmungsorte der Localbehörde sogleich anzuzeigen, dass das Fahrzeug Mineralöle der ersten Classe geladen habe, und die Menge derselben mittelst des Frachtbriefes auszuweisen. Das Fahrzeug ist sodann auf den von der Localbehörde bestimmten Platz zu führen, welchen es ohne deren Erlaubniss nicht verlassen darf; ferner hat

d) die Ausladung innerhalb der von der Localbehörde festgesetzten Frist und auf dem dazu bestimmten Platze zu geschehen.

2. Bilden die Mineralöle der ersten Classe blos einen verhältnissmässig kleinen Theil der Schiffsladung, so müssen die betreffenden Colli und Gefässe in ganz abgesonderten Schiffsräumen oder auf dem Verdecke, jedoch stets getrennt von anderen leicht brennbaren oder explodirbaren Frachtgütern eingelagert werden.

Die Ein- und Ausladung darf nur an solchen Plätzen stattfinden, wo andere brennbare Stoffe nicht vorhanden sind.

3. Mit Fahrzeugen, auf welchen sich Mineralöle der ersten Classe befinden, dürfen Passagiere nicht befördert werden.

4. Auf Fahrzeugen, welche Mineralöle der ersten Classe führen, sowie bei der Ein- und Ausladung oder Lagerung dieser Oele darf Feuer oder Licht nicht gemacht und Tabak nicht geraucht werden.

§ 16.

Werden Mineralöle der zweiten Classe auf Binnengewässern verfrachtet, so sind die Mineralöle enthaltenden Gebinde und Gefässe mit feuersicheren Schutzdecken zu versehen.

Fahrzeuge auf Binnengewässern, welche Passagiere befördern, dürfen von Mineralölen der zweiten Classe höchstens 1000 kg an Bord haben.

§ 17.

Die Bedingungen, unter welchen zur See ankommende Schiffe mit einer ganz oder theilweise aus Mineralölen bestehenden Ladung dieselbe zu löschen haben, beziehungsweise in das Innere des Hafens eintreten dürfen, sind nach den hierüber bestehenden besonderen Vorschriften und den von Fall zu Fall seitens der Hafenbehörde zu treffenden Anordnungen zu beurtheilen.

§ 18.

Mengen von mehr als 20.000 kg Mineralöl der zweiten Classe, sowie Mengen von mehr als 1000 kg Mineralöl der ersten Classe dürfen nur auf besonderen Lagerhöfen gelagert werden.

Die Gewerbebehörde hat die bezügliche Bewilligung, falls nicht besondere Umstände einzelne Abweichungen als zulässig oder nothwendig erscheinen lassen, an folgende Bedingungen zu knüpfen:

a) Der Lagerhof muss mit den erforderlichen Blitzableitern versehen und mit einer entsprechenden Einfriedung (Mauer, Erdwall u. s. w.) von mindestens Manneshöhe umgeben sein, welche den Zutritt Unberufener verhindert.
Er muss bequem von allen Seiten mit Löschgeräthen umfahren werden können.
Es sind grössere Mengen von Wurferde innerhalb des Lagerhofes bereit zu halten.

b) Die gelagerten Flüssigkeiten sowohl, wie auch die dieselben etwa umschliessenden Baulichkeiten müssen mindestens 60 Meter von allen ausserhalb des Lagerhofes befindlichen Gebäuden entfernt sein.

c) Die Sohle derjenigen Theile des Lagerhofes, welche zur Lagerung der Flüssigkeiten dienen, muss aus undurchlässigem, unverbrennlichem Material hergestellt sein und ein Gefälle von mindestens 1 : 100 nach einer oder mehreren Sammelgruben haben; sie muss ferner entweder tiefer als die sie umgebende Terrainsohle liegen oder mit einer aus feuersicherem Materiale hergestellten ununterbrochenen Umfassung versehen sein. In beiden Fällen muss der Raum zwischen den Umfassungswänden mit Einschluss des Rauminhaltes der Sammelgruben gross genug sein, die gesammte Menge der dort aufbewahrten Flüssigkeiten im Falle des Auslaufens aufzunehmen.

d) Falls die Flüssigkeiten nicht im Freien oder unter offenen Schuppen, sondern in Gebäuden gelagert werden, müssen die letzteren massive Umfassungswände, reichliche Erleuchtung durch Tageslicht und gute Ventilation haben, dürfen aber keine Zwischendecken besitzen; Einrichtungen zu künstlicher Beleuchtung dürfen weder in, noch an den Gebäuden angebracht werden. Feststehende eiserne Reservoirs müssen mit Dunstabzügen versehen sein.

e) Geschäftliche Verrichtungen dürfen im Lagerhofe nur bei Tageslicht vorgenommen werden. Das Betreten des Lagerhofes bei Nachtzeit ist ausser dem Wächter desselben nur den dazu dienstlich berufenen Beamten gestattet; hiebei darf nur eine Sicherheitslaterne benützt werden.

f) Feuer oder Licht darf innerhalb des Lagerhofes nicht angezündet, auch darf daselbst nicht geraucht werden; ebenso ist das Einbringen von Zündmaterialien in den Lagerhof untersagt.

Diese Vorschriften sind an allen Eingangsthüren des Lagerhofes in augenfälliger Weise anzuschreiben.

g) Auf dem Lagerhofe dürfen ausser einer für den Wächter bestimmten, durch eine Mauer von den übrigen Theilen des Lagerhofes abgesonderten Wohnung, welche eventuell auch als Kanzleilocale zu dienen hat, Wohnräume nicht eingerichtet, beziehungsweise nicht benützt werden.

Bei Lagerhöfen, in welchen nur Mineralöle der zweiten Classe gelagert werden sollen, kann von den Vorschriften zu a) und b) abgesehen werden; die Gewerbebehörde entscheidet dann nach ihrem Ermessen über die in Bezug auf Einfriedung und freie Lage des Terrains zu stellenden Anforderungen.

§ 19.

Mengen von nicht mehr als 20.000 kg, aber mehr als 1500 kg Mineralöl der zweiten Classe, sowie Mengen von nicht mehr als 1000 kg, aber mehr als 150 kg Mineralöl der zweiten Classe, dürfen nur mit ortspolizeilicher Erlaubniss gelagert werden.

Bei Ertheilung dieser Erlaubniss sind unter Anlehnung an die im § 18, insbesondere in den Absätzen c) und f) enthaltenen Vorschriften die nach den örtlichen Verhältnissen sich als nothwendig ergebenden, mindestens aber die im § 21 aufgeführten Bedingungen vorzuschreiben.

§ 20.

Bei allen auf Bahnhöfen und innerhalb des gesetzlich bestimmten Feuerrayons der Bahnen zu errichtenden Lagerhöfen darf die Gewerbebehörde, beziehungsweise die Ortspolizeibehörde erst auf Grund der vorher eingeholten Zustimmung der Eisenbahnaufsichtsbehörde und unter Berücksichtigung der von der letzteren aufgestellten Bestimmungen die Bewilligung ertheilen.

§ 21.

Mengen von nicht mehr als 1500 kg, aber mehr als 300 kg Mineralöl der zweiten Classe, sowie Mengen von nicht mehr als 150 kg, aber mehr als 15 kg Mineralöl der ersten Classe, dürfen nur in Kellern oder zu ebener Erde gelegenen Räumen gelagert werden, welche eine gute Ventilation und weder Abflüsse (Gerinne) nach aussen (Strassen, Höfe u. s. w.), noch Heiz- oder künstliche Beleuchtungsvorrichtungen haben. Der Fussboden des zur Lagerung dienenden Theiles dieser Räume muss aus undurchlässigem, unverbrennlichem Materiale hergestellt und mit einer aus feuersicherem Materiale hergestellten ununterbrochenen Umfassung von solcher Höhe versehen sein, dass der Raum zwischen den Umfassungswänden mit Einschluss des Rauminhaltes einer etwa vorhandenen Sammelgrube ausreicht, die gesammte Menge der dort aufbewahrten Mineralöle im Falle des Auslaufens aufzunehmen.

Die Vorschrift des § 18, lit. f), erster Absatz, findet auch auf diese Räume Anwendung.

Die Lagerung kann ferner auf Höfen, in Gärten oder anderen umfriedeten Grundstücken erfolgen, wenn das Ausfliessen der Flüssigkeiten durch Eingraben der Gebinde oder durch eine aus feuersicherem Materiale hergestellte Umfassung verhindert wird.

Das Umfüllen der nach Massgabe dieses Paragraphen gelagerten Flüssigkeiten in andere Gefässe und die sonstigen geschäftlichen Verrichtungen mit denselben dürfen nur bei Tageslicht vorgenommen werden.

Die Einholung einer ortspolizeilichen Erlaubniss ist nicht erforderlich, doch ist die Lagerung der Ortspolizeihörde, und wenn Lagerungen auf Bahnhöfen oder innerhalb des gesetzlich bestimmten Feuerrayons der Bahn beabsichtigt sind, der betreffenden Bahnverwaltung vorher anzuzeigen.

§ 22.

Werden Mineralöle der ersten Classe mit Mineralölen der zweiten Classe oder mit anderen brennbaren Flüssigkeiten in demselben Raume oder in solchen Räumen, welche nicht durch unverbrennliche, mit Oeffnungen nicht versehene Zwischenwände von einander getrennt sind, gelagert, so finden auf sämmtliche Flüssigkeiten die in den §§ 18 bis 21 für die Mineralöle der ersten Classe gegebenen Vorschriften Anwendung.

Dasselbe gilt für den Fall, als Mineralöle der zweiten Classe mit anderen, jedoch leicht flüchtigen und entzündlichen Flüssigkeiten in der im ersten Absatze angegebenen Weise gelagert werden.

Werden hingegen Mineralöle der zweiten Classe zusammen mit anderen brennbaren, jedoch nicht leicht entzündlichen Flüssigkeiten in der vorstehend (Absatz 1) angegebenen Weise gelagert, so finden auf sämmtliche Flüssigkeiten die in den §§ 18 bis 21 für die Mineralöle der zweiten Classe gegebenen Vorschriften Anwendung.

§ 23.

Die Bestimmungen der § 18 bis 21 finden nicht Anwendung auf die Aufbewahrung von Mineralölen an den Gewinnungsstätten derselben und in Fabriken, in welchen diese Stoffe hergestellt, bearbeitet oder zu technischen Zwecken verwendet werden, und ebensowenig auf die vorübergehende Lagerung anlässlich des Eisenbahn- und Schiffahrtsverkehres.

§ 24.

In den Verkaufsräumen der Detailhändler dürfen Mineralöle der ersten Classe bis zu 15 kg, hingegen Mineralöle der zweiten Classe bis zu 50 kg und wenn die Aufbewahrung in metallenen, mit einem Hahne zum Abfüllen versehenen Gefässen erfolgt, bis zu 300 kg aufbewahrt werden.

Die Aufbewahrung und der Verkauf von Mineralölen der ersten Classe darf, soweit es sich um Quantitäten von mehr als einem halben Liter handelt, nur in vollkommen dichten und ebenso verschlossenen, widerstandsfähigen Gefässen, soweit es sich um geringere Quantitäten handelt, auch in verschlossenen Glasflaschen erfolgen. Falls nicht ein die Verdunstung der Flüssigkeit vollständig verhindernder Füllapparat benützt wird, darf das Umfüllen von Mineralölen der ersten Classe von einem Gefässe in ein anderes nur bei Tageslicht und nicht in der Nähe einer Flamme, von glimmendem Rauchtabak oder sonst eines glühenden Körpers erfolgen.

§ 25.

Das gewerbsmässige Verkaufen und Feilhalten von Mineralölen der ersten Classe ist nur in solchen Gefässen gestattet, welche an in die Augen fallender Stelle auf rothem Grunde in deutlichen Buchstaben die nicht verwischbare Inschrift „feuergefährlich“ tragen.

Wird derartiges Mineralöl gewerbsmässig zur Abgabe in Mengen von weniger als 50 kg feilgehalten oder in solchen geringeren Mengen verkauft, so muss die Inschrift in gleicher Weise noch die Worte: „Nur unter besonderen Vorsichtsmassregeln zu Brennzwecken verwendbar; in der Nähe von Licht nicht umzufüllen, an einem kühlen Orte wohl verschlossen aufzubewahren“ enthalten.

Diese Bestimmung findet auf das Verkaufen und Feilhalten von Mineralölen in den Apotheken zu Heilzwecken nicht Anwendung.

§ 26.

Für die zur Zeit der Kundmachung dieser Verordnung bereits in Benützung stehenden Lagerräume, in welchen mit Genehmigung der Gewerbebehörde die in den §§ 18 und 19 bezeichneten Quantitäten gelagert werden dürfen, ist die Einholung der in den §§ 18 und 19 gedachten Bewilligung nicht erforderlich.

§ 27.

Die Uebertretungen der gegenwärtigen Vorschriften werden, insoweit sie nicht schon durch die bestehenden Gesetze verpönt sind, mit Geldstrafen bis zu K 200 oder im Falle der Zahlungsunfähigkeit mit Arrest bis zu 14 Tagen bestraft.

Bei Vollziehung der Straferkenntnisse und sonstigen Anordnungen hat die Behörde die zur Sicherung des Erfolges nöthigen Massregeln zu ergreifen.

Bezüglich des Strafverfahrens und der Rechtsmittel in demselben gelten die politischen Vorschriften.

§ 28.

Diese Verordnung tritt sieben Monate nach ihrer Kundmachung in Kraft.

§ 29.

Mit dem Beginne der Wirksamkeit dieser Verordnung treten die Bestimmungen der Ministerialverordnungen vom 17. Juni 1865, R.-G.-Bl. Nr. 40, vom 27. Jänner 1866, R.-G.-Bl. Nr. 14, und vom 10. Februar 1868, R.-G.-Bl. Nr. 13, ausser Kraft.

Die mit den Regierungen der Bodenseeuferstaaten, sowie die mit der kaiserlich deutschen Reichsregierung getroffenen Vereinbarungen über die Beförderung gefährlicher Stoffe auf dem Bodensee, beziehungsweise auf der Elbe und die auf Grund dieser Vereinbarungen im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern erlassenen Verordnungen des Handelsministeriums vom 14. Jänner 1895, R.-G.-Bl. Nr. 12, und vom 12. December 1895, R.-G.-Bl. Nr. 190, werden durch die Bestimmungen der gegenwärtigen Verordnung nicht berührt.

Koerber m. p. **Böhm** m. p. **Call** m. p.

Giovanelli m. p. **Wittek** m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Februar 1901, Z. 7083, an alle Privatbahn-Verwaltungen, betreffend die vom Staatseisenbahnrathe über die Anträge des Exportcomités gefassten Beschlüsse.

Der Staatseisenbahnrath hat in seiner Sitzung vom 2. December 1899, wie dem geehrten Verwaltungsrathe aus dem in den Nummern 7 und 8 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom Jahre 1900 veröffentlichten Protokolle bekannt ist, aus seiner Mitte ein Specialcomité zur Vorberathung eines Programmes für die Ausgestaltung der Exporttarife gewählt.

Dieses Specialcomité hat sich im Laufe des Jahres 1900 seiner Aufgabe im Wesentlichen entledigt, und auf Grund des Ergebnisses der unter weiterer Zuziehung von Fachmännern durchgeführten Berathung der einschlägigen Fragen in den für die verschiedenen Artikelgruppen eingesetzten Subcomités seine Anträge dem Staatseisenbahnrathe in der letzten Session unterbreitet, wo dieselben in der aus der Anlage*) ersichtlichen Form zur Annahme gelangt sind.

Von den Producten der Landwirthschaft und der landwirthschaftlichen Industrien abgesehen, deren Tarifirung erst in der nächsten Session des Staatseisenbahnrathes zur Berathung gestellt werden soll, beschäftigen sich diese Anträge mit sämmtlichen für den Export aus Oesterreich in Betracht kommenden Artikeln und enthalten zugleich

*) Vergl. die Beilage zu Punkt XL der Tagesordnung in Nummer 11 dieses Blattes.

eine Reihe von Vorschlägen, welche allgemeine Fragen der Exportförderung auf dem Gebiete des Tarifwesens und insbesondere auch im Verkehre mit den Seehäfen berühren.

Die Wünsche des Staatseisenbahnrathes richten sich nach ihrer Fassung in erster Linie an die Verwaltung der österr. Staatsbahnen, und ist das Eisenbahnministerium denn auch daran, die noch erforderlichen Prüfungen und Erhebungen für den Bereich der Staatseisenbahnverwaltung behufs entscheidender Stellungnahme zu diesen Beschlüssen durchzuführen.

In weiterer Folge wird in diesen Anträgen aber an die Regierung auch das Verlangen gestellt, dahin zu wirken, dass analoge Tarifmassnahmen zu Gunsten des österr. Exportes auch seitens der österr. Privatbahnen getroffen werden, und behält sich das Eisenbahnministerium sonach vor, succesive, nach Massgabe des Fortschreitens der Arbeiten bei den österreichischen Staatsbahnen, an die geehrten Verwaltungen mit den entsprechenden Vorschlägen für die einzelnen Artikel oder Artikelgruppen heranzutreten.

Das Eisenbahnministerium glaubt indessen die geehrten Verwaltungen hievon schon im gegenwärtigen Zeitpunkte in Kenntniss setzen zu sollen, um denselben zu ermöglichen, ohne Verzug an die Prüfung der sie berührenden Fragen auch vom Standpunkte ihres Verkehres zu schreiten und auf diese Weise die erwünschte baldige Entscheidung über die in Frage kommenden Tarifmassnahmen zu sichern.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Liharzik m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Bahn niederer Ordnung von Gloggnitz nach Schottwien mit Industriegeleisen zu den Gypswerken in und bei Schottwien.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördl. autor. und beeideten Maschinenbau-Ingenieur Friedrich Drexler in Wien im Vereine mit dem Eisenbahnbau-Unternehmer Adolf Thomas in Wien, sowie mit dem Bürgermeister J. Wocheslander, dem Kaufmanne und Gemeinderathe J. Koisser und dem Advocaten Dr. C. Böhm in Gloggnitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Gloggnitz der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Weissenbach nach Schottwien mit abzweigenden Industriegeleisen zu den in und bei Schottwien gelegenen Gypswerken im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 11. Februar 1901. Z. 2829/2.

Thätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Die unter Leitung der geschäftsführenden Verwaltung befindliche Abrechnungsstelle des Vereines hat den Zweck, Guthaben- und Schuldposten der Vereinsverwaltungen zusammenzustellen, periodisch die hienach zu empfangenden, beziehungsweise zu zahlenden Beträge für jede einzelne Verwaltung in einer Summe zu ermitteln und die Ausgleichung dieser Beträge zu bestimmen.

Das mit der Ausgleichung von Guthaben- und Schuldposten verbundene Verfahren ist durch Ausführungsbestimmungen zu dem Uebereinkommen, betreffend die Abrechnungsstelle des Vereines, deren Feststellung und Abänderung der geschäftsführenden Verwaltung nach Einvernehmen mit dem Ausschusse für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten überlassen ist, geregelt.

Der Saldo aus den Abrechnungen der verschiedenen Verbände, directen Verkehre u. s. w. wird von der Abrechnungsstelle des Vereines für die einzelnen Bahnen in derjenigen Währung (Mark-, österreichische Kronen- und Goldgulden-, Franken- oder Rubelwährung) festgestellt, in welcher die betreffenden Abrechnungsabschlüsse angemeldet sind. Das Gleiche gilt für die sonstigen Posten, welche der Abrechnungsstelle zur Ausgleichung überwiesen werden.

Die bei den halbmonatlichen Abschlüssen in der Franken- oder österreichischen Goldguldenwährung sich ergebenden Schlussbeträge werden von der Abrechnungsstelle in die Markwährung umgerechnet, und zwar Franken mit dem festen Umrechnungscourse von 100 Frcs. = 81 Mk. und österreichische Goldgulden mit dem festen Umrechnungscourse von 100 Gulden Gold = 202·50 Mk. Die auf diese Weise ermittelten Summen der Markwährung werden den in der Markwährung festgesetzten Schlussbeträgen zugerechnet. Die Ausgleichungen, beziehungsweise Zahlungen erfolgen also nur in der Mark-, Kronen- und Rubelwährung.

Die Abrechnungsstelle (früher Generalsaldirungsstelle) wurde von ihrer Gründung an (1. October 1871) bis Ende März 1881 von dem Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft und nach der Verstaatlichung dieser Bahn von der kgl. Eisenbahn-Direction in Magdeburg geleitet. In der Breslauer Generalversammlung (1882) wurde beschlossen, die Generalsaldirungsstelle (jetzt Abrechnungsstelle) zur Vereinseinrichtung zu machen und jede Vereinsverwaltung zum Eintritt zu verpflichten, welcher Beschluss mit dem 1. April 1883 zur Einführung gelangte.

An der Generalsaldirungsstelle waren bei der Uebernahme durch den Verein (Ende März 1883) 76 Verwaltungen betheiligt. Nachdem dieselbe zur Vereinseinrichtung geworden, stieg die Theilnehmerzahl bis Anfang April 1893 auf 98 Vereinsverwaltungen und sechs an den Vereinseinrichtungen theilnehmende Verwaltungen.

Eine fernere Erweiterung der Thätigkeit der Abrechnungsstelle wurde durch den am 1. Mai 1887 erfolgten Eintritt der Belgischen Staatsbahnen und mehrerer belgischen Privatbahnen in den Vereinsreiseverkehr herbeigeführt, da nach den für diesen Verkehr erlassenen

Bestimmungen alle diesbezüglichen Posten bei der Abrechnungsstelle anzumelden sind.

Ferner sind in den Vereinsreiseverkehr eingetreten und somit an den Geschäften der Abrechnungsstelle betheiligt:

die schweizerischen Eisenbahnen seit 1. Mai 1889,

die skandinavischen Eisenbahnen seit 1. Juni 1889,

die Bosnisch-hercegovinische Staatsbahn seit 1. Mai 1893,

die Finnländische Staatsbahn seit dem Jahre 1897 und

die Balkanbahnen (Bulgarische Staatseisenbahn, Serbische Staatseisenbahn und die orientalischen Eisenbahnen) seit 15. October 1898.

Bei der Abrechnungsstelle werden gegenwärtig 111 Conten, und zwar 98 für Vereinsverwaltungen und an den Vereinseinrichtungen theilnehmende Verwaltungen und 13 für vereinsfremde Verwaltungen geführt.

Während im Jahre 1881 nur 72.874 Forderungs- und Schuldposten im Gesammtbetrage von rund Mk. 183,600.000 angemeldet wurden, ergaben sich im Jahre 1882 bereits 87.132 Posten im Betrage von rund Mk. 254,700.000. Auch das Jahr 1883 zeigte noch eine Steigerung der angemeldeten Posten und Beträge, während dieselben von diesem Jahre ab infolge von Verstaatlichungen fielen. Erst mit dem Jahre 1887 ist wieder eine Mehrung der angemeldeten Beträge eingetreten, wie die nachstehende Zusammenstellung ersehen lässt.

Jahr (dasselbe ist mit dem Etatsjahre übereinstimmend)	Anzahl der angemeldeten Forderungs- und Schuldposten	Auf Mark umgerechnete Gesammtsumme		Das Verhältniss der Gesammtsumme aller angemeldeten Beträge zur Gesammtsumme der baar gezahlten Saldi stellt sich wie
		der zur Verrechnung angemeldeten Beträge	der baar bezahlten Beträge	
1883	*)	268,137.280	107,136.259	1 : 0·400
1887	146.750	244,679.118	110,408.724	1 : 0·451
1888	128.989**)	262,555.983	121,984.445	1 : 0·465
1893	133.291	299,472.259	139,283.548	1 : 0·465
1899	133.546	409,876.682	141,951.563	1 : 0·346

Wie sich die Thätigkeit der Vereins-Abrechnungsstelle in Einzelheiten gestaltete, ergibt nachstehende Tabelle.

1	2	3	4	5	6	7
Jahr	Anzahl der Rechnungsabschlüsse	Anzahl der Rechnungsauszüge	An Forderungen allein wurden angemeldet:	Durch je eine Saldozahlung wurden beglichen	Hievon (Spalte 4) sind Forderungen in deutscher Währung	Durch je eine Saldozahlung in deutscher Währung wurden beglichen
			Posten	Forderungen	Posten	Forderungen
1883	123	5040	87.487	16·22	81.128	34·80
1887	162	5556	78.984	17·34	70.836	35·47
1888	159	5555	82 725	18 85	74.005	37.04
1893	143	5324	84.932	20 79	75.954	42.65
1889	164	6633	83.027	21·22	71.754	42.18

*) Es sind 135.554 Posten gezählt, die Zählung ist jedoch im Jahre 1883 nicht immer nach richtigen Grundsätzen erfolgt.

**) Seit dem 1. April 1888 werden die Beträge aus dem Vereinsreiseverkehr und diejenigen der Militärfahrgelder nicht mehr wie früher einzeln, sondern nur noch mit ihrer Gesammtsumme aufgenommen. Bei Einzelaufschreibung der betreffenden Schuldposten würde die Gesammtzahl aller verrechneten Forderungs- und Schuldposten sich für die Jahre 1888 bis 1889 um 24.000 bis 30.000 vermehren. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Inland.

Parlamentarisches.*)

In der 4. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Februar wurden folgende Regierungsvorlagen eingebracht:

1. Kaiserliche Verordnung vom 15. Juli 1897, R.-G.-Bl. Nr. 169, betreffend die Eröffnung von Nachtragscrediten zum Staatsvoranschlage und zum Investitionspräliminare für das Jahr 1897. (Siehe Nr. 85 ex 1897.)

2. Kaiserliche Verordnung vom 28. December 1897, R.-G.-Bl. Nr. 304, betreffend das Budgetprovisorium per 1. Semester 1898. (Siehe Nr. 2 ex 1898.)

3. Kaiserliche Verordnung vom 30. December 1897, R.-G.-Bl. Nr. 308, betreffend die provisorische Aufrechterhaltung der Wirksamkeit der Bestimmungen des bisherigen Zoll- und Handelsbündnisses mit den Ländern der ungarischen Krone, die Verwendung der Zolleinnahmen und das Verhältniss zur Oesterreichisch-ungarischen Bank. (Siehe Nr. 3 ex 1898.)

4. Kaiserliche Verordnung vom 25. Juni 1898, R.-G.-Bl. Nr. 104, betreffend das Budgetprovisorium per II. Semester 1898. (Siehe Nr. 74 ex 1898.)

5. Kaiserliche Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 238, betreffend das Budgetprovisorium per I. Quartal 1899. (Siehe Nr. 3 ex 1899.)

*) Mit Rücksicht auf das erdrückende Materiale beschränken wir uns diesmal bei der Veröffentlichung der Anträge und Interpellationen auf die Bezeichnung des Gegenstandes derselben.

6. Kaiserliche Verordnung vom 30. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 239, betreffend die Verlängerung der Wirksamkeit der Bestimmungen des bisherigen Zoll- und Handelsbündnisses mit den Ländern der ungarischen Krone und das Verhältniss zur Oesterreichisch-ungarischen Bank. (Siehe Nr. 3 ex 1899.)

7. Kaiserliche Verordnung vom 23. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 59, betreffend das Budgetprovisorium per II. Quartal 1899. (Siehe Nr. 39 ex 1899.)

8. Kaiserliche Verordnung vom 24. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 110, betreffend das Budgetprovisorium per II. Semester 1899. (Siehe Nr. 75 ex 1899.)

9. Kaiserliche Verordnung vom 21. September 1899, R.-G.-Bl. Nr. 176, betreffend das wirthschaftliche Verhältniss zu den Ländern der ungarischen Krone, die gänzliche Einlösung der Staatsnoten, die Einführung der Kronenwährung als Landeswährung, die Verlängerung des Privilegiums der Oesterreichisch-ungarischen Bank und die Ordnung der Schuld von ursprünglich 80 Millionen Gulden. (Siehe Nr. 112 ex 1899.)

10. Kaiserliche Verordnung vom 27. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 264, betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, dann die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende Juni 1900. (Siehe Nr. 2 ex 1900.)

11. Kaiserliche Verordnung vom 29. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 268, betreffend die Regelung des gegenseitigen Verhältnisses der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder einerseits und der Länder der ungarischen Krone andererseits, betreffend die Stempel- und unmittelbaren Gebühren, den Verbrauchsstempel und die Taxen. (Siehe Nr. 4 ex 1900.)

12. Kaiserliche Verordnung vom 24. Juni 1900, R.-G.-Bl. Nr. 99, betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Juli bis Ende December 1900. (Siehe Nr. 75 ex 1900.)

13. Kaiserliche Verordnung vom 27. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 226, betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Jänner 1901 bis Ende Juni 1901. (Siehe Nr. 3 ex 1901.)

14. Kaiserliche Verordnung vom 27. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 229, betreffend die Steuerbefreiung der Seehandelsschiffe. (Siehe Nr. 3 ex 1901.)

15. Kaiserliche Verordnung vom 21. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 231, betreffend die Erstreckung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 4. April 1892, R.-G.-Bl. Nr. 66, über die Leistung von Beiträgen aus Staatsmitteln an die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Siehe Nr. 3 ex 1901.)

In derselben Sitzung wurden nachstehende Dringlichkeitsanträge gestellt:

Seitens

1. der Abgeordneten Kaftan, Dr. Sileny und Genossen, betreffend die Förderung des Ausbaues der künstlichen Wasserstrassen und Schiffbarmachung der natürlichen Wasserläufe;

2. der Abgeordneten Holanský, Šrámek, Karbus, Reichstädter und Genossen, betreffend die Regelung des Dienstverhältnisses der Eisenbahnbediensteten;

3. der Abgeordneten Prochazka, Axmann, Mayer und Genossen, betreffend Regelung der Dienst- und Entlohnungsverhältnisse der österreichischen Eisenbahnbediensteten;

4. der Abgeordneten Dr. Lueger, Strobach, Mayer und Genossen, betreffend Herstellung von Schiffahrtscanälen zwischen Donau, Oder und Elbe;

5. der Abgeordneten Baumgartner, Wenger und Genossen, betreffend die Erhaltung der Traunschiffahrt;

6. der Abgeordneten Franz Hofmann und Genossen, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Troppau nach Grätz-Wigstadtl;

7. der Abgeordneten Dr. Straucher und Genossen, betreffend Errichtung einer Staatseisenbahn-Betriebsdirection für die Bukowina mit dem Sitze in Czernowitz;

8. der Abgeordneten Franz Hofmann, Kaiser, Herzmansky, Dr. Chiari und Genossen, betreffend den Ausbau des Donau-Oder- und Donau-Elbecanales und die Vervollständigung des schlesischen Bahnnetzes;

9. der Abgeordneten Dr. Ellenbogen, Hybeš und Genossen, betreffend Regelung des Vertragsverhältnisses zwischen den Eisenbahnen und ihren Angestellten.

Ferner wurden folgende Interpellationen gestellt:

I. An den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens

1. der Abgeordneten Kaftan, Vaclav Sehnal und Genossen an den Eisenbahnminister, betreffend eine zweckentsprechende Bahnverbindung Dalmatiens mit dem Bahnnetze in Bosnien;

2. der Abgeordneten Kittel, Wolf, Tschan und Genossen an den Eisenbahnminister, betreffend Leguug eines Anschlussgeleises von der Station Bilin zum landwirthschaftlichen Lagerhause der Lagerhausgenossenschaft der Bezirke Dux—Bilin;

3. der Abgeordneten Iro, Hauck und Genossen an den Eisenbahnminister, betreffend Verkehrsverhältnisse auf der Localbahn Rakonitz-Petschau;

4. der Abgeordneten Dr. Sylvester, Hueber und Genossen an den Eisenbahnminister, betreffend Erweiterung der Generalabonnements zum Besuche des Salzkammergutes;

5. der Abgeordneten Dr. Sylvester, Franz Hofmann und Genossen an den Eisenbahnminister, betreffend Gleichstellung der Civilpensionisten mit den Militärpensionisten, rücksichtlich der Fahrpreisermässigung für die Staatsbahnen.

6. der Abgeordneten Dr. Sylvester und Genossen an den Eisenbahnminister, betreffend die Missstände auf dem Salzburger Staatsbahnhofe;

7. der Abgeordueten Dr. Tschan, Dr. Eisenkolb, Kliemann und Genossen an den Eisenbahnminister, betreffend den Abschluss eines Darlehensgeschäftes zwischen den ärarischen Kohlenwerken im Brüxer Bezirke und dem Kohlengrosshändler Eduard Weimann in Aussig;

8. der Abgeordneten Herzog, Pacher, Alwin Hanich, Kliemann, Stein und Genossen an den Eisenbahnminister, betreffend die Zustände bei der Buschtěhrader Eisenbahn;

9. der Abgeordneten Dr. v. Hofmann und Genossen an den Eisenbahnminister, betreffend die Umgestaltung und Erweiterung des Südbahnhofes in Graz;

10. der Abgeordneten Dr. Beurle und Genossen an den Eisenbahnminister, betreffend die Erstellung billiger Frachttarife für den oberösterreichischen Kohlenbezug;

11. der Abgeordneten Hans Hofer, Kienmann und Genossen an den Eisenbahnminister, betreffend die Aufhebung der Strassenübersetzung am nördlichen Ende der Station Ternitz der Südbahn und Erbauung einer entsprechenden Ueberbrückung;

12. der Abgeordneten Schönerer und Genossen an den Eisenbahnminister, betreffend Herstellungen auf dem Grenzbahnhofe in Voitersreuth;

13. der Abgeordneten Winter und Genossen an den Eisenbahnminister, betreffend Verbesserung des Eisenbahnverkehres im Innviertel;

14. der Abgeordneten Iro, Hauck, Kliemann und Genossen an den Eisenbahnminister, betreffend die Verstaatlichung der Localbahnlinie Rakonitz — Petschan, bezw. sofortige Ermöglichung eines Transitoverkehres, Herabsetzung der Tarife und Einführung reiner Personenzüge auf dieser Strecke;

15. der Abgeordneten Kienmann, Mosdorfer, Hans Hofer und Genossen an den Eisenbahnminister, betreffend den Ausbau der Aspang-Bahn.

II. An den Herrn Handelsminister:

Seitens der Abgeordneten Dr. Menger und Genossen an den Handelsminister, betreffend die Anlage von Schiffahrtscanälen, insbesondere den Bau des Donau-Oder-Canals.

In der 5. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Februar wurde von den Abgeordneten Dr. Rapoport, Merunowicz und Genossen ein Antrag, betreffend den Ausbau der Wasserstrassen eingebracht.

In derselben Sitzung wurde von den Abgeordneten Iro und Genossen an den Eisenbahnminister eine Interpellation, betreffend die Gehalts- und Pensionsverhältnisse der Locomotivführer der Buschtěhrader Bahn gerichtet.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte elektrische Kleinbahn von Schwadowitz-Eipel nach Eipel. (Ergebniss der politischen Begehuug nnd Enteignungsverhandlung: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 10. bis 13. Juli 1899 und am 3. bis 4. October 1900 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich der projectirten Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Schwadowitz-Eipel der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn nach Eipel, hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens für die gegenständliche Localbahn, die mitbegangenen Schleppbahnen inbegriffen, mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilnng der Concession in Kraft tritt.

[E.-M.-Z. 58.242 ex 1900.]

Projectirte elektrische Localbahn von Tabor nach Bechyn. (Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. Februar die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten, umgearbeiteten Detailprojectes für die nunmehr mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Tabor nach Becbyn, die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Mit Rücksicht darauf, dass die Projecttrasse gegen die Trasse des ursprünglichen Projectes streckenweise wesentliche Abweichungen aufweist und auch die Situirung der einzelnen Mittelstationen und Haltestellen Aenderungen erfahren hat, werden unmittelbar vor dem Eingehen in die politische Begehung die Trassenfragen der Erörterung zu unterziehen und wird auch neuerlich die Stationscommission vorzunehmen sein. [E.-M.-Z. 47.602 ex 1900.]

Projectirte Localbahn von Lambach nach Vorchdorf nebst Schleppbahn zum Brauhause in Eggenberg. (Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung: Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Linz mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 11. bis 14. September 1900 durchgeführten Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung rücksichtlich des von der Gemeindevorstehung in Lambach vorgelegten Detailprojectes für die normalspurige Localbahn von Lambach nach Vorchdorf, nebst einer als Schleppbahn auszugestaltenden Fortsetzung zum Brauhause in Eggenberg, sowie die auf Grund des im Allgemeinen anstandslosen Ergebnisses der genannten Amtshandlungen gegen Einhaltung der von der Commission getroffenen Bestimmungen und unter der Voraussetzung der Erwerbung des erforderlichen Grundes im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgte Ertheilung des bedingten Bauconsenses für die begangene Linie von km 0·0 bis km 15·285, das ist einschliesslich des circa 785 m langen Schleppgeleises nach Eggenberg, jedoch ausschliesslich der beiden Theilstrecken km 9·8 bis km 10·4 und km 13·3 bis km 13·6 wurde zur Kenntniss genommen. Bezüglich der Theilstrecken km 9·8 bis km 10·4 und km 13·3 bis km 13·6 sind behufs Einleitung der commissionellen Verhandlungen neue Detailprojecte vorzulegen. Der Bauconsens tritt erst nach Ertheilung der Concession für die Localbahn in Kraft. [E.-M.-Z. 58.836 ex 1900.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

15. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Lużan—Zaleszczyki der Gesammtverkehr eingestellt.

16. Februar. In den Strecken Kopyczyńce—Husiatyn und Teresin—Iwanie puste wurde wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

16. Februar. In der Strecke Karapcziu—Czudin und auf den Kolomeaer Localbahnen wurde wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr eingestellt.

16. Februar. In der Strecke Blatna—Nepomuk wurde wegen Schneeverwehung ab Zug Nr. 753 der Gesammtverkehr eingestellt.

16. Februar. In der Strecke Karapcziu—Czudin wurde mit dem Zuge Nr. 2754 der Gesammtverkehr und in der Strecke Hadikfalva—Radautz mit dem Zuge Nr. 2857 der Personenverkehr wieder aufgenommen.

17. Februar. In der Strecke Kopyczyńce — Husiatyn wurde mit dem Zuge Nr. 1353 und in den Strecken Radautz—Brodina und Karlsberg—Putna mit dem Zuge 2851/4451 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

18. Februar. Auf den Kolomeaer Localbahnen wurde mit dem Zuge Nr. 2373 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

18. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Stupno-Břas—Radnitz der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

18. Februar. Wegen Eistreibens wurde der Trajectverkehr zwischen Gombos und Erdöd neuerdings eingestellt.

Krakauer elektrische Kleinbahnen. (Bestätigung des technischen Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Vorschlag der Krakauer Tramway-Gesellschaft den Ingenieur Ferdinand Fischer als technischen Betriebsleiter des gesellschaftlichen Unternehmens bestätigt. [E.-M.-Z. 58.802 13 ex 1900.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Regulativ, betreffend den Transport und die veterinärärztliche Untersuchung lebender, per Eisenbahn zu befördernder Thiere.) Infolge des G.-A. XVII : 1900, betreffs Verstaatlichung des thierärztlichen Dienstes hat sich die Nothwendigkeit ergeben, die auf den Eisenbahntransport bezüglichen Normen ab 1. Jänner 1901 theilweise abzuändern. Die vorgenommenen Aenderungen gelten nur für den Vorgang auf ungarischen Stationen, während auf croatisch-slavonischem Gebiete die Verfügungen des G.-A. VII : 1888 weiter in Kraft bleiben. Die Hauptbestimmungen dieses Regulativs sind: Nachdem künftig auch Pferde — mit Ausnahme der Rennpferde — ferner Esel und Maulthiere (auch Fohlen) nur nach thierärztlicher Untersuchung transportirt werden dürfen, können solche Thiere blos in den vom Ackerbauministerium als Viehverladestationen bezeichneten Eisenbahnstationen zur Aufgabe gelangen; die letzteren sind aus dem Gütertarife der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu entnehmen. Ebenso dürfen diese Thiere bei der Einfuhr aus dem Auslande (inclusive Croatien - Slavonien, die occupirten Provinzen und Oesterreich) ebenfalls nur nach Viehverladestationen adressirt werden. Die Gebühren für die Thierbeschau, und zwar: Fuhrlohn, thierärztliches Honorar und Untersuchungsgebühr sind bei der Aufgabe zu bezahlen und werden durch die Station eingehoben; die zwei ersteren werden sofort dem Thierarzte eingehändigt, während die Untersuchungsgebühr, als dem Aerar gehörig, als Aufgabs-Nebengebühr im Frachtbriefe verrechnet wird, demgemäss es nicht gestattet ist, diese letztere Gebühr behufs Einhebung der Abgabestation zu überweisen. Die Gebühren werden auch dann eingehoben, wenn der Thierarzt nach der Beschau den Transport untersagt. Bei Thiersendungen vom Auslande (inclusive Croatien-Slavonien, die occupirten Provinzen und Oesterreich) werden die Gebühren in der Bestimmungsstation ebenso eingehoben und ist die ärarische Untersuchungsgebühr als Abgabs-Nebengebühr ebenfalls im Frachtbriefe zu verrechnen. Die übrigen ungarischen Eisenbahnen haben ihre Stationen, wie berichtet wird, bereits ebenfalls mit einer conformen Instruction versehen.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 3. December 1900, Z. 86.262, den Gutsbesitzern Sigmund Kende in Istvánd, Béla Nagy in Lázári und Zoltan Kálocsei in Tunyog die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Endstation Mátészalka der als Sackbahn endigenden, im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Flügelbahn Nyiregyháza - Mátészalka ausgehende und in deren Fortsetzung diese im Bereiche der Comitate Bereg und Ugocsa, und nach Ueberbrückung der Theiss bei Vásáros-Namény über Kocsord, Tunyog, Fehérgyarmat, Fenyige, Kömörö, Istvándi, Csege, Badaló und die Gemarkung der Gemeinden Csoma und Beregszász in der Station Beregszász mit der Localbahn Bátyu - Beregszász - Királybáza des Staatsbetriebes verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Zágráb - Podsused - Samobor. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der im Stadium der Vollendung begriffenen Localbahn Zágráb (Agram)-Podsused-Samobor (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 12 ex 1900) angeordnet und den Sectionsrath Aladár Ehrenhöfer des kgl. ungarischen Handelsministeriums mit der Führung der Commission betraut. Diese als Schmalspurbahn (76 cm Spurweite) erbaute und vorläufig mit Dampfkraft in Eigenregie der Gesellschaft zu betreibende Linie geht im Anschlusse an das städtische Strassencisenbahnnetz der Stadt Zágráb von deren westlicher Endstation aus und führt zwischen der Linienstrasse der Section Zágráb - Podsused der Südbahnlinie Steinbrück — Podsused—Zágráb—Sissek (Péagestrecke der Zagorianerbahn des Staatsbetriebes) und dem rechten Saveufer über Vrabce, Stenjevec (Landes-Irrenanstalt), Susedgrád (nächst Posuded) und nach Ueberbrückung der Save über Sveta-Nedelja bis Samobor (nächst der krainerischen Landesgrenze).

Projectirte Regional - Localbahn Losoncz - Poltár. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten des Comitates Nógrád haben den Beschluss gefasst, den Ausbau der von der Bauunternehmung Armin Pallós (Polak) in Budapest projectirten Regional-Localbahn Losoncz - Poltár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135 ex 1900, Vorconcession Post 1) durch Gewährung einer ausgiebigen Subvention je früher zu ermöglichen. Da die Rentabilität dieser Linie dadurch gesichert erscheint, dass selbe nicht nur

ein intensiv cultivirtes, sehr fruchtbares Gebiet durchschneidet, sondern auch bedeutende Industrieetablissements und Bergbaureviere berührt, ist es, wie berichtet wird, dem Projectanten bereits gelungen, die Financirung dieser Linie, deren Baukosten mit circa K 3,000.000 präliminirt sind, durch ein ausländisches Bankenconsortium sicherzustellen. Dem Projecte zufolge soll nebst der Hauptlinie Losoncz—Berzencze—Poltár auch eine von der zukünftigen Station Berzencze abzweigende, bis zu den Kohlenbergbaurevieren bei Ipoly-Berzencze und den dortigen Glasbütten führende Flügelbahn gebaut werden, welche diese sowohl als die Eisenabbaue bei Zelezna mit der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Losoncz—Ruttka (—Csácza—Oderberg), sowie auch durch Vermittlung der Localbahn Losoncz—Balassa-Gyarmat—Aszód (—Budapest) mit dem Absatzgebiete von Budapest verbinden wird.

Projectirte Localbahn mit elektrischem Betriebe Nyiregyháza-Sóstó. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der in Vollendung begriffenen, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Localbahn Nyiregyháza-Sóstó (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96 ex 1897, Vorconcession Post 6) angeordnet. Die von der Direction der Budapester Firma Résvény társaság villámos és közlekedési vállalatok (Actiengesellschaft für elektrische Anlagen und Verkehrsunternehmungen) erbaute Linie, deren Betriebsstrom von den Elektricitätswerken in Nyiregyháza geliefert wird, zweigt von der Station Nyiregyhaza der Linien Debreczen—Nyiregyháza—Szerencs, Nyiregyháza—Csap—Ungvár und Nyiregyháza—Mátészalka ab und führt mit Benützung entsprechender Strassenzüge der Stadt Nyiregyháza als Strasseneisenbahn und, von einem geeigneten Punkte des innerstädtischen Betriebsnetzes abzweigend, weiterhin als Localbahn im Bereiche des Comitates Szabolcs bis zum Cur- und Badeorte Sóstó. Solte der elektrische Strom nicht genügend kräftig sein, um den für den Betrieb des ganzen Liniennetzes erforderlichen Krafteffect sicherzustellen, so wäre einstweilen nur die Strassenbahnsection der Gesammtlinie elektrisch, die Extravillansection aber mit Dampfkraft zu betreiben.

Projectirte Localbahn (Sziszék-) Caprag-Topusko-Virginmost (-Károlyváros [Karlstadt]). (Ausführungsbeschluss, Trasse und Kosten.) Die Interessenten der Comitate Petrinja und Ogulin (frühere Militärgrenze) haben den Beschluss gefasst, von der seit langem projectirten Eisenbahn Sziszék-Károlyváros, als Verbindung der Hauptlinien Budapest—Uj-Dombovár—Gyékényes—Zágráb (Agram)—Fiume und Zágráb—Sziszék—Sunja—Bród (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 80 ex 1900, Vorconcession Post 1 a, b, c, d), die Theilstrecke Caprag—Topusko—Virginmost (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135 ex 1896, Vorconcession Post 3), welche ursprünglich als Schmalspurbahn projectirt war, nunmehr als Normalspurbahn auszubauen. Die Gesammtkosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 vorläufig als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden, 58 km langen Linie sind mit K 5,974.000, das ist K 103.000 per laufendes Bahnkilometer, bemessen, von welcher Summe Beträge von Kronen 290.000 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel, K 235.000 für die Erweiterung des Anschlussbahnhofes der Abzweigestation Caprag, sowie für den Bau eines grösseren Bahnhofes in der derzeitigen Endstation Virginmost und K 80.000 zur Anlage eines Reservefonds entfallen, so dass die effectiven Baukosten nur K 92.500 per Bahnkilometer betragen. Der Bahnkörper der vorläufig nur mit Localbahnoberbau (Schienengewicht 23·6 kg) auszustattenden Linie sowohl, als die durchwegs in Eisenconstruction auszuführenden Bückenobjecte sind derart herzustellen, um seinerzeit, das ist bei eventueller Fortsetzung der Linie bis Károlyváros, diese für den Vollbetrieb umgestalten zu können, worauf auch bei Anlage sämmtlicher Bahnhöfe Rücksicht zu nehmen ist. Zur Bedeckung des effectiven Baucapitals werden 35 pCt. der Titres in Stammactien und 65 pCt. in Prioritätsactien emittirt und zum Course von 78 pCt. begeben werden. Der Zweck des Baues vorbenannter Theilstrecke ist in erster Linie der, die derzeit vom Eisenbahnetze entfernt liegenden Städte Petrinja und Glina, als Sitz der Behörden, und insbesondere das sehr besuchte Jodbad Topusko einzubeziehen. Nach Ausbau der Bahn von Virginmost bis Károlyváros wird durch die Linie Sziszék—Virginmost—Károlyváros, als Sehne des derzeit von der combinirten Linie Sziszék—Zágráb—Károlyváros beschriebenen weiten Bogens, dessen Scheitelpunkt gegen Norden in Zágráb liegt, die Entfernung zwischen Fiume via Károlyváros—Virginmost—Sziszék und Zimony (Semlin), bezw. der Adria mit der Donau bei Belgrad wesentlich verkürzt werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Tarifverzeichniss.) Im Verkehrsbureau des Reichseisenbahnamtes ist ein Verzeichniss aufgestellt worden, das alle am 1. Jänner 1901 bestebenden Tarife der deutschen Eisenbahnen: A. für Personen und Gepäck einschliesslich Expressgut; B. für lebende Thiere; C. für Güter und D. für Kohlen, soweit für diese besonders herausgegebene Ausnahmetarife bestehen, umfasst. Das Verzeicbniss wird im Reichseisenbahnamte weitergeführt, auch sollen in geeigneten Zeitabschnitten Nachträge dazu herausgegeben werden.

In den Abtheilungen A, B und C sind für den Inlandsverkehr die Tarife der Reichseisenbahnen und der Militäreisenbahn vorangestellt; ihnen folgen die Tarife der deutschen Staatseisenbahnen staatenweise geordnet; hieran schliessen sich die Privateisenbahnen mit den Binnentarifen in alphabetischer Reihenfolge, mit den directen Tarifen nach der geographischen Lage von Nordosten nach Westen und Süden. Die Tarife für den Verkehr mit dem Auslande sind nach den einzelnen ausländischen Staaten ebenfalls in der Richtung von Nordosten nach Westen und Süden eingereiht. In ähnlicher Weise sind auch die zunächst nach Versandtgebieten geordneten Kohlenausnahmetarife (Abtheilung D) gruppirt. Das Weitere über die systematische Anordnung ergibt sich aus dem jeder Abtheilung beigegebenen Inhaltsverzeichnisse.

Zunächst ist das Verzeichniss zwar für den Dienstgebrauch der deutschen Eisenbahnverwaltungen bestimmt, es wird aber auch für die Verkehrsinteressenten von grossem Nutzen sein. Insbesondere ermöglicbt es einen schnellen und vollständigen Ueberblick über alle auf den deutschen Eisenbahnen bestehenden Tarife und die von diesen bedienten Verkehrsverbindungen. Die nähere Bezeichnung des Geltungsbereiches der einzelnen directen Tarife und der an ihnen betheiligten Versandt- und Empfangsbahnen wird meist sogleich, ohne Einsichtnahme in die Tarife selbst, erkennen lassen, ob für die Abfertigung zwischen der Versandt- und der Empfangsbahn oder den zwischenliegenden Bahnen directe Tarife bestehen, gegebenenfalls welche dieser Tarife anzuwenden oder vorzuscbreiben sein werden. Auch über die Bedeutung und Tragweite der Bekanntmachungen über Einführung und Abänderung von Tarifen werden sich die Interessenten an der Hand des Verzeichnisses besser und leicbter unterrichten als bisher. Ferner ist durch Angabe der geschäftsführenden Verwaltung bei jedem Tarif ersichtlich gemacht, wo nähere Auskunft zu erhalten ist, an welche Behörde etwaige Anträge auf Erweiterung der directen Abfertigung zu richten sind u. s. w.

Das Tarifverzeichniss soll deshalb aucb dem Publicum zugänglich gemacht werden. Es umfasst etwa 200 Druckseiten, wird Ende Jänner im Verlage von Julius Springer in Berlin N. 24. Monbijouplatz 3, erscheinen und zum Preise von 5 Mk. von dort zu beziehen sein.

Italien. (Länge des Eisenbahnnnetzes und Höhe der Einnahmen nach dem Betriebe des Jabres 1899.) Das Eisenhahnnetz Italiens hatte mit Ende des Jahres 1899 eine Gesammtlänge von rund 16.000 km erreicht, von welchen auf die Linien der kgl. Staatseisenbahnen rund 9000 km und auf jene des gesellschaftlichen Besitzes rund 7000 km entfallen. Die Vertheilung der Längen und Einnahmen, sowie des percentuellen Erfolges per Bahnkilometer ist in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Name des Eisenbahnnetzes	Länge	Einnahmen	
		per Bahnnetz	per Kilometer
	Kilometer	Lire	
Mittelmeerbahnen . .	5.782	133,000.000	23.048
Südbahnen	5.780	113,000.000	19.687
Sicilianische Bahnen .	1.093	10,000.000	9.441
Sardinische Bahnen .	1.032	2,500.000	2.406
Diverse kürzere Babnen	1.542	12,200.000	7.909
Linien der Gesellschaft „Venezia“	748	3,300.000	5.157
Gesammtsumme .	15.977	274,000.000	

Im Durchschnitte betrug die Einnahme per Bahnkilometer L. 9608.

Zur Behebung des Mangels an rollendem Materiale hat die Regierung für Beschaffung von 111 Locomotiven, 455 Personen-, 56 Post- und Gepäcks- und 3050 Güterwagen für die kgl. Staatsbahnen eine Summe von L. 43,000.000 gewidmet und die Directionen der gesellschaftlichen Bahnen aufgefordert, auch ihren Fahrpark in ausgiebigem Ausmasse zu vervollständigen. Die Anschaffung der Fahrbetriebsmittel aller Art muss zum grössten Theil ausländischen Fabriken übertragen werden, da Italien keine eigenen Eisenbergbau- und Kohlenreviere besitzt. Infolge Mangels an Kohle wird nun der Betrieb der italienischen Bahnen ungemein vertheuert, aus welchem Anlasse die Regierung ein besonderes Augenmerk der Ausnützung vorhandener Wasserkräfte zum Betriebe von Central-Stromerzeugungsstationen zuwendet, um die Zugsförderung, und zwar selbst jene der Vollbahnen (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 73 und 88 ex 1900), mit elektrischer Kraft zu ermöglichen, ein Project, dessen Ausführung für insolange, als nicht die Wellenbewegung der Meere an den Seeküsten für derlei Zwecke ausgenützt werden kann, in grösserem Umfange wohl nur im Betriebe der venezianischen und lombardischen Eisenbahnen ausführbar erscheint.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 3470 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 3. Februar 1900 mit 4479 Raumtonnen Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: 33.019 kg Baumwollwaaren (hievon 13.075 kg von Venedig), 9025 kg Bier, 72.573 kg Kaffee (hievon 56.000 kg von Venedig), 1620 kg Cement, 19.651 kg Esswaaren, 15.011 kg Farben (hievon 3325 kg von Venedig), 5972 kg Früchte (hievon 3272 kg von Venedig), 16.718 kg Garne (hievon 2012 kg von Venedig), 6868 kg Glasperlen, 58.944 kg Glaswaaren, 71 m³ Holz, 15.407 kg Holzwaaren, 8948 kg Knöpfe (hievon 4030 kg von Venedig), 18.120 kg Kurzwaaren (hievon 563 kg von Venedig und 131 kg von Fiume), 16.000 kg Kartoffeln, 17.800 kg Lampen, 2540 kg Lederwaaren, 4157 kg Mützen, 1730 kg Musterwaaren, 7200 kg Mehl (hievon 1000 kg von Fiume und 1000 kg von Port-Said), 954 kg Musikinstrumente, 37.317 kg Manufacturwaaren (hievon 2871 kg von Venedig), 142.537 kg Metallwaaren, 19.271 kg Möbel, 325.205 kg Papier (hievon 1866 kg von Venedig), 1005 kg Quecksilber, 41.724 kg Stahl, 1508 kg Specereien, 2234 kg Spielwaaren, 52.413 kg Seife, 1662 kg Schuhwaaren, 21.750 kg Spiritus, 65.700 kg Schwefel, 7168 kg Tabak (hievon 5368 kg von Port-Said), 3000 kg Uhren, 10.050 kg Wein (hievon 4310 kg von Venedig und 1520 kg von Port-Said), 15.248 kg Zündhölzchen, 1,008.792 kg Zucker, 1551 kg Seidengarne, 1508 kg Seide, 11.110 kg Storax, 4800 kg Storaxöl, 41.213 kg Baumwolle, 2000 kg Goldzwirngarne, 117.200 kg Dari von Port-Said.

— (Abfahrt des Dampfers „Polluce" nach Rangoon.) Dieser Dampfer von 2491 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 8. Februar 1900 mit 3008 Raumtonnen Ladung von Triest nach Rangoon abgegangen. Derselbe verschiffte: 10.283 kg Baumwollwaaren (hievon 1778 kg von Venedig und 4625 kg von Port-Said), 410 kg Bier, 16.611 kg Esswaaren (hievon 674 kg von Venedig und 215 kg von Port-Said), 3195 kg Farben, 100 kg türkische Mützen, 26.811 kg Garne (hievon 1219 kg von Venedig), 1195 kg Glasperlen (hievon 1078 kg von Port-Said), 13.849 kg Glaswaaren (hievon 555 kg von Venedig), 190 m³ Holz, 1023 kg Holzwaaren, 30.522 kg Kaffee (hievon 5160 kg von Port-Said), 9417 kg Kartoffeln, 1186 kg Knöpfe, 4850 kg Kurzwaaren, 4600 kg Lampen, 9432 kg Manufacturwaaren (hievon 156 kg von Venedig), 1425 kg Mehl, 47.210 kg Metallwaaren, 5229 kg Möbel, 1177 kg Musikinstrumente, 428 kg Musterwaaren, 1115 kg Obst von Venedig, 106.228 kg Papier, 2150 kg Schuhwaaren, 2600 kg Schwefel, 253 kg Seife, 173 kg Specereien, 8082 kg Spiritus, 660 kg Tabak, 10.000 kg Talg, 15.685 kg Thonwaaren (hievon 15.495 kg von Venedig), 1720 kg Uhren, 3610 kg Wein, 530.314 kg Zucker (hievon 20.300 kg von Fiume), 11.887 kg Zündhölzchen, 560 kg Nähmaschinen von Port-Said, 2980 kg Garne, 13.664 kg Leinwandgarne, 650 kg Seide, 171 kg Teppiche, 1700 kg Storax.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Marquis Bacquenem" von Calcutta.) Dieser Dampfer ist mit 3100 Tonnen factischer Ladung am 17. Februar 1900 von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 103.735 kg Indicus (wovon 10.760 kg für Venedig und 4670 kg für Fiume), 323.632 kg Häute (wovon 47.197 kg für Venedig und 13.905 kg für Fiume), 1,218.325 kg Jute (wovon 181.177 kg für Venedig und 407.776 kg für Fiume), 43.545 kg Schellack (wovon 1930 kg für Venedig), 103.529 kg Tamarinde (wovon 64.249 kg für Venedig), 203.000 kg Eisen, 278.132 kg Baumwolle (wovon 223.322 kg für Venedig) und 826.515 kg Reis.

— (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2342 Tonnen Gehalt ist am 17. März 1900 mit 1962 Tonnen factischer Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 23.643 kg Gummi, 24.289 kg Häute (wovon 2974 kg für Venedig), 17.763 kg Pfeffer, 9185 kg Cocosgarne, 11.165 kg Curcuma, 453.250 kg Baumwolle (wovon 158.175 kg für Venedig), 1,117.811 kg Oelsamen (wovon 406.000 kg für Venedig und 50.031 kg für die Levante), 279.125 kg Mirabellen, 1785 kg Indicus (für die Levante), 22.160 kg Thee (für die Levante) und 2040 kg Bücher (für die Levante).

— (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 18. April 1900 mit 2244 Tonnen factischer Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 97.476 kg Pfeffer (wovon 1326 kg für die Levante), 1400 kg Coculus Indicus, 32.075 kg Curcumawurzel, 3200 kg Därme, 360 kg Indigo, 73.654 kg Gummi, 1287 kg Sennablätter, 4180 kg Perlmutter (wovon 1520 kg für Venedig), 28.369 kg Kaffee, 23.090 kg Weihrauch, 2283 kg Myrrhen, 5635 kg rohe Häute (wovon 4560 kg für Venedig), 650.706 kg Baumwolle (wovon 306.605 kg für Venedig), 709.418 kg Oelsamen (wovon 406.000 kg für Venedig), 30.450 kg Cocosöl, 21.720 kg Cocosgarne (wovon 11.570 kg für Venedig), 5075 kg Wurzeln und 554.421 kg Mirabolan (wovon 212.874 kg für die Levante).

Eisernes Thor. (Verkehr der Schiffe und Ergebniss des Betriebes im Jahre 1900.) Dem nunmehr vorliegenden vollständigen Ausweise über den Schiffsverkehr am Eisernen Thor im Jahre 1900 zufolge passirten den Canal: stromaufwärts 446 Schlepper mit 1,029.114 q Fracht und 113 leere Schlepper; stromabwärts 424 Schlepper mit 1,188.890 q und 173 leere Schlepper. Dampfer verkehrten nach beiden Richtungen insgesammt 1439. Die ausgeworfenen Stromgebühren betrugen K 542 794, von welcher Summe die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft K 349.717, die Ungarische Fluss- uud Seeschiffahrts-Gesellschaft K 105.546, die Rumänische Dampfschiffahrts-Gesellschaft K 58.197, die Serbische Dampfschiffahrts-Gesellschaft K 13.054, die Süddeutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft K 7192 entrichteten. Im Budget des Handelsministeriums waren die Einnahmen aus den Stromgebühren mit K 640.000 vorhergesehen, denen K 250.300 als Ausgaben gegenüberstanden, so dass ein Nettoergebniss von K 390.000 resultiren sollte. Die thatsächlichen Ergebnisse reducirten den Reinertrag auf Kronen 292.000, während die Zinsen und die Amortisation der Eisernen Thor-Regulirungsanleihe K 1,459.700 in Anspruch nehmen. Die Erfüllung der Ungarn übertragenen internationalen Mission beanspruchte sonach für das abgelaufene Jahr die gewiss respectable Summe von K 1,167.700.

Verkehrswesen Ungarns im Jahre 1900. Einem im „Pester Lloyd" veröffentlichten Aufsatze über das Verkehrswesen Ungarns im Jahre 1900 ist hinsichtlich der Schiffahrt Nachstehendes zu entnehmen:

Wenn auch im Stande der Wasserstrassen wesentliche Aenderungen nicht eingetreten sind, so ist diesfalls doch kein völliger Stillstand zu verzeichnen. Es wurden fertiggestellt die Donaudurchschnitte bei Sukösd und Csanád auf der Donaustrecke Bogyessló—Baja, sowie der Blassoviczaer Durchschnitt nächst Kis-Kösseg. Die zur Erleichterung der Schiffahrt auf der Bega an der Mündung des Franzenscanals unternommenen Arbeiten wurden vollendet, so dass nunmehr auch dieser Flussweg für regelmässige Fahrten offen steht. Auch der neue Winterhafen in O-Becse, welcher sich zur Aufnahme von mehreren Hunderten von Fahrzeugen eignet, wurde eröffnet.

An der Ausrüstung des Eisernen Thor-Canals wurde fortgearbeitet. Ein Beobachtungsschiff wurde angeschafft, um zeitweilig nach Bedarf den Zustand des Wasserweges prüfen zu können. Zur Sicherung der Schiffahrt wurden an mehreren Stellen Avisirungsapparate für den Schiffsverkehr aufgestellt, ebenso wurde zum Zwecke des Landens der stromaufwärts zu befördernden Fahrzeuge unterhalb des Canals eine Landungsbrücke errichtet, an welcher die Schiffe die Reihenfolge der Aufwärtsbeförderung in Sicherheit abwarten können. Die Leistungsfähigkeit des Canals selbst bei sehr ungünstigem Wasserstande beleuchten nachfolgende Daten. Es passirten den Canal im Jahre 1900 insgesammt 1439 Dampfer und 1156 Schlepper, mit welchen stromaufwärts 102.900 t, stromabwärts 118.890 t Waaren verfrachtet wurden.

Für die Flussschiffahrt war das Jahr 1900 im Allgemeinen ein ausserordentlich ungünstiges. Schuld daran war nebst der wirthschaftlichen Depression, an welcher besonders der Verkehr der unteren Donauländer krankte, die Folgen des denkbar ungünstigsten Wasserstandes, die Vertheuerung der Kohle und die durch die schlechten Verkehrsverhältnisse bedingte Concurrenz fremder Unternehmungen.

Was den Verkehr des Jahres 1900 selbst anbelangt, so wurden von der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft in den ersten elf Monaten des Jahres 1900 befördert rund 391.000 Personen (um 19.800 Personen weniger als im ganzen Jahre 1899), der Gepäcksverkehr betrug 14.554 Stück (1899 15.033 Stück), im Frachtenverkehre wurden 440.508 t (1899 471.146 t) verschifft. Eine Steigerung ist bei dem Verkehre mit Passau zu verzeichnen, welcher gegenüber 164.300 t des Jahres 1899 im Jahre 1900 bereits eine Höhe von 220.000 t erreicht hatte. Der Umschlagsverkehr, welcher für nach dem Orient bestimmten Zucker mit ermässigten Sätzen in Szolnok activirt wurde, weist verhältnissmässig noch grössere Erfolge auf, denn hauptsächlich dadurch wuchs der für die Levante bestimmte Verkehr dieser Gesellschaft um mehr als das Sechsfache, von 758 t des Jahres 1899 auf 5505 t des Jahres 1900.

Der Verkehr der Ungarisch-croatischen-Seeschiffahrts-Gesellschaft gestaltete sich in den ersten drei Quartalen des Jahres 1900 ziemlich günstig. Während dieser Zeit wurden befördert 507.273 Personen, im Export aus Fiume 45.360 t, im Import nach Fiume 19.864 t, im Zwischenverkehre 4450 t, zusammen 69.674 t Güter. Der Verkehr des ganzen Jahres 1899 wies 646.229 Personen und 85.026 t Güter auf. Die Impresa-Fiume-Venezia-Ancona bereicherte ihren Schiffspark um einen mit allem Comfort ausgerüsteten Dampfer „Hegedüs Sándor". Durch diesen Dampfer wurde das Unternehmen in die Lage versetzt, ausser den wöchentlichen zwei Nachtfahrten noch eine dritte, und zwar eine Tagesfahrt zwischen Fiume und Venedig zu activiren, was besonders zur Hebung des Personenverkehres viel beigetragen hat. Im Jahre 1899 gestaltete sich der Verkehr dieses Unternehmens nachstehend. Personenverkehr: auf der Linie Fiume—Venedig 7890, auf der Linie Fiume—Ancona 13.120; Waarenverkehr: im Export aus Fiume 33.200 t, im Import nach Fiume 10.795 t.

Deutsch-Ostafrika. (Bau eines Trockendocks in Dar-es-Salomba.) Die Regierung hat der Kieler Schiffswerfte den Bau eines eisernen Schwimmdocks übertragen, welches auf der Rhede von Dar-es-Salomba (Deutsch-Ostafrika) aufgestellt wird. Dieses loco Kiel mit einem Kostenaufwande von Mk. 600.000 zu liefernde Trockendock ist für Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 1800—2000 t herzustellen und ist zur Reparatur jener Schiffe der deutschen Kriegsmarine, sowie auch der Mercantilflotte bestimmt, welche, zwischen der deutschen Besitzsphäre in Ost-Südafrika und Zanzibar regelmässig, und temporär über Suez und das Cap sowohl von Europa als vom äussersten Osten Asiens und Australiens verkehrend, Dar-es-Salomba berühren. Im Zusammenhange mit der Schwimmdockanlage wird dort auch eine Maschinen-Reparaturswerkstätte für Schiffe ohne Unterschied des Tonnengehaltes angelegt werden.

Belgien-Holland. (Projectirter Bau eines Schiffahrtscanals zwischen der Scheldemündung und Lüttich.) Ein anglo-amerikanisches Consortium von Grosscapitalisten hat, wie berichtet wird, die Regierung Belgiens um Ertheilung der Concession für den Bau und Betrieb eines von der Ausmündung der Schelde nächst Vlissingen ausgehenden, mit Benützung des Laufes der Schelde bis Antwerpen (Anvers) und von dort aus bis zum Handels- und Fabriksemporium Lüttich (Liège) führenden Schiffahrtscanals gebeten. Die Kosten dieses mit Inbegriff der Regulirung der Scheldemündung und der in die Canalstrasse einzubeziehenden Stromsection Schelde insgesammt 81 engl. Meilen langen Canals, welcher eine Breite von 200 und eine Tiefe von 23 engl. Fuss haben wird, sind mit £ 3,400.000, jene des Baues des Hafens von Lüttich mit £ 420.000, der Dockanlagen in Lüttich mit £ 180.000, schliesslich jene der Docks in den Zwischenstationen mit £ 380.000, des Hafens und der Docks in Antwerpen und an der Scheldemündung mit £ 800.000, somit der Gesammtanlage mit £ 5,180.000 veranschlagt. Da an der Scheldeausmündung auch holländisches Gebiet berührt wird, ist auch die Zustimmung Hollands erforderlich.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Bau eines Schwimmdocks für Schiffe der grössten Typen.) In Maryland wird gegenwärtig ein eisernes Schwimm- (Trocken-) Dock erbaut, das alle derzeit bestehenden derartigen marinetechnischen Etablissements sowohl an Umfang als an Tragfähigkeit übertreffen wird. Das neue Dock, welches Schiffe bis zu 18.000 t Tragfähigkeit aufnehmen wird, erhält eine Länge von 525 und eine innere Breite von 160 engl. Fuss und wird Schiffe mit einem Tiefgange bis zu 30 engl. Fuss zu heben vermögen. Das Dock soll im Bedarfsfalle leihweise auch Verwendung in Portorico (Key-West) und in Havanna finden, wohin es sodann durch besonders mächtige Dampfer remorquirt werden wird.

Verschiedene Mittheilungen.

Die Kohleneinfuhr nach Berlin und den Berliner Vororten in den Jahren 1897 bis 1899. Ueber diesen Gegenstand bringt die „Schlesische Zeitung" eine Zusammenstellung, welcher folgende Daten entnommen werden:

Im Jahre 1897 betrug die Einfuhr an Steinkohlenbrennmateriale 2,376.494 t. Hievon entfielen der Provenienz nach auf die englische Steinkohle 386.150 t, auf die westphälische 274.699 t, auf die sächsische 9652 t, auf die oberschlesische 1,417.947 t, auf die niederschlesische 288.046 t. Die Einfuhr von Braunkohlenbrennmateriale in diesem Jahre belief sich auf 1,072.290 t. An derselben war die böhmische Braunkohle mit 127.689 t betheiligt, die sächsische und preussische Braunkohle mit 38.825 t und die Einfuhr sächsischer und preussischer Briquetts mit 905.776 t. Ein Theil dieser Einfuhr wurde auf dem Wasserwege bewerkstelligt, und zwar kamen an Steinkohlenbrennmateriale per Wasser an im Ganzen 1,126.459 t, wovon auf die englische Steinkohle 381.983 t entfallen, auf die westphälische 94.603 t, auf die oberschlesische 648.494 t, auf die niederschlesische 1379 t. Die sächsische Steinkohle wird stets nur per Bahn eingeführt. An Braunkohlenbrennmateriale sind im Jahre 1897 auf dem Wasserwege nach Berlin eingegangen 59.486 t, darunter 42.533 t böhmische, 16.017 t sächsische und preussische Braunkohle und 930 t sächsische und preussische Briquetts.

Im Jahre 1898 betrug die Einfuhr an Steinkohlenbrennmateriale 2,445.057 t. Hievon entfielen auf die englische Steinkohle 348.690 t, auf die westphälische 259.780 t, auf die sächsische 6381 t, auf die oberschlesische 1,540.132 t, auf die niederschlesische 290.174 t. Die Einfuhr an Braunkohlenbrennmateriale in diesem Jahre belief sich auf 1,035.318 t. An derselben war die böhmische Braunkohle mit 105.208 t betheiligt, die sächsische und preussische Braunkohle mit 30.927 t und die Einfuhr sächsischer und preussischer Briquetts mit 899.183 t. Der auf den Wasserweg entfallende Theil der Einfuhr an Steinkohlenbrennmateriale betrug im Jahre 1898 1,067.471 t und war hieran die englische Steinkohle mit 345.980 t, die westphälische mit 76.154 t, die oberschlesische mit 640.522 t und die niederschlesische mit 4815 t betheiligt. An Braunkohlenbrennmateriale sind im Jahre 1898 auf dem Wasserwege nach Berlin eingegangen 40.096 t, darunter 24.925 t böhmische, 10.848 t sächsische und preussische Braunkohle und 4323 t sächsische und preussische Briquetts.

Im Jahre 1899 betrug die Einfuhr an Steinkohlenbrennmateriale 2,528.183 t, d. i. gegen 1898 + 83 126 t oder 3·4 pCt. Hievon entfielen auf die englische Steinkohle 283.637 t (— 65.053 t oder 18·7 pCt.), auf die westphälische 300.217 t (+ 40.437 t oder 15·6 pCt.), auf die sächsische 4191 t (— 2190 t oder 34·3 pCt.), auf die oberschlesische 1,610.778 t (+ 70.646 t oder 4·6 pCt.), auf die niederschlesische 329.360 t (+ 39.186 t oder 13·5 pCt.). Die Einfuhr an Braunkohlenbrennmateriale belief sich auf 1,062.198 t, d. i. gegen 1898 + 26.880 t oder 2·6 pCt. An derselben war die böhmische Braunkohle mit 94.344 t (— 10.864 t oder 10·3 pCt.) betheiligt, die sächsische und preussische Braunkohle mit 29.818 t (— 1100 t oder 3·6 pCt.) und die Einfuhr sächsischer und preussischer Briquetts mit 938.036 t (+ 38.853 t oder 4·3 pCt.). Der auf den Wasserweg entfallende Theil der Einfuhr an Steinkohlenbrennmateriale betrug im Jahre 1899 1,131.591 t, d. i. gegen 1898 + 64.120 t oder 6 pCt. und war hieran die englische Steinkohle mit 278.832 t (— 67.148 t oder 19·4 pCt.), die westphälische mit 149.220 t (+ 73.066 t oder 49 pCt.), die oberschlesische mit 686.651 t (+ 46.129 t oder 7·2 pCt.) und die niederschlesische mit 16.888 t (+ 12.073 t oder 250·7 pCt.) betheiligt. An Braunkohlenbrennmateriale sind im Jahre 1899 auf dem Wasserwege nach Berlin eingeführt worden 42.083 t, d. i. gegen 1898 + 1987 t oder 5 pCt., darunter 29.316 t (+ 4391 t oder 17·6 pCt.) böhmische Braunkohle, 9432 t (— 1416 t oder 13·1 pCt.) sächsische und preussische Braunkohle und 4335 t (— 988 t oder 22·9 pCt.) sächsische und preussische Briquetts.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Ausgestaltung der Haltestelle und Betriebsausweiche Seiz zu einer Station für den Transport von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, sowie für den beschränkten Wagenladungs- und Stückgutverkehr.

Die bisher nur für den Personen- und beschränkten Stückgutverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle und Betriebsausweiche Seiz der Linie Amstetten—Pontafel wird am 1. März 1901 für den Transport von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, sowie für den beschränkten Wagenladungs- und beschränkten Stückgutverkehr eröffnet.

Daselbst können Stückgüter bis zum Höchstgewichte von 50 kg für das Frachtstück und 100 kg für die einzelne Sendung zur Aufgabe, und Frachtgüter in Wagenladungen (mit Ausnahme von Leichen, explosiven Gütern, lebenden Thieren, Gegenständen von mehr als 7 Meter Länge und Fahrzeugen) zur Auf- und Abgabe gelangen.

Eine Einlagerung der zur Auf- und Abgabe gelangenden Güter kann in Seiz nicht stattfinden.

Villach, am 12. Februar 1901. [127]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 1. März 1901 gelangen im Verkehre von Arbon nach Wien, Innsbruck und Ala neue directe Fahrpreise und Gepäckstaxen zur Einführung.

Wien, am 14. Februar 1901. [128]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898.

Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 11 für Wolle, animalische.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1901 wird die Nomenclatur des im obbezeichneten Tarifhefte enthaltenen, derzeit für „Wolle, animalische“ lautenden Ausnahmetarifes Nr. 11 wie folgt abgeändert:

„Wolle und Wollkämmlinge, animalische (mit Ausnahme von Kammzug), Abfälle von Schafwolle, auch Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- oder Shoddy-Wolle.“

Wien, am 14. Februar 1901. [129]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Norddeutschland.
Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. April 1900.

Einführung eines Nachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 gelangt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält: Abänderungen und Ergänzungen der bestehenden Frachtsätze, Aufnahme neuer Stationen in den Tarif und neue Ausnahmetarife für Nutzholz, frisches Obst und todtes Geflügel.

Insoweit Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben jedoch die bisherigen Frachtsätze bis 1. Mai 1901 in Kraft.

Der bezügliche Nachtrag ist bei den betheiligten Verwaltungen der Endbahnen erhältlich.

Wien, am 15. Februar 1901. [130]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Adriatisch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Plagwitz-Lindenau in den Ausnahmetarif 2 des Gütertarifes, Theil II.

Mit Giltigkeit vom 25. Februar 1901 wird die Station Plagwitz-Lindenau in den Ausnahmetarif 2 des Gütertarifes, Theil II, für den obbezeichneten Verband einbezogen.

Die Frachtsätze betragen:

Zwischen Triest/Fiume und	Pfennige für je 100 kg a)	b)
Plagwitz-Lindenau (S.St.B.)	549	435
Plagwitz-Lindenau (Pr.St.B.)	549	435

Wien, am 15. Februar 1901. [131]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Directer Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1901 gelangt zu dem vom 1. Mai 1900 giltigen Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag I zur Einführung, welcher Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen für den Gütertransport, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, die Aufnahme neuer Ausnahmetarife und Berichtigungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Endbahnverwaltungen zu dem auf dem Titelblatte angeführten Verkaufspreise erhältlich.

Wien, am 7. Februar 1901. [132]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Stahlhammer in den Anhang C des Verbandsgütertarifes, Theil II.

Mit Giltigkeit vom 25. Februar 1901 wird die Station Stahlhammer des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz in den Anhang C (Druck-, Pack-, Strohpapier, ordinär, zur Seeausfuhr über Triest oder Fiume nach indischen, sowie nach China- und Japanhäfen) des vorbezeichneten, vom 1. Jänner 1901 giltigen Gütertarifes, Theil II, einbezogen.

Die Frachtsätze von Stahlhammer nach Triest/Fiume betragen

für Abth. a) des Anhanges C . . . . . 413 Pfge.
„ „ b) „ „ C . . . . . 306 „
für je 100 kg.

Wien, am 15. Februar 1901. [133]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsch-Belgischer Gütertarif, Theil II, Heft 1. (Ausnahmetarif 12.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 wurde die Station Overpelt (Usines) in den Ausnahmetarif 12 für die Beförderung roher Kalisalze u. s. w. aufgenommen. Die Frachtsätze sind die gleichen wie die für die Station Moll. Von demselben Zeitpunkte an erhält der Ausnahmetarif die Bezeichnung: „Ausnahmetarif 12 für nachbenannte Düngemittel: 1. Rohe Kalisalze u. s. w." (Vergl. Nachtrag XX, Seite 112.)

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Gütertarif. (Seehafen-Ausnahmetarif für Bier.) Der Seehafen-Ausnahmetarif L für Bier nach Stettin ist mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 in den Norddeutsch-Bayerischen Seehafen-Ausnahmetarif, Classe S, einbezogen und wird im obenbezeichneten Gütertarife aufgehoben. Die Sätze für München (Rangirbahnhof) (-Laim) und Nürnberg Rangirbahnhof, die in den neuen Tarif nicht übernommen sind, treten am 1. April 1901 ausser Kraft.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung der Station Konstanz in den Schiffsbaueisen-Ausnahmetarif.) Mit Giltigkeit vom 10. Februar 1901 wurde die Station Konstanz der Badischen Staatseisenbahnen als Empfangsstation in den im Tarifhefte 4 für den vorbezeichneten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif 9 S (Schiffsbaueisentarif) einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

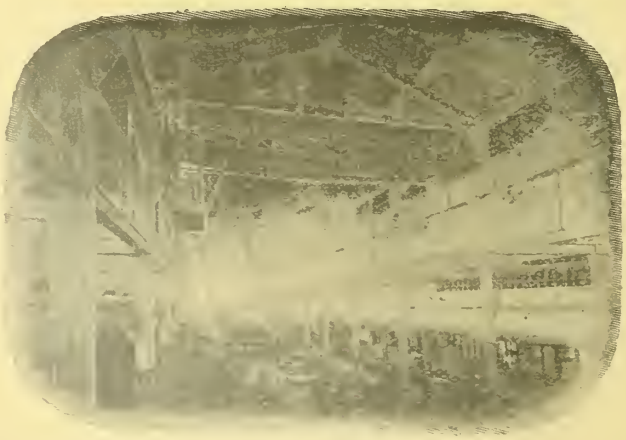
Magdeburg-Halle-Bayerischer Verbandsgüterverkehr. (Nachtrag 9 zum Tarife, Theil II.) Am 16. Jänner 1901 ist der Nachtrag 9 zum Tarife, Theil II, in Kraft getreten. Derselbe enthält neben den seit Herausgabe des Tarifnachtrages 8 im Verfügungswege zur Einführung gekommenen und veröffentlichten Tarifmassnahmen Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, der besonderen Tarifvorschriften über ausnahmsweise Behandlung einiger Beförderungsgegenstände, sowie der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Einbeziehung einiger bayerischen Stationen, sowie der an der Strecke Wieren—Triangel des Directionsbezirkes Magdeburg gelegenen Stationen. Ausserdem erfahren die Ausnahmetarife 2, 3, 4, 5 und 13 einige Aenderungen und Ergänzungen. Der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) wird namentlich in Bezug auf die Frachtberechnung im Verkehre mit der Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn geändert. Soweit hiedurch Frachterhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst vom 1. März 1901 ab Giltigkeit. Die Ausnahmetarife 3 (Kalitarif), 4 (Düngekalktarif) und 5 (für Wegebaumaterialien) werden auf den Verkehr mit Stationen der Niederlausitzer Eisenbahn ausgedehnt; in den Ausnahmetarif 13 (für Blei in Blöcken etc.) wird die Station München-Mittersendling aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag auch zum Preise von Mk. 0·10 für das Stück erhältlich ist.

Dem heutigen Verordnungs-Blatte liegt das Inhaltsverzeichniss für den Jahrgang 1900 und der Tarif-Index für das IV. Quartal 1900 bei.

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung.



Theilansicht der elektrischen Werkstätten von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen:
200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen
mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, 9/1, Wasagasse 31
(ab Mai I. Wipplingerstrasse 21).

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
673	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classe I	Zwickau i. B.	Jahlonetz a. Iser	a) Bei Aufgabe von Mengen unter 2000 kg per Frachtbrief. b) Bei Aufgabe von mindestens 2000 kg per Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 277	h) 273	Im Kartirungswege		
					Priwlak-Ponikla					253	251			
					Rochlitz					281	277			
			Frachtgüter der Classe II		Jahlonetz a. Iser					221	217			
					Priwlak-Ponikla					197	195			
					Rochlitz					225	221			
				oder vice versa										
674	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification	Steruberg (k.k.St.B. oder K.F.N.B.)	Mähr.-Neustadt	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	98 Heller	93 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Liebau (S.N.D.V.B.)									
675	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Leer retourgehende Bierfässer	Pilsen	Böhm.-Skalitz	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 139		Im Kartirungswege		
					Hohenelbe					149				
					Rothkosteletz					146				
					Starkenhach					144				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der, Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
676	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Gebrauchte, leere Fässer unter 8 Hektoliter Gehalt und zur Verladung durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen geeignet, dann gebrauchte, leere Metallcylinder zur Beförderung von Spiritus, Chemikalien, Oel, Firnissen, Hopfen und dergleichen	Altona Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk) Brake (Oldenburg) Bremerhaven (Freibafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen) Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereibafen) Nordenbam Nordenham (Fischereibafen) Hamburg B. Wilhelmsburg Hamburg-Sternschanze Harburg H. Harburg U.E. Lübeck Pommerensdorf Stettin Swinemünde Warnemünde	Ratz oder umgekehrt	a) Aufgabe in beliebigen Mengen und Frachtzahlung für mindestens 20 kg; b) Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief; c) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen.	vom 25. Februar 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1898		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg Pfennige a) b) c) 336 295 213 351 313 224 363 *) 333 *) 238 *) 333 292 211 — 293 212 330 288 209 330 289 209 329 288 208 — 216 163 262 215 162 282 238 176 317 274 199		Im Kartirungswege	

*) Diese Frachtsätze haben nur für den See-Aus- und Einfuhrverkehr Giltigkeit; für den Locoverkehr erhöhen sich dieselben:

	a)	b)	c)
	Pfennige für 100 kg		
bei Brake (Oldenburg)	4	—	—
„ Bremerhaven und Geestemünde	7	2	1
„ Nordenham	10	5	2

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
677	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 9 des Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verbandstarifes, Theil II, Heft 1	Miröschau	Schwarza bei Rudolstadt (Thüringen)	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 9 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. März 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	89 Pfennige		Im Kartirungswege		
678	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatt Nr. 4, vom 8. Jänner 1901, unter fortlaufender Nummer 243 verlautbarten Kartirungsfrachtsätze für gebrauchte, leere Fässer etc., dann für gebrauchte, leere Metallcylinder zur Beförderung von Spiritus finden mit Giltigkeit vom 25. Februar 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1901 auch auf gebrauchte, leere Metallcylinder zur Beförderung von Chemicalien, Oel, Firnissen, Hopfen u. dgl. Anwendung.											
679	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Dünger des Specialtarifes 3	Kraiup (St.E.G.)	Knowiz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	25 Heller	15 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
680	**Südbahn-Gesellschaft**		Dampfkessel, Dampfmaschinen, Maschinentheile und sonstige Eisenwaaren	Wien-Matzleinsdorf	Triest	Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. Die Sendungen müssen zur Errichtung neuer Pumpenanlagen in Triest bestimmt sein und mit an die Aurisina-Gesellschaft in Triest als Empfängerin lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.	vom 25. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarifheft II, Heft 1 für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Verschieden	200 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege			

Fortlaufende Nummer	1	684	683	682	681
Die Publication erfolgt von der Südbahn-Gesellschaft	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	3	Localbahn Cilli-Wöllan		betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Kohle mineralische, und zwar Braunkohle (als Lignit und Glanzkohle)	Valonea und Valoneamehl aus der Pos. G—7 der Güterclassification des Tarifes Theil I, (Abtheilung B, Abschnitt G)	Milchgefässe, leer, gebraucht, *) als Eilgut / Milch als Eilgut	Holz benannt, unter Punkt 1, 2, 3, 5 und 7 der Pos. B—19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, exclusive Brenn- und Abfallholz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Wöllan transit	Triest	Wien Südbahnhof / Winzendorf	Alvincz / Nagy-Szeben
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Cilli transit	Wien-Matzleinsdorf	Winzendorf / Wien Südbahnhof	Gradwein
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Anfgabe des genannten Artikels im Mindestqnantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlnng hiefür. Die Sendungen müssen von Altenmarkt proveniren nnd in der Station Windischgraz der Localbahn Unter-Drauburg—Wöllan mit directen Frachtbriefen nach Triest zur Aufgabe gelangen	Anfgabe als Frachtgnt von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlnng hiefür	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Verkehrsleitung über Wr. Neustadt—Mödling	Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief nnd Wagen, oder Frachtzahlnng hiefür. Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
und gilt in der Zeit	7	Vom 25. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. März 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 25. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. März 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1898	Localgütertarife	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	27 Heller	236	bestehen keine directen Frachtsätze	bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	17 Heller	230	83 Heller / 106 Heller	219 Heller incl. ungar. Steuer / 201
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	10 Heller	6		
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13				
Besondere Bemerkungen	14			*) Die Milchgefässe müssen mit dem Eigenthumsmerkmale des Besitzers versehen sein	

686	685	Fortlaufende Nummer	1
k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Die Publication erfolgt von der	2
betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	und im Namen der	3
Dampfkesselwagen, auf eigenen Rädern laufend	Frachtgüter aller Art	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
Brünn (St.E.G. oder K.F.N.B.)	sämmtlichen in den Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2, des directen Güterverkehres zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei aufgenommenen Stationen	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
Belgrad transit*)	Z i m o n y	nach	
Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 23, enthalten in dem, in der 8. Colonne dieser Publication benannten Tarife	Die Sendungen müssen an das Zimonyer Lagerhaus der Landes-Lagerhäuser-Actiengesellschaft adressirt und aus diesem Lagerhause nach einer höchstens 12 Monate betragenden Lagerung in Theilsendungen nach serbischen, bulgarischen oder türkischen Stationen weiter expedirt werden	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	und gilt in der Zeit	7
Tarif-Theil II, Heft 1, des directen Güterverkehres zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei	Directer Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits, ferner Local- und Verbandtarife	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Besteht kein directer Frachtsatz	V e r s c h i e d e n	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
152·14 in Francs Gold per Achse	Die in den directen Tarifen zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits in der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung A, enthaltenen, um die auf die Zimonyer Verbindungshahn entfallenden, in dieselben eingerechneten Taxen gekürzten Schnitt-Frachtsätze	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
	V e r s c h i e d e n	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Kartirungswege	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	Art der Durchführung	12
	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufgabsrecepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, ferner die auf das Zimonyer Lagerhaus als Aufgeber lautenden, auf jene Theilsendungen bezüglichen Aufgabsbescheinigungen, welche aus den Lagerhäusern nach einer höchstens 12 Monate betragenden Lagerung nach serbischen, bulgarischen oder türkischen Stationen weiter befördert werden. An Stelle der letzteren werden auch solche nach Zimony lautende Original-Aufgabsdocumente angenommen, auf welchen seitens der Station Zimony die auf die Weitersendung bezüglichen Daten amtlich bestätigt worden sind	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
*) Gilt nur für Sendungen, welche mit directen Frachtbriefen nach Stationen über Belgrad aufgegeben werden	Die Differenz zwischen den factisch bezahlten und den laut Colonne 10 bewilligten Frachtsätzen wird nur rücksichtlich jenes Gewichtsquantums vergütet, dessen Weiterbeförderung ab Zimony durch die in Colonne 13 bezeichneten Documente nachgewiesen wird. Bezüglich der Classification und Frachtberechnung ist das Gewichtsquantum der nach Zimony beförderten Sendungen massgebend	Besondere Bemerkungen	14

Fortlaufende Nummer	687	688	689
1			
Die Publication erfolgt	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der			
und im der Namen	Neuen Bukowinaer Localbahnen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Bruchsteine aus der Pos. 8—55 a der Güterclassification	a) Holz (Pos. H—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I) b) Holz (Pos. H—19—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Kohlen, mineralische Neukladno, Altkladno, Kladno, Doby, Enschtěhrad
von (für die Transportstrecke (beziehungsweise Route))	Zaleszczyki	Worochta	
nach (für die Transportstrecke (beziehungsweise Route))	Bojan	Znaim St.E.G. und Oe.N.W.B. — Oberhollabrunn	Jenbach
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut: Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zur Regulirung des Pruthflusses bestimmt sein und mit Frachtbriefen aufgegeben werden, welche an eine k. k. Baubehörde, k. k. Baubezirk, k. k. Bau-Expositur, k. k. Bauleitung (Ingenieur) als Empfänger lauten. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. der Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Kohle im Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverbande vom 1. September 1893
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Ausnahmetarif für Kohle im Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverbande vom 1. September 1893
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	45 Heller	Directe Frachtsätze bestehen nicht	1612 Heller per Tonne
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	30 Heller	Heller: a) 265 224, b) 260 219	1532 Heller per Tonne
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	15 Heller	Verschieden	80 Heller per Tonne
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Achenseebahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein
	14	14	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung		
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
690	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	I. Petroleum, raffinirt, Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petrolenmtheer, auch in festem Zustande (Gondron, Petrolenmpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, sowie überhaupt Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° Celsius ein specifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität von höchsteus 2·6 haben; II. Petroleumnaphta (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl),			Aufgabe als Frachtgut in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zum Export bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen nach Stationen ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes befördert werden. Erfüllung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 angeführten Ausnahmetarifes für den Petroleumverkehr. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des allgemeinen österr.-ungar. Tarif-Theiles I, Abtheilung B, Absebnitt A, Punkt V, über die Anwendung der Export-Tarife massgebend	vom 1. April 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900, bezw. des Oesterr.-Ungar.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz Heller per 100 kg ad I. a / b / c; ad II.		Im Kartirungswege Die nebenstehenden um 10% erhöhten Frachtsätze ad I, a, b, bezw. c			
			I. Stationen der k.k.ö.St.B.:		a) Buchs b) Lindau (Stadt und Rangirbahnhof), bezw. Bregenz transit*) c) St. Margrethen										
			Borysław							294	296	298			
			Drohobycz							292	296	296			
			Głęboka							292	296	296			
			Gorlice							256	258	258			
			Grybów							250	254	254			
			Iwonicz							264	266	268			
			Jasło							258	262	262			
			Jedlicze							262	264	264			
			Krechowice							306	308	310			
			Krosno							262	264	266			
			Lemberg							292	296	296			
			Lemberg-Podzamcze							292	296	296			
			Marcinkowice							242	246	248			
			Nadwórna							322	326	326			
			Neu.Sandec							244	248	248			
			Olszanica							272	276	278			
			Peczeniżyn-Szczepanowski							354	356	356			
			Posada-Chyrowska							280	284	284			
			Przemyśl							286	288	290			
			Rymanów							264	268	268			
			Sambor							286	288	288			
			Skawina							232	234	234			
			Skołyszyn							256	260	260			
			Stróże							250	254	254			
			Ustrzyki							276	280	280			
			Wola-Łużańska							252	256	256			
			Zagórz							270	272	274			
			Zagórzany							254	256	258			
			II. Stationen der K.F.N.B.:												
			Dzieditz							210	212	212			
			Mähr.-Ostrau							198	200	200			
			Oderberg							200	202	204			
			Trzebinia							220	222	224			
			III. Station der S.N.D.V.B. und St.E.G.												
			Pardubitz							167·6	170·0	171·2			

*) Die für Lindau giltigen Frachtsätze gelangen unter den gleichen Bedingungen auch im Verkehre nach Bregenz transit, d. i. nur für Sendungen zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete, zur Anwendung

Fortlaufende Nummer	691	692
1		
Die Publication erfolgt von der Namen der und im	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
3	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Ziegel (Mauer- und Dachziegel), insoweit selbe in den Ausnahmetarif IV a des für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn giltigen Localgütertarifes vom 1. Juli 1899 fallen	Rübenschnitze und Saturationsschlamm / Zuckerrüben
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Zistersdorf	Standing / Fulnek
nach	Stadlau via Neu-Süssenbrunn / Floridsdorf / Wien Nordbahnhof / Stadlau via Neu-Süssenbrunn	Fulnek / Standing
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg) / Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger
und gilt in der Zeit	bis Ende December 1901 / bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Bezeichnung	Localgütertarife	Localgütertarife
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Vorstehender Kartirungsfrachtsatz laut Absatz 1	Localgütertarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	23 Heller / 25 Heller
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	41 / 31 / 32 / 41	18 Heller / 20 Heller
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	36 / 26 / 26	5 Heller / 5 Heller
Art der Durchführung	5 / 5 / 6	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Im Rückvergütungswege / Im Kartirungswege	
Besondere Bemerkungen	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
	1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 / 10 / 11 / 12 / 13 / 14	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
693	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft													Für die zum Baue, bezw. zur Erweiterung von Industrie-Etablissements in Grund-Georgenthal, Schluckenau und Schönlinde dienenden Banmaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901 die laut Ausnahmetarif 15 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn festgesetzte Ermässigung der normalen Frachtsätze zur Anwendung.	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

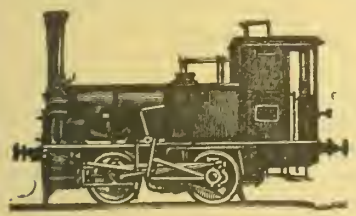
1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
10	Nr. 149 vom 29. December 1900	3712	Südbahn-Gesellschaft		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. 6—9, dann Malz der Pos. M—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Bares transit	Stationen der Strecken Wien (Matzleinsdorf) incl.—Payerbach—Reichenau incl., dann nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	In der Rubrik 3 der nebenbezeichneten Kundmachung ist einzusetzen: „Betheiligten Verwaltungen" und der Text der Rubrik 5 (nach) wie folgt abzuändern: „Wien (Matzleinsdorf) und Wien St.E.G., dann nach Stationen der Strecken Hetzendorf incl.—Payerbach—Reichenau incl., sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn." Giltig vom dritten Tage nach erfolgter Publication	

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

613)



Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,

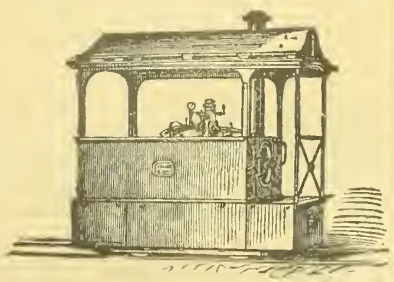
LOCOMOBILEN

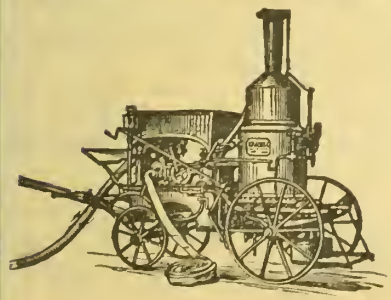
von 2—12 Pferdekraft.

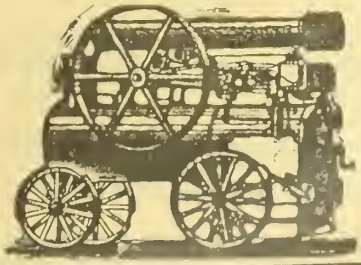
Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.







Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden ***billig*** *und* ***sachgemäss*** *besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch* ***öffentliche Versteigerungen*** *der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 23. **Wien, 21. Februar 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Internationales Sanitäts-Uebereinkommen vom 19. März 1897,*) abgeschlossen zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Belgien, Spanien, Frankreich, Grossbritannien, Griechenland, Italien, Luxemburg, Montenegro, der Türkei, den Niederlanden, Persien, Portugal, Rumänien, Russland, Serbien und der Schweiz.

(Abgeschlossen zu Venedig am 19. März 1897, von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt zu Ischl am 23. Juli 1898, das Protokoll über die Deponirung der Ratificationen wurde am 31. October 1899 zu Rom unterzeichnet.)

Nos Franciscus Josephus Primus, divina favente clementia Austriae Imperator; Apostolicus Rex Hungariae, Rex Bohemiae, Dalmatiae, Croatiae, Slavoniae, Galiciae, Lodomeriae et Illyriae; Archidux Austriae; Magnus Dux Cracoviae; Dux Lotharingiae, Salisburgi, Styriae, Carinthiae, Carnioliae, Bucovinae, superioris et inferioris Silesiae; Magnus Princeps Transilvaniae; Marchio Moraviae; Comes Habsburgi et Tirolis etc. etc.

Notum testatumque omnibus et singulis, quorum interest, tenore praesentium facimus:

Cum ad arcendum pestilentiae periculum inter Imperium Austro-Hungaricum et reliqua Regimina quorum Plenipotentiarii intererant, conventio Venetiis die undevicesimo mensis Martii, anno millesimo octingentesimo nonagesimo septimo inita et signata fuit, tenoris sequentis:

Uebersetzung.

Uebereinkommen.

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen etc. etc. und Apostolischer König von Ungarn; Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preussen im Namen des Deutschen Reiches; Seine Majestät der König der Belgier; Seine Majestät der König von Spanien und in Seinem Namen Ihre Majestät die Königin-Regentin des Königreiches; der Präsident der Französischen Republik; Ihre Majestät die Königin des Vereinigten Königreiches von Grossbritannien und Irland, Kaiserin von Indien; Seine Majestät der König der Hellenen; Seine Majestät der König von Italien; Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Luxemburg; Seine Hoheit der Fürst von Montenegro; Seine Majestät der Kaiser der Ottomanen; Ihre Majestät die Königin der Niederlande und in Ihrem Namen Ihre Majestät die Königin-Regentin des Königreiches; Seine Majestät der Schah von Persien; Seine Majestät der König von Portugal und Algarbien; Seine Majestät der König von Rumänien; Seine Majestät der Kaiser von Russland; Seine Majestät der König von Serbien und der Schweizerische Bundesrath

haben in der Absicht, die gegen die Einschleppung und Verbreitung der Pest zu ergreifenden Massnahmen und die zu diesem Zwecke in dem Rothen Meere und dem Persischen Golfe einzurichtende sanitätspolizeiliche Ueberwachung gemeinsam zu regeln, Bevollmächtigte ernannt, welche nach gegenseitiger Mittheilung ihrer in guter und

*) Enthalten in dem am 16. Februar 1901 ausgegebenen VI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 13.

gehöriger Form befundenen Vollmachten folgende Bestimmungen bezüglich pestverseuchter Gegenden und der aus solchen Gegenden stammenden Herkünfte vereinbart haben:

I. Es sind zur Annahme gelangt die in dem dem gegenwärtigen Uebereinkommen als Anhang beigefügten allgemeinen Sanitätsreglement zur Verhütung der Einschleppung und Weiterverbreitung der Pest aufgeführten und näher bezeichneten Massnahmen. Dieser Anhang hat dieselbe Geltung, als wäre er in das Uebereinkommen mit aufgenommen.

II. Es wird den competenten Behörden Marokkos empfohlen werden, in den Häfen dieses Landes Massnahmen zur Anwendung zu bringen, welche mit den in dem erwähnten Reglement vorgesehenen in Einklang stehen.

III. Diejenigen Länder, welche an der Conferenz nicht Theil genommen oder das Uebereinkommen nicht unterzeichnet haben, können auf ihren Wunsch demselben beitreten.

Dieser Beitritt ist auf diplomatischem Wege der königlich italienischen Regierung und durch diese den anderen Signatarregierungen mitzutheilen.

IV. Das gegenwärtige Uebereinkommen soll vom Tage des Austausches der Ratificationen ab fünf Jahre in Geltung bleiben. Dasselbe wird durch stillschweigende Erneuerung von fünf zu fünf Jahren verlängert, wenn nicht einer der hohen vertragschliessenden Theile sechs Monate vor Ablauf des bezeichneten fünfjährigen Zeitraumes seine Absicht kundgethan hat, von dem Uebereinkommen zurückzutreten.

Wenn eine der Mächte das Uebereinkommen kündigt, so soll diese Kündigung nur bezüglich jener Macht Giltigkeit haben.

V. Die hohen vertragschliessenden Theile behalten sich das Recht vor, Aenderungen, welche sie an dem Uebereinkommen oder dessen Anhang für nothwendig erachten sollten, auf diplomatischem Wege herbeizuführen.

Das gegenwärtige Uebereinkommen soll ratificirt werden; die Ratificationsurkunden sollen sobald als möglich und spätestens binnen einer mit dem Tage der Unterzeichnung beginnenden einjährigen Frist in Rom niedergelegt werden.

Zu Urkund dessen haben die betreffenden Bevollmächtigten das Uebereinkommen unterzeichnet und ihre Insiegel beigedrückt.

So geschehen zu Venedig in achtzehn Exemplaren, am neunzehnten März Eintausend achthundert und siebenundneunzig.

Allgemeines Sanitätsreglement

zur Verhütung der Einschleppung und Weiterverbreitung der Pest.

Capitel I.

Massnahmen ausserhalb Europas.

I.

Benachrichtigung.

Die Regierungen der Länder, welche dem gegenwärtigen Uebereinkommen beitreten, werden den verschiedenen Regierungen von jedem einzelnen auf ihrem Gebiete vorgekommenen Pestfalle telegraphisch Nachricht geben nach Massgabe des Titels I, des Capitels II, „Massnahmen in Europa".

Die Titel II, III, IV desselben Capitels II kommen gleichfalls zur Anwendung.

Es ist wünschenswerth, dass die Massnahmen wegen Benachrichtigung der dem Uebereinkommen beigetretenen Regierungen von dem Auftreten einer Pestepidemie, sowie von den zur Verhütung der Weiterverbreitung und Einschleppung derselben in seuchenfreie Gegenden angewandten Mitteln, wie sie für Europa vorgeschrieben sind, auch in den anderen Ländern zur Anwendung kommen.

II.

Sanitätspolizeiliche Behandlung abfahrender Schiffe in den verseuchten Häfen.

Gemeinsame Massnahmen für gewöhnliche Schiffe und für Pilgerschiffe.

1. Obligatorische ärztliche Visite aller auf einem Schiffe Ueberfahrt nehmender Personen. Dieselbe erstreckt sich auf jede einzelne Person und ist bei Tage und auf dem Lande im Augenblicke der Einschiffung während der dazu nöthigen Zeit durch einen von der öffentlichen Behörde bestellten Arzt vorzunehmen.

Die für das Schiff zuständige Consularbehörde kann dieser Visite beiwohnen.

2. Obligatorische, strenge Desinfection jedes verseuchten oder verdächtigen Gegenstandes nach Massgabe des Artikels 5 des Capitels III des Anhanges des gegenwärtigen Uebereinkommens. Dieselbe findet auf dem Lande unter Aufsicht des von der öffentlichen Behörde bestellten Arztes statt.

3. Verbot der Einschiffung von Personen, welche Pestsymptome zeigen.

Pilgerschiffe.

1. Kommen im Hafen Pestfälle vor, so darf die Einschiffung an Bord der Pilgerschiffe erst dann stattfinden, nachdem die Personen gruppenweise einer Beobachtung unterworfen worden sind, welche die Gewissheit bietet, dass keine von ihnen von Pest befallen ist.

Jeder Regierung steht es frei, bei Ausführung dieser Massnahme den örtlichen Verhältnissen und Möglichkeiten Rechnung zu tragen.*)

*) Einem erläuternden Beschlusse der Conferenz zufolge könnte in Niederländisch-Indien diese Beobachtung an Bord der zur Abfahrt bereiten Schiffe stattfinden.

2. Die Pilger sind gehalten, wenn es die örtlichen Verhältnisse gestatten, nachzuweisen, dass sie die unbedingt nothwendigen Mittel zur Pilgerfahrt, und zwar zur Hin- und Rückreise und zum Aufenthalte an den heiligen Orten besitzen.

Massnahmen an Bord der Pilgerschiffe.

TITEL I.

Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 1.

Die folgenden Vorschriften finden Anwendung auf Pilgerschiffe, welche muselmannische Pilger nach dem Hedjaz oder dem Persischen Golf hin- oder von dort zurückbringen.

Artikel 2.

Als Pilgerschiff wird nicht angesehen ein solches, welches ausser seinen gewöhnlichen Passagieren, zu denen die Pilger der höheren Classen gerechnet werden können, Pilger der untersten Classe an Bord nimmt, wenn das Verhältniss dergestalt ist, dass auf 100 Tonnen Bruttoraumgehalt weniger als ein Pilger kommt.

Artikel 3.

Jedes Pilgerschiff hat sich bei der Einfahrt in das Rothe Meer und den Persischen Golf nach den in dem Specialreglement für die Hedjazpilgerfahrten enthaltenen Vorschriften zu richten, das von dem Sanitätsconseil in Constantinopel im Einklange mit den in der gegenwärtigen Uebereinkunft aufgestellten Grundsätzen veröffentlicht werden wird.

Artikel 4.

Nur Dampfschiffe werden zum Transporte der Pilger auf weiter Fahrt zugelassen. Anderen Schiffen ist dieser Transport verboten.

Pilgerschiffe, welche die Küstenschiffahrt betreiben und für Transporte auf kürzere Dauer, sogenannte „Küstenfahrten", bestimmt sind, unterliegen den in dem im Artikel 3 erwähnten Specialreglement enthaltenen Vorschriften.

TITEL II.

Massnahmen vor der Abfahrt.

Artikel 5.

Der Capitän oder anstatt seiner der Eigenthümer oder Agent eines jeden Pilgerschiffes ist gehalten, der competenten Behörde *) des Abgangshafens wenigstens drei Tage vor der Abfahrt von seiner Absicht, Pilger aufzunehmen, Anzeige zu machen. In dieser Anzeige muss der zur Abfahrt bestimmte Tag und der Bestimmungsort des Schiffes angegeben werden.

Artikel 6.

Infolge dieser Anzeige lässt die competente Behörde auf Kosten des Capitäns die Untersuchung und Vermessung des Schiffes vornehmen. Die für das Schiff competente Consularbehörde kann dieser Untersuchung beiwohnen.

Die Untersuchung allein findet statt, wenn der Capitän schon mit einem von der competenten Behörde seiner Heimat ausgestellten Zeugniss über die Vermessung des Schiffes versehen ist, es sei denn, dass die Vermuthung vorliegt, dass das Document nicht mehr dem gegenwärtigen Zustande des Schiffes entspricht.

Artikel 7.

Die competente Behörde gestattet die Abfahrt eines Pilgerschiffes erst, nachdem sie sich über folgende Punkte Gewissheit verschafft hat:

a) dass das Schiff vollkommen gereinigt und nöthigenfalls desinficirt worden ist;
b) dass das Schiff imstande ist, die Reise ohne Gefahr zu unternehmen, dass es gut ausgerüstet, gut eingerichtet, hinreichend luftig und mit einer genügenden Anzahl von Rettungsbooten versehen ist, dass es nichts an Bord enthält, was der Gesundheit oder Sicherheit der Passagiere schädlich ist oder schädlich werden kann, und dass Deck und Zwischendeck aus Holz oder aus mit Holz überzogenem Eisen sind;
c) dass an Bord ausser dem Proviant für die Schiffsmannschaft gehörig verladene Lebensmittel und Brennmaterial vorhanden sind, alles von guter Beschaffenheit und in solcher Menge, dass es für sämmtliche Pilger und für die angegebene Reisedauer ausreicht;
d) dass das an Bord befindliche Trinkwasser von guter Beschaffenheit und durchaus unverdächtigen Ursprunges ist; dass es in hinreichender Menge vorhanden ist; dass die Trinkwasserbehälter an Bord vor jeder Verunreinigung geschützt und derart verschlossen sind, dass das Wasser nur mittelst der Hähne oder Pumpen abgelassen werden kann;
e) dass das Schiff einen Destillirapparat besitzt, der für alle an Bord befindlichen Personen einschliesslich des Schiffspersonales eine Wassermenge von mindestens fünf Litern für den Kopf und für den Tag zu liefern vermag;
f) dass das Schiff einen Dampf-Desinfectionsapparat besitzt, dessen Sicherheit und Wirksamkeit festgestellt ist;

*) Die competente Behörde ist gegenwärtig: In Britisch-Indien ein von der Localregierung hiezu bestimmter „Officier" (Native passenger Ships Act 1877, art. 7); in Niederländisch-Indien der Hafenmeister; in der Türkei die Sanitätsbehörde; in Oesterreich-Ungarn die Hafenbehörde; in Italien der Hafencapitän; in Frankreich, Tunesien und Spanien die Sanitätsbehörde; in Aegypten die Sanitäts-Quarantaine- etc. Behörde.

g) dass nach Massgabe der Artikel 11 und 23 unter dem Schiffspersonale sich ein mit Diplom versehener und von der Regierung des Heimatlandes des Schiffes oder der Regierung des Hafens, wo das Schiff Pilger aufnimmt, bevollmächtigter*) Arzt befindet, und dass das Schiff Arzneimittel besitzt;
h) dass das Schiffsdeck frei von jeglichen den Verkehr behindernden Waaren und Gegenständen ist;
i) dass die Einrichtungen des Schiffes derartig sind, dass die im Titel III vorgeschriebenen Massnahmen ausgeführt werden können.

Artikel 8.

Der Capitän ist gehalten, auf dem Schiffe, und zwar an einer für die Betheiligten sichtbaren und zugänglichen Stelle, Anschlagzettel anbringen zu lassen, welche in den wichtigsten Sprachen der von den aufzunehmenden Pilgern bewohnten Ländern abgefasst sind und folgende Angaben enthalten:

1. den Bestimmungsort des Schiffes;
2. die für jeden Pilger ausgesetzte tägliche Ration an Wasser und Lebensmitteln;
3. den Tarif für diejenigen Lebensmittel, welche nicht in die tägliche Beköstigung mit einbegriffen sind und besonders bezahlt werden müssen.

Artikel 9.

Der Capitän darf nicht abfahren, bevor er Folgendes in Händen hat:

1. eine von der competenten Behörde vidirte, Namen, Geschlecht und Gesammtzahl der Pilger, die er an Bord nehmen darf, angebende Liste;
2. ein Gesundheitspatent, welches Namen, Nationalität und Tonnengehalt des Schiffes, die Namen des Capitäns und des Arztes, die genaue Anzahl der an Bord genommenen Personen, und zwar der Schiffsmannschaft, der Pilger und der anderen Passagiere, die Art der Ladung und den Abgangsort angibt.

Die competente Behörde vermerkt auf dem Patent, ob die reglementsmässig zulässige Zahl der Pilger erreicht ist oder nicht, und in letzterem Falle die Zahl der Passagiere, welche das Schiff bei seinem Anlaufen in anderen Häfen noch aufnehmen darf.

Artikel 10.

Die competente Behörde ist gehalten, wirksame Massnahmen zu treffen, um die Einschiffung jeder verdächtigen**) Person oder Sache zu verhindern, entsprechend den Bestimmungen über die in den Häfen zu treffenden Vorsichtsmassregeln.

TITEL III.

Vorsichtsmassregeln während der Fahrt.

Artikel 11.

Jedes Schiff, welches Pilger aufnimmt, muss einen mit ordnungsmässigem Diplom versehenen und von der Regierung des Heimatlandes des Schiffes oder von der Regierung des Hafens, in welchem das Schiff Pilger aufnimmt, bevollmächtigten Arzt an Bord haben. Ein zweiter Arzt muss an Bord genommen werden, sobald sich mehr als 1000 Pilger auf dem Schiffe befinden.

Artikel 12.

Der Arzt untersucht die Pilger, behandelt die Kranken und wacht darüber, dass an Bord die Regeln der Hygiene beobachtet werden. Insbesondere hat er:

1. sich zu vergewissern, dass die an die Pilger verabreichten Lebensmittel von guter Beschaffenheit sind, dass ihre Menge den eingegangenen Verpflichtungen entspricht, und dass sie angemessen zubereitet sind;
2. sich zu vergewissern, dass die Vorschriften des Artikels 20 bezüglich der Verabreichung des Wassers beobachtet werden;
3. wenn hinsichtlich der Beschaffenheit des Trinkwassers Zweifel bestehen, den Capitän schriftlich an die Vorschriften des Artikels 21 zu erinnern;
4. sich zu vergewissern, dass das Schiff andauernd in reinlichem Zustande gehalten wird und insbesondere, dass die Aborte in Gemässheit der Vorschriften des Artikels 18 gereinigt werden;
5. sich zu vergewissern, dass die Unterkunftsräume der Pilger in einer der Gesundheit zuträglichen Verfassung gehalten werden, und dass im Falle einer übertragbaren Krankheit die Desinfection so vorgenommen wird, wie im Artikel 19 vorgeschrieben ist;
6. ein Journal über alle während der Reise stattgehabten Vorfälle von sanitärer Bedeutung zu führen und dasselbe der competenten Behörde des Ankunftshafens vorzulegen.

Artikel 13.

Das Schiff muss die Pilger im Zwischendecke beherbergen können.

Ausser für die Schiffsbesatzung soll das Schiff für jede Person jeglichen Alters eine Fläche von 1·50 Quadratmeter, das ist 16 englische Quadratfuss, bei einer Zwischendeckshöhe von ungefähr 1·80 Meter bieten.

Auf Schiffen, welche die Küstenschiffahrt betreiben, soll jeder Pilger über einen Raum von wenigstens 2 Meter Breite in der Länge der Schaudecks verfügen.

Artikel 14.

Das Deck soll während der Fahrt frei von Gegenständen bleiben, welche den Verkehr behindern; es soll Tag und Nacht für die an Bord genommenen Personen frei gehalten werden und ihnen unentgeltlich zur Verfügung stehen.

*) Eine Ausnahme findet für die Regierungen statt, welche keine Aerzte bevollmächtigen.
**) Siehe Capitel IV, Titel I, Artikel 1 und 2 des gegenwärtigen Uebereinkommens.

Artikel 15.

Das grosse Gepäck der Pilger wird eingeschrieben, mit Nummern versehen und im Raume untergebracht. Die Pilger dürfen nur die unbedingt nöthigen Gegenstände bei sich behalten. Die von jeder Regierung für ihre Schiffe aufgestellten Reglements bestimmen die Art, die Menge und den Umfang dieser Gegenstände.

Artikel 16.

Jeden Tag, während sich die Pilger auf Deck befinden, müssen die Zwischendecks sorgfältig gereinigt und mit trockenem Sande, der mit Desinfectionsmitteln zu mischen ist, abgerieben werden.

Artikel 17.

Auf dem Deck soll an jeder Seite des Schiffes ein Ort freigehalten werden, der den Blicken entzogen und mit einer Handpumpe versehen ist, um Seewasser für den Bedarf der Pilger zu liefern. Ein Raum dieser Art muss zum ausschliesslichen Gebrauch für die Frauen vorbehalten sein.

Artikel 18.

Das Schiff muss ausser den Aborten für die Schiffsmannschaft mit Wasserclosets versehen sein, und zwar in dem Verhältnisse, dass auf je 100 an Bord genommene Personen wenigstens ein Abort kommt.

Es müssen Aborte für den ausschliesslichen Gebrauch der Frauen vorhanden sein.

Aborte dürfen nicht in den Zwischendecks und im Schiffsraume liegen.

Die für die Passagiere bestimmten Aborte ebenso wie die für die Schiffsmannschaft müssen in sauberem Zustande gehalten und täglich dreimal gereinigt und desinficirt werden.

Artikel 19.

Die Desinfection des Schiffes soll bewirkt werden in Gemässheit der Vorschriften unter Nr. 5 und 6 des Capitels III des Anhanges des gegenwärtigen Uebereinkommens.

Artikel 20.

An Trinkwasser müssen jedem Pilger ohne Rücksicht auf sein Alter täglich wenigstens fünf Liter unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden.

Artikel 21.

Wenn die Beschaffenheit des Trinkwassers zu Zweifeln Anlass gibt oder die Möglichkeit besteht, dass es entweder von vornherein verseucht war oder während der Fahrt verseucht worden ist, so muss das Wasser gekocht oder auf andere Weise sterilisirt werden, und der Capitän ist gehalten, dasselbe in dem ersten Zwischenhafen, wo er sich besseres Wasser beschaffen kann, ins Meer giessen zu lassen.

Artikel 22.

Das Schiff muss mit zwei Localitäten versehen sein, wo die Pilger selbst kochen können. Den Pilgern ist verboten, anderswo, insbesondere auf Deck, Feuer anzumachen.

Artikel 23.

Jedes Schiff muss Arzneimittel und die zur Pflege der Kranken nöthigen Gegenstände an Bord haben. Die von jeder Regierung für diese Schiffe aufgestellten Reglements bestimmen die Art und Menge der Arzneimittel. Pflege und Heilmittel werden den Pilgern unentgeltlich gewährt.

Artikel 24.

Eine ordnungsmässig eingerichtete Krankenstation mit guten Vorbedingungen für Sicherheit und Gesundheit muss als Unterkunftsraum für die Kranken zur Verfügung gehalten werden.

Dieselbe soll wenigstens fünf Percent der an Bord befindlichen Pilger beherbergen können in der Weise, dass drei Quadratmeter auf den Kopf kommen.*)

Artikel 25.

Das Schiff muss so eingerichtet sein, dass die von Pest befallenen Personen isolirt werden können.

Die mit der Pflege der Pestkranken beauftragten Personen haben allein zu diesen Zutritt und dürfen mit den übrigen an Bord befindlichen Personen nicht in Berührung kommen.

---

*) Nachdem die Conferenz von den Bedingungen Kenntniss erhalten hat, denen die Krankenstation nach Artikel 53 des von der indischen Regierung erlassenen Gesetzes über die Pilgerschiffe entsprechen müssen, empfiehlt sie deren Anwendung. Letztere würde als Ersatz für Artikel 24 anzusehen sein.

(Auszug.) Die Krankenstation muss auf dem oberen Decke, in den auf dem Decke selbst errichteten Abtheilungen eingerichtet werden. Diese permanente Krankenstation muss wenigstens sechs Betten enthalten und eine Fläche von wenigstens 144 Quadratfuss und einen Rauminhalt von wenigstens 864 Cubikfuss haben. Wenn sich auf dem Schiffe 50 oder mehr Frauen befinden, so muss eine zweite permanente Krankenstation mit wenigstens zwei Betten vorhanden sein, welche eine Fläche von wenigstens 72 Quadratfuss und einen Rauminhalt von mindestens 288 Cubikfuss hat. Diese Krankenstation muss für die Frauen und Kinder unter 12 Jahren zur Verfügung gehalten werden.

Beleuchtung und Lüftung dieser Krankenstationen muss von dem Inspector als genügend anerkannt sein. Die Krankenstationen müssen auf einer mindestens zehn Centimeter hohen Plattform errichtet werden, sie müssen dauerhaft angelegt, ihr Dach muss gut abgedichtet sein. Der Bau aus Eisen ist dem aus Holz vorzuziehen.

Unter keinem Vorwande dürfen Blattern-, Cholera-, Gelbfieber- oder Pestkranke in die permanente Krankenstation aufgenommen werden.

Das Schiff muss das nothwendige Material an Bord haben, damit auf dem oberen Decke eine weitere Krankenstation zum vorübergehenden Gebrauche für die zu isolirenden Kranken (Cholera, Pest, Gelbfieber, Blattern oder sonstige ansteckende Krankheiten) errichtet werden kann.

Der Platz für diese Krankenstation zum vorübergehenden Gebrauche wird von dem Inspector im Voraus bestimmt. Für die Errichtung dieser Krankenstation gelten analoge Bedingungen, wie für die Errichtung der permanenten Krankenstation. Dieselbe muss eine Fläche von mindestens 144 Quadratfuss haben.

Bettgeräth, Teppich und Kleidungsstücke, mit denen die Kranken in Berührung gekommen sind, müssen sofort desinficirt werden. Die Beobachtung dieser Vorschrift wird besonders hinsichtlich der Kleidung der den Kranken nahekommenden Personen empfohlen, soweit die Kleidung beschmutzt worden sein kann. Diejenigen von den eben erwähnten Gegenständen, welche keinen Werth haben, sind entweder ins Meer zu werfen, wenn sich das Schiff nicht in einem Hafen oder Canale befindet, oder aber durch Feuer zu vernichten. Die anderen müssen in undurchlässigen, mit Sublimatlösung getränkten Säcken in den Dampfapparat gebracht werden.

Die Entleerungen der Kranken müssen in Gefässen, welche eine Desinfectionslösung enthalten, aufgefangen werden. Diese Gefässe sind in die Aborte zu entleeren, welch letztere nach jeder solchen Entleerung streng desinficirt werden müssen.

Die von den Kranken benützten Localitäten müssen streng desinficirt werden.

Die Desinfection muss nach Massgabe der Nummer 5 des Capitels III des gegenwärtigen Uebereinkommens stattfinden.

Artikel 26.

Tritt ein Todesfall während der Fahrt ein, so hat der Capitän denselben neben dem betreffenden Namen auf der von der Behörde des Abgangshafens vidirten Liste zu vermerken und ausserdem in seinem Schiffstagebuche den Namen des Verstorbenen, dessen Alter und Herkunft, sowie die nach dem Zeugnisse des Arztes vorliegende vermuthliche Todesursache und das Datum des Todesfalls einzutragen.

Ist der Tod infolge einer übertragbaren Krankheit erfolgt, so ist der Leichnam, nachdem er zuvor in ein mit einer Sublimatlösung getränktes Leintuch gehüllt worden ist, ins Meer zu werfen.

Artikel 27.

Der in den Abgangshafen ausgestellte Pass darf während der Reise nicht abgeändert werden.

Derselbe wird von der Sanitätsbehörde jedes Zwischenhafens vidirt. Diese vermerkt darauf:

1. die Zahl der in dem betreffenden Hafen aus- und eingeschifften Passagiere;
2. die auf See vorgekommenen, die Gesundheit oder das Leben der an Bord befindlichen Personen betreffenden Ereignisse;
3. den Gesundheitszustand des Zwischenhafens.

Artikel 28.

In jedem Zwischenhafen hat der Capitän die in Ausführung des Artikels 9 aufgestellte Liste von der competenten Behörde vidiren zu lassen.

Ist ein Pilger während der Reise ausgeschifft worden, so hat der Capitän dies auf jener Liste neben dem Namen des betreffenden Pilgers zu vermerken.

Werden Personen an Bord genommen, so müssen dieselben auf dieser Liste in Gemässheit des Artikels 9 und vor Ertheilung des neuen Visum durch die competente Behörde eingetragen werden.

Artikel 29.

Der Capitän hat darüber zu wachen, dass alle während der Reise ausgeführten Vorbeugungsmassregeln in dem Schiffstagebuche vermerkt werden. Letzteres ist von ihm der competenten Behörde des Ankunftshafens vorzulegen.

Artikel 30.

Der Capitän ist gehalten, sämmtliche Sanitätstaxen zu zahlen, und diese sollen in dem Preise des Billets einbegriffen sein.

TITEL IV.

Strafbestimmungen.

Artikel 31.

Jeder Capitän, welcher überführt wird, bezüglich der Zutheilung von Wasser, Lebensmitteln und Brennmaterial die von ihm eingegangenen Verpflichtungen nicht erfüllt zu haben, verfällt in eine Geldstrafe von zwei türkischen*) Pfund. Diese Geldstrafe wird zu Gunsten des Pilgers erhoben, welcher unter dem Verstosse zu leiden gehabt hat und nachweist, dass er vergeblich die Erfüllung der eingegangenen Verpflichtung verlangt hat.

Artikel 32.

Jeder Verstoss gegen Artikel 8 wird mit einer Geldstrafe von 30 türkischen Pfund geahndet.

Artikel 33.

Jeder Capitän, welcher in Betreff der im Artikel 9 vorgesehenen Schiffspapiere, nämlich der Liste der Pilger und des Sanitätspasses, einen Betrug begeht oder einen solchen wissentlich zulässt, verfällt in eine Geldstrafe von 50 türkischen Pfund.

Artikel 34.

Jeder Schiffscapitän, der ohne Sanitätspass des Abgangshafens oder ohne Visum der Zwischenhäfen eintrifft, oder der nicht mit der nach Artikel 9, 27 und 28 vorgeschriebenen und ordnungsmässig geführten Liste versehen ist, verfällt für jeden einzelnen Fall in eine Geldstrafe von 12 türkischen Pfund.

Artikel 35.

Jeder Capitän, welcher überführt wird, ohne Anwesenheit eines in Gemässheit der Vorschriften des Artikels 11 bevollmächtigten Arztes mehr als 100 Pilger an Bord zu haben oder gehabt zu haben, verfällt in eine Geldstrafe von 300 türkischen Pfund.

*) Das türkische Pfund gilt 22 Francs 50 Centimes.

Artikel 36.

Jeder Capitän, welcher überführt wird, mehr Pilger an Bord zu haben oder gehabt zu haben, als er in Gemässheit der Vorschriften des Artikels 9 aufzunehmen berechtigt ist, verfällt in eine Geldstrafe von fünf türkischen Pfund für jeden überzähligen Pilger.

Die überzähligen Pilger werden auf der ersten Station, wo eine competente Behörde ihren Sitz hat, ans Land gesetzt, und der Capitän ist gehalten, die gelandeten Pilger mit dem nöthigen Gelde zu versehen, damit sie ihre Reise bis zum Bestimmungsorte fortsetzen können.

Artikel 37.

Jeder Capitän, welcher überführt wird, Pilger ohne ihre Zustimmung oder ohne durch höhere Gewalt gezwungen zu sein, an einem anderen Orte als dem Bestimmungsorte gelandet zu haben, verfällt in eine Geldstrafe von 20 türkischen Pfund für jeden zu Unrecht gelandeten Pilger.

Artikel 38.

Jeder sonstige Verstoss gegen die Vorschriften des gegenwärtigen Reglements wird mit einer Geldstrafe von 10 bis 100 türkischen Pfund geahndet.

Artikel 39.

Jede während der Reise festgestellte Uebertretung wird auf dem Sanitätspass sowie auf der Liste der Pilger vermerkt. Die competente Behörde nimmt über den Vorfall ein Protokoll auf, um dasselbe an zuständiger Stelle vorzulegen.

Artikel 40.

In den türkischen Häfen erfolgt die Feststellung der Uebertretung und die Auferlegung der Geldstrafe durch die competente Behörde in Gemässheit der Bestimmungen des Capitels V des gegenwärtigen Uebereinkommens.

Artikel 41.

Alle zur Mitwirkung bei der Ausführung dieses Reglements berufenen Agenten werden, wenn sie sich hiebei Fehler zuschulden kommen lassen, nach den Gesetzen des Landes bestraft, dem sie angehören.

Artikel 42.

Das gegenwärtige Reglement wird in der Sprache des Heimatlandes des Schiffes und in den wichtigsten Sprachen der von den aufzunehmenden Pilgern bewohnten Ländern an einem sichtbaren und zugänglichen Orte an Bord eines jeden Pilgerschiffes angeschlagen.

III.

Massnahmen zur Verhinderung der Einschleppung der Pest.

1. Zu Lande.

Die auf dem Landwege gegen Herkünfte aus pestverseuchten Gegenden zu ergreifenden Massnahmen müssen den in dem gegenwärtigen Uebereinkommen niedergelegten sanitären Grundsätzen entsprechen. Das moderne Desinfectionsverfahren hat an die Stelle der Landquarantainen zu treten.

Zu dem Zwecke sind Dampfapparate und sonstige Desinfectionsgeräthe auf den von den Reisenden benützten Verkehrswegen an sorgfältig ausgesuchten Punkten aufzustellen. Dieselben Einrichtungen sind auf den bereits bestehenden und noch zu erbauenden Eisenbahnlinien zu treffen. Die Waaren werden nach Massgabe der durch das gegenwärtige Uebereinkommen angenommenen Grundsätze desinficirt.

Jeder Regierung steht es frei, ihre Grenzen für Reisende und Waaren zu sperren.

2. Zur See.

A. Massnahmen im Rothen Meere.

Artikel 1.

Unverdächtige Schiffe.

a) Diejenigen Schiffe, welche nach ärztlicher Visite als rein befunden werden, erhalten sofort libera pratica, wie auch immer ihr Sanitätspass lauten mag.

Das Schiff muss jedoch volle zehn Tage seit seiner Abfahrt aus dem letzten verseuchten Hafen hinter sich haben oder die noch fehlende Zeit abwarten.

Die einzigen Bestimmungen, welche die Behörde des Ankunftshafens diesen Schiffen gegenüber treffen kann, bestehen in den auf verdächtige Schiffe anwendbaren Massregeln. (Aerztliche Visite, Desinfection der schmutzigen Wäsche, Auspumpen des Sodwassers und Ersatz des an Bord befindlichen Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser.)

b) Den reinen gewöhnlichen Schiffen steht es frei, den Suezcanal in Quarantaine zu durchfahren. Bei ihrer Einfahrt ins Mittelländische Meer wird die zehntägige Beobachtung fortgesetzt. Diejenigen Schiffe, welche einen Arzt und einen Dampf-Desinfectionsapparat besitzen, brauchen sich vor der Einfahrt zur Quarantaine nicht der Desinfection zu unterziehen.

Artikel 2.

Verdächtige Schiffe. — Verdächtige Schiffe sind solche, auf denen zur Zeit der Abfahrt oder während der Fahrt Pestfälle vorgekommen sind, aber kein neuer Fall seit zwölf Tagen. Diese Schiffe werden verschieden behandelt, je nachdem sie einen Arzt und einen Desinfectionsapparat (Dampfkasten) an Bord haben oder nicht.

a) Diejenigen Schiffe, welche einen Arzt und einen Desinfectionsapparat (Dampfkasten) besitzen und die gewünschten Bedingungen erfüllen, dürfen den Suezcanal unter den in dem Reglement für den Transit aufgestellten Bedingungen in Quarantaine durchfahren.

b) Die anderen verdächtigen Schiffe, welche weder Arzt noch Desinfectionsapparat (Dampfkasten) besitzen, werden, bevor sie zur Durchfahrt in Quarantaine zugelassen werden, an den Mosesquellen so lange zurückgehalten, als nöthig ist, um die Desinfection der schmutzigen Wäsche, der Leibwäsche und anderer Gegenstände, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, vorzunehmen und den Gesundheitszustand des Schiffes festzustellen.

Handelt es sich um ein Postschiff oder um ein eigens zur Beförderung von Reisenden bestimmtes Dampfboot, welches keinen Desinfectionsapparat (Dampfkasten) aber einen Arzt an Bord hat, so wird die Durchfahrt in Quarantaine zugestanden, wenn die Localbehörde durch amtliche Feststellung die Gewissheit erlangt, dass die Assanirungs- und Desinfectionsmassnahmen, sei es bei der Abfahrt oder während der Reise, gehörig durchgeführt worden sind.

Handelt es sich um Postschiffe oder eigens zur Beförderung von Reisenden bestimmte Dampfboote, welche keinen Desinfectionsapparat (Dampfkasten) aber einen Arzt an Bord haben, so kann, wenn der letzte Pestfall mehr als 14 Tage zurückliegt und der Gesundheitszustand des Schiffes befriedigend ist, die libera pratica in Suez zugestanden werden, sobald die Desinfectionsmassnahmen vollendet sind.

Was ein Schiff mit reiner Fahrt von weniger als vierzehn Tagen betrifft, so werden die Passagiere, welche sich nach Aegypten begeben wollen, an den Mosesquellen ausgeschifft und bis zum Ablaufe der zehn Tage isolirt; ihre schmutzige Wäsche und ihre Gebrauchseffecten werden desinficirt. Sie werden sodann zu freiem Verkehre zugelassen. Schiffe mit reiner Fahrt von weniger als 14 Tagen, welche libera pratica in Aegypten zu erhalten wünschen, werden an den Mosesquellen die zum Ablaufe der zehn Tage nöthige Zeit zurückgehalten; sie unterliegen der ordnungsgemässen Desinfection.

Artikel 3.

Verseuchte Schiffe, das heisst solche, welche Pest an Bord haben, oder auf denen Pestfälle in den letzten zwölf Tagen vorgekommen sind. Sie werden in Schiffe mit Arzt und Desinfectionsapparat (Dampfkasten) und Schiffe ohne Arzt und Desinfectionsapparat (Dampfkasten) eingetheilt.

a) Die Schiffe ohne Arzt und ohne Desinfectionsapparat (Dampfkasten) werden an den Mosesquellen angehalten, die Pestkranken ausgeschifft und in einem Spitale isolirt. Die Desinfection wird vollständig durchgeführt. Die übrigen Passagiere werden ausgeschifft und in möglichst kleinen Gruppen isolirt, in der Weise, dass die Gesammtheit nicht in Mitleidenschaft gezogen wird, wenn die Pest in einer einzelnen Gruppe ausbrechen sollte.

Die schmutzige Wäsche, die Gebrauchsgegenstände, die Kleidung der Schiffsmannschaft und Passagiere, sowie das Schiff werden desinficirt.

Es ist wohlverstanden, dass es sich hiebei nicht um das Ausladen der Waaren, sondern nur um die Desinfection des verseuchten Theiles des Schiffes handelt.

Die Passagiere haben zehn Tage in der Anstalt an den Mosesquellen zu bleiben; wenn die Pestfälle mehrere Tage zurückliegen, so wird die Dauer der Isolirung vermindert. Diese Dauer ist verschieden je nach dem Zeitpunkte, wo der letzte Fall vorgekommen ist.

So beträgt die Dauer der Beobachtung 24 Stunden, sobald der letzte Fall 9, 10, 11 oder 12 Tage zurückliegt; liegt er 8 Tage zurück, so dauert die Beobachtung 2 Tage; liegt er 7 Tage zurück, so beträgt die Beobachtung 3 Tage und so fort, wie es in der weiter unten stehenden Tabelle aufgeführt ist.

b) Schiffe mit Arzt und Desinfectionsapparat (Dampfkasten). — Die Schiffe mit Arzt und Dampfkasten werden an den Mosesquellen angehalten.

Der Schiffsarzt hat unter Eid anzugeben, welche Personen an Bord von Pest befallen sind. Diese Kranken werden ausgeschifft und isolirt.

Nach Ausschiffung dieser Kranken wird die schmutzige Wäsche der übrigen Passagiere und der Schiffsmannschaft an Bord desinficirt.

Ist die Pest nur unter der Schiffsmannschaft aufgetreten, so erstreckt sich die Desinfection der Wäsche nur auf die schmutzige Wäsche der Schiffsmannschaft und die Wäsche in den Räumen der Schiffsmannschaft.

Der Schiffsarzt hat des weiteren den Theil oder die Abtheilung des Schiffes und die Abtheilung des Spitales unter Eid zu bezeichnen, wohin der oder die Kranken transportirt worden sind. Er hat ebenfalls unter Eid zu erklären, welche Personen zu dem Pestkranken seit dem ersten Anzeichen der Krankheit, sei es durch directe Berührung oder Berührung mit Gegenständen, welche den Krankheitskeim übertragen können, in Beziehung getreten sind. Diese Personen werden allein als „verdächtig“ angesehen.

Der Theil oder die Abtheilung des Schiffes und die Abtheilung des Spitales, wohin der oder die Kranken transportirt worden sind, werden vollständig desinficirt. Man versteht unter „Theil des Schiffes“ die Cabine des Kranken, die daranstossenden Cabinen, den Gang, auf welchem sich diese Cabinen befinden, das Deck, die Theile des Deckes, auf denen sich der oder die Kranken aufgehalten haben.

Ist es nicht möglich, den Theil oder die Abtheilung des Schiffes, welcher von den Pestkranken besetzt gewesen ist, zu desinficiren, ohne die für verdächtig erklärten Personen auszuschiffen, so werden diese Personen entweder auf ein eigens zu diesem Zwecke bestimmtes Schiff gebracht oder aber ausgeschifft und in der Sanitätsanstalt untergebracht, ohne mit den Kranken in Berührung zu kommen, welch letztere in dem Spitale untergebracht werden.

Die Dauer des Aufenthaltes auf dem Schiffe oder auf dem Lande zum Zwecke der Desinfection muss möglichst kurz sein und darf jedenfalls 24 Stunden nicht übersteigen.

Die Verdächtigen unterliegen einer Beobachtung, und zwar entweder auf ihrem Schiffe oder auf dem hiezu bestimmten Schiffe. Die Dauer dieser Beobachtung ist verschieden und richtet sich nach nachstehender Tabelle:

Wenn der letzte Pestfall sich im Laufe des 12., 11., 10. oder 9. Tages vor der Ankunft in Suez ereignet hat	so dauert die Beobachtung 24 Stunden.
Wenn er sich im Laufe des achten Tages vor der Ankunft in Suez ereignet hat	so dauert die Beobachtung zwei Tage.
Wenn er sich im Laufe des siebenten Tages vor der Ankunft in Suez ereignet hat	so dauert die Beobachtung drei Tage.
Wenn er sich im Laufe des sechsten Tages vor der Ankunft in Suez ereignet hat	so dauert die Beobachtung vier Tage.
Wenn er sich im Laufe des fünften oder vierten Tages vor der Ankunft in Suez ereignet hat	so dauert die Beobachtung fünf und sechs Tage.
Wenn er sich im Laufe des dritten oder zweiten Tages vor der Ankunft in Suez ereignet hat	so dauert die Beobachtung sieben und acht Tage.
Wenn er sich einen Tag vor der Ankunft in Suez ereignet hat	so dauert die Beobachtung neun Tage.

Die Durchfahrt in Quarantaine kann vor Ablauf der in vorstehender Tabelle aufgeführten Fristen zugestanden werden, wenn die Sanitätsbehörde es für angängig hält. Die Durchfahrt wird, sobald die Desinfection ausgeführt ist, jedenfalls zugestanden, wenn das Schiff ausser seinen Kranken die vorstehend als „verdächtig" aufgeführten Personen zurücklässt.

Ein Ponton mit daraufgestelltem Dampfkasten kann bei dem Schiffe anlegen, damit die Desinfection möglichst schnell durchgeführt wird.

Verseuchte Schiffe, welche zum freien Verkehre in Aegypten zugelassen zu werden wünschen, werden zehn Tage, vom letzten an Bord vorgekommenen Falle an gerechnet, an den Mosesquellen zurückgehalten und haben sich der reglementmässigen Desinfection zu unterziehen.

Die auf die Desinfection verwandte Zeit wird in die Dauer der Beobachtung eingerechnet.

Einrichtung der Ueberwachung und der Desinfection in Suez und an den Mosesquellen.

1. Die in dem Reglement vorgesehene ärztliche Visite wird bei jedem in Suez eintreffenden Schiffe durch einen der Stationsärzte vorgenommen. Sie findet für Herkünfte aus pestverseuchten Häfen bei Tage statt.

2. Es sollen sieben Aerzte vorhanden sein, ein Chefarzt, vier Amtsärzte und zwei Hilfsärzte. Sollten die ärztlichen Kräfte nicht ausreichen, so würden die Marineärzte der verschiedenen Staaten in Anspruch zu nehmen sein, die dem Chefarzte der Sanitätsstation unterzuordnen wären.

3. Die Stationsärzte sollen im Besitze eines ordnungsmässigen Diplomes sein und vornehmlich unter solchen Aerzten gewählt werden, welche specielle praktische Studien der Epidemiologie und Bakteriologie getrieben haben.

4. Sie werden durch den Minister des Innern auf Vorschlag des Conseil sanitaire, maritime et quarantenaire in Aegypten ernannt.

5. Sie beziehen einen Gehalt, und zwar die Hilfsärzte einen solchen von 6000 Francs, die vier Amtsärzte einen solchen, welcher im Anfange 8000 Francs beträgt und allmälig auf 12.000 Francs steigt, und der Chefarzt einen solchen von 12.000 bis 15.000 Francs.

6. Die Desinfections- und Isoliranstalt der Mosesquellen steht unter dem Chefarzte in Suez.

7. Wenn Kranke dort ausgeschifft sind, so werden zwei der Aerzte aus Suez hingeschickt, der eine zur Behandlung der Pestkranken, der andere zum ärztlichen Dienste bei den von Pest nicht befallenen Kranken.

8. Die Zahl der Sanitätswächter soll 20 betragen.

Einem dieser Wächter ist speciell die Obsorge für die an den Mosesquellen aufgestellten Dampfkasten zu übertragen.

9. Die Desinfections- und Isoliranstalt der Mosesquellen soll enthalten:

a) wenigstens drei Desinfectionskasten, von denen einer auf einen Brückenkahn zu stellen ist;
b) ein neues Isolirspital mit 12 Betten für die Kranken und Verdächtigen. Dieses Spital ist derart einzurichten, dass Kranke, Verdächtige, Männer und Weiber von einander getrennt werden;
c) Baracken, Zeltspitäler und gewöhnliche Zelte für die gelandeten Personen;
d) eine genügende Zahl Badewannen und Douchebädervorrichtungen;
e) die nöthigen Gebäude für den gewöhnlichen Dienst, das ärztliche Personal, die Wächter etc., ein Magazin, ein Waschhaus;
f) einen Wasserbehälter.

Durchfahrt in Quarantaine durch den Suezcanal.

1. Die Sanitätsbehörde in Suez gestattet die Durchfahrt in Quarantaine; der Conseil wird davon sofort benachrichtigt. In zweifelhaften Fällen wird die Entscheidung vom Conseil getroffen.

2. Ein Telegramm wird sofort an die von jeder Macht bestimmte Behörde gesandt. Die Kosten des Telegrammes trägt das Schiff.

3. Jede Macht wird Strafbestimmungen gegen solche Schiffe erlassen, welche den von dem Capitän bezeichneten Cours aufgeben und ungehörigerweise einen der Häfen des Gebietes dieser Macht anlaufen. Ausgenommen sind die Fälle höherer Gewalt oder Anlaufen eines Nothhafens.

Bei der Aufnahme des Constitutes hat der Capitän zu erklären, ob er unter dem Schiffspersonal eingeborene Heizer oder sonstige gegen Lohn angestellte Personen an Bord hat, die nicht in die Schiffsmannschaftsrolle oder

das zu diesem Zwecke geführte Register eingetragen sind. Folgende Fragen werden den Capitänen aller vom Süden kommenden Schiffe, welche in Suez eintreffen, vorgelegt. Sie haben darauf unter Eid zu antworten:

„Haben Sie aushilfsweise angenommene Heizer oder andere Bedienstete, welche nicht in die Schiffsmannschaftsrolle oder das Specialregister eingetragen sind, an Bord? Welches ist ihre Nationalität? Wo haben Sie sie an Bord genommen?"

Die Sanitätsärzte müssen sich von der Anwesenheit dieser Hilfsmannschaften überzeugen, und sofern sie feststellen, dass diese nicht vollzählig sind, sorgfältig nach den Ursachen der Abwesenheit forschen.

4. Ein Sanitätsofficier und zwei Sanitätswächter gehen an Bord. Sie müssen das Schiff bis Port-Said begleiten; es liegt ihnen ob, während der Durchfahrt durch den Canal ein Inverkehrtreten zu verhindern und über die Ausführung der vorgeschriebenen Massnahmen zu wachen.

5. Reisende können sich in Port-Said in Quarantaine einschiffen. Aber bis Port-Said ist jede Ein- und Ausschiffung und jedes Umladen von Passagieren und Waaren während der Fahrt durch den Suezcanal verboten.

6. Die in Quarantaine durchfahrenden Schiffe müssen die Strecke von Suez bis Port-Said ohne anzuhalten zurücklegen.

Im Falle des Auffahrens oder eines nicht vermeidbaren Anhaltens müssen die nöthigen Verrichtungen durch das an Bord befindliche Personal unter Vermeidung jeden Verkehres mit dem Personale der Suezcanal-Gesellschaft vorgenommen werden.

Truppentransporte dürfen in Quarantaine den Canal nur bei Tage durchfahren.

Müssen sie während der Nacht im Canale bleiben, so haben sie im Timsasee zu ankern.

7. Schiffen, welche in Quarantaine durchfahren, ist es verboten, in dem Hafen von Port-Said zu halten, ausser in dem in §§ 5 und 8 vorgesehenen Falle. Die Verproviantirung muss mit den an Bord befindlichen Mitteln bewerkstelligt werden.

Diejenigen Auflader oder jede andere Person, welche an Bord gegangen, werden auf dem Quarantaineponton isolirt. Ihre Kleidung unterliegt dort der reglementmässigen Desinfection.

8. Wenn es für die in Quarantaine durchfahrenden Schiffe unerlässlich ist, in Port-Said Kohlen einzunehmen, so ist diese Verrichtung an einem von dem Sanitätsconseil bestimmten Orte vorzunehmen, welcher die nöthige Sicherheit für die Isolirung und sanitäre Ueberwachung bietet. Bei Schiffen, auf welchen eine wirksame Ueberwachung jener Verrichtung möglich ist und wo jede Berührung mit den Leuten an Bord vermieden werden kann, ist die Anbordbeförderung der Kohlen durch Hafenarbeiter gestattet. Während der Nacht muss der Ort der in Rede stehenden Verrichtung elektrisch beleuchtet werden.

9. Die Lotsen, Elektrotechniker, die Agenten der Gesellschaft und die Sanitätswachen werden in Port-Said ausserhalb des Hafens zwischen den Hafendämmen ausgesetzt und von da direct auf den Quarantaineponton gebracht, wo ihre Kleidung einer vollständigen Desinfection unterworfen wird.

Massnahmen für die aus einem pestverseuchten Hafen durch das Mittelländische Meer nach Aegypten kommenden Schiffe.

1. Die reinen gewöhnlichen Schiffe, welche aus einem pestverseuchten Hafen Europas oder des Beckens des Mittelländischen Meeres kommen und den Suezcanal durchfahren wollen, werden zur Durchfahrt in Quarantaine zugelassen. Sie setzen ihre Fahrt unter zehntägiger Beobachtung fort.

2. Die reinen gewöhnlichen Schiffe, welche in Aegypten anlegen wollen, können in Alexandrien oder Port-Said anhalten, wo die Passagiere nach Bestimmung der localen Sanitätsbehörde die Beobachtungszeit entweder im Lazarethe von Gabari oder an Bord vollenden.

3. Die Massnahmen, denen die verseuchten und verdächtigen Schiffe aus einem pestverseuchten Hafen Europas oder der Küste des Mittelländischen Meeres unterliegen, wenn sie in einem der ägyptischen Häfen anlegen oder den Suezcanal durchfahren wollen, werden von dem Sanitätsconseil entsprechend dem durch das gegenwärtige Uebereinkommen angenommenen Reglement festgesetzt.

Diese Massnahmen müssen, um vollstreckbar zu sein, von den verschiedenen im Conseil vertretenen Mächten angenommen werden. Sie bestehen in Vorschriften über die Behandlung der Schiffe, Passagiere und Waaren.

Der Conseil wird den Mächten in gleicher Weise ein Reglement vorlegen, welches dieselben Fragen mit Bezug auf Cholera behandelt.

Diese beiden Reglements müssen sobald wie möglich vorgelegt werden.

Sanitäre Ueberwachung der Pilgerfahrten im Rothen Meere.

Sanitäre Behandlung der aus einem verseuchten Hafen kommenden Pilgerschiffe in der (reorganisirten) Quarantainestation von Camaran.

Die aus dem Süden kommenden Pilgerschiffe, welche sich nach dem Hedjaz begeben, haben zunächst die Sanitätsstation von Camaran anzulaufen und sich folgender Behandlung zu unterziehen:

Schiffe, welche nach ärztlicher Visite „unverdächtig" befunden werden, erhalten libera pratica, sobald folgende Massnahmen durchgeführt worden sind:

Die Pilger werden ausgeschifft und nehmen ein Douche- oder Seebad; ihre schmutzige Wäsche und der Theil ihrer Gebrauchseffecten und ihres Gepäckes, der nach Ansicht der Sanitätsbehörde verdächtig sein kann, wird desinficirt; die Dauer dieser Massnahmen, einschliesslich der Aus- und Einschiffung, darf 72 Stunden nicht übersteigen.

Wird im Verlaufe dieser Massnahmen kein Fall von Pest festgestellt, so werden die Pilger sofort wieder eingeschifft und das Schiff begibt sich nach dem Hedjaz.

„Verdächtige“ Schiffe, das heisst solche, auf denen zur Zeit der Abfahrt Pestfälle vorgekommen sind, aber kein neuer Fall während der letzten 12 Tage, werden folgendermassen behandelt: Die Pilger werden ausgeschifft und nehmen ein Douche- oder Seebad; ihre schmutzige Wäsche und der Theil ihrer Gebrauchseffecten und ihres Gepäckes, der nach Ansicht der Sanitätsbehörde verdächtig sein kann, wird desinficirt; das Sodwasser wird erneuert. Die von den Kranken bewohnt gewesenen Schiffstheile werden desinficirt. Die Dauer dieser Massnahmen, einschliesslich der Aus- und Einschiffung, darf 72 Stunden nicht übersteigen. Wird im Verlaufe dieser Massnahmen kein Fall von Pest festgestellt, so werden die Pilger sofort wieder eingeschifft und das Schiff hat sich nach Djeddah zu begeben, wo eine zweite ärztliche Visite an Bord stattfindet. Fällt dieselbe günstig aus und wird eine schriftliche Erklärung der an Bord befindlichen Aerzte vorgezeigt, in der dieselben eidlich versichern, dass während der Ueberfahrt keine Pestfälle vorgekommen sind, so werden die Pilger sofort gelandet.

Sind dagegen ein oder mehrere Pestfälle während der Reise oder im Augenblicke der Ankunft festgestellt worden, so wird das Schiff nach Camaran zurückgeschickt, wo es sich der für verseuchte Schiffe angeordneten Behandlung zu unterziehen hat.

Verseuchte Schiffe, das heisst solche, welche Pestfälle an Bord haben oder auf denen während der letzten 12 Tage derartige Fälle vorgekommen sind, haben sich folgender Behandlung zu unterziehen:

Die von Pest befallenen Personen werden ausgeschifft und im Spitale isolirt. Die Desinfection wird vollständig durchgeführt. Die übrigen Passagiere werden ausgeschifft und in möglichst kleinen Gruppen isolirt, in der Weise, dass die Gesammtheit nicht in Mitleidenschaft gezogen wird, wenn die Pest in einer einzelnen Gruppe ausbrechen sollte.

Die schmutzige Wäsche, die Gebrauchseffecten und die Kleidung der Schiffsmannschaft und der Passagiere, sowie das Schiff werden desinficirt.

Die locale Sanitätsbehörde hat darüber zu entscheiden, ob das Ausladen des grossen Gepäckes und der Waaren nothwendig ist und ob das ganze Schiff oder nur ein Theil desselben desinficirt werden soll.

Die Passagiere haben 12 Tage in der Anstalt von Camaran zu bleiben; liegen die Pestfälle mehrere Tage zurück, so kann die Dauer der Isolirung abgekürzt werden. Diese Dauer kann mit Rücksicht auf den Zeitpunkt, wo der letzte Fall vorgekommen ist, von der Sanitätsbehörde nach ihrem Ermessen anderweitig festgesetzt werden.

Das Schiff begibt sich sodann nach Djeddah, wo eine strenge ärztliche Untersuchung jeder einzelnen Person an Bord stattzufinden hat. Ist das Ergebniss derselben günstig, so werden die Pilger ausgeschifft. Hat sich aber während der Reise oder zur Zeit der Ankunft Pest an Bord gezeigt, so wird das Schiff nach Camaran zurückgeschickt, wo es sich von neuem der für verseuchte Schiffe angeordneten Behandlung zu unterziehen hat.

Verbesserungen, welche in der Sanitätsstation von Camaran vorzunehmen sind.

A. Vollständige Räumung der Insel Camaran von ihren Bewohnern.

B. Anstalten zum Zwecke der Sicherheit und Erleichterung des Schiffsverkehres in der Bucht der Insel Camaran:

1. Einrichtung von Bojen und Baken in genügender Anzahl.
2. Errichtung eines Molo oder eines Hauptquais für die Landung der Passagiere und Frachtstücke.
3. Eine besondere Landungsbrücke, um die Pilger der einzelnen Lager gesondert einschiffen zu können.
4. Genügend Leichterschiffe mit einem Bugsirdampfer, um die Aus- und Einschiffung der Pilger sicherzustellen.

Die Ausschiffung der Pilger der verseuchten Schiffe ist mittelst der an Bord befindlichen Landungsmittel zu bewerkstelligen.

C. Einrichtung der Sanitätsstation, welche enthalten soll:

1. Ein Schienennetz, welches den Landungsplatz mit den Verwaltungs- und Desinfectionsräumlichkeiten, sowie mit den Räumlichkeiten der verschiedenen Dienststellen und den Lagern verbindet.
2. Räumlichkeiten für die Verwaltung und das Personal des Sanitätsdienstes und der anderen Dienstzweige.
3. Gebäude für die Desinfection und Waschung der getragenen Effecten und sonstigen Gegenstände.
4. Gebäude, wo die Pilger während der Desinfection der in Gebrauch befindlichen Kleidungsstücke Douche- oder Seebäder nehmen.
5. Für jedes der beiden Geschlechter gesonderte und vollständig isolirte Spitäler:

a) zur Beobachtung der Verdächtigen;
b) für die Pestkranken;
c) für die von anderen ansteckenden Krankheiten Befallenen;
d) für die gewöhnlichen Kranken.

6. Die Lager müssen von einander in wirksamer Weise geschieden sein und möglichst weit aus einander liegen; die für die Pilger bestimmten Unterkunftsräume müssen unter den besten hygienischen Bedingungen hergestellt sein und dürfen nicht mehr als 25 Personen aufnehmen.
7. Einen günstig und von jeder Wohnstätte entfernt gelegenen Begräbnissplatz, welcher nicht mit dem Grundwasser in Verbindung steht und 50 Centimeter unter der Gräberfläche drainirt ist.

D. Sanitätsausrüstung:

1. Genügend Dampfkasten, welche alle Vorbedingungen für sichere, erfolgreiche und schnelle Wirkung bieten.
2. Zerstäubungsapparate, Desinfectionskübel und die zur chemischen Desinfection nöthigen Mittel, analog den im Capitel III des Anhanges zum gegenwärtigen Uebereinkommen bezeichneten.
3. Wasserdestillirmaschinen: Apparate zum Sterilisiren des Wassers durch Hitze; Eismaschinen.

Für die Zuführung von Trinkwasser Röhrenleitungen und verschlossene wasserdichte Behälter, welche sich nur mittelst Hähnen oder Pumpen leeren lassen.

4. Bakteriologisches Laboratorium mit dem nothwendigen Personal.

5. Aufstellung von transportablen Sammelgefässen zur Aufnahme der vorher desinficirten Fäcalien. Ausgiessung dieser Stoffe auf einer der von den Lagern am weitesten entfernt gelegenen Stellen der Insel, wobei darauf zu achten ist, dass die Bodenverhältnisse vom hygienischen Standpunkte aus hiefür geeignet sind.

6. Die Schmutzwässer sind von den Lagern zu entfernen, ohne dass sie stehendes Wasser bilden oder sonst wie verbraucht werden können. Das Abflusswasser, welches aus den Spitälern kommt, ist gemäss den im Capitel III des Anhanges zum gegenwärtigen Uebereinkommen enthaltenen Angaben mit Kalkmilch zu desinficiren.

E. Die Sanitätsbehörde sorgt dafür, dass in jedem Lager ein Magazin für Lebensmittel und ein solches für Brennmaterial vorhanden ist.

Der Tarif der von der zuständigen Behörde festgesetzten Preise wird im Lager an mehreren Stellen in den wichtigsten Sprachen der von den Pilgern bewohnten Länder angebracht.

Die Lebensmittel werden auf ihre Beschaffenheit sowie darauf, ob ein genügender Vorrath vorhanden ist, jeden Tag durch den Arzt des Lagers controlirt.

Wasser wird unentgeltlich verabfolgt.

Verbesserungen, welche in den Sanitätsstationen von Abou-Saad, Vasta und Abou-Ali vorzunehmen sind:

1. Herstellung von zwei Spitälern für männliche und weibliche Pestkranke in Abou-Ali.

2. Herstellung eines Spitals für gewöhnliche Kranke in Vasta.

3. Errichtung von steinernen Unterkunftsräumen in Abou-Saad und Vasta, welche je 50 Personen aufnehmen können.

4. Drei Dampfdesinfectionsapparate, die in Abou-Saad, Vasta und Abou-Ali aufzustellen sind, nebst Waschanstalten und Requisiten.

5. Anstalten für Douchebäder in Abou-Saad und Vasta.

6. Auf jeder der Inseln Abou-Saad und Vasta Destillirmaschinen, welche zusammen täglich 15 Tonnen Wasser liefern können.

7. In Betreff der Begräbnissplätze, der Fäcalien und Schmutzwasser ist nach den für Camaran aufgestellten Grundsätzen zu verfahren. Ein Begräbnissplatz wird auf einer der Inseln angelegt.

Bezüglich der Lebensmittel und des Wassers gelten die für Camaran unter E. angenommenen Bestimmungen auch für die Lagerstellen Abou-Saad, Vasta und Abou-Ali.

Es ist wünschenswerth, dass die Einrichtungen in Abou-Saad, Vasta und Abou-Ali sobald wie möglich durchgeführt werden.

Reorganisation der Sanitätsstation von Djebel-Tor.

Die Conferenz hält an den bereits ausgesprochenen Wünschen und Empfehlungen fest und überlässt es dem Sanitätsconseil, diese Verbesserungen herbeizuführen, indem sie im Uebrigen ihrer Ansicht dahin Ausdruck gibt:

1. dass es nothwendig ist, den Pilgern ein gutes Trinkwasser zu liefern, sei es, dass es am Orte vorgefunden oder durch Destillation gewonnen wird;

2. dass es geboten wird, zur Zeit, wo im Hedjaz Pest herrscht, alle von den Pilgern aus Djeddah und Yambo mitgebrachten Lebensmittel als verdächtige Gegenstände zu desinficiren oder vollständig zu vernichten, wenn sie sich im Zustande einer schädlichen Veränderung befinden;

3. dass Massnahmen zu treffen sind, um die Pilger zu verhindern, bei ihrer Abfahrt von Djebel-Tor Schläuche mitzunehmen, welche durch Gefässe aus Steingut oder Kannen aus Metall zu ersetzen sind;

4. dass jede Abtheilung mit einem Arzte versehen sein muss;

5. dass ein Hafencapitän in El-Tor ernannt werden muss, um die Landungen zu leiten und darauf zu achten, dass die Reglements von den Schiffscapitänen und Samboukdjis befolgt werden;

6. dass während der Zeit der Pilgerfahrten in Djebel-Tor nur die Pilger der Beobachtung unterworfen werden;

7. dass das Dorf Kouroum geräumt wird;

8. dass ein Telegraphendraht das Lager von Djebel-Tor mit der Sanitätsstation in Suez verbindet.

Reglement, welches für die arabischen Häfen des Rothen Meeres zur Zeit der Pilgerfahrt Anwendung findet.

Sanitäre Behandlung der von Norden kommenden Pilgerschiffe.

I. Hinfahrt.

Wenn weder im Abgangshafen, noch in dessen Umgegend Pest festgestellt worden, und kein Pestfall während der Fahrt vorgekommen ist, so wird das Schiff sofort zum freien Verkehre zugelassen.

Wenn Pest im Abgangshafen oder in dessen Umgegend festgestellt worden, oder wenn ein Pestfall während der Fahrt vorgekommen ist, so unterliegt das Schiff in Djebel-Tor denjenigen Massnahmen, welche für aus dem Süden kommende und in Camaran haltende Schiffe angeordnet sind.

II. Rückfahrt.

Artikel 1.

Jedes aus einem pestverseuchten Hafen des Hedjaz oder aus irgend einem anderen pestverseuchten Hafen der arabischen Küste des Rothen Meeres kommende Schiff, welches Pilgertransporte oder ähnliche Massentransporte

an Bord hat und nach Suez oder einem Hafen des Mittelländischen Meeres bestimmt ist, hat sich nach El-Tor zu begeben, um dort der weiter unten bezeichneten reglementmässigen Beobachtung unterworfen zu werden.

Es wird dort zur Ausschiffung der Passagiere, des Gepäckes und jener Waaren, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, geschritten, sowie zu deren Desinfection und zur Desinfection der Gebrauchseffecten und des Schiffes.

Artikel 2.

Die Schiffe, welche die Pilger zurückbringen, dürfen den Canal nur in Quarantaine durchfahren.

Die ägyptischen Pilger sind, nachdem sie El-Tor verlassen haben, in Ras Mallap oder irgend einem anderen von dem Sanitätsconseil bezeichneten Orte auszuschiffen, um sich dort der dreitägigen Beobachtung und einer ärztlichen Visite zu unterziehen, bevor sie zum freien Verkehre zugelassen werden.

Ist während der Fahrt von El-Tor nach Suez ein verdächtiger Fall an Bord vorgekommen, so werden diese Schiffe nach El-Tor zurückgewiesen.

Artikel 3.

Die Agenten der Schiffahrtsgesellschaften und die Capitäne werden davon in Kenntniss gesetzt, dass nur die ägyptischen Pilger nach Beendigung ihrer Beobachtung in der Sanitätsstation von El-Tor und in Ras Mallap berechtigt sind, das Schiff definitiv zu verlassen, um alsdann in ihr Heim zurückzukehren. Es werden als Aegypter oder in Aegypten wohnhaft nur die Pilger angesehen, welche im Besitz einer von einer ägyptischen Behörde ausgestellten und der vorgeschriebenen Form entsprechenden Aufenthaltskarte sind. Exemplare dieser Karten werden bei den Consular- und Sanitätsbehörden in Djeddah und Yambo niedergelegt, wo die Agenten und Schiffscapitäne sie einsehen können.

Die nichtägyptischen Pilger, wie Türken, Russen, Perser, Tunesier, Algerier, Marokkaner etc. dürfen, nachdem sie El-Tor verlassen haben, nicht in einem ägyptischen Hafen landen.

Infolgedessen werden die Schiffahrtsagenten und die Capitäne davon in Kenntniss gesetzt, dass das Umsteigen von in Aegypten nicht heimischen Pilgern, sei es in Tor, Suez, Port-Said oder Alexandrien, verboten ist.

Die Behandlung von Schiffen, welche Pilger der vorstehend aufgeführten Nationalitäten an Bord haben, richtet sich nach den Grundsätzen für die Behandlung dieser Pilger und sie werden in keinem ägyptischen Hafen des Mittelländischen Meeres zugelassen.

Artikel 4.

Wenn Pest nicht im Hedjaz festgestellt wird, und während der Pilgerfahrt nicht festgestellt worden ist, so unterliegen die Schiffe in Djebel-Tor den in Camaran für unverdächtige Schiffe angeordneten Bestimmungen.

Die Pilger werden ausgeschifft; sie nehmen ein Douche- oder Seebad, ihre schmutzige Wäsche und was von ihren Gebrauchseffecten und ihrem Gepäcke nach Ansicht der Sanitätsbehörde verdächtig sein könnte, wird desinficirt; die Dauer dieser Massnahmen, einschliesslich der Aus- und Einschiffung, darf 72 Stunden nicht übersteigen.

Wenn Pest im Hedjaz festgestellt wird oder während der Pilgerfahrt festgestellt worden ist, so unterliegen diese Schiffe in Djebel-Tor den in Camaran für verseuchte Schiffe angeordneten Bestimmungen.

Die von Pest befallenen Personen werden ausgeschifft und im Spitale isolirt. Die Desinfection wird vollständig durchgeführt. Die übrigen Passagiere werden ausgeschifft und in möglichst kleinen Gruppen isolirt, so dass die Gesammtheit nicht in Mitleidenschaft gezogen wird, wenn die Pest in einer einzelnen Gruppe ausbrechen sollte.

Die schmutzige Wäsche, Gebrauchsgegenstände und die Kleidung der Schiffsmannschaft und der Passagiere, sowie das Schiff werden desinficirt.

Die locale Sanitätsbehörde hat darüber zu entscheiden, ob das Ausladen des grossen Gepäckes und der Waaren nothwendig und ob das ganze Schiff oder nur ein Theil desselben zu desinficiren ist.

Alle Pilger unterliegen einer Beobachtung von vollen 12 Tagen, von dem Tage an gerechnet, an welchem die Desinfectionsmassnahmen beendigt worden sind. Wenn ein Pestfall in einer Abtheilung vorgekommen ist, so beginnt die zwölftägige Frist für diese Abtheilung erst mit dem Tage, an welchem der letzte Fall festgestellt worden ist.

Artikel 5.

Die aus einem pestverseuchten Hafen des Hedjaz oder irgend einem anderen Hafen der arabischen Küste des Rothen Meeres kommenden Schiffe, welche dort keine Pilger oder ähnliche Massentransporte eingeschifft haben, und auf denen während der Fahrt kein verdächtiger Fall an Bord vorgekommen ist, werden zu den gewöhnlichen verdächtigen Schiffen gerechnet. Sie unterliegen den Vorbeugungsmassregeln und der Behandlung, die für diese Schiffe vorgeschrieben sind.

Sind sie nach Aegypten bestimmt, so unterliegen sie an den Mosesquellen einer zehntägigen Beobachtung von dem Zeitpunkte der Abfahrt an gerechnet; ausserdem werden sie sämmtlichen für verdächtige Schiffe vorgeschriebenen Massnahmen (Desinfection etc.) unterworfen und erst nach einem befriedigenden Ergebnisse der ärztlichen Visite zum freien Verkehre zugelassen.

Sind während der Fahrt verdächtige Fälle auf diesen Schiffen vorgekommen, so dauert die Beobachtung an den Mosesquellen 12 Tage.

Artikel 6.

Die aus ägyptischen Pilgern bestehenden Karawanen müssen sich, bevor sie sich nach Aegypten begeben, einer strengen Quarantaine von 12 Tagen in El-Tor unterwerfen, sie werden darauf nach Ras Mallap geleitet, um dort einer fünftägigen Beobachtung zu unterliegen, worauf sie erst nach günstig ausgefallener ärztlicher Visite und Desinfection ihrer Effecten zum freien Verkehre zugelassen werden.

Die aus fremden Pilgern bestehenden Karawanen, welche sich auf dem Landwege nach Hause begeben müssen, unterliegen denselben Massnahmen wie die ägyptischen Karawanen und müssen von Sanitätswachen bis zum Wüstensaume begleitet werden.

Die aus dem Hedjaz auf dem Wege nach Akaba oder Moila kommenden Karawanen unterliegen bei ihrer Ankunft am Canale der ärztlichen Visite und ihre schmutzige Wäsche und ihre Gebrauchseffecten der Desinfection.

Artikel 7.

1. Das Umsteigen der Pilger ist in den ägyptischen Häfen strengstens verboten.

2. Die mit reinem Patent aus dem Hadjaz oder aus einem Hafen der arabischen Küste des Rothen Meeres kommenden Schiffe, welche keine Pilgertransporte oder ähnliche Massentransporte an Bord haben, und auf denen während der Fahrt kein verdächtiger Fall vorgekommen ist, werden in Suez nach einem befriedigenden Ergebnisse der ärztlichen Visite zum freien Verkehre zugelassen.

Artikel 8.

Die mit reinem Patent aus dem Hedjaz kommenden Schiffe, welche Pilger mit der Bestimmung nach einem Hafen der afrikanischen Küste des Rothen Meeres an Bord haben, sind berechtigt, sich nach Souakim zu begeben, um dort der dreitägigen Beobachtung, mit Landung der Passagiere im Quarantainelager zu unterliegen.

Artikel 9.

Die auf dem Landwege eintreffenden Pilger-Karawanen unterliegen an den Mosesquellen der ärztlichen Visite und der Desinfection.

Sanitäre Verkehrsmassnahmen bei der Abfahrt der Pilger aus den Häfen des Hedjaz, wenn sie sich nach dem Süden begeben.

Es sind in den Einschiffungshäfen sanitäre Einrichtungen zu treffen, welche ausreichen, um auf die in ihre Heimat zurückkehrenden Pilger diejenigen Massnahmen zur Anwendung zu bringen, welche in den jenseits der Meerenge von Bab-el-Mandeb gelegenen Häfen bei der Abfahrt dieser Pilger obligatorisch sind.

Die Anwendung dieser Massnahmen ist facultativ, das heisst sie werden nur dann angewendet, wenn die Consularbehörde des Landes, welchem der Pilger angehört, oder der Arzt des Schiffes, auf welchem er sich einschiffen will, es für nothwendig erachtet.

B. Massnahmen im Persischen Golfe.

I. Sanitäre Behandlung von Seeprovenienzen im Persischen Golfe.

Als verseucht gilt ein Schiff, welches Pest an Bord hat oder auf welchem während der letzten 12 Tage ein oder mehrere Pestfälle vorgekommen sind.

Als verdächtig gilt ein Schiff, auf welchem zur Zeit der Abfahrt oder während der Reise Pestfälle vorgekommen sind, aber kein Fall während der letzten 12 Tage.

Als unverdächtig gilt ein Schiff, wenngleich es aus einem verseuchten Hafen kommt, wenn es weder vor der Abfahrt, noch während der Reise, noch bei der Ankunft Todes- oder Krankheitsfälle an Pest an Bord gehabt hat.

Verseuchte Schiffe unterliegen folgender Behandlung:

1. Die Kranken werden sofort ausgeschifft und isolirt.

2. Die übrigen Personen müssen womöglich gleichfalls ausgeschifft und einer Beobachtung unterworfen werden, deren Dauer sich je nach dem sanitären Zustande des Schiffes und nach dem Zeitpunkte des letzten Krankheitsfalles richtet, welche jedoch den Zeitraum von 10 Tagen nicht überschreiten darf.

3. Die schmutzige Wäsche, die Gebrauchseffecten und sonstige Sachen der Schiffsmannschaft und Passagiere, welche nach Ansicht der Hafensanitätsbehörde als mit dem Ansteckungsstoffe der Pest behaftet zu erachten sind, ebenso wie das Schiff oder nur der Theil des Schiffes, welcher inficirt ist, werden desinficirt.

Eine weitergehende Desinfection kann von der localen Sanitätsbehörde angeordnet werden.

Verdächtige Schiffe unterliegen folgenden Massnahmen:

1. ärztlicher Visite;

2. Desinfection; die schmutzige Wäsche, die Gebrauchseffecten und sonstige Sachen der Schiffsmannschaft und Passagiere, welche nach Ansicht der localen Sanitätsbehörde als inficirt zu erachten sind, werden desinficirt;

3. alle Theile des Schiffes, welche von den Kranken oder Verdächtigen bewohnt gewesen sind, müssen desinficirt werden. Eine weitergehende Desinfection kann von der localen Sanitätsbehörde angeordnet werden;

4. Auspumpen des Sodwassers nach erfolgter Desinfection und Ersatz des an Bord befindlichen Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser;

5. die Schiffsmannschaft und Passagiere unterliegen einer zehntägigen Beobachtung, von dem Zeitpunkte an gerechnet, wo Pest nicht mehr an Bord vorkommt.

Unverdächtige Schiffe werden sofort zum freien Verkehre zugelassen, wie auch immer ihr Gesundheitspass lauten mag. Diese Schiffe müssen jedoch seit dem Zeitpunkte ihrer Abfahrt aus dem letzten verseuchten Hafen zehn volle Tage hinter sich haben oder die noch fehlende Zeit abwarten.

Die einzigen Bestimmungen, welche die Behörde des Ankunftshafens ihnen gegenüber treffen kann, bestehen in den auf verdächtige Schiffe anwendbaren Massregeln (ärztliche Visite, Desinfection, Auspumpen des Sodwassers und Ersatz des an Bord befindlichen Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser).

Selbstverständlich kann die competente Behörde des Ankunftshafens immer von dem Arzte oder statt seiner von dem Capitän eine eidliche Bescheinigung darüber verlangen, dass seit der Abfahrt auf dem Schiffe kein Pestfall vorgekommen ist.

Die competente Hafenbehörde wird bei der Anwendung dieser Massregeln den Umstand in Rechnung ziehen, ob sich an Bord der vorherbezeichneten drei Schiffskategorien ein mit Diplom versehener Arzt und ein Desinfectionsapparat (Dampfkasten) befindet.

Besondere Massregeln können für Schiffe mit ungünstigen sanitären Bedingungen getroffen werden.

Die zur See ankommenden Waaren können in Bezug auf Desinfection, Ein- und Durchfuhrverbote und Quarantaine nicht anders behandelt werden, als die zu Lande beförderten Waaren.

Jedem Schiffe, welches sich den von der Hafenbehörde ihm auferlegten Massregeln nicht unterwerfen will, steht es frei, wieder in See zu gehen.

Es kann die Erlaubniss erhalten, seine Waaren zu löschen, nachdem die erforderlichen Vorsichtsmassregeln getroffen worden sind, nämlich:

1. Isolirung des Schiffes, der Schiffsmannschaft und der Reisenden;
2. Auspumpen des Sodwassers nach erfolgter Desinfection;
3. Ersatz des an Bord befindlichen Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser.

Auch kann dem Schiffe gestattet werden, die Reisenden auf ihren Wunsch an Land zu setzen, unter der Bedingung, dass die betreffenden Reisenden sich den von der localen Behörde vorgeschriebenen Massregeln unterziehen.

II. Sanitätsanstalten des Persischen Golfes.

Im Persischen Golfe sind zwei Sanitätsanstalten zu errichten, die eine an der Meerenge von Ormutz (Insel Ormutz, Insel Kishm oder, falls dies nicht angängig, ein anderweitig festzustellender Platz in deren Nähe); die andere in der Umgegend von Bassorah an einem zu bestimmenden Orte.

Auf der Sanitätsstation der Meerenge von Ormutz müssen wenigstens zwei Aerzte vorhanden sein, ferner Sanitätsbeamte und Sanitätswächter, sowie eine vollständige Desinfectionsausrüstung. Es ist ein kleines Spital zu errichten.

Auf der Station in der Umgegend von Bassorah wird ein grosses Lazareth nebst Einrichtungen für die Desinfection der Waaren und einem durch mehrere Aerzte versehenen Sanitätsdienst errichtet.

Mit den Schiffen wird, bevor sie in den Persischen Golf einlaufen, in der Sanitätsanstalt der Meerenge von Ormutz das Constitut aufgenommen. Sie unterliegen dort der durch das Reglement vorgeschriebenen sanitären Behandlung. Die etwa an Bord befindlichen Pestkranken werden ausgeschifft.

Doch wird Schiffen, welche den Schatt-El-Arab hinauffahren müssen, auch wenn die Dauer der Beobachtung noch nicht beendigt ist, die Erlaubniss zur Fortsetzung ihrer Fahrt unter der Bedingung ertheilt, dass sie den Persischen Golf und den Schatt-El-Arab in Quarantaine durchfahren. Ein Oberaufseher und zwei Sanitätswächter, welche in Ormutz aufgenommen werden, überwachen das Boot bis Bassorah, wo eine zweite ärztliche Visite stattfindet und die erforderlichen Desinfectionen vorgenommen werden.

Schiffe, welche die persischen Häfen anlaufen müssen, um dort Passagiere oder Waaren zu landen, können sich jenen Massnahmen in Bender-Bouchir unterziehen, sobald dort eine geeignete Sanitätseinrichtung getroffen sein wird; bis dahin werden diese Massnahmen in Ormutz oder Bassorah vorgenommen.

Ein Schiff, welches bis zum Ablaufe der zehn Tage, von dem Zeitpunkte an gerechnet, wo es den letzten pestverseuchten Hafen verlassen hat, unverdächtig geblieben ist, erhält, nachdem bei der Ankunft seine Unverdächtigkeit festgestellt worden ist, libera pratica in den Häfen des Golfes.

Die Sanitätsanstalten in Ormutz und Bassorah unterstehen dem Sanitätsconseil in Constantinopel. Bezüglich der Station von Ormutz wird eine Verständigung zwischen der türkischen und der persischen Regierung getroffen werden.

Bis diese Verständigung zwischen der türkischen und der persischen Regierung getroffen sein wird, wird — und zwar sofort — auf einer der Inseln der Meerenge von Ormutz ein Sanitätsposten eingerichtet, auf welchem durch den Sanitätsconseil Aerzte und Sanitätswächter angestellt werden. Diese letzteren begleiten die in Quarantaine durchfahrenden Schiffe bis in den Schatt-El-Arab bis zu der in der Umgegend von Bassorah errichteten Anstalt.

Der Sanitätsconseil in Constantinopel muss ferner die Sanitätsanstalten von Hannikim und Kizil Dizé bei Bayazid an der türkisch-persischen und türkisch-russischen Grenze unverzüglich einrichten.

Capitel II.

Massnahmen in Europa.

TITEL I.

Massregeln, um die dem Uebereinkommen beigetretenen Regierungen über den Stand einer Pestepidemie, sowie über die zur Verhütung der Ausbreitung und Einschleppung derselben in seuchenfreien Gegenden angewandten Mittel auf dem Laufenden zu erhalten.

Erste Benachrichtigung und weitere Mittheilungen.

Die Regierung des verseuchten Landes muss den übrigen Regierungen von jedem vorgekommenen Pestfalle Nachricht geben. Diese Massregel ist wesentlich.

Von wirklichem Werthe ist dieselbe nur dann, wenn die betreffende Regierung selbst von dem Auftreten von Pest- und pestverdächtigen Fällen Kenntniss erhält. Die Einführung der Anzeigepflicht für die Aerzte bei Pestfällen kann den verschiedenen Regierungen deshalb nicht genug empfohlen werden.

Gegenstand der Benachrichtigung ist das Vorkommen von Pestfällen, Ort und Zeit des Auftretens, sowie die Zahl der festgestellten Krankheits- und Todesfälle.

Die Benachrichtigung erfolgt an die diplomatischen Vertretungen oder an die Consularämter in der Hauptstadt des verseuchten Landes. Für Länder, welche dort nicht vertreten sind, ergeht die Benachrichtigung direct auf telegraphischem Wege an die fremden Regierungen.

Dieser ersten Benachrichtigung müssen weitere regelmässige Mittheilungen folgen, welche geeignet sind, die Regierungen über die Entwicklung der Epidemie auf dem Laufenden zu erhalten. Diese Mittheilungen erfolgen mindestens einmal in der Woche.

Die Angaben über das Auftreten und den Gang der Krankheit müssen so vollständig wie möglich sein. Sie enthalten insbesondere auch die zur Verhütung der Ausbreitung der Epidemie ergriffenen Massregeln und müssen des Näheren die Bestimmungen bezeichnen, welche getroffen sind:

bezüglich der sanitären Inspection oder der ärztlichen Visite,
bezüglich der Isolirung und
bezüglich der Desinfection,

sowie die Anordnungen für die Abfahrt der Schiffe und die Ausfuhr von Gegenständen, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können.

Den aneinander grenzenden Staaten bleibt es vorbehalten, durch besondere Abkommen einen directen Nachrichtenaustausch zwischen den Vorständen der Grenzbehörden einzurichten.

Die Regierung jedes Staates hat diejenigen Massregeln sofort zu veröffentlichen, deren Anordnung sie bezüglich der Herkünfte aus einem verseuchten Lande oder einer verseuchten Circumscription für erforderlich hält.

Sie theilt diese Veröffentlichung sogleich dem diplomatischen Vertreter oder Consularfunctionär des verseuchten Staates in ihrer Hauptstadt mit. In Ermanglung einer diplomatischen Vertretung oder eines Consularamtes in der Hauptstadt erfolgt die Mittheilung direct an die Regierung des betheiligten Landes.

Sie hat die Aufhebung oder etwaige Abänderungen dieser Massregeln auf demselben Wege bekanntzugeben.

TITEL II.

Voraussetzungen, unter denen eine territoriale Circumscription*) als verseucht oder rein anzusehen ist.

Als verseucht gilt jede Circumscription, in welcher der Bestand von Pestfällen amtlich festgestellt worden ist.

Als nicht mehr verseucht gilt jede Circumscription, in welcher zwar die Pest aufgetreten ist, wo aber zufolge amtlicher Feststellung in den letzten zehn Tagen seit der Genesung oder dem Tode des letzten Pestkranken weder ein Todes- noch neuer Erkrankungsfall an Pest vorgekommen ist, vorausgesetzt, dass die erforderlichen Desinfectionsmassnahmen ausgeführt worden sind.

Die Schutzmassregeln treten dem verseuchten Gebiete gegenüber von dem Zeitpunkte an in Wirksamkeit, wo Pestfälle amtlich festgestellt worden sind.

Diese Massregeln werden ausser Kraft gesetzt, sobald die Circumscription amtlich wieder für seuchenfrei erklärt worden ist.

Der Umstand, dass einige eingeschleppte Fälle in einer Circumscription vorgekommen sind, ohne dass sich die Krankheit weiter verbreitet hat, ist kein ausreichender Grund, um die erwähnten Massnahmen in Wirksamkeit treten zu lassen.

TITEL III.

Nothwendigkeit, die zur Verhütung der Ausbreitung der Epidemie bestimmten Massregeln auf die verseuchten Circumscriptionen zu beschränken.

Um die Wirksamkeit der Massnahmen ausschliesslich auf die betroffenen Gegenden zu beschränken, sollen die Regierungen dieselben nur für Herkünfte aus den verseuchten Circumscriptionen in Anwendung bringen.

Indessen braucht diese Beschränkung auf die verseuchte Circumscription nur unter der ausdrücklichen Voraussetzung eingehalten zu werden, dass die Regierung des verseuchten Landes die erforderlichen Anordnungen trifft, um die Ausfuhr von Gegenständen, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, aus der verseuchten Circumscription zu verhüten.

Ist eine Circumscription verseucht, so unterliegen Herkünfte aus derselben keiner Einfuhrsbeschränkung, wenn dieselben von dort mindestens fünf Tage vor dem ersten Pestfall ausgeführt worden sind.

TITEL IV.

Waaren oder Gegenstände, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, und welche für die Erlassung von Ein- oder Durchfuhrverboten und für die Desinfection in Betracht kommen.

I. Ein- und Durchfuhr.

Gegenstände oder Waaren, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können und welche von der Einfuhr ausgeschlossen werden dürfen, sind folgende:

1. Gebrauchte Leibwäsche, alte und getragene Kleidungsstücke (Gebrauchseffecten), gebrauchtes Bettzeug.

Werden diese Gegenstände als Reisegepäck oder infolge eines Wohnungswechsels (Einrichtungseffecten) befördert, so unterliegen sie besonderen Bestimmungen.

Die von Soldaten und Matrosen hinterlassenen Packete, welche nach deren Tod in ihre Heimat zurückgesandt werden, werden den unter 1 aufgeführten Gegenständen gleichgestellt.

2. Hadern und Lumpen, einschliesslich der hydraulisch zusammengepressten Lumpen, welche im Grosshandel versendet werden.

---

*) Unter „Circumscription" wird ein Gebietstheil verstanden, welcher einer bestimmten Verwaltungsbehörde unterstellt ist, wie zum Beispiel eine Provinz, ein Gouvernement, ein Bezirk, ein Departement, ein Canton, eine Insel, eine Gemeinde, eine Stadt, ein Dorf, ein Hafen, ein Polder etc., welches auch immer die Ausdehnung und Bevölkerung dieser Gebietstheile sein mag.

3. Gebrauchte Säcke, Teppiche und Stickereien, welche benutzt sind.
4. Grüne Felle, ungegerbte Häute, frische Häute.
5. Frische Thierabfälle, Klauen, Hufe, Mähnen, Haare, rohe Seide und Wolle.
6. Menschenhaare.

Die Durchfuhr von Waaren oder Gegenständen, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, darf nicht untersagt werden, wenn dieselben so verpackt sind, dass unterwegs eine Berührung damit nicht möglich ist.

Ebenso soll der Umstand, dass Waaren oder Gegenstände, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, durch eine verseuchte Circumscription befördert worden sind, kein Hinderniss für ihre Einfuhr in das Bestimmungsland bilden, sofern die Beförderung so erfolgt ist, dass unterwegs eine Berührung mit Gegenständen, welche mit Ansteckungsstoffen verunreinigt waren, nicht hat stattfinden können.

Auf Waaren oder Gegenstände, welche Träger des Ansteckungsstoffes sein können, finden die Einfuhrverbote alsdann keine Anwendung, wenn der Behörde des Bestimmungslandes nachgewiesen wird, dass sie mindestens fünf Tage vor dem ersten Pestfalle zur Absendung gelangt sind.

Es ist nicht statthaft, dass Waaren an den Landgrenzen in Quarantaine zurückgehalten werden. Der einfache Ausschluss derselben von der Einfuhr oder die Desinfection sind die einzigen zulässigen Massnahmen.

II. Desinfection.

Reisegepäck. — Desinficirt werden müssen schmutzige Wäsche, alte und getragene Kleider und sonstige Gegenstände, welche zum Reisegepäck oder Mobilar (Einrichtungseffecten) gehören, wenn sie aus einer für verseucht erklärten örtlichen Circumscription stammen und nach Ansicht der localen Sanitätsbehörde als mit dem Ansteckungsstoffe der Pest behaftet zu erachten sind.

Waaren. — Die Desinfection wird nur bei solchen Waaren und Gegenständen vorgenommen, welche nach Ansicht der localen Sanitätsbehörde als mit dem Ansteckungsstoffe der Pest behaftet zu erachten sind oder deren Einfuhr verboten werden kann.

Die Entscheidung darüber, in welcher Weise und wo die Desinfection stattzufinden hat, steht der Behörde des Bestimmungslandes zu.

Die Desinfection muss so ausgeführt werden, dass sie die Gegenstände möglichst wenig beschädigt.

Die Regelung der Frage des eventuellen Ersatzes des aus einer Desinfection sich ergebenden Schadens wird jedem Staate überlassen.

Briefe und Correspondenzen, Drucksachen, Bücher, Zeitungen, unter Kreuzband versendbare Schriften etc. (ausschliesslich der Postpackete) unterliegen weder einer Einfuhrsbeschränkung noch Desinfection.

TITEL V.

Massnahmen an den Landgrenzen, Eisenbahndienst, Reisende.

Die zur Beförderung von Reisenden, der Post und des Reisegepäcks dienenden Wagen können an der Grenze nicht zurückgehalten werden.

Falls ein solcher Wagen mit Ansteckungsstoffen verunreinigt sein sollte, so wird er, sobald es möglich ist, zwecks Desinfection an der Grenze oder auf der nächsten Haltestation vom Zuge abgehängt.

Ebenso ist mit den Güterwagen zu verfahren.

Landquarantainen werden nicht mehr verhängt. Nur die Personen, welche Pestsymptome aufweisen, können zurückgehalten werden.

Dieser Grundsatz schliesst nicht das Recht jedes Staates aus, nöthigenfalls einen Theil seiner Grenzen zu sperren.

Es ist von Wichtigkeit, dass die Reisenden auf ihren Gesundheitszustand hin einer Ueberwachung durch das Eisenbahnpersonal unterzogen werden.

Das ärztliche Eingreifen beschränkt sich auf eine Untersuchung der Reisenden und die Fürsorge für die Kranken.

Findet eine ärztliche Untersuchung statt, so wird dieselbe thunlichst mit der Zollrevision verbunden, damit die Reisenden so wenig wie möglich aufgehalten werden.

Es wird von grösstem Nutzen sein, die aus einem verseuchten Orte kommenden Reisenden nach ihrer Ankunft am Bestimmungsorte einer zehntägigen, vom Zeitpunkte der Abreise an zu rechnenden Ueberwachung zu unterwerfen.

Die bezüglich des Grenzüberganges für das Eisenbahn- und Postpersonal zu treffenden Massregeln sind Sache der betheiligten Verwaltungen. Sie werden so eingerichtet, dass sie den regelmässigen Dienst nicht stören.

Die Regierungen behalten sich das Recht vor, besondere Massnahmen für gewisse Kategorien von Personen zu treffen, namentlich für:

a) Zigeuner und Vagabunden;
b) Auswanderer und solche Personen, welche truppweise reisen oder die Grenze überschreiten.

TITEL VI.

Besondere Bestimmungen für die Grenzbezirke.

Die Regelung des Grenzverkehrs und der damit zusammenhängenden Fragen, sowie die Anordnung ausserordentlicher Ueberwachungsmassregeln bleibt besonderen Vereinbarungen zwischen den an einander grenzenden Staaten überlassen.

TITEL VII.

Wasserwege, Flüsse, Canäle und Seen.

Die gesundheitspolizeiliche Regelung für die Wasserwege bleibt besonderen Vereinbarungen zwischen den Regierungen der Uferstaaten überlassen.

TITEL VIII.

Seeverkehr. Massnahmen in den Häfen.

Als verseucht gilt ein Schiff, welches Pest an Bord hat, oder auf welchem ein oder mehrere Fälle von Pest während der letzten 12 Tage vorgekommen sind.

Als verdächtig gilt ein Schiff, auf welchem zur Zeit der Abfahrt oder während der Reise Pestfälle vorgekommen sind, aber kein neuer Fall während der letzten 12 Tage.

Als unverdächtig gilt ein Schiff, obwohl aus einem verseuchten Hafen kommend, wenn es weder vor der Abfahrt, noch während der Reise, noch zur Zeit der Ankunft einen Todes- oder Krankheitsfall an Pest an Bord gehabt hat.

Verseuchte Schiffe unterliegen folgender Behandlung:

1. Die Kranken werden sofort ausgeschifft und isolirt.
2. Die übrigen Personen müssen womöglich gleichfalls ausgeschifft und einer Beobachtung oder Ueberwachung*) unterworfen werden, deren Dauer je nach den sanitären Verhältnissen des Schiffes und dem Zeitpunkte des letzten Krankheitsfalles verschieden ist, die indessen den Zeitraum von zehn Tagen nicht überschreiten darf.
3. Die schmutzige Wäsche, die Gebrauchseffecten und sonstigen Sachen der Schiffsmannschaft und Reisenden, welche nach Ansicht der Hafensanitätsbehörde als mit dem Ansteckungsstoffe der Pest behaftet zu erachten sind, werden desinficirt.
4. Das Sodwasser wird nach stattgehabter Desinfection ausgepumpt und man ersetzt den an Bord befindlichen Wasservorrath durch gutes Trinkwasser.
5. Alle Theile des Schiffes, welche von Pestkranken bewohnt gewesen sind, müssen desinficirt werden. Eine weitergehende Desinfection kann von der localen Sanitätsbehörde angeordnet werden.

Verdächtige Schiffe unterliegen nachstehenden Massregeln:

1. Aerztlicher Visite.
2. Desinfection: die schmutzige Wäsche, die Gebrauchseffecten und sonstige Sachen der Schiffsmannschaft und Reisenden, welche nach Ansicht der localen Sanitätsbehörden als mit dem Ansteckungsstoffe der Pest behaftet zu erachten sind, werden desinficirt.
3. Auspumpen des Sodwassers nach stattgehabter Desinfection und Ersatz des an Bord befindlichen Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser.
4. Desinfection aller Theile des Schiffes, welche von Pestkranken bewohnt gewesen sind. Eine weitergehende Desinfection kann von der localen Sanitätsbehörde angeordnet werden.

Es empfiehlt sich, die Schiffsmannschaft und die Reisenden auf ihren Gesundheitszustand hin einer zehntägigen Ueberwachung, vom Zeitpunkte der Ankunft des Schiffes an gerechnet, zu unterwerfen.

Ebenso empfiehlt es sich, das Anlandgehen der Schiffsmannschaft zu verhindern, es sei denn, dass dienstliche Gründe das Anlandgehen nothwendig machen.

Unverdächtige Schiffe werden sofort zum freien Verkehre zugelassen, wie auch immer ihr Gesundheitspass lauten mag.

Die einzigen Bestimmungen, welche ihnen gegenüber die Behörde des Ankunftshafens treffen kann, bestehen in den auf verdächtige Schiffe anwendbaren Massregeln (ärztliche Visite, Desinfection, Auspumpen des Sodwassers und Ersatz des an Bord befindlichen Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser), ausgenommen jedoch die auf die Desinfection des Schiffes bezüglichen Bestimmungen.

Es empfiehlt sich, die Schiffsmannschaft und die Reisenden auf ihren Gesundheitszustand hin einer zehntägigen Ueberwachung, vom Zeitpunkte der Abfahrt des Schiffes aus dem verseuchten Hafen an gerechnet, zu unterwerfen.

Ebenso empfiehlt es sich, das Anlandgehen der Mannschaft zu verhindern, es sei denn, dass dienstliche Gründe das Anlandgehen nothwendig machen.

Selbstverständlich kann die competente Behörde des Ankunftshafens eine von dem Schiffsarzte oder an dessen Stelle von dem Capitän auszustellende eidliche Bescheinigung darüber fordern, dass auf dem Schiffe seit der Abfahrt kein Pestfall vorgekommen ist.

Wenn sich an Bord der vorher bezeichneten drei Kategorien von Schiffen ein Arzt und ein Desinfectionsapparat (Dampfkasten) befindet, so wird die competente Hafenbehörde diesen Umstand bei der Anwendung jener Massregeln in Rechnung ziehen.

Besondere Massnahmen können getroffen werden für stark besetzte Schiffe, namentlich für Auswandererschiffe, oder jedes andere Schiff, welches schlechte Gesundheitsbedingungen aufweist.

Die zur See ankommenden Waaren können in Bezug auf Desinfection, Ein- und Durchfuhrverbote und Quarantaine nicht anders behandelt werden, als die zu Lande beförderten Waaren.

---

*) Das Wort „Beobachtung" bedeutet: Isolirung der Reisenden, sei es an Bord eines Schiffes, sei es in einem Lazarethe, bevor sie libera pratica erhalten.

Das Wort „Ueberwachung" bedeutet: die Reisenden werden nicht isolirt; sie erhalten sofort libera pratica, werden aber an den verschiedenen Orten, wohin sie sich begeben, im Auge behalten und einer ärztlichen Controle zur Feststellung ihres Gesundheitszustandes unterworfen.

Jedem Schiffe, welches sich den von der Hafenbehörde ihm auferlegten Verpflichtungen nicht unterziehen will, steht es frei, wieder in See zu gehen.

Es kann die Erlaubniss erhalten, seine Waaren zu löschen, nachdem die erforderlichen Vorsichtsmassregeln getroffen worden sind, nämlich:

1. Isolirung des Schiffes, der Mannschaft und der Reisenden;
2. Auspumpen des Sodwassers nach stattgehabter Desinfection;
3. Ersatz des an Bord befindlichen Wasservorrathes durch gutes Trinkwasser.

Auch kann es dem Schiffe gestattet werden, die Reisenden, welche es wünschen, an Land zu setzen, unter der Bedingung, dass sie sich den von der localen Behörde vorgeschriebenen Massnahmen unterziehen.

Jedes Land muss wenigstens einen Hafen an der Küste jedes seiner Meere mit ausreichender Einrichtung und Ausrüstung versehen, um Schiffe, ohne Rücksicht auf ihren sanitären Zustand aufnehmen zu können.

Küstenfahrzeuge unterliegen besonderen, zwischen den betheiligten Staaten zu vereinbarenden Bestimmungen.

TITEL IX.

Massnahmen für aus einem verseuchten Hafen kommende und die Donau hinauffahrende Schiffe.

Bis die Stadt Sulina mit gutem Trinkwasser versehen sein wird, müssen die Fahrzeuge, welche stromaufwärts fahren, einer strengen sanitätspolizeilichen Behandlung unterworfen werden.

Eine Ueberfüllung der Schiffe mit Reisenden ist streng verboten.

Die auf der Donau in Rumänien einfahrenden Schiffe werden bis zur ärztlichen Visite und bis nach vollständiger Durchführung der Desinfection zurückgehalten.

Die in Sulina ankommenden Fahrzeuge müssen, bevor sie die Donau hinauffahren dürfen, sich einer oder mehreren, bei Tage vorzunehmenden, ärztlichen Visiten unterziehen. Jeden Morgen, zu einer bestimmten Stunde, vergewissert sich der Arzt über den Gesundheitszustand des ganzen Schiffspersonals und gestattet die Einfahrt nur dann, wenn er feststellt, dass dieser Zustand befriedigend ist. Er händigt dem Capitän oder Bootsführer einen Gesundheitspass oder ein Patent oder eine Bescheinigung kostenlos aus, welche bei jedem späteren Anlegen des Schiffes vorzuzeigen ist.

Täglich findet eine Visite statt. Die Dauer des Aufenthaltes in Sulina darf für nicht verseuchte Schiffe den Zeitraum von sechs Tagen nicht übersteigen. Die Desinfection der mit dem Ansteckungsstoffe der Pest behafteten Wäschestücke wird sogleich bei der Ankunft vorgenommen.

Das an Bord etwa vorhandene Wasser von zweifelhafter Beschaffenheit wird durch gutes Trinkwasser ersetzt.

Das Sodwasser wird desinficirt.

Die vorstehend aufgeführten Massnahmen finden nur auf Herkünfte aus pestverseuchten Häfen Anwendung.

Ein aus einem nicht verseuchten Hafen kommendes Schiff darf, wenn es sich nicht den vorstehend aufgeführten Beschränkungen unterwerfen will, Reisende aus einem verseuchten Hafen nicht aufnehmen.

Die Behandlung für verdächtige und verseuchte Fahrzeuge ist dieselbe wie in den übrigen Häfen Europas

Capitel III.

Empfohlene Instruction für die Ausführung der Desinfectionsmassnahmen.

1. Abgetragene Kleider, alte Lumpen, verseuchte Verbandstücke, Papier und andere Gegenstände ohne Werth sind zu verbrennen.

2. Wäsche, Bettzeug, Kleidungsstücke, Matratzen, Teppiche etc., ob inficirt oder verdächtig, sind zu desinficiren in Dampfdesinfectionsapparaten unter gewöhnlichem Drucke oder dem Drucke von $1^1/_2$ bis 2 Atmosphären mit oder ohne strömenden, gesättigten Dampf.

Um als wirksame Desinfectionsapparate angesehen zu werden, müssen diese Dampfapparate Prüfungen unterzogen werden, bei denen das Signalthermometer den Augenblick angibt, wo im Innern einer Matratze eine Wärme von mindestens 100 Grad thatsächlich erreicht worden ist.

Damit die Gewissheit für die Wirksamkeit der Massnahmen gegeben ist, muss dieser Wärmegrad 10 bis 15 Minuten thatsächlich erhalten werden.

3. Desinficirende Lösungen:

a) Eine Sublimatlösung von 1 : 1000, versetzt mit 10 Gramm Kochsalz.

Diese Lösung ist mit Anilinblau oder Indigoblau zu färben. Sie ist nicht in Metallgefässen aufzubewahren.

b) Eine 5 percentige Lösung von reiner krystallisirter Carbolsäure oder eine 5 percentige Lösung von roher ungereinigter Carbolsäure des Handels in einer warmen Lösung von schwarzer Seife.

c) Frisch bereitete Kalkmilch.*)

4. Besondere Rathschläge für die Anwendung der desinficirenden Lösungen.

*) Um sehr wirksame Kalkmilch zu erhalten, nimmt man guten Kalk und löscht ihn durch allmäliges Befeuchten mit dem halben Gewichtstheile Wasser. Wenn das Zerfallen des Kalkes bewirkt ist, so bringt man das Pulver in ein sorgfältig verschlossenes und an einem trockenem Orte aufbewahrtes Gefäss. Da 1 Kilogramm Kalk, das zum Löschen 500 Gramm Wasser verbraucht, ein Volumen von 2·2 Liter erreicht hat, so genügt es, den Kalk in dem doppelten Volumen Wasser, d. h. 4 Kilogramm 400 Gramm aufzulösen, um eine etwa 20percentige Kalkmilch zu erhalten.

Man taucht die Wäsche, Kleidungsstücke und Gegenstände, welche durch die Entleerungen der Kranken beschmutzt sind, in die Sublimatlösung. Die reine Carbolsäurelösung und die Carbolseifenlösung eignen sich auch zu diesem Zwecke. Die Gegenstände sollen wenigstens sechs Stunden in der Lösung liegen.

Man wäscht diejenigen Gegenstände, welche die Temperatur der Dampfdesinfection (100 Grad) nicht ohne Schaden vertragen können, nämlich Gegenstände aus Leder, zusammengeleimtem Holz, Filz, Sammet, Seide etc., mit der Sublimatlösung; Geldstücke können mit der Carbolseifenlösung desinficirt werden.

Die Personen, welche die Kranken warten, haben sich Hände und Gesicht mit der Sublimatlösung oder einer der Carbolsäurelösungen zu waschen.

Die Carbolsäurelösungen dienen besonders zur Desinfection solcher Gegenstände, welche weder die Temperatur von 100 Grad C. noch die Berührung mit Sublimat vertragen, wie Metalle, Instrumente etc.

Die Kalkmilch wird besonders zur Desinfection der Entleerungen und des Erbrochenen empfohlen. Lungenauswurf und eiterige Absonderungen müssen verbrannt werden.

5. Desinfection der Schiffe, auf denen sich Pestkranke befunden haben.

Man leert die Cabine oder Cabinen und alle Theile des Fahrzeuges, welche von Kranken oder Verdächtigen besetzt sind; man unterwirft alle Gegenstände den vorstehend aufgeführten Vorschriften.

Man desinficirt die Wände mit Hilfe von Sublimatlösung, welche mit zehn Percent Alkohol versetzt ist. Die Bestäubung beginnt am oberen Theile der Wand in horizontaler Richtung; man geht nach und nach herunter, so dass die ganze Oberfläche mit kleinen Tröpfchen bedeckt ist.

Die Fussböden werden mit derselben Lösung gewaschen.

Zwei Stunden danach reibt und wäscht man die Wände und dem Boden mit reichlichem Wasser.

6. Desinfection des Sodraumes eines verseuchten Schiffes.

Um den Sodraum eines Schiffes zu desinficiren, giesst man zunächst zwecks Neutralisirung des Schwefelwasserstoffes eine hinreichende Menge schwefelsaures Eisen hinein; man pumpt das Sodwasser aus, man wäscht den Raum mit Seewasser; sodann giesst man eine gewisse Menge Sublimatlösung hinein.

Das Sodwasser soll nicht in einem Hafen entleert werden.

Capitel IV.

Vorschläge zu Sicherheitsmassregeln an Bord der Schiffe bei der Abfahrt, während der Fahrt und bei der Ankunft.

Anmerkung. Die Pest scheint durch die Absonderungen der Kranken (Lungenauswurf, Entleerungen), durch Krankheitsproducte (Eiter der Bubonen, der Karbunkel etc.) und in der Folge durch beschmutzte Wäsche, Kleider und Hände übertragen zu werden.

I. Massnahmen bei der Abfahrt.

1. Der Capitän hat darüber zu wachen, dass sich Pestverdächtige nicht einschiffen. Er weist von der Aufnahme an Bord zurück: Wäsche, abgetragene Kleider, Bettzeug und überhaupt alle Gegenstände, wenn sie schmutzig oder verdächtig sind.

Bettzeug, Kleider, abgetragene Kleidungsstücke etc., welche Pestkranken gehört haben, werden nicht an Bord zugelassen.

2. Vor der Einschiffung wird das Schiff in einen Zustand vollkommener Sauberkeit gebracht; im Nothfalle wird es desinficirt.

3. Es ist unerlässlich, dass das an Bord genommene Trinkwasser aus einer Quelle stammt, die vor jeder möglichen Inficirung sicher ist.

II. Massnahmen während der Fahrt.

Das Wasser bietet keine Gefahr, wenn es destillirt oder gekocht ist.

1. Es ist wünschenswerth, dass auf jedem Schiffe ein besonderer Raum zur Isolirung der von einer ansteckenden Krankheit befallenen Personen frei gehalten wird.

2. Ist ein solcher nicht vorhanden, so muss der Zutritt zu der Cabine oder dem sonstigen Raume, wo eine Person von der Pest befallen ist, untersagt werden.

Nur die mit der Wartung der Kranken betrauten Personen haben dort Zutritt. Diese werden von jeder Berührung mit den übrigen Personen fern gehalten.

3. Das Bettzeug, Wäsche und Kleider, mit denen der Kranke in Berührung gekommen ist, werden sofort, und zwar in dem Krankenzimmer selbst, in eine desinficirende Lösung getaucht.

Ebenso wird mit den Kleidern derjenigen Personen verfahren, welche die Kranken gepflegt haben und dabei beschmutzt worden sind.

Was von den Gegenständen werthlos ist, wird verbrannt oder ins Meer geworfen, wenn das Schiff sich nicht in einem Hafen oder Canale befindet; die übrigen Gegenstände werden zum Desinfectionsapparate gebracht, und zwar in undurchlässigen, mit Sublimatlösung getränkten Säcken, um jede Berührung mit anderen in der Nähe befindlichen Gegenständen zu vermeiden.

Ist kein Desinfectionsapparat an Bord, so werden diese Gegenstände sechs Stunden lang in der desinficirenden Lösung gelassen.

4. Die Absonderungen der Kranken (Lungenauswurf, Fäcalien, Urin) werden in einem Gefässe aufgefangen, in welches vorher ein Glas voll einer desinficirenden Lösung, wie oben angegeben, gegossen worden ist.

Diese Absonderungen werden sofort in die Abtritte gegossen. Letztere werden nach jedem solchen Ausgusse streng desinficirt.

5. Die von den Kranken benützten Räumlichkeiten werden streng desinficirt nach Massgabe der oben angegebenen Regeln.

6. Die Leichname werden in ein mit Sublimat durchtränktes Tuch gewickelt und dann ins Meer geworfen.

7. Alle während der Fahrt ausgeführten Vorbeugungsmassnahmen werden in das Schiffsjournal eingetragen, welches der Sanitätsbehörde bei der Ankunft in einem Hafen vorgelegt wird.

8. Diese Vorschriften müssen auf Alles angewandt werden, was mit dem Kranken in Berührung gekommen ist, ohne Rücksicht auf die Schwere und den Ausgang der Krankheit.

III. Massnahmen bei der Ankunft.

1. Ist das Schiff verseucht, so werden die von Pest befallenen Personen ausgeschifft und an einem besonderen Orte isolirt.

Als bedenklich werden solche Personen angesehen, die mit den Kranken in Berührung gekommen sind.

2. Alle verseuchten Gegenstände und solche, wie die Kleider, das Bettzeug, die Matratzen, Teppiche und andere Gegenstände, mit denen der Kranke in Berührung gekommen ist, die Kleider derjenigen, welche den Kranken gepflegt haben, die in der Cabine des Kranken sowie in den Cabinen, auf dem Decke oder Theilen des Deckes, wo sich der Kranke aufgehalten hat, befindlichen Gegenstände werden desinficirt.

Capitel V.

Ueberwachung und Ausführung.

Wirkungskreis des Sanitätsconseils in Constantinopel (Rothes Meer — Persischer Golf — türkisch-persische und russische Grenze).

1. Die Ausführung sowie Ueberwachung der zur Verhütung der Einschleppung der Pest durch das gegenwärtige Uebereinkommen beschlossenen Massnahmen wird in dem Wirkungskreise des Sanitätsconseils in Constantinopel dem durch Artikel 1, Annex IV, der Pariser Convention vom 3. April 1894 eingesetzten Comité mit der erläuternden Bestimmung übertragen, dass die Mitglieder dieses Comité ausschliesslich dem Sanitätsconseil in Constantinopel entnommen werden und diejenigen Mächte vertreten, welche den Sanitätsconventionen von Venedig 1892, Dresden 1893, Paris 1894 und Venedig 1897 beigetreten sind oder beitreten werden.

2. Dem Corps von diplomirten und sachverständigen Aerzten, von Desinfecteuren und gut geübten Mechanikern, sowie von Sanitätswächtern, welche aus den beim Militär als Officiere oder Unterofficiere in Dienst gewesenen Personen entnommen werden sollen, wie es im Artikel 2, Annex IV, der erwähnten Pariser Convention vorgesehen ist, liegt es ob, für den richtigen Betrieb der verschiedenen durch die gegenwärtigen Reglements aufgeführten und eingerichteten Sanitätsanstalten Sorge zu tragen.

3. Die Kosten für Einrichtung der in der gegenwärtigen Convention vorgesehenen definitiven und provisorischen Sanitätsposten fallen, soweit es sich um die Herstellung von Gebäuden handelt, der türkischen Regierung zur Last. Der Sanitätsconseil in Constantinopel ist ermächtigt, im Bedürfnissfall und bei Dringlichkeit aus dem Reservefonds die erforderlichen Summen vorzuschiessen, welche ihm auf seinen Wunsch von der mit der Revision des Sanitätstarifs beauftragten gemischten Commission zur Verfügung gestellt werden. Der Conseil muss in diesem Falle über die Herstellung dieser Anstalten wachen.

4. Der Sanitätsconseil in Constantinopel soll des Weiteren ohne Verzug die Organisation der Sanitätsanstalten von Hannikim und Kizil Dizé bei Bayazid an der türkisch-persischen und der türkisch-russischen Grenze mit den ihm bereits zur Verfügung gestellten Mitteln durchführen.

5. Die Artikel 4, 5 und 6 der Annex IV der Pariser Convention von 1894 sind auf die Vorschriften des gegenwärtigen Reglements anwendbar.

Wirkungskreis des Seesanitäts- und Quarantaine-Conseils in Aegypten.

6. Die Kosten, welche sich aus den in den Reglements der Convention vorgesehenen Massregeln ergeben, können durch die folgenden Mittel gedeckt werden, welche die Conferenz ebensowohl für die neuen Einrichtungen an den Mosesquellen, als für die Vermehrung des dem Sanitätsconseil unterstehenden Personals empfohlen hat:

a) Für den Fall der Zustimmung der Mächte: Hinausschiebung des Inkrafttretens der Khedivialverfügung vom 28. December 1896 (welche den Zeitpunkt des Inkrafttretens des reducirten Tarifes der Leuchtthurmabgaben auf den 1. Juli 1897 festgesetzt) bis zu dem Zeitpunkte, wo der Unterschied zwischen dem Ertrage des gegenwärtigen und demjenigen des reducirten Tarifes die Summe von 4000 ägyptischen Pfund erreicht hat. Die so gewonnene Summe wird für ausserordentliche Ausgaben (neue Einrichtungen bei den Mosesquellen) angewiesen.

b) Für die ordentlichen Ausgaben (Vermehrung des Personals) jährliche Anweisung einer Summe von 4000 ägyptischen Pfund an den Sanitätsconseil durch die ägyptische Regierung. Diese Summe kann zum Voraus entnommen werden von dem dieser Regierung zur Verfügung stehenden Ueberschuss aus der Leuchtthurmverwaltung. Jedoch wird von dieser Summe der Ertrag einer in El-Tor zu erhebenden Zuschlags-Quarantainetaxe von 10 Piastern per Pilger abgezogen.

Sollte die ägyptische Regierung Anstand nehmen, diesen Theil der Ausgaben zu übernehmen, so werden die in dem Sanitätsconseil vertretenen Mächte sich mit der Khedivialregierung ins Einvernehmen setzen, um die Betheiligung dieser letzteren an den vorgesehenen Ausgaben zu sichern.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 4. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Februar wurden seitens der Regierung der Staatsvoranschlag und das Finanzgesetz für das Jahr 1901 eingebracht.

Der Staatsvoranschlag für das Jahr 1901 weist ein Gesammterforderniss von . . . . . K 1.641,163.344
und eine Gesammtbedeckung von . . . . . „ 1.641,997.585
sohin einen Ueberschuss von . . . . . K 834.241
auf und zeigt gegenüber dem regulären Präliminare des Jahres 1900 ohne Investitions-Präliminare im Erfordernisse ein Steigerung von . . . . . K 58,082.757
und in der Bedeckung eine Steigerung von . . „ 58,146.763
daher einen um . . . . . K 64.006
höheren Ueberschuss.

Dem Staatsvoranschlage zufolge ergibt sich beim Handelsministerium ein Mehrerforderniss von K 10,238.760.

Dasselbe wird verursacht durch die Gehaltsregulirung der Staatsdiener, dann die fortschreitende Ausdehnung des Post-, Telegraphen- und Telephonbetriebes, die Reform des Landpostdienstes, ferner die Ausgestaltung des Patent- und des arbeitsstatistischen Amtes, die Förderung des Kleingewerbes und Ausgestaltung der Gewerbeinspection, dann durch Massnahmen bezüglich des Seesanitätspersonales, ferner durch die Einstellung des allerdings nur eine durchlaufende Post bildenden Erfordernisses für die Inangriffnahme der Triester Hafenbauten, endlich durch die Verbesserung der Bezüge der Hilfsbeamten und Calculanten des Postsparcassenamtes.

Beim Eisenbahnministerium resultirt ein Mehraufwand von K 18.141.590, welcher der Hauptsache nach auf die Erhöhung der ordentlichen Ausgaben für den Staatsbahnbetrieb einschliesslich der Regulirung der Bezüge der Eisenbahnbediensteten zurückzuführen ist, während das Mehrerforderniss im Extra-Ordinarium namentlich aus der Ueberstellung der Präliminirung von Beträgen für Staatseisenbahnbau und Betheiligung an der Capitalsbeschaffung für Privatbahnen resultirt.

Hinsichtlich der Bedeckung weist das Handelsministerium eine Mehreinnahme von K 9,451.050 auf. Sie resultirt aus dem erhöhten Ertrage aus den statistischen und Aichgebühren, namentlich aber aus den gesteigerten Einnahmen des Post-, Telegraphen- und Telephonbetriebes und dem um K 504.670 höheren Geschäftsüberschusse des Postsparcassenamtes.

Auch beim „Eisenbahnministerium" ergibt sich eine Einnahmesteigerung von K 7,947.940, welche durch die höheren Transporteinnahmen der Staatsbahnen, den vermehrten Eingang an Miethe für Fahrbetriebsmittel und den erhöhten Antheil des Staates an dem Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn begründet wird.

Bei der Bedeckungspost „Einnahme aus der Theilung der Kaufschillings-Einzahlung der Südbahn-Gesellschaft" wurde auf Grund der Betriebsergebnisse, welche nach dem Stande der bestehenden Abmachungen die Grösse der jeweils fälligen Kaufschilligsrate beeinflussen, eine um K 322.000 höhere Ziffer eingestellt.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

19. Februar. In der Strecke Hadikfalva—Brodina wurde der Güterverkehr mit Zug Nr. 2857 wieder aufgenommen.

19. Februar. Auf der Localbahn Stupno-Břas—Radnitz wurde mit dem Zuge Nr. 451 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

19. Februar. In der Strecke Blatna—Nepomuk wurde mit dem Zug Nr. 753 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

19. Februar. In der Strecke Miröschau—Nezvěstic wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Innsbrucker Mittelgebirgsbahn. (Aenderung der Namen der Haltestellen „Teutoburger-Wald" und „Lans".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen der Gemeinde Innsbruck die Abänderung der Namen der Haltestellen „Teutoburger-Wald" und „Lans" der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn in „Tantegert", bezw. „Lans-Sistrans" genehmigt.

[E.-M.-Z. 6049/20.]

Gablonzer Strassenbahnen. (Bestätigung von verantwortlichen Vertretern.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Antrag des Verwaltungsrathes der Gablonzer Strassenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft in Gablonz, den Beamten Josef Knauer als verantwortlichen Vertreter des Betriebsleiters bezüglich der Erhaltung des elektrischen und maschinellen Theiles der Bahnanlage, sowie des Fahrparkes; ferner den Beamten Cosmos Hahn als verantwortlichen Vertreter bezüglich des Fahr- und Verkehrsdienstes, sowie der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, exclusive der maschinellen und elektrischen Anlagen des gesellschaftlichen Unternehmens bestätigt.

[E.-M.-Z. 54.810/13 ex 1900.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Waarenverkehr im Jahre 1900.) Dem bereits vorliegenden Ausweise über den Waarenverkehr der kgl. Ungar. Staatsbahnen im Jahre 1900 zufolge wurden nahezu zweieinhalb Millionen Wagenladungen zahlender Waare, um neun Percent mehr als im Jahre 1899, aufgegeben. Von diesem Plus entfallen nahezu 75.000 Wagenladungen auf Kohle, von welchem Artikel namentlich infolge des österreichischen Strikes von den längs den kgl. Ungar. Staatsbahnen gelegenen vaterländischen Bergwerken 344.343 Wagenladungen zum Transport gelangten, nahezu 15 pCt. der gesammten aufgegebenen Waarenmenge. Auch Holz, von welchem 284.244 Wagenladungen zur Aufgabe gelangten, zeigt ein grosses Plus; sodann Getreide 246.068, lebende Thiere 113.019 Wagenladungen und schliesslich Mehl 97.081 Wagenladungen, um 20 pCt. mehr als im Jahre 1899.

Schienenwalzwerke und Maschinenfabriken des ungarischen Staates. (Ernennung des Präsidenten des Aufsichtsrathes.) Nachdem der bisherige Präsident des Aufsichtsrathes der kgl. ungar. Schienenwalzwerke, Eisen- und Maschinenfabriken, Ministerialrath Hugo Kilényi, in den Ruhestand trat, hat der Finanzminister im Einvernehmen mit dem Handelsminister den Ministerialrath Albin Barvits zum Präsidenten des Aufsichtsrathes ernannt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahn-Gemeinschaft im Monate December 1900.) Die Einnahmen im Monate December 1900 stellen sich auf Mk. 107,778.000 und übertreffen die vorjährige Zahl um Mk. 3,446.000. Der Personenverkehr brachte Mk. 28,691.000 (+ Mk. 2,003.000), der Güterverkehr Mk. 71.788 000 (+ Mk. 1 683.000) und aus sonstigen Quellen flossen Mk. 7,299 000 (— Mk. 240 000). Die Gesammteinnahme seit dem 1. April 1900 stellt sich auf Mk. 1.076,048.000 und ist um Mk. 61,784.000 höher als im Vorjahre. Der Personenverkehr ergab ein Mehr von Mk. 23,879.000, der Güterverkehr ein solches von Mk. 39,785.000, aus sonstigen Quellen flossen Mk. 880.000 weniger als in dem gleichen Zeitraume des Jahres 1899.

Württemberg. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate December 1900.) Im Monate December 1900 wurden bei einer Bahnlänge von 1840·48 km (im Vorjahre 1810·87 km) befördert: 2,389.995 (2,290.219) Personen und 559.233 (552.959) t Güter. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehre Mk. 1,406.000 (Mk. 1,301.609), aus dem Güterverkehre Mk. 2,343.000 (Mk. 2,183.738), aus sonstigen Quellen Mk. 343.400 (Mk. 362.000), im Ganzen Mk. 4,092.000 (Mk. 3,847.747). Vom 1. April bis letzten December 1900 betrugen die Einnahmen Mk. 43,755.000, gegen den gleichen Zeitraum des Jahres 1899 mit Mk. 42,120.489, mehr Mk. 1,634.511.

Baden. (Einnahmen der Badischen Bahnen im Monate December 1900.) Dieselben betrugen im Monate December 1900 nach provisorischer Feststellung aus dem Personenverkehre Mk. 1,522.720 (gegen die provisorischen Einnahmen des Jahres 1899 + Mk. 159.290), aus dem Güterverkehre Mk. 3.240.250 (+ Mk. 237.770), aus sonstigen Quellen Mk. 404 140 (— Mk. 23.990), zusammen Mk. 5,167.110 (+ Mk. 373.070). Vom 1. Jänner bis Ende December 1900 wurden insgesammt Mk. 74,869.740 (+ Mk. 5,463.400) vereinnahmt.

Bayern. (Verkehr und Einnahmen der Bayerischen Staatseisenbahnen im Monate December 1900.) Im Monate December 1900 sind bei einer Bahnlänge von 5784 km (1899: 5640 km) 2,126.285 Personen und 1,303.328 t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehre Mk. 2,826.062, aus dem Güterverkehre Mk. 7,896.195, aus dem Gepäcksverkehre Mk. 167.723 und aus dem Thiertransporte Mk. 188.025, zusammen Mk. 11,078.005, gegenüber Mk. 10,721.007 im December 1899. Vom 1. Jänner bis 31. December 1900 beziffert sich die Gesammteinnahme auf Mk. 156,885.200, d. i. mehr gegen den gleichen Zeitraum des Jahres 1899 um Mk. 9,399.228.

Sachsen. (Einnahmen der Staatsbahnen im Jahre 1900.) Die Gesammteinnahmen im Jahre 1900 betrugen Mk. 137,351.303 (+ Mk. 7,042.091). Davon entfallen auf den Personen- und Gepäcksverkehr Mk. 79,786.873 (+ Mk. 3,178.675) und auf sonstige Einnahmen Mk. 17,031.804 (+ Mk. 2,605.196).

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Pandora" nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 3073 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 15. Februar 1900 mit 3876 Raumtonnen Ladung von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte: 85.280 kg Baumwollwaaren (hievon 1657 kg von Venedig und 68.347 kg von Port-Said), 710 kg Bier, 75.240 kg Cement, 20.000 kg Düngemittel, 1825 kg Esswaaren, 145 kg Farbe, 100 kg Mutzen, 24.470 kg Garne, 16.336 kg Glasperlen, 61.683 kg Glaswaaren (hievon 8105 kg von Fiume), 7428 kg Holzwaaren (hievon 277 kg von Venedig), 2070 kg Kaffee, 7305 kg Knöpfe (hievon 115 kg von Venedig), 484 kg Kurzwaaren, 22.919 kg Lampen, 26.437 kg Manufacturwaaren (hievon 419 kg von Venedig), 4160 kg Mehl, 91 kg Mineralwasser, 284.780 kg Metallwaaren (hievon 234 kg von Venedig und 20.654 kg von Fiume), 9867 kg Möbel, 1112 kg Musterwaaren, 545 kg Musikinstrumente, 370 kg Obst, 155.529 kg Papier (hievon 3560 kg von Venedig), 60.000 kg Petroleum, 1644 kg Schuhwaaren, 3000 kg Seife, 1364 kg Spielwaaren, 22.431 kg Spiritus, 1215 kg Specereiwaaren, 133 kg Stahl, 1033 kg Tabak, 2711 kg Thonwaaren von Venedig, 1251 kg Uhren, 5175 kg Wein, 7200 kg Zundhölzchen, 850.000 kg Zucker (hievon 603.894 kg von Fiume), 31.540 kg Schwefel.

— (Abfahrt des Dampfers „Silesia" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 6500 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 23. Februar 1900 mit 8535 Raumtonnen Ladung von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte: 7598 kg Baumwollwaaren (hievon 3312 kg von Venedig), 2812 kg Bier, 65 160 kg Cement, 306.447 kg Ceresin, 5961 kg Esswaaren (hievon 360 kg von Venedig), 600 kg Farben, 10.573 kg Garne (hievon 674 kg von Venedig), 20.000 kg Gerste, 3225 kg Glasperlen (hievon 800 kg von Venedig), 2580 kg Glaswaaren, 1946 kg Holzwaaren, 3722 kg Knöpfe, 3208 kg Kurzwaaren, 156 kg Lampen, 27.319 kg Manufacturwaaren, 221 kg Marmorsteine, 101.414 kg Mehl (hievon 91.025 kg von Fiume), 316.440 kg Metallwaaren (hievon 62.328 kg von Fiume), 5152 kg Mineralwasser von Fiume, 1203 kg Möbel, 256 kg Musikinstrumente, 682 kg Musterwaaren, 724.853 kg Papier (hievon 40.519 kg von Fiume), 8200 kg Quecksilber, 534 kg Schuhwaaren, 302 kg Spiritus, 5345 kg Seife, 20.000 kg Stahl, 2780 kg Wein, 4,513.997 kg Zucker (hievon 2,339.066 kg von Fiume), 148.640 kg Zündhölzchen, 36.427 kg Soda, 786 kg Spielwaaren, 68.796 m³ Holz von Fiume.

— (Anknnft des Dampfers „Imperatrix" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 3530 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 20. Februar 1900 mit 4479 Raumtonnen Ladung von Bombay in Triest eingelangt. Derselbe brachte: 50.446 kg Sparto (hievon 33.292 kg für Venedig), 8843 kg Sennesblätter, 111.439 kg Kaffee (hievon 10.910 kg für Venedig), 680.800 kg Baumwolle (hievon 518 000 kg von Venedig), 348.793 kg Mirabolanen (hievon 94.536 kg für Port-Said), 66.744 kg Gummi, 25.375 kg Eisen, 577.941 kg Eisen (hievon 228.375 kg für Venedig), 5075 kg Coprah, 27.746 kg Pfeffer (hievon 15.000 kg für Venedig), 3146 kg Tamarinden, 5283 kg Häute. 6250 kg Coculus indicus, 25.597 kg Perlmutter, 7105 kg Weihrauch, 1717 kg Specereien.

— (Ankunft des Dampfers „Amphitrite" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2336 Tonnen Gehalt ist am 3. Mai 1900 mit 1994 Tonnen factischer Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 2945 kg Kaffee, 26.203 kg Gummi, 2233 kg Perlmutter, 35.075 kg Curcumawurzel, 15.225 kg Ginger, 1370 kg Coculus indicus, 117.740 kg Mirabolan, 100.000 kg Eisen, 14.616 kg Sackleinwand, 10.503 kg Cocosgarne (wovon 8220 kg für Venedig), 635.828 kg Häute (wovon 75.867 kg für Venedig), 659.750 kg Oelsamen (wovon 304.500 kg für Venedig), 304.500 kg Jute (für Venedig), 64 959 kg Baumwolle (wovon 24 054 kg für Venedig), 2·68 m³ Fahrräder (für die Levante) und 3807 kg Schellack.

— (Abfahrt des Dampfers „Moravia" nach Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 15. April 1900 mit 4371 Tonnen factischer Ladung, von denen 2944 Tonnen Zucker waren, von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte: 162.338 kg Baumwolle (ab Port-Said), 34.599 kg Baumwollwaaren (wovon 11.744 kg ab Venedig), 3850 kg Bier, 30.060 kg Cement, 80.000 kg Dünger, 1162 kg Esswaaren, 2663 kg Farben, 33.122 kg Garne (wovon 4807 kg ab Venedig), 12.454 kg eiserne Geschirre (ab Port-Said), 9724 kg Glasperlen (wovon 344 kg ab Venedig), 27.520 kg Glaswaaren (wovon 1725 kg ab Port-Said), 11.760 kg Holzwaaren (wovon 885 kg ab Venedig), 234·373 m³ Holz, 15.000 kg Kaffee, 5728 kg Knöpfe, 15.559 kg Kurzwaaren (wovon 1026 kg ab Venedig und 2150 kg ab Port-Said), 17.818 kg Lampen, 23.102 kg Manufacturwaaren (wovon 987 kg ab Venedig), 1171 kg Mehl, 313.436 kg Metallwaaren (wovon 25.202 kg ab Fiume), 5362 kg Mineralwasser (wovon 3255 kg ab Fiume), 395.300 kg Moorhirse, 5662 kg Möbel, 370 kg Musikinstrumente, 571 kg Muster, 1623 kg Obst, 150 098 kg Papier (wovon 9143 kg ab Venedig), 2703 kg Porzellan, 2030 kg Quecksilber, 1031 kg Schuhwaaren, 2000 kg Schwefel, 10.738 kg Seife, 1692 kg Specereien (wovon 600 kg ab Venedig), 17.026 kg Spiritus, 1000 kg Storax (ab Port-Said) und 1000 kg Seidenwaaren (ab Port-Said), 1839 kg Tabak, 1215 kg Uhren, 204 kg verschiedene Waaren (ab Port-Said), 8343 kg Weine (wovon 825 kg ab Venedig und 750 kg ab Port-Said), 15.928 kg Zündhölzchen (wovon 500 kg ab Port-Said) und 2,944.595 kg Zucker (wovon 1,380.748 kg ab Fiume).

— (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 3. Mai 1900 mit 2341 Tonnen factischer Ladung, wovon 1086 Tonnen Zucker, von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: 102.998 kg Baumwollwaaren (wovon 2553 kg ab Venedig), 20.229 kg Bier, 14.418 kg Esswaaren, 1861 kg Fez, 7286 kg Farben, 22.165 kg Garne (wovon 1465 kg ab Venedig), 32.785 kg Glasperlen (wovon 25.715 kg ab Venedig), 45.606 kg Glaswaaren (wovon 348 kg ab Venedig), 291·79 m³ Holz (ab Fiume), 16.170 kg Holzwaaren (wovon 945 kg ab Venedig und 45 kg ab Fiume), 9873 kg Knöpfe (wovon 2223 kg ab Venedig), 16.577 kg Kaffee, 9155 kg Kurzwaaren, 16.405 kg Lampen, 21.102 kg Manufacturwaaren (wovon 1793 kg ab Venedig), 58.170 kg Mehl (wovon 11.980 kg ab Fiume und 6500 kg ab Port-Said), 271.981 kg Metallwaaren (wovon 49 309 kg ab Fiume), 800 kg Mineralwasser, 7384 kg Möbel, 419.882 kg Papier (wovon 137 kg ab Venedig und 2607 kg ab Fiume), 9200 kg Quecksilber, 2260 kg Schuhwaaren, 6372 kg Seife, 3357 kg Specereien. 750 kg Spielwaaren, 12.457 kg Spiritus (wovon 1117 kg ab Fiume), 3650 kg Stahl, 920 kg Uhren, 4440 kg Wein (wovon 738 kg ab Fiume), 23 830 kg Zündhölzchen, 1,086.835 kg Zucker (wovon 417.145 kg ab Fiume), 91.346 kg Baumwolle (ab Port-Said) und 17 kg Goldzwirn (ab Port-Said).

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN
Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschl. autorisirte Fabrik
H. HEIM, Wien – Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.
Patente in allen Staaten. (620)
Central-Heizungen aller Systeme.
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnraume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung
Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung
Heim's rauchverzehrende Kamine
Heim's rauchverzehrende „Calorifères".

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen 24·—	halbjährig	Kronen 12·—	vierteljährig	Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„	Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_2$, k. k. Prater) erhältlich.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung der directen Abfertigung von Eil- und Frachtgütern mit einigen Stationen der Wiener Stadtbahn.

Vom 1. März bis zur Durchführung im Tarifwege werden Eil- und Frachtgutsendungen im Verkehre zwischen den Stationen der Wiener Stadtbahn Gersthof, Hernals, Michelbeuern und Ottakring einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft und der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits direct abgefertigt und erfolgt die Gebührenberechnung durch Zusammenstoss der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt C, nach und von Nussdorf transit enthaltenen Frachtsätze und der für Nussdorf im Oesterreichischen Eisenbahnverbande, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1899, bestehenden Verbandsfrachtsätze.

Die directe Abfertigung erstreckt sich nur auf jene Relationen der vorangeführten Eisenbahnen und auf jene Tarifclassen, hinsichtlich welcher im Oesterreichischen Eisenbahnverbandstarife, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1899, von und nach Nussdorf directe Frachtsätze vorgesehen sind.

Wien, am 18. Februar 1901. [134]

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der übrigen betheiligten Bahnverwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1901 gelangen zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr folgende Nachträge zur Einführung, und zwar:

Nachtrag III zum Theil I, enthaltend Aenderungen der allgemeinen und speciellen Tarifbestimmungen, sowie der Güterclassification.

Nachtrag III zum Theil II, Heft 1, enthaltend Aenderungen von Frachtsätzen und Ausnahmetarifen, Aufnahme neuer Stationen und neue Ausnahmetarife Nr. 33 (Chlorkalk, Soda etc.) und Nr. 34 (Schiefer).

Insoweit durch den letztgenannten Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. März 1901 in Kraft.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen zu den auf den Titelblättern ersichtlichen Verkaufspreisen erhältlich.

Wien, am 20. Februar 1901. [135]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der in Nr. 19 dieses Blattes vom 12. Februar 1901 unter fortlaufender Nummer [109] auf Seite 507 enthaltenen Kundmachung soll es statt „für 100 Kilogramm“ richtig „per Quadratmeter“ heissen.

Wien, am 18. Februar 1901. [136]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Der im Verordnungs-Blatte vom 20. December 1900, Nr. 146, zur Einführung mit 1. März 1901 publicirte neue Tarif für den obgenannten Verkehr wird erst mit 1. Mai 1901 eingeführt.

Bis dahin bleibt der gegenwärtige Tarif unverändert in Kraft.

Wien, am 19. Februar 1901. [137]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Anhanges zu den Tarifen, Theil II.

In dem ab 1. Jänner 1899 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes ist bei Post Nr. 26 die Artikelbezeichnung „Cellulose der Pos. H—32 der Güterclassification“ auf „Cellulose der Pos. H—32 a) und b) der Güterclassification“ abzuändern.

Wien, am 19. Februar 1901. [138]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Erweiterung des Rohstoff-Ausnahmetarifes.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 erhielt das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 5 (Brennstoffe des Specialtarifes III) am Schlusse des Absatzes b den Zusatz:

„Holzbriquetts (Briquetts aus Holzabfällen, als Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz) auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergl.) hergestellte;“

und der Absatz c derselben Ziffer folgende Fassung:

„Torf, Presstorf, Torfbriquetts und Torfkohle.“

Rheinisch - Westphälisch - Belgischer und Deutsch-Belgischer Verkehr. (Einbeziehung der Station Bruges [Bassins] transit.) In die Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen vom 1. Mai 1894 wurde mit Giltigkeit vom 15. Februar 1901 die Station Bruges (Bassins) transit der Belgischen Staatsbahn mit den für Bruges (Station) geltenden Frachtsätzen aufgenommen.

Im Verkehre mit Bruges (Bassin) transit wird für Schafsendungen von mehr als 90 Köpfen auf den belgischen und belgisch-niederländischen Strecken die Fracht nur für 90 Stück berechnet.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass - Lothringen). (Einführungstermin des Tarifes, Theil II A.) Der Theil II A des Verbandstarifes, enthaltend deutsche Schnittsätze, tritt nicht am 1. März, sondern erst am 1. April 1901 in Kraft.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II). (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 wurde die zwischen Sorau und Liebsgen gelegene Haltestelle Schönwalde des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau in den oben genannten Verkehr einbezogen.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. (Tarifergänzungen.) Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1901 wurden die Stationen Rybnik des Directionsbezirkes Kattowitz und Miltitz bei Leipzig des Directionsbezirkes Halle a. d. Saale in die regelmässigen Tarifclassen des oben bezeichneten Gütertarifes aufgenommen.

Ferner findet eine steueramtliche Abfertigung von feuergefährlichen Gegenständen auf dem Hauptzollamte in Kopenhagen nicht mehr statt.

Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

PUTZWOLLE

cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

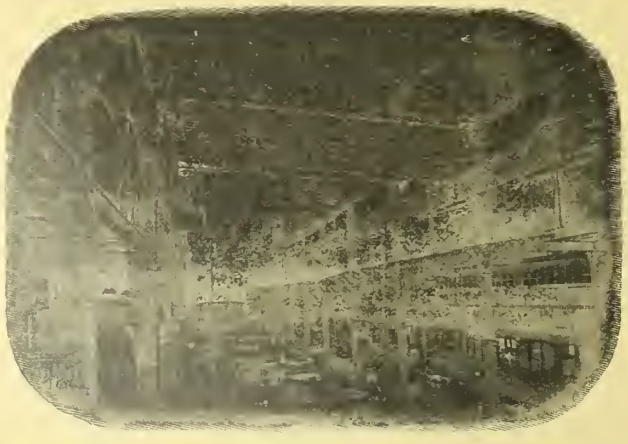
Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.



Theilansicht der elektrischen Werkstätten von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs - Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks - Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nord-bahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, 9/1, Wasagasse 31

(ab Mai I. Wipplingerstrasse 21).

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber **K 50** pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
694	**Südbahn-Gesellschaft**		Hotel-Einrichtungsgegenstände bei Beförderung als Frachtgut	Wien-Matzleinsdorf	Pörtschach am See und Velden am Wörthersee	Sendungen müssen zur Einrichtung von dortigen Hotels bestimmt sein, worüber der Nachweis zu erbringen ist	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1901	Localtarif	Verschieden	Verschieden 50 Percent Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimalfrachtsatze von 112 h per 100 kg bei Pörtschach am See, bezw. einem solchen von 114 h per 100 kg bei Velden am Wörthersee für Sendungen, bei welchen die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10.000 kg per verwendeten Wagen erfolgt, dann für Sendungen unter 10.000 kg, insofern für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen; endlich mit einem Minimalfrachtsatze von 138 h per 100 kg bei Pörtschach am See, bezw. einem solchen von 140 h per 100 kg bei Velden am Wörthersee für Sendungen in geringeren Quantitäten		Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nummer	1	695	696	697
Die Publication erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	3	Localbahn Radkersburg-Luttenberg		
für Artikel	4	Ziegel der Pos. Z 1 der Güterclassification des Tarifes Theil I	Pflastersteine der Pos. 8—55 b	Petroleum, roh, in Fässern oder Cisternenwagen
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Ober-Radkersburg	Bozen-Gries	Bielez Borysław Drohobycz Gorlice Iwoniez Jaslo Jedlicze Kolomea Krechowice Krosno Lubience Marcinkowice Nadworna Nowosielce-Gniewosz Olszanica Posada-Chyrowska Rymaniw Skole Skolyszyn Stanislau Ustrzyki Wola Iuśańska Zagórz Zagorzany
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach		Leibnitz	Kufstein transit	Raffineriestationen an den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per verwendeten Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen, nach über Bayern hinaus gelegenen ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Das Anladen obliegt der Partei	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Exportes von Raffinerieerzeugnissen in einem Gewichte, welches mindestens 75 Percent vom Gewichte des bezogenen Robpetroleums beträgt
und gilt in der Zeit	7	vom 25. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarife	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	32 Heller	82 Heller	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	28 Heller	69 Heller	Verschieden
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	4 Heller	13 Heller	Die Differenz zwischen den Frachtsätzen der Classe C und des Ausnahmetarifes II des Localtarifes
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma lautenden Frachtbrief-Originale für den Bezug von Rohpetroleum ab den in Rubrik 5 genannten Stationen und der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Versandt von Raffinade in dem in Rubrik 6 bezeichneten Mindestgewichte nach dem Auslande. Diese Documente sind bis längstens Ende März 1902 der k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg vorzulegen
Besondere Bemerkungen	14	Der Nachlass wird zur Gänze von den Strecken Radkersburg – Spielfeld, bezw. Spielfeld—Leibnitz getragen		

Fortlaufende Nummer	698	699	700
Die Publication erfolgt	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Gerste	Holz etc. der Abtheilung I, II und III laut Abschnitt I des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Talkstein (Speckstein), auch gemahlen (Fedorweiss), und Talkerde, sowie Asbestine (Agalith, Nematolith)
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Bierfässer, gebrauchte, leere, von obigen Transporten retourgehend: Smichow, Prag (St.B.), Hrabovka trans., Nusle-Vršovic	sämmtlichen österreichischen Tarifstationen, für welche Frachtsätze im Verkehre mit Pforzheim Bad. Bahn. vorgesehen sind	Mantern
nach	Branik-Hodkovička	Höfen bei Wildbad	Freiburg i/Brg.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut in Ladungen von 10.000 Kilogramm oder Frachtzahlung für dieses Gewicht per Frachtbrief und Eisenbahnwagen, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Aufgabe als Frachtgut in Ladungen à 10.000 kg oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht per Frachtbrief und Eisenbahnwagen
	Bier in Fässern: Smichow, Prag (St.B.), Hrabovka trans., Nusle-Vršovic		oder umgekehrt
	Branik-Hodkovička		
	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen		
	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. Frachtzahlung für das factische Gewicht		
	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. März 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	vom 1. März 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Theil IV, Heft 1, vom 1. October 1898 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1897 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Es besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Smichow: 14; Prag (St.B.): 14; Hrabovka trans.: 14; Nusle-Vršovic: 10; Branik-Hodkovička: Smichow 14, Prag (St.B.) 14, Hrabovka trans. 14, Nusle-Vršovic 10; Heller	Ausstoss folgender Beträge an die Frachtsätze für Pforzheim Bad. Bahn.	2·26 Mark
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	Abtheilung I: 0·04; II: 0·05; III: 0·05 Mark für 100 kg	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Die nach Prag (St.B.) bestimmten Biersendungen müssen vom Empfänger abgeladen und direct vom Eisenbahnwagen abgeführt werden		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
701	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		G a s k o h l e n	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, daun rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito (zum Umschlage auf das Schiff mit Bestimmung für bayerische Stationen)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Anfladens der Sendungen durch den Absender, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen**	bis Ende December 1901	Localgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899	**per metr. Tonne (à 1000 kg) Heller** 730	660	70	Im Rückvergütungswege	**Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Dnplicate, auf welchen seitens der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in authentischer Weise bestätigt sein muss, dass die Sendungen nach bayerischen Stationen weiterbefördert wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht zurückgestellt.**	
702	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2	Sternberg K.F.N.B.	Olmütz St.B. loco	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Localgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899 und Ueberfuhrtarif für Frachtgüter in Olmütz und Brünn vom 1. Jänner 1895	besteht kein directer Frachtsatz	18 Heller			Im Kartirungswege		Der nebenbezifferte ermässigte Frachtsatz findet nur für solche einschlägige Transporte Anwendung, welche an ein mit Olmütz St.B. in Kohlenverbindung stehendes Sägewerk adressirt sind

Fortlaufende Nummer	703	704	705
1			
Die Publication erfolgt	**Oesterr. Nordwestbahn**	**Oesterr. Nordwestbahn**	**Oesterr. Nordwestbahn** als betriebführende Verwaltnng der Localbahn Dentscbbrod—Hnmpoletz
2			
von der			
3			
und im Namen der			
4			
für Artikel	Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Maner- und Dacbziegel (Pfannziegel), aus Lehm, Cbamotte oder Thon (auch aus feuerfestem Tbon)	S a n d
5			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Rontе) von	Chrast / Slatinan / Skutsch	Kolin Oe.N.W.B. / Sedletz-Kuttenberg	D e n t s c h b r o d
nach	P a r d n b i t z	P o d ě b r a d	Heraietz-Pollerskirchen
6			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahluog für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Frachtzahinng für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt der Partei	1. Berechnung der Fracht für das factiscbe Gewicbt der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicbt der verwendeten Wagen. 2. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
7			
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längsteos jedoch bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längsteos bis Ende December 1901
8			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn, vom 1. Jänner 1898	Localgütertarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	Tarif der Localbahn Dentscbbrod—Hnmpoletz vom 1. Angnst 1898
9			
Fracbtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	18 / 13	25 Heller
10			
per 100 kg — Zugestandener Fracbtsatz (Gebühr)	16 / 8 / 11 Heller	11 / 8 Heller	20 Heller
11			
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	7 / 5	5 Heller
12			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
13			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der Originalfracbtbriefe längstens bis Ende Februar 1902	
14			
Besondere Bemerkungen	Die Steine müssen zur Strassenpflasterung und Beschotteruog in Pardubitz bestimmt sein. In den Fracbtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Pardubitz als Empfänger erscheinen	Die Ziegel müssen znm Bane des Scbulbauses, Friedhofes und der Canäle in Podębrad bestimmt sein. Auf den bezüglicben Fracbtbriefen mnss der Stadtrath in Podębrad als Empfänger erscheinen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
706	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohlen	Bilin k.k.St.B.	Weltrus (St.E.G.)	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Kohlensendungen müssen zum Verbrauche beim Baue der Stauanlagen in der Moldau bei Mlrnwitz (Station Weltrus) bestimmt sein und ist diese Bestimmung durch eine Bemerkung unterhalb der Frachtbriefadresse zum Ausdrucke zu bringen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig bezw. Schima, Prag vom 1. Juli 1899	Kronen per 10.000 kg			Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, welche auf die betreffende Bauunternehmung als Empfängerin lauten, und bis längstens Ende Februar 1902 mit einer Consignation bei der Abgabsbahn einzuhringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					55·8	46·0	9·8			
				Dux u. Ladowitz					57·0	46·0	11·0			
				Franz Josef-Stollen					55·0	46·0	9·0			
				Holtschitz-Seestadtl					54·2	46·0	8·2			
				Karbitz					58·0	48·0	10·0			
				Maria-Ratschitz					49·0	46·0	3·0			
				Mariaschein					55·8	46·0	9·8			
				Paredl					50·4	46·0	4·4			
				Schallau					56·8	46·0	10·8			
				Schönfeld					49·5	43·2	6·3			
				Schwaz-Knttowitz					48·2	46·0	2·2			
				Settenz					55·0	46·0	9·0			
				Teplitz					53·4	46·0	7·4			
				Triebschitz					52·6	46·0	6·6			
				Türmitz					57·6	48·0	9·6			
				Ullersdorf					47·8	46·0	1·8			
									54·2	46·0	8·2			
707	**Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding**		Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm)	Göding	Tscheitsch	**Auflieferung eines Minimalquantums von 2500 Tonnen (à 1000 kg) während der Begünstigungsdauer. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen**	**vom 15. Februar 1901 bis 15. Februar 1902**	Localtarif	15·5 Heller	13·2 Heller	2·3 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding, Wien, IV., Wiednergürtel 32	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
7	Nr. 8 vom 17. Jänner 1901	479	K. k. österr. Staatsbahnen	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Braunstein (Manganerz) der Pos. E—21 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kimpolung	Nyustya-Likér Krompach	6. März 1901	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 24. **Wien, 23. Februar 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Protokollen der Pariser Conferenz, betreffend die Revision des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. Jänner 1901, Z. 4695, an sämmtliche Staatsbahn-Directionen und Verwaltungen der österreichischen Hauptbahnen, betreffend die Freihaltung der Ausgänge der Speisewagen und der Gänge in den Intercommunicationswagen.

Es wurde die Wahrnehmung gemacht, dass in den Speisewagen, namentlich an der Küchenseite, die Ausgänge häufig durch Aufstapelung von Geräthen und Materialien vor den Thüren beschränkt, mitunter gänzlich versperrt werden.

Ferner wurde bemerkt, dass einzelne Reisende so zahlreiche Gepäcksstücke in die Coupés mitnehmen, dass durch deren Unterbringung die Mitreisenden belästigt und überdies einzelne Stücke, welche in den Gepäcksnetzen keinen Platz finden, in den Wagengängen deponirt werden.

Solche Vorgänge sind ganz unzulässig, weil hiedurch die Communication in den Wagen überhaupt, insbesonders aber im Falle einer Gefahr die rasche Entleerung der Wagen behindert wird.

Die k. k. . . . . wird daher aufgefordert, behufs Abstellung der bezeichneten Unzukömmlichgeehrte . . . . . keiten geeignete Verfügungen zu treffen, insbesondere aber das betheiligte Personal entsprechend anzuweisen und die Einhaltung der diesfalls erlassenen Anordnungen streng überwachen zu lassen.

Wien, am 30. Jänner 1901.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Pichler m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Bahn niederer Ordnung von Müglitz nach Ober-Langendorf.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister Josef Goebl in Mährisch-Neustadt im Vereine mit Carl Linhard, Carl Plachy, Johann Hauke, Johann Zemsky, Ferdinand Schubert und Zdenko Vodička, sämmtlich in Mährisch-Neustadt, sowie mit dem Ingenieur Kurt Bauer in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Stadt Müglitz zur Station Müglitz der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und von da über Aussee und Meedl zur Station Mährisch-Neustadt der k. k. Staatsbahnen und sodann weiter bis Ober-Langendorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 12. Februar 1901. Z. 2393/2.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn in Prag.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium die gemäss der Beschlüsse der Generalversammlungen der Actionäre der Actiengesellschaft „K. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn“ in Prag vom 14. März und 24. October 1896 im § 22 geänderten Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 3. Februar 1901. — Z. 2966. E.-M.-Z. 6912.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 20. Februar 1901, womit für den Monat März 1901 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat März 1901 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von zwanzig (20%) Percent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Aus den Protokollen der Pariser Conferenz, betreffend die Revision des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

In den Protokollen der vom 16. März bis 2. April 1896 zu Paris abgehaltenen Conferenz, betreffend die Revision des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, sind mannigfache Anschauungen und Anregungen der Conferenz niedergelegt, welche zwar zu einer Abänderung des Textes des Internationalen Uebereinkommens durch das Pariser Zusatzübereinkommen nicht geführt haben und daher auch im Schlussprotokolle nicht erscheinen, denen aber gleichwohl eine gewisse principielle Bedeutung nicht aberkannt werden kann, zumal daraus hervorgeht, welcher Ansicht die Conferenz hinsichtlich gewisser Fragen gewesen ist, was gewiss nicht ohne Rückwirkung auf die Behandlung der letzteren im internationalen Verkehre sein kann.

In Folgendem sollen nun die in dieser Beziehung allem Anscheine nach wichtigsten Stellen der Protokolle nach der Reihenfolge der Artikel des Internationalen Uebereinkommens soweit als möglich wortgetreu wiedergegeben werden.

Zu Art. 1.

(Seite 117—119 der Protokolle.*)

Rücksichtlich der Beziehungen zu den ausserhalb des Uebereinkommens stehenden Staaten haben die italienischen Bahnverwaltungen den Wunsch ausgesprochen: „dass die internationalen Transporte, welche nur zum Theil auf solchen Bahnen, die dem Berner Internationalen Uebereinkommen unterstehen, befördert werden, für denjenigen Theil des Transportes, welcher auf diesen Bahnen zur Ausführung gelangt, den Bestimmungen des Uebereinkommens unterstellt werden.“

Hierüber erstattete die Commission, welcher dieser Wunsch zur Vorberathung zugewiesen worden war, den nachstehenden Bericht an das Plenum der Conferenz:

„Die Commission ist nach langer Berathung zu dem Beschlusse gelangt, dass für sie kein Anlass vorliege, der Conferenz eine Abänderung des Artikels 1 des Uebereinkommens vorzuschlagen, wie eine solche behufs Annahme des italienischen Standpunktes nothwendig wäre. Der Artikel 1 setzt nämlich ausdrücklich voraus, dass der Transport aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten mit der Bestimmung nach dem Gebiete eines anderen vertragschliessenden Staates stattzufinden hat. Derartige Sendungen dagegen, welche auf dem Gebiete mehrerer Vertragsstaaten zur Beförderung gelangen, um schliesslich auf dem Gebiete eines ausserhalb der Convention stehenden Staates zur Abgabe zu kommen, können auf zweierlei Weise bewirkt werden:“

„1. *Im gebrochenen Verkehre*, und zwar auf dem Gebiete der Vertragsstaaten mit einem internationalen Frachtbriefe bis zu der Grenzstation zwischen einem Vertragsstaate und dem angrenzenden fremden Staate. Von der Grenzstation ab wird der internationale Frachtbrief durch einen internen des Bestimmungsstaates ersetzt. Auf eine solche Sendung finden nach einander zweierlei Transportrechte Anwendung; die sich hieraus für den Handel ergebenden Schwierigkeiten würden allerdings am gründlichsten durch den Beitritt der betreffenden Staaten zum Uebereinkommen beseitigt werden. Da jedoch die Vertragsstaaten diesen Beitritt wohl nicht durch absichtliche Behinderung des Handels erzwingen können, so darf dieser gebrochene Verkehr nicht obligatorisch verlangt werden; es ist vielmehr auch ein directer Verkehr zuzulassen.“

„Wir gelangen somit zur zweiten Art der Abfertigung der fraglichen Sendungen, nämlich:“

„2. *Mit directen Frachtbriefen*. Zu diesem Behufe ist es erforderlich, dass die betheiligten Bahnverwaltungen für derartige Verkehre ein bestimmtes Reglement ausarbeiten, welches von den betreffenden Aufsichtsbehörden genehmigt wird. Diesem Reglement ist selbstverständlich ein Formular für den directen Frachtbrief beizugeben. Nach den von der italienischen Delegation gegebenen Aufklärungen handelt es sich nun derselben darum, die Anschauung der Conferenz kennen zu lernen, ob es thunlich sei, als directen Frachtbrief für Sendungen nach den der Convention nicht angehörigen Staaten, z. B. von Italien nach England, den internationalen Frachtbrief zu verwenden. Hier gestaltet sich die Sachlage sofort

*) Die hier und weiters noch citirten Seitenzahlen beziehen sich auf die vom Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern anfangs des Jahres 1901 veranstaltete Druckauflage der Pariser Conferenz-Protokolle.

schwieriger, da man sich fragen muss, ob denn das Internationale Uebereinkommen in diesem Falle wenigstens auf die an demselben betheiligten Staaten Anwendung finden kann? Diese Anwendung würde, wie schon bemerkt, eine Abänderung des Textes des Art. 1 erfordern und derartige thatsächliche, sowie rechtliche Schwierigkeiten hervorrufen, dass die Commission nicht in der Lage ist, der Conferenz eine derartige Abänderung vorzuschlagen. Die Hauptschwierigkeit liegt eben darin, dass die Ausstellung eines einzigen Frachtbriefes dort unthunlich erscheint, wo nicht ein einheitliches Transportrecht zur Geltung gelangt. Wenngleich nun die Berner Convention hier keine Anwendung finden kann, so bleibt es doch den an dem fraglichen Verkehre interessirten Bahnen unbenommen, behufs Verminderung der bestehenden Schwierigkeiten unter einander ein Reglement freiwillig zu vereinbaren, in welches jene Bestimmungen des Uebereinkommens aufgenommen werden, deren Annahme durch ein Abkommen der Bahnen möglich ist. Die Zulassung des internationalen Frachtbriefes bringt das erzielte Einverständniss nach aussen hin zum Ausdruck und regelt die Beziehungen der betheiligten Bahnen unter einander. Die Bestimmungen, auf welche der Frachtbrief verweist, gelangen in solchen Fällen, jedoch nicht auf der gesetzlichen Grundlage der Berner Convention, sondern nur nach Massgabe der betreffenden Specialvereinbarung, zur Geltung. Der Umfang der Anwendbarkeit der Bestimmungen des Uebereinkommens ist daher nur ein begrenzter, da sich diese Anwendbarkeit auf jene Bestimmungen nicht erstrecken kann, welche sich einer Privatvereinbarung entziehen, so z. B. auf die Competenz der Gerichte, die Vollstreckbarkeit der Urtheile u. s. w. Infolgedessen wird die Annahme des internationalen Frachtbriefes durch die Bahnen eines Nichtvertragsstaates nicht dieselbe rechtliche Wirkung haben wie die Anwendung der Convention selbst, und zwar nicht nur für die Bahnen dieses Staates, was ja selbstverständlich ist, sondern auch für jene der am Transporte betheiligten Vertragsstaaten. Diese Verschiedenheit des Rechtes lässt sich jetzt nicht ändern. Jedenfalls wird aber in praktischer Beziehung die Zulassung des internationalen Frachtbriefes mit der Bestimmung nach einem Nichtvertragsstaate und umgekehrt eine gewisse Vereinfachung für den Verkehr herbeiführen."

Dieser Bericht wurde lediglich einer kurzen Discussion unterzogen, in welcher jedoch keinerlei sachliche Einwendung gegen die darin niedergelegten Anschauungen erhoben worden sind; zu einer Abstimmung über denselben ist es dagegen nicht gekommen.

Zu Art. 6.

(Seite 138 9 der Protokolle.)

Oesterreich und Ungarn hatten „*die Herbeiführung der vollständigen Uebereinstimmung des Duplicat-Formulares mit dem Original-Frachtbrief-Formulare, somit auch die Aufnahme der Rubricirung für die Specification der eingehobenen Gebühren in das Duplicat-Formular*" beantragt. Gelegentlich der Berathung dieses zur Annahme gelangten Antrages sprach sich die Commission in ihrem Berichte an das Plenum auch für die vollständige Uebereinstimmung der handschriftlichen Eintragungen in die beiden Documente, jedoch mit der Einschränkung aus, dass sich diese Identität nur beziehen könne auf jene Eintragungen, welche von der Versandtstation vorgenommen werden, sohin nicht auf solche Gebühreneintragungen, welche, mangels directer Tarife zwischen der Versandt- und Bestimmungsstation, erst unterwegs vorgenommen werden. Dieser Anschauung wurde von keiner Seite widersprochen.

Zu Art. 7.

(Seite 112 der Protokolle.)

Die französischen Eisenbahn-Verwaltungen hatten die Ansicht ausgesprochen, dass der für falsche Declaration eingehobene Frachtzuschlag pro rata der Frachtantheile unter alle Eisenbahn-Verwaltungen zu vertheilen ist, welche am Transporte theilgenommen haben, wogegen bei den Eisenbahnen anderer Vertragsstaaten die Uebung besteht, dass der Frachtzuschlag derjenigen Verwaltung verbleibt, welche die unrichtige Declaration entdeckt. Die Commission hat sich in ihrem an das Plenum erstatteten Berichte dahin ausgesprochen, „dass allerdings nach Art. 7, Absatz 4, der Frachtzuschlag an alle am Transport betheiligten Bahnen zu bezahlen ist, dass also dieselben Anspruch auf einen Antheil am Zuschlag haben, dass es übrigens den Bahnen überlassen bleiben muss, die Art der Vertheilung unter sich zu regeln, und eventuell auch von einer Vertheilung abzusehen und zu vereinbaren, dass der Frachtzuschlag der entdeckenden Bahn allein zu verbleiben habe." Der Commissionsbericht gelangte ohne weitere Discussion zur Annahme.

Zu Art. 11.

(Seite 120/1 der Protokolle.)

Ueber den Antrag Belgiens, betreffend Statuirung starker Geldbussen zu Lasten der Verwaltungen, die dem Verbote der geheimen Refactien zuwiderhandeln sollten, hat die Conferenz dem nachstehenden Commissionsberichte zugestimmt:

„Die Commission war der Anschauung, dass im Geiste des Uebereinkommens die Veröffentlichung der Tarife in einer Weise vorzunehmen wäre, welche die Aufmerksamkeit der Interessenten auf dieselben hinlenkt und ihnen gestattet, sich genaue Kenntniss der in den bestehenden Tarifen vorgenommenen Abänderungen zu verschaffen. Beispielsweise scheint eine einfache Anzeige in einer Zeitung, wonach der Tarif Nr. X abgeändert wird, nicht hinreichend zu sein, wenn nicht gleichzeitig Angaben über die Art des Gutes und über die in Frage kommenden Relationen beigefügt werden. Diese Angaben seien erforderlich, um die Interessenten aufmerksam zu machen, die dann in der Lage sein werden, in die neuen Tarife selbst Einsicht zu nehmen, welche alle sonstigen erforderlichen Auskünfte enthalten. Obschon nun über die principielle Seite der Frage eine wesentliche Meinungsverschiedenheit nicht bestand, so ergaben sich doch Zweifel darüber, in welcher Weise die Anschauung der Commission zum Ausdrucke zu bringen ist. Soll die Commission in der Conferenz eine Auslegung dieses Theiles des Art. 11 beantragen, welche durch die Beifügung eines neuen Absatzes zur Ziffer II des Schlussprotokolles stattzufinden hätte? Nach eingehender Erwägung hat die Commission diese Anregung fallen gelassen, da dieselbe zu gewissen Bedenken den Anlass gegeben hat. Dies könnte nämlich als ein Uebergreifen in das Gebiet der internen administrativen Befugnisse jedes Staates angesehen werden, die Angelegenheiten des Tarifwesens und somit auch die Art der Veröffentlichung der Tarife nach seinem Ermessen zu regeln. Die Commission war daher der Anschauung, dass man der Conferenz lediglich empfehlen solle, in dem Con-

ferenz-Protokolle einen Wunsch zum Ausdrucke zu bringen, welcher zu keiner Empfindlichkeit den Anlass geben kann."

„Dieser Wunsch liesse sich folgendermassen formuliren: Die Conferenz spricht den Wunsch aus, dass die im Sinne des Artikels 11 des Uebereinkommens vorzunehmende Veröffentlichung in Betreff der internationalen Transporte in einer Weise erfolge, dass die mit Preisermässigungen bedachten Güter, sowie auch die Bahnstrecken, auf welche diese Preisermässigungen Anwendung finden, zur öffentlichen Kenntniss gebracht werden; hiebei ist es selbstverständlich, dass die anderweitigen Transportbedingungen in den dem Publicum zu Gebote stehenden Tarifen enthalten sind." *)

Zu Art. 15.

(Seite 1234 der Protokolle.)

Anlässlich der Berathung der zu Art. 15 beschlossenen Erweiterung des nachträglichen Verfügungsrechtes des Absenders wurde es seitens eines Conferenzmitgliedes unter Zustimmung der übrigen als selbstverständlich bezeichnet, dass aus diesem Anlasse neue Frachtbriefe nicht ausgestellt werden sollen.

Zu Art. 31.

(Seite 146 der Protokolle.)

Weiters beantragten Oesterreich und Ungarn hinsichtlich der Haftung für in offen gebauten Wagen beförderte Güter nach Ziffer 1 folgenden dem § 77 des Eisenbahn-Betriebsreglements entnommenen Zusatz einzuschalten: *„Unter dieser Gefahr ist auffallender Gewichtsabgang oder Verlust ganzer Stücke nicht zu verstehen."* — Im Commissionsberichte ist die Anschauung ausgesprochen worden, dass dieser Zusatz unzweckmässig wäre. Abgesehen davon, dass es schwer sei, zu definiren, was unter auffallendem Gewichtsabgang zu verstehen sei, war die Commission der Ansicht, dass der gegenwärtige Text der Ziffer 1 des Art. 3/1 ausreichend sei und nicht anders interpretirt werden könne als im Sinne des Antrages von Oesterreich und Ungarn. Dieser Anschauung hat das Plenum der Conferenz zugestimmt.

Zu Art. 57.

(Seite 157 der Protokolle.)

Ein von Oesterreich und Ungarn eingebrachter Antrag bezweckte eine Aenderung des 1. Absatzes im Art. II des Reglements für das Centralamt. Dieser Absatz lautet: „Dem Centralamte werden alle Mittheilungen, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, von den vertragschliessenden Staaten, sowie von den Eisenbahnverwaltungen mitgetheilt werden." Der Abänderungsantrag ging nun dahin, nach den Worten: „von Wichtigkeit sind" einzuschalten: *„insbesondere die den Bahnen zugestandenen Zuschlagsfristen"*. Die Schweiz hatte einen analogen Antrag gestellt. Die Commission glaubte in ihrem Berichte, ohne diesfalls einen Antrag zu stellen, lediglich dem Wunsche Ausdruck verleihen zu sollen, dass die Vertragsstaaten dem Centralamte die den Eisenbahnen gewährten Zuschlagsfristen mittheilen mögen, damit dasselbe in die Lage komme, diese Zuschlagsfristen in der Zeitschrift zu veröffentlichen.

Endlich hat die Commission, obwohl sie hiezu von der Conferenz keinen Auftrag hatte, doch einen Meinungsaustausch hinsichtlich der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport vorgenommen. (Seite 157 der Protokolle.) Da sowohl die Mitglieder der Commission als auch der Director des Centralamtes in dieser Beziehung vollkommen einerlei Anschauung waren, so erschien es nicht als erforderlich, der Conferenz einen Abänderungsantrag zu unterbreiten, und wurde es als hinreichend erachtet, den Gegenstand im Commissionsberichte kurz zu erwähnen. Es erschien zunächst als wünschenswerth, dass die Zeitschrift, statt abgesondert in deutscher und französischer Auflage zu erscheinen, vom Jahre 1897 angefangen in einer gemeinschaftlichen deutschen und französischen Ausgabe herausgegeben werde. Ausserdem wurden noch die vom Centralamte im ersten Theile der Zeitung veröffentlichten Mittheilungen „Aus dem Geschäftskreise des Centralamtes" besprochen. Hierüber war man einverstanden, dass diesfalls mit grosser Vorsicht vorzugehen wäre. Wenngleich es nämlich keinem Anstande unterliegen kann, dass das Centralamt den Verwaltungen seine Anschauung über diese oder jene vielleicht nicht ganz klare Frage bekannt gibt, so sollte es doch sorgfältig vermieden werden, Ansichten auszusprechen, auf welche man sich in einem bereits anhängigen oder zu gewärtigenden Processe berufen könnte, wie dies auch ausdrücklich in der Conferenz vom Jahre 1881 anerkannt worden ist und vom Centralamte selbst noch besonders hervorgehoben wurde. Endlich erschien es wünschenswerth, dass, wenn sich auch hieraus bisher keine praktischen Unzuträglichkeiten ergeben haben, das Centralamt dennoch an Privatpersonen überhaupt keine Auskünfte ertheile. Dieser Theil des Commissionsberichtes wurde vom Plenum ohne Debatte angenommen.

*) Hiezu ist nur zu bemerken, dass diese in obigem Wunsche formulirten Grundsätze bereits vor der Pariser Conferenz in der „Verordnung des Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahngüterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren" vollinhaltlich zum Ausdrucke gelangt waren.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 4. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Februar wurde seitens Sr. Excellenz des Eisenbahnministers der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahn-Verwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905, eingebracht.*)

Herrenhaus.

In der 3. Sitzung des Herrenhauses vom 11. Februar wurde eine Regierungsvorlage, betreffend die Erlassung einer Seemannsordnung für die österreichische Handelsmarine, eingebracht. Dieselbe wurde einer neu zu wählenden Specialcommission von 15 Mitgliedern zugewiesen.

*) Angesichts der hohen Wichtigkeit, die der Inhalt dieses Gesetzentwurfes für die Handels- und industriellen Verhältnisse der Monarchie besitzt und der Tragweite desselben für die Verkehrsverhältnisse im Allgemeinen, bringen wir eine wörtliche Wiedergabe desselben, sowie des dazu gehörigen Motivenberichtes in einer besonderen Beilage zu dieser Nummer.

Abgeordnetenhaus.

In der 6. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. Februar wurden nachstehende Anträge eingebracht:

Seiten

1. der Abgeordneten Dr. Schücker und Genossen, betreffend die Erbauung einer Eisenbahn von Neusattel an die Landesgrenze im böhmischen Erzgebirge;

2. der Abgeordneten Dr. Ofner und Genossen, betreffend die Anwendung des Enteignungsgesetzes auf mit Dampfkraft oder durch Elektricität betriebene Eisenbahnen;

3. der Abgeordneten Schoiswohl und Genossen, betreffend die Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Kernhof über Terz nach Mariazell auf Staatskosten.

In derselben Sitzung wurde seitens der Abgeordneten Dr. Beurle, Böheim und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister folgende Interpellation gerichtet:

Die kürzlich erfolgte Uebernahme der Mühlkreisbahn in den Staatsbetrieb wurde seitens der Bevölkerung des oberen Mühlkreisviertels mit lebhafter Befriedigung begrüsst und von den betheiligten Körperschaften (Gemeinden und Land) mit grossen Opfern ermöglicht, weil man von dieser Massnahme Abhilfe gegen mehrfache Missstände erwartete, welche sich während des Privatbetriebes bei der Mühlkreisbahn gezeigt hatten.

Diese Missstände bestehen sowohl hinsichtlich des Tarifwesens, als auch hinsichtlich der Lage der Beamtenschaft der Mühlkreisbahn. In ersterer Hinsicht sind es namentlich die Personenverkehrstarife der Mühlkreisbahn, welche die Benützung des in Rede stehenden, der Bevölkerung des oberen Mühlviertels ohnehin in einem sehr späten Zeitpunkte zutheil gewordenen Verkehrsmittels erschweren. Wie hoch die Tarife der Mühlkreisbahn im Verhältnisse zu anderen Bahnen sind, ergibt sich aus der Gegenüberstellung, dass das Personenzugsbillet III. Classe auf der Mühlkreisbahnstrecke Linz—Aigen (58 km) 3 K 56 h, dagegen das entsprechende Billet der 6. Zone der Staatsbahnen (50—60 km) 1 K 54 h und die entsprechende Karte auf der Kremsthalbahn 2 K 38 h kostet, so dass die Mühlkreisbahn doppelt so theuer ist, als die Staatsbahn und um die Hälfte theuerer als die Kremsthalbahn.

Betrifft dieser Missstand das reisende Publicum, so besteht andererseits auch heute noch für den Beamtenkörper der Mühlkreisbahn die gedrückte wirthschaftliche Lage fort, unter welcher die Beamtenschaft der Mühlkreisbahn während des Privatbetriebes zu leiden hatte.

Da nun der Staat die Mühlkreisbahn unter für den Staatsschatz keineswegs drückenden Bedingungen übernommen hat, ist es gewiss ein Gebot der Gerechtigkeit, den Wünschen des hier in Betracht kommenden, in verkehrspolitischer Hinsicht arg vernachlässigten Landestheils zu entsprechen.

Die Gefertigten stellen daher an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

„Ist Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister geneigt, den vorbezeichneten, die Mühlkreisbahn betreffenden Beschwerden Rechnung zu tragen?

Ist Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister insbesondere geneigt, eine ausgiebige Ermässigung der Personenfahrpreise der Mühlkreisbahn schon vor Eintritt der Sommerfahrordnung eintreten zu lassen?"

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Elektrische Bahn niederer Ordnung von Poln.-Ostrau nach Karwin. (Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat im Einvernehmen mit der k. k. Statthalterei in Brünn hinsichtlich des von der Mähr.-Ostrauer Elektricitäts-Actiengesellschaft namens der Firma Ganz & Comp. in Budapest vorgelegten Projectes für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Poln.-Ostrau nach Karwin die politische Begehung im Zusammenhange mit der Stationscommission und Enteignungsverhandlung auf den 4. März und die folgenden Tage anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde bezüglich der auf schlesischem Verwaltungsgebiete gelegenen Strecke der k. k. Bezirkshauptmann Adalbert Chmel, und hinsichtlich des auf mährischem Gebiete gelegenen Theiles der k. k. Statthaltereirath Gustav Nischelwitzer betraut. [E.-M.-Z. 7184.]

Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf. (Oberbaunormale.) Die vom Bezirksausschuss in Friedland vorgelegten Normalpläne für den Querschwellenoberbau der normalspurigen Localbahn Friedland-Reichsgrenze bei Heinersdorf wurden genehmigt. [E.-M.-Z. 2730.]

Projectirte Kleinbahn vom Südbahnhofe in Innsbruck zur Station Wilten der k. k. Staatsbahnen. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Localbahn Innsbruck-Hall vorgelegten Detailprojectes für eine Kleinbahn vom Südbahnhofe in Innsbruck durch die Rudolfs-, Meinhard-, Museumstrasse über den Burggraben, dann durch die Maria Theresien-, Anich-, Bürger- und Andreas Hofer-Strasse bis zur Station Wilten der k. k. Staatsbahnen, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 27. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Arthur Meusburger betraut. [E.-M.-Z. 7584.]

Projectirte Localbahn Pilsen - Manetin - Theussing. (Variantenproject für die Strecke Bolewetz—Ledetz-Wscherau—Nekmiř (km 8·0 — 22·7): Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Actionscomité für die Localbahn Pilsen - Manetin - Theussing vorgelegten generellen Variantenprojectes für die Strecke von Bolewetz über Ledetz und Wscherau nach Nekmiř (km 8·0 — 22·7) der genannten Localbahn, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 8. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 7978.]

Localbahn Sattledt - Grünau. (Herstellung einer Fahrwegrampe in km 13·430.) Das vom Verwaltungsrathe der Welser Localbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Herstellung einer 3·0 m breiten Rampe in km 13·430 der Localbahn Sattledt-Grünau wurde unter der Bedingung zur Ausführung genehmigt, dass für die Wasserableitung aus den Bahngräben entsprechend vorgesorgt wird. [E.-M-Z. 1496.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

21. Februar. In der Strecke Borki wielkie — Grzymalow wurde mit dem Zuge Nr. 5053 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

21. Februar. In der Strecke Wallern—Prachatitz wurde mit dem Zuge Nr. 3751 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Villach: Ausgestaltung der Haltestelle und Betriebsausweiche Seiz zu einer Station.) Einer Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction vom 12. Jänner zufolge wird die bisher nur für den Personen- und beschränkten Stückgutverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle und Betriebsausweiche Seiz der Linie Amstetten—Pontafel am 1. März als Station für den Transport von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, sowie für den beschränkten Wagenladungs- und beschränkten Stückgutverkehr eröffnet werden. Daselbst können Stückgüter bis zum Höchstgewichte von 50 kg für das Frachtstück und 100 kg für die einzelne Sendung zur Aufgabe, und Frachtgüter in Wagenladungen (mit Ausnahme von Leichen, explosiven Gütern, lebenden Thieren, Gegenständen von mehr als 7 Metern Länge und Fahrzeugen) zur Auf- und Abgabe gelangen. Eine Einlagerung der zur Auf- und Abgabe gelangenden Güter kann in der vorgenannten Station nicht stattfinden.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Wiedereröffnung des Trajectverkehrs zwischen Gombos und Erdöd.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass der wegen Eisrinnens seit 4. Jänner eingestellt gewesene Verkehr des Dampftrajectes, welcher zwischen den Stationen Gombos und Erdöd die Continuität des Verkehres im Bereiche der durch die Donau getrennten Theilstrecken Nagyvárad (Grosswardein)—Gombos - Bagojevac und Erdöd — Eszék — Villány ihrer Linie Nagyvárad — Villány unter normalen Verhältnissen aufrecht erhält, bis auf Weiteres nunmehr seit 15. Februar wieder aufgenommen ist.

— (Präcisirung der Vorschriften bezüglich des Ein- und Ausladens von Frachtgütern gewisser Stückgutclassen.) Die Direction der kgl. Ungar. Staats-

bahnen hat im Wege eines an alle Stationen gerichteten Circularerlasses, die Fälle präcisirt, in welchen die Ein- und Ausladung von Frachtgütern gewisser Kategorien durch die Parteien selbst zu erfolgen hat, und in welchen die Parteien die Kosten dieser von Bahnorganen ausgeführten Leistungen zu tragen haben. Im Sinne der bestehenden allgemeinen Tarifvorschriften haben die Parteien das Ein- und Ausladen von Gütern der Stückgutclassen I und II bei Aufgabe von halben und ganzen Wagenladungen und der Güter der Wagenladungsclasse A bei Aufgabe von ganzen Wagenladungen selbst zu besorgen, wenn im Allgemeinen für solche Sendungen besondere Frachtsätze bestehen, welche gegenüber den normalen Sätzen eine Ermässigung von mindestens vier Hellern per 100 kg involviren. Diese Bestimmung hat nun in der Praxis zum Nachtheile der Parteien zu der irrigen Auffassung geführt, dass wenn solche Sendungen, auch nur aus einem Artikel bestehend, auf Grund von direct ermässigten Sätzen oder Declassificationen befördert wurden, die Parteien mit den fraglichen Leistungen oder mit deren Kosten ungerechtfertigterweise belastet wurden. Nachdem dieses Vorgehen den Intentionen der citirten Bestimmung widerspricht, indem die Bahnverwaltungen bei Schaffung derselben vom Standpunkte ihrer grossen Verantwortung nur bezweckten, dass das Ein- und Ausladen von sogenannten Sammelgütern (das heisst verschiedenen Gütern der erwähnten Classen) den Parteien übertragen werde, hat sich, wie eingangs erwähnt, die Direction der Ungar. Staatsbahnen im Interesse des Publicums veranlasst gesehen, ihre Organe mit einer authentischen Interpretation zu versehen. Die Stationen wurden aufgefordert, die Bestimmung nur dann anzuwenden, wenn solche besondere Frachtsätze in Frage kommen, welche für sämmtliche Artikel der Classen I und II oder der Classe A Geltung haben; wenn also z. B. irgend welche Artikel der Classe A, wie Eisenwaaren, Petroleum, Papier u. s. w., im Localtarife oder sonstwie bei Aufgabe ganzer Wagenladungen in die Classe B oder eine andere billigere Tarifclasse versetzt werden, so darf für dieselben auf Grund der obigen Bestimmung eine Ein- oder Ausladegebühr künftig nicht aufgerechnet werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Schiedsgerichte für die Arbeiterversicherung im Bereiche der Preussisch-hessischen Staatsbahnen.) Infolge kaiserlicher Verordnung vom 22. November 1900 sind die in den einzelnen Eisenbahn-Directionsbezirken zur Durchführung der Unfallversicherung errichteten Schiedsgerichte mit dem 1. Jänner aufgehoben worden und gemäss § 3 des Gesetzes vom 30. Juni 1900, betreffend die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze, mit diesem Tage an ihre Stelle die für die Abtheilung A der Pensionscasse für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft bestehenden Schiedsgerichte getreten. Nach den im ersten Nachtrage zu den Satzungen der Pensionscasse ergangenen Bestimmungen über das Verfahren vor dem Schiedsgerichte (§ 30) führen diese Schiedsgerichte nunmehr die Bezeichnung: „Schiedsgericht für die Arbeiterversicherung im Eisenbahn-Directionsbezirk . . . . . .“

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat nun mittelst Erlass vom 8. Jänner unter Aufhebung des durch den Erlass vom 24. Februar 1895 erlassenen Regulativs, betreffend die Unfallversicherung für den Bereich der preussischen Staatseisenbahnverwaltung, für die Wahl von Beisitzern für die Schiedsgerichte der Arbeiterpensionscasse eine Wahlordnung erlassen, die im „Eisenb.-Verord.-Bl.“ vom 14. Jänner abgedruckt ist und aus der die „Z. d. V. D. E.-V.“ Folgendes hervorhebt: Innerhalb der einzelnen Eisenbahn-Directionsbezirke werden von den Vertretern der Cassenmitglieder zur Generalversammlung der Betriebskrankencasse zu dem für den Directionsbezirk errichteten Schiedsgerichte zwei Beisitzer und für jeden Beisitzer ein erster, ein zweiter und ein dritter Stellvertreter gewählt, welche den Beisitzer in Verhinderungsfällen zu vertreten und im Falle des Ausscheidens an seiner Stelle für den Rest der Amtsdauer in der Reihenfolge ihrer Wahl als Beisitzer einzutreten haben. Wählbar sind nur diejenigen deutschen, männlichen, volljährigen Personen, die im Eisenbahn-Directionsbezirke im Arbeitsverhältnisse beschäftigt sind, der Abtheilung A der Arbeiterpensionscasse angehören und auf Grund der Unfallversicherungsgesetze versicherungspflichtig sind. Nicht wählbar ist, wer zum Amte eines Schöffen unfähig ist (§ 32 des Gerichtsverfassungsgesetzes). Die Wahl findet vor dem 30. Juni in der Regel im Anschlusse an die ordentliche Generalversammlung der Betriebskrankencasse am Sitze der einzelnen Eisenbahn-Directionen unter Leitung eines Mitgliedes oder Hilfsarbeiters der Eisenbahn-Direction statt. Die Eisenbahn-Direction ladet die Wähler mindestens acht Tage vor dem Wahltage unter Namhaftmachung des Leiters der Wahl nebst Angabe des Wahltages und des Wahlraumes schriftlich ein. Die Wahl geschieht durch Stimmzettel, auf welchen für die Aufnahme des Namens, der Dienststellung und des Dienstortes jedes Beisitzers und seiner Stellvertreter die erforderlichen Räume vorgesehen sind. Mit der Leitung der Wahl ist nach einer hiezu ergangenen Bestimmung der Vorsitzende der Krankencasse zu betrauen, soweit er zu den Mitgliedern und Hilfsarbeitern der Eisenbahn-Direction gehört. Nach der Neuwahl der Schiedsgerichtsbeisitzer und deren Stellvertreter sind auch von den Eisenbahn-Directionen zwei Beisitzer und je drei Stellvertreter nach den neuen Bestimmungen der Satzungen der Arbeiterpensionscasse zu ernennen.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Altona: Schliessung der Güternebenstelle in Orth auf der Insel Fehmarn.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 1. Februar zufolge wird die in Orth auf der Insel Fehmarn befindliche Güternebenstelle mit den Rollbezirken Orth, Landkirchen und Petersdorf mit Ablauf des 31. März geschlossen werden. Demgemäss findet vom 1. April ab eine bahnseitige Abfertigung von Gütern, lebenden Thieren und Fahrzeugen nach und von Orth nicht mehr statt.

— (Directionsbezirk Königsberg i. Pr.: Nähere Bezeichnung der Station Willenberg.) Die an der Bahnstrecke Neidenburg—Ortelsburg gelegene Eisenbahnstation Willenberg führt fortan die Bezeichnung „Willenberg (Ostpr.)“.

Preussen. (Verhütung der durch Funkenauswurf hervorgerufenen Waldbrände.) Der preussische Minister für Landwirthschaft, Domänen und Forsten hat aus Anlass der zahlreichen und ausgedehnten Waldbrände, von denen im Frühjahr 1900 die Staatsforstreviere heimgesucht worden sind, die folgenden von ihm für zweckmässig erachteten Massnahmen zur Beschränkung der durch den Funkenauswurf der Locomotiven hervorgerufenen Waldbrände bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten in Anregung gebracht:

1. Auf den zur landwirthschaftlichen Nutzung verpachteten Sicherheitsstreifen sind nur Hackfrüchte zu bauen, oder aber das Getreide vor der Reife zu ernten.

2. Herstellung der Schutzstreifen in grösserer Breite als bisher meist üblich und Trennung derselben durch gehörig breite Gräben von dem Waldkörper.

3. Die zur Wundhaltung der Sicherheitsstreifen erforderlichen Arbeiten sind Anfangs März, sobald die Witterung solche gestattet, auszuführen und erforderlichen Falles im Laufe des Sommers zu wiederholen.

4. Auch der Boden der mit Laubholz bepflanzten Sicherheitsstreifen ist von feuerfangendem Bodenüberzug thunlichst frei und wenigstens in breiteren Querstreifen wund zu halten.

5. Bei höheren Dammschüttungen, wie überhaupt an gefährdeten Stellen sind im Bestande parallel mit den Schutzstreifen und in Entfernungen von diesen bis etwa 40 m Sicherheitsgräben zu ziehen, die mit den Sicherheitsstreifen durch Quergräben in etwa gleicher Entfernung zu verbinden sind. Innerhalb dieser Sicherheitsgräben ist der Bodenüberzug im Bestande zu beseitigen.

6. Während andauernder Trockenheit ist ein ausgedehnter Patrouillendienst der Bahnwärter, die dann stets eine Schaufel bei sich zu führen haben, einzurichten, auch sind längs der Eisenbahnen ausser den Bahnwärtern zu solchen Zeiten Brandwachen aufzustellen.

7. Die in der Nähe feuergefährdeter Waldungen belegenen Bahnwärterhäuser sind mit den nächsten Bahnstationen und vielleicht auch Forsthäusern telephonisch zu verbinden. Beim Ausbruch eines durch den Eisenbahnbetrieb entstandenen Waldbrandes sind der zuständige Oberförster und Förster seitens der Eisenbahnverwaltung telegraphisch zu benachrichtigen.

8. Dem Zugspersonal ist alljährlich einzuschärfen, dass, soweit es sich irgend ermöglichen lässt, während anhaltender Dürre innerhalb feuergefährdeter Waldtheile, die durch Warnungstafeln oder durch weissen Oelfarbenanstrich der Telegraphenstangen kenntlich zu machen sind, keine Kohlen auszuschütten sind, das Feuer nicht zu schüren ist, die Aschkasten nicht zu öffnen sind und bei Steigungen und Curven ziemlich langsam zu fahren ist.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die königlichen Eisenbahn-Directionen veranlasst, sich binnen acht Wochen über die Zweckmässigkeit und Durchführbarkeit dieser Vorschläge zu äussern und zu berichten, welche Anordnungen ihrerseits in dieser Hinsicht bereits getroffen sind. Ausserdem soll mitgetheilt werden, welche Breite dem Schutzstreifen bisher gegeben worden ist, und ob eine Verbreiterung für nothwendig und ohne erhebliche Kosten ausführbar gehalten wird.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Oldenburg. (Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Oldenbrok.) Einer Kundmachung der grossherzoglichen Eisenbahn-Direction Oldenburg zufolge wurde am 1. Februar die bisher nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Haltestelle Oldenbrok nunmehr auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

Norwegen. (Eröffnung der Staatsbahnstrecke Grefsen—Röikenvik.) Am 20. December 1900 wurde die normalspurige, 72 km lange Staatsbahnstrecke Grefsen—Röikenvik, welche einen Theil der von Christiania direct nördlich nach Gjövik im Bau begriffenen Linie bildet, dem Verkehre übergeben. Die Bahn geht von der 7 km von Christiania entfernt liegenden Station Grefsen aus und ist zur Zeit ohne Verbindung mit dem übrigen Eisenbahnnetze, was sich durch die Höhenlage der Anfangsstation mit 109 Meter über dem Meere erklärt. Später soll eine Verbindung mit der norwegischen Hauptbahn bei Alna hergestellt werden. Die Bahnstrecke Grefsen—Röikenvik hat neun Zwischenstationen, von denen die mittelste, Grua, in 371 Meter Meereshöhe liegt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Ab ahrten ab Triest in der Woche vom 20. bis 26. Februar 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

20. Februar,*) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Daunbio", Capitän L. Ivancich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Tranano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

21. „ „*) um 8½ Uhr Früh (Bildampfer nach Cattaro).
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitäo C. de Bretfeld,
mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

22. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro).
Dampfer „Galatea", Capitän B. Beduarz,
mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusaveccnia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budna und Spizza.

23. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Almissa" Capitän G. Meriato,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

26. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Thetis", Capitän P. Marassi,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.

NB. Rundreisebillets 1. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Venedig.

21. Februar,	Dampfer „Massimiliano", Capitän E. Tarabocchia	um Mitternacht
23. „	Dampfer „Massimiliano", Capitän E. Tarabocchia	
26. „	Dampfer „Massimiliano", Capitan E. Tarabocchia	

Levante und Mittelmeer.

21. Februar, um 11½ Uhr Vorm. (Bildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Capitän R. Mitis,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

21. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A),
Dampfer „Juno", Capitän M. Nicolich,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna und Kustendje.

24. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A),
Dampfer „Memfi", Capitän P. Komnenovich,
mit Berührung von Finme,† Corfu, Patras, Calamata, Piräus Syra, Vathy, Chios, Tschesmè und Smyrna.

26. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante Bildampfer),
Dampfer „Castore", Capitän G. Damianovich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Varna, Kustendje, Salina, Braila und Galatz. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

27. „ um 3 Uhr Nachmittags (directe Thessalische Linie)
Dampfer „Vesta", Capitän F. de Marocchino,
mit Berührung von Corfu, Piräus, Salonich Dardanellen, Constantinopel, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

28. „ um 11½ Uhr Vorm. (Bildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Semiramis", Capitän F. Kossovich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung, in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

24. „ Extra Dampfer „Elektra", Capitän P. Ivellich, nach Constantinopel.

Ostindien, China und Japan.

23. Februar, (circa). (Winterlinie nach Bombay),
Dampfer „Silesia", Capitan P. Craglietto,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo und Rangoon.

3. März um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay),**
Dampfer „Imperator", Capitan A. Fellner,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

7. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan),
Dampfer „Gisela", Capitän F. Mosca,
(von Fiume† am 3. Februar) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

9. „ Extra (circa) nach Kobe.
Dampfer „Protco", Capitän . . . . . .
mit Berührung von Fiume†, Port Said, Suez, Colombo, Singapore, Yokohama und Kobe.

Brasilien.

10. März Dampfer „Poliuce", Capitän C. Tomassevich, nach Santos mit Berührung von Finme,* Tanger, Pernamonco, Bahia und Rio Janeiro.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. und 23. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

† Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Vindobona" aus Kobe.) Dieser Dampfer von 5800 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 27. Februar 1900 mit 6545 Raumtonnen Ladung von Kobe in Triest angelangt. Derselbe brachte: 7638 kg Gummi, 1,440.000 kg Reis, 95.000 kg Kupfer, 120 762 kg Cassia (hievon 3000 kg für Fiume und 18.000 kg für Port-Said), 12.027 kg Perlmutter (hievon 5684 kg für Venedig), 558.250 kg Oelsamen, 69.137 kg Häute (hievon 28.620 kg für Venedig), 12.720 kg Tabak, 30.094 kg Pfeffer (hievon 5000 kg für Venedig und 15.000 kg für Port-Said), 155.480 kg Coprah, 84.877 kg Zink, 3660 kg Seide, 36.000 kg Cocosnüsse, 600 kg Anis, 10.250 kg Stuhlrohre, 82.113 kg Cocosnussöl, 12.180 kg Sapanholz, 23.548 kg Stearin, 17.100 kg Sennesblätter, 2590 kg Kaffee für Venedig, 222.215 kg Baumwolle, 100 920 kg Sagomehl für Venedig, 34.500 kg Indigo für Port-Said, 6800 kg Thee für Port-Said, 5150 kg Weihrauch, 11.900 kg Galingal, 7350 kg Specereien für Port-Said, 25.450 kg Mirabellen für Fiume.

— (Ankunft des Dampfers „Gisela" aus Kobe.) Dieser Dampfer von 5680 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 9. März 1900 mit 6672 Raumtonnen Ladung von Kobe in Triest eingelangt. Derselbe brachte: 303.124 kg Oelsamen, 40.720 kg Kaffee (hievon 500 kg nach Venedig und 1930 kg nach Fiume), 94.860 kg Pfeffer, 95 920 kg Cassia (hievon 3175 kg für Fiume), 160 353 kg Baumwolle (hievon 79.910 kg für Venedig und 20.255 kg für Fiume), 29.157 kg Gummi, 19.169 kg Perlmutter, 15.900 kg Stuhlrohre (hievon 8267 kg für Venedig), 760 kg Weihrauch, 132.255 kg Coprah (hievon 57.550 kg für Venedig),

1365 kg Thee, 6090 kg Sapanholz, 30.653 kg Cocusnussöl' 75.000 kg Kupfer, 500.000 kg Reis, 10.320 kg Gambier, 2520 kg Zink, 1,009.395 kg Jute (hievon 306.000 kg für Fiume), 14.209 kg Indicus (hievon 1900 kg für Venedig und 1956 kg für Fiume), 262.591 kg Häute (hievon 59.200 kg für Venedig und 10.541 kg für Fiume), 1060 kg Schellack für Venedig, 13.857 kg Sparto für Venedig, 1200 kg Zimmt, 100.800 kg Sagomehl für Venedig, 25.951 kg Mirabolan.

— (Ankunft des Dampfers „Moravia" aus Calcutta.) Dieser Dampfer mit 5550 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 21. März 1900 mit 6600 Raumtonnen Ladung aus Calcutta in Triest angelangt. Derselbe brachte: 224.640 kg Häute (hievon 14.410 kg für Venedig), 650 kg Datteln, 1920 kg Därme, 150.000 kg Teakholz, 1,988.207 kg Reis, 6090 kg Sapanholz, 20 807 kg Schellack (hievon 20.790 kg für Venedig), 157.837 kg rohe Jutegarne (hievon 135.000 kg für Port-Said), 1,000.840 kg Jute (hievon 108.655 kg für Venedig und 416.150 kg für Fiume), 73 080 kg Indigo (hievon 4720 kg für Venedig, 26.010 kg für Fiume und 9090 kg für Port-Said), 250.000 kg Eisen, 110.127 kg Baumwolle (hievon 72 470 kg für Venedig), 3755 kg rohe Granatsteine, 27.300 m³ Teakholz für Port-Said, 12 473 kg Sämereien für Port-Said, 1970 kg verschiedene Waaren.

— (Abfahrt des Dampfers „Trieste" nach Kobe.) Dieser Dampfer ist am 23. April 1900 mit 5172 Tonnen factischer Ladung, darunter 3151 Tonnen Zucker, von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte: 16.372 kg Baumwollwaaren (wovon 1108 kg ab Venedig), 2132 kg Bier, 74 060 kg Cement (wovon 8900 kg ab Venedig), 133.280 kg Ceresin, 1133 kg Esswaaren (wovon 904 kg ab Venedig), 83 kg Fez, 37.556 kg Garne (wovon 2734 kg ab Venedig), 17.700 kg Gerste, 32.041 kg Glasperlen (wovon 29.629 kg ab Venedig), 1422 kg Glaswaaren (wovon 582 kg ab Fiume), 166 347 m³ Holz ab Fiume, 498 kg Holzwaaren (wovon 256 kg ab Fiume), 2496 kg Kartoffel, 3262 kg Knöpfe, 3363 kg Kurzwaaren, 8007 kg Manufacturwaaren (wovon 3130 kg ab Venedig und 1180 kg ab Fiume), 99.990 kg Mehl (wovon 91.580 kg ab Fiume), 208.957 kg Metallwaaren (wovon 15.674 kg ab Fiume), 1650 kg Mineralwasser ab Fiume, 1183 kg Möbel, 445 kg Muster, 861.927 kg Papier (wovon 22.376 kg ab Venedig und 144.188 kg ab Fiume), 442 kg Porzellan, 2030 kg Quecksilber, 122 kg Schuhwaaren, 22.155 kg Seife, 65 kg Spielwaaren ab Fiume, 408 kg Spezereien, 8000 kg Spiritus, 31.337 kg Stahl, 413 kg Tabak (wovon 96 kg ab Venedig), 94 kg Uhren, 346.175 kg Wein, 101.580 kg Zündhölzchen und 3,151.519 kg Zucker (wovon 2,049.249 kg ab Fiume).

— (Ankunft des Dampfers „Maria Theresia" von Bassein.) Dieser Dampfer ist am 14. Mai 1900 mit 2962 Tonnen factischer Ladung von Bassein in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 4567 kg Häute, 2842 kg Kaffee, 4466 kg Perlmutter und 2,950.000 kg Reis.

Italien. (Gründung der Actiengesellschaft „Navigazione fluviale tra Venezia e Milano".) In Venedig wurde von einem Consortium, welchem venezianische und lombardische Bankfirmen und Grosscapitalisten angehören, eine Canal-Schiffahrt-Actiengesellschaft unter der Firma „Navigazione fluviale tra Venezia e Milano" mit einem Capitale von 4.000.000 Lire gegründet. Die Wasserstrasse, welche Mailand mit der Adria verbinden wird, geht von der grossen Lagune in Venedig aus und verbindet diese mit Benützung des „Canale di Giudecca" und weiterhin der Canäle „Loreo" und „Bianca" mit dem Po, und diesen von Pavia aus durch den Canal „Pavia-Milano" mit Mailand. Die Trasse der combinirten Wasserstrasse führt über Crespino, Polesella, Pontelagoscuro, Sermide, Ostiglia, Revere, San Benedettosul-Po, Borgoforte, Viadano, Casalmaggiore, Cremona, Piacenza und Pavia, wo selbe an den vorerwähnten Canal Pavia-Milano anschliesst. Die für Befahrung des Canals bestimmten Schiffe werden für eine Belastung von 120 Tonnen eingerichtet und in Schiffzüge von je 10 Fahrzeugen eingetheilt, welche von kleinen aber kräftigen Dampfern remorquirt werden. Da die flach gebauten Canalschiffe nicht über Chioggia hinaus bis zum offenen Meere vordringen können, wird die Umladung der Güter auf die Seeschiffe im Bereiche der als See- und Canalschiffahrt-Hafen dienenden grossen Lagune, zwischen dem „Giudecca" genannten Stadttheile und dem „Lido", dessen Gebiet die Lagune von der offenen See trennt, erfolgen. Die mit der Herstellung der Continuität der Wasserstrassen zwischen Venedig und Mailand verbundenen Arbeiten sind verhältnissmässig nicht bedeutend, da es sich lediglich nur um Herstellung der bereits vorhandenen Canäle und des Po in gut schiffbaren Zustand und die Ausführung einiger nicht bedeutender Durchstiche, und zwar in durchaus ebenem Terraine handelt, woselbst längs den Uferrändern auf Werkbahnen laufende Excavatoren gut verwendbar sind.

Rumänien. (Schiffsheizung mit Petroleum.) Die rumänischen Donaudampfer, von welchen ein Theil bereits auf Petroleumheizung, und zwar mit bestem Erfolge eingerichtet ist, werden successive für diese Art der Feuerung adaptirt, deren Anwendung eine bedeutende Verminderung der Betriebsspesen bietet. Während loco Galatz der Preis einer Tonne Kohle sich auf 46 Lei (1 Lei = 1 Francs) stellt, kostet dort der Meterzentner reines Petroleum 35 Lei, Petroleum-Rückstände aber, die auch zur Feuerung verwendbar sind, nur 22 Francs; ausserdem entspricht die Heizkraft von 3·5 Tonnen Petroleum jener von 5 Tonnen Kohle.

Verschiedene Mittheilungen.

Zolltarif-Entscheidung. Anlässlich einer Beschwerde über die Zollbehandlung der vom Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ausgegebenen Verzeichnisse zusammenstellbarer Fahrscheine, hat das k. k. Finanzministerium nach Anhörung des Zollbeirathes einvernehmlich mit dem k. k. Handelsministerium dahin entschieden, dass der auf den einzelnen Blättern dieser Verzeichnisse für die Eintragung von Nachträgen ausgesparte Raum den besagten Verzeichnissen den Charakter zollfreier gedruckter Bücher nicht benimmt, nachdem derselbe für die Zweckbestimmung dieser Verzeichnisse von ganz untergeordneter Bedeutung ist, weshalb die fraglichen Verzeichnisse von der zollfreien Behandlung nach Z.-T. Nr. 348 ebensowenig auszuschliessen sind, wie ähnliche andere Eisenbahntarif-Drucksachen, denen für die Eintragung von Nachträgen einige wenige leere Blätter beigeheftet sind.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 1. Februar 1901 bei der Firma:

„Privilegirte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft"

Heinrich Freiherr von Pereira-Arnstein als Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht.

Am 5. Februar wurde bei der Firma:

„K. k. priv. österreichische Nordwestbahn"

Eduard Redlhammer als Mitglied des Verwaltungsrathes über Austritt gelöscht.

Bei der Firma:

„K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn"

wurde Eduard Redlhammer als Mitglied des Verwaltungsrathes über Austritt gelöscht.

Die Firma:

„Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya in Liquidation"

wurde über Beendigung der Liquidation gelöscht.

Am 9. Februar wurde bei der Firma:

„Localbahn Zwittau-Poličká"

Eduard Bazika, kaiserlicher Rath und Oberinspector der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft i. R. in Prag, als vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen ernanntes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Bei der Firma:

„Compagnie Auxiliaire Internationale de Chemins de fer in Brüssel die Repräsentanz für Oesterreich"

wurde Edmund Freiherr von Gienanth in Wien als zweiter Repräsentant mit dem Beifügen eingetragen, dass dessen Bestellung von der k. k. niederösterreichischen Statthalterei mit Erlass vom 29. December 1900, Z. 116.584, genehmigt wurde, demselben das Firmirungsrecht in Gemeinschaft mit dem bereits bestellten Repräsentanten Hofrath Felix Louis Raspi zusteht und das Einzelnfirmirungsrecht des letzteren erloschen ist.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Tarif.

I. Für die Abstreifung der auf dem Bahnhofe der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Olmütz anlangenden Eil- und Frachtgüter, welche auf Grund des § 68 (3) des Betriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, vom 15. März 1901 angefangen ohne vorhergehende Avisirung durch Herrn Carl Pollak, Spediteur in Olmütz, den Empfängern zugestellt werden, gelangen folgende Gebühren zur Einhebung:

Post Nr.	Vom Bahnhofe der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Olmütz	Eilgüter				Frachtgüter	
		bis einschliesslich 10 kg	bis einschliesslich 25 kg	bis einschliesslich 50 kg	über 50 kg für je 10 kg mehr	bis einschliesslich 50 kg	über 50 kg für je 50 kg mehr
		per Frachtbrief und Sendung Heller					
1	in den Stadtrayon	20	24	30	6	24	16
2	in das sogenannte Beamtenviertel					32	18

Für sperrige Güter, eiserne Cassen und Claviere ist die $1^1/_2$ fache Abstreifgebühr zu berechnen.

Die Abstreifgebühren gelten für die Abstreifung nach ebenerdigen Localen oder zum Hause, soweit mit Fuhrwerk zu gelangen ist. Für das über Verlangen besorgte Abtragen nach mit Fuhrwerken nicht erreichbaren ebenerdigen Localen, in höhere Stockwerke und in Keller ist für Sendungen, deren einzelne Stücke nicht mehr als 50 kg wiegen und durch einen Mann getragen werden können, eine weitere Gebühr von 20 Hellern per angefangene 50 kg zu bezahlen.

Für das Deck- und Bindezeug werden keine besonderen Gebühren, für vorgekommene Reparaturen die nachgewiesenen Auslagen berechnet.

Die Gebühr für das tarifmässig durch die Bahn zu besorgende Auflegen der Frachtgüter auf die Fuhrwerke ist in den vorgenannten Gebühren nicht enthalten.

Falls Herrn Carl Pollak im Sinne des § 70 des Betriebsreglements Güter von der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft auf Lager gegeben werden, so kann Herr Carl Pollak von den Parteien beanspruchen:

a) für das Lagern, einschliesslich der Haftung für Feuerschäden (vis major ausgenommen), per Sendung und angefangene 100 kg
   1. bis zu 8 Tagen . . . . . 24 Heller
   2. über 8 Tage für jeden angefangenen Monat . . . . 80 Heller;

b) für die Verauslagung von Fracht vom verausgabten Betrag ein halbes Percent per Monat, wobei die drei ersten Tage der Lagerung (der erste als ganzer gezählt) ausser Betracht bleiben.

Von diesem Rollfuhrdienste sind ausgenommen:

a) Sendungen aller Art, bei welchen die Fracht mindestens für 5000 kg per Wagen und Frachtbrief bezahlt wurde;
b) lebende Thiere (mit Ausnahme von Sendungen kleiner, zahmer Thiere in Käfigen, Kisten u. dgl.);
c) gebrechliche Gegenstände;
d) Gegenstände, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen (ausschliesslich gefüllter Fässer mit kreisrunden Böden) oder deren Länge 7 m überschreitet;
e) alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen, sowie sonstige nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände;
f) Güter, welche mit Nachnahmen im Betrage von mehr als 100 Kronen belastet sind;
g) Güter, welche eine Beschädigung oder Minderung erlitten haben;
h) Güter für Parteien, die sich die Zusendung der Güter durch die Rollfuhrunternehmung schriftlich verbeten haben;
i) Güter, welche der Stationschef in Olmütz nach freiem Ermessen von der Ueberweisung an Herrn Carl Pollak unter Veranlassung der Avisirung ausgeschlossen hat;
k) Güter, welche vor dem Bezuge einer zollamtlichen Behandlung unterliegen.

II. Abstreifung im Auftrage der Parteien.

Herr Carl Pollak übernimmt auch über besonderen Auftrag der Parteien unter seiner ausschliesslichen Haftung die Abstreifung der unter I a) bis k) angeführten Güter und die Abstreifung der von der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft auf das k. k. Hauptzollamt in Olmütz gestellten und daselbst lagernden Güter.

Der Tarif für den Rollfuhrdienst findet auch auf die Abstreifung der unter I f) und k) angeführten Güter Anwendung.

Bezüglich der Abstreifung der unter I a) bis e) angeführten und der auf dem k. k. Hauptzollamte lagernden Güter unterliegt dagegen die Entschädigung der freien Vereinbarung zwischen den Parteien und Herrn Pollak.

Für das Abtragen der Güter nach und von mit Fuhrwerken nicht erreichbaren ebenerdigen Localen, in und aus höheren Stockwerken, in und aus Kellern wird die im Rollfuhrtarife festgesetzte Gebühr berechnet.

III. Schlussbemerkung.

Die Bestellten des Herrn Carl Pollak sind verpflichtet, den Tarif bei sich zu führen und über Verlangen der Parteien vorzuweisen.

Beschwerden über die Ausführung des Abstreifdienstes sind bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einzubringen.

Wien, im Februar 1901. [139]

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Italienischer und Französischer Personenverkehr über Kufstein und den Brenner.

Einführung geänderter Fahrpreise und Gepäcksätze zwischen Triest, Görz, Fiume und Abbazia-Mattuglie einerseits und deutschen Stationen andererseits, über Laibach — Marburg / oder Tarvis — Villach — Franzensfeste — Kufstein.

Mit 1. März 1901 treten an Stelle der in dem oben bezeichneten Tarife, giltig vom 1. September 1900, Seite 68, enthaltenen Fahrpreise und Gepäcksätze nachstehende Fahrpreise und Gepäcksätze in Kraft:

Von Triest oder Görz oder Fiume oder Abbazia-Mattuglie nach	über Laibach—Marburg / oder Tarvis—Villach—Franzensfeste—Kufstein und	Einfache Fahrkarten für alle Züge			Gepäck für je 10 kg	
		I.	II.	III.	Gesammtgewicht	ausserdem für das (25 kg übersteigende) Uebergewicht
		Mark				
Berlin	Gössnitz—Leipzig	122·20	88·50	—	3·65	1·77
Leipzig Bayer. Bahnhof	Gössnitz	106·70	77·—	—	3·65	0·90
München C.B.	—	62·60	45·30	29·60	2·54	—
Stuttgart Hauptbahnhof	Ulm	84·50	60·80	—	3·39	—
Aachen	München—Aschaffenburg	126·50	91·40	—	3·83	1·69
Bonn	„	117·20	84·50	—	3·83	1·18
Coblenz oder Ehrenbreitstein	„	111·80	80·50	—	3·83	0·88
Crefeld	„	125·—	90·30	—	3·83	1·61
Darmstadt	„	99·90	71·70	—	3·83	0·22
Frankfurt a. M. Hauptbhf. oder Ostbhf.	„	100·30	72·—	—	3·83	0·24
Cöln	„	120·10	86·70	—	3·83	1·34
Mainz oder Kastel	„	103·20	74·20	—	3·83	0·40
Wiesbaden	„	104·10	74·80	—	3·83	0·45

Wien, am 16. Februar 1901. [140]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Aenderung des Einführungstermines des Tarifes, Heft III.

Der Tarif für den obbezeichneten Verkehr, dessen Ausgabe laut Kundmachung Nr. 2 in Nr. 1 dieses Verordnungs-Blattes vom 1. Jänner 1901 für den 1. März 1901 anberaumt wurde, gelangt erst am 1. April 1901 zur Einführung.

Budapest, am 15. Februar 1901. [141]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Rumänien und Italien.

Einführung reglementarischer Bestimmungen.

Der Tarif-Theil I, Abtheilung A, vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr, enthaltend reglementarische Bestimmungen, findet mit Wirksamkeit vom 1. März 1901 auch auf den Güterverkehr zwischen Rumänien und Italien Anwendung und können sohin die betreffenden Sendungen mit directen internationalen Frachtbriefen abgefertigt werden.

Wien, am 15. Februar 1901. [142]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Abänderung des Stationsnamens Gartenau-St. Leonhard und Benennung der nächst derselben befindlichen Güterladestelle.

Mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums wird der Stationsname „Gartenau-St. Leonhard“ in die früher bestandene Bezeichnung „St. Leonhard-Drachenloch“ abgeändert und die nächst dem Fabriksetablissement der Firma Gebr. Leube gelegene Güterladestelle mit dem Namen „Gartenau“ bezeichnet.

Salzburg, am 19. Februar 1901. [143]

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung eines Berichtigungsblattes zum Tarife.

Am 23. Februar 1901 wird zum Tarife vom 1. November 1900 ein Berichtigungsblatt ausgegeben, das bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zu erhalten ist. Insoweit einzelne Frachterhöhungen erst an einem späteren Termine in Kraft treten, ist dies im Berichtigungsblatte besonders vermerkt.

Wien, am 19. Februar 1901. [144]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für Petroleum etc.

Die im Tarife, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. März 1896, bezw. im Nachtrage II und V hiezu, giltig vom 1. October 1897, resp. 1. April 1900 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für die frachtgutmässige Beförderung von Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl etc., welche laut Kundmachung vom 25. Mai 1900 (Nr. [557] in Nr. 63 dieses Blattes vom 2. Juni 1900) nur für solche Transporte nach Lindau, Buchs und St. Margrethen selbst, oder transit dieser Stationen nach dem Auslande, resp. bedingungsweise auch im Verkehre nach Bregenz transit für Sendungen zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete Giltigkeit haben, werden mit 31. März 1901 vollständig ausser Kraft gesetzt.

An deren Stelle gelangen mit Giltigkeit vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901, für die in Nr. 22 dieses Verordnungs-Blattes ex 1901 unter fortl. Nr. 690 angeführten Artikel die daselbst verlautbarten Frachtsätze zur Anwendung.

Wien, am 15. Februar 1901. [145]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Berlin - Stettin - Oberschlesischer Kohlenverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 1. Februar 1901 ab wurden die Stationen Franzburg, Negast, Richtenberg, Steinhagen i. P., Steinhagener Weiche der Stralsund-Tribseer Bahn in obigen Tarif einbezogen. Die Frachtsätze nach den übrigen Stationen dieser Bahn treten vom Tage der Betriebseröffnung in Kraft.

Deutsch-Belgischer Gütertarif, Theil II, Heft 1. (Einbeziehung der Station Wychmael-Beverloo.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 wurde die Station Wychmael-Beverloo mit den Frachtsätzen der Station Moll in den Ausnahmetarif 12 für die Beförderung roher Kalisalze u. s. w. aufgenommen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Frachtermässigung für Gipssteine.) Für rohe, an Gipsmühlen bestimmte Gipssteine, die nachweisbar zu Düngergips verarbeitet werden, wurde mit Wirkung vom 1. Februar 1901 im Badisch-Pfälzischen Güterverkehre unter gewissen Controlbestimmungen die 20percentige Ermässigung des Ausnahmetarifes für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation gewährt.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. (Tarifänderungen.) Vom 15. März 1901 ab werden im obigen Verkehre neue Frachtsätze nach Stationen der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn eingeführt, wodurch die bisherigen Frachtsätze nach den Stationen Dobrau O.-S., Klein-Strehlitz, Krobusch, Kujau, Lonschnik und Zülz um je 2 Pfge. für 100 kg erhöht werden.

Die neue Tariftabelle ist bei den betreffenden Dienststellen unentgeltlich zu erhalten.

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. (Erweiterung des Rohstoff-Ausnahmetarifes.) Am 1. Februar 1901 erhielt das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) im Tarifhefte „Theil II“ am Schlusse des Abschnittes 5 b (Holzkohlen u. s. w.) folgenden Zusatz:

Holzbriquetts (Briquetts aus Holzabfällen, als Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz, auch unter Zusatz eines Bindemittels [Harz und dergl.] hergestellte).

Ferner wird die Station Schalke Süd des Bezirkes Essen mit den Frachtsätzen der Station Gelsenkirchen in die Ausnahmetarife 9 (für Eisen der Specialtarife I und II) und 9 a (für Eisen des Specialtarifes II) aufgenommen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
708	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Ordinäres Fensterglas, ungeschliffen und unbemalt, aus Pos. G—11 der Güterclassification im Tarife, „Theil I"	Bielstadt	Arad	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 401	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Der Frachtsatz für Budapest gelangt im Verkehre mit nachbezeichneten Budapester Bahnhöfen zur Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti téherpályaudvar, Ferenczváros, fővámház, fővarosi közraktárak, Józsefváros, Kiterő, Lipótváros, nyugoti pályaudvar, Kelenföld, Ó-Buda-Filatorigát, Buda-Csaszarfürdő-kiterő und Budapest déli vasut (Südbahn)
					Békes-Csaba					380				
					Besztercze					501				
					Brassó					509				
					Budapest *)					298				
					Debreczen					391				
					Hodmezö-Vasarhely					387				
					Kassa					387				
					Kolozsvár					447				
					Lugos					438				
					Miskolcz					376				
					Nagy-Szeben					483				
					Nagy-Várad					397				
					Nyiregyháza					408				
					Pozsony					250				
					Segesvár					483				
					Temesvár-Józsefváros					418				
					Temesvár-Gyárváros					418				
					Zsolna					304				
709	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Ungar. Nordwest-Localeisenbahn	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898	Gödinge	Broczkó	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 40		Im Kartirungswege		
					Mária-Sasvár					40				
					Búr-Szt. Miklós					43				
					Királymajor					47				
					Szenicz					51				
					Nyitra-Jahlonicz					57				
					Hradist					61				
					Brezowa					66				
					Nádas-Szomolány					67				
					Bélaház					71				
					Bogdány-Selpöcz					75				
				via Landesgrenze bei Broczkó—Lundenburg											

Fortlaufende Nummer	1	710	711	712
Die Publication erfolgt von der	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4	Holz etc. der Abtheilung I und II laut Abschnitt A des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) etc. laut Nomenclatur im Ausnahmetarife Nr. 15 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Schwefelkies aus Position E—21 der Güterclassificaton des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5	Mitrovicz-Szávapart	Haliein	Požoritta
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5	sämmtlichen deutschen Tarifstationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Maulburg | Weissenstein bei Pforzheim	Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B. | Hrastnigg | Hrnachau | Kolin | Kralup | Liesing | Lundenburg | Peček | Petrowitz | Schönweid (chem. Fabrik)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Anfgabe als Frachtgut in Ladungen à 10.000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht per Frachtbrief und Eisenbahnwagen, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ansnahmetarifes	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf-, bezw. Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. März 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	vom 1. März 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	vom 1. März 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Theil IV, Heft 2, vom 1. Februar 1900 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1897 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Ost-Nordwest-Oesterreichischer, bezw. Galizisch-Wiener Eisenbahnverband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Besteht kein directer Tarif
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) — per 100 kg — in Mark — Abtheilung	10	Die für Mitrovicz (Mitrovica) bestehenden Frachtsätze	1·55 I a | 2·20 I b | 2·20 I c | 1·07 II	1·75 | 2·38 | 2·00 | 1·22
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) — per 100 kg — in Heller	11			259 | 182 | 261 | 228 | 260 | 275 | 259 | 186 | 358 | 285
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			Die für Schwefelkies ab Kimpolung nach den vorbezeichneten Stationen im Verordnungs-Blatte f. E. u. Sch. Nr. 130 vom 13. November 1900 sub Post 2457 verlautbarten Kartirungs-Frachtsätze werden hiemit mit Giltigkeit vom 10. März 1901 ausser Kraft gesetzt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
713	Südbahn-Gesellschaft		Malz Veleneze	Stationen des directen Tarifes für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Getreideverkehr	Stationen des directen Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Getreideverkehr	Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür und Einhaltung der sonstigen in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil III, Heft 2	Verschieden	Verschieden	0·06 Mark	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Der Nachlass bezieht sich auf die am 1. Jänner 1901 giltigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife. Der Nachlass wird von der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft getragen
714	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zum Baue, bezw. zur Einrichtung von Hotelanlagen in Brennerbad bestimmt sind, wird mit Giltigkeit vom 1. März 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901, von den österreichischen Stationen der Südbahn nach Brenner der Ausnahmetarif XVII des Localgütertarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.											
715	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zum Baue, bezw. zur Einrichtung von Hotelanlagen in Trient, sowie in Madonna di Campiglio bestimmt sind, wird mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901, von den österreichischen Stationen der Südbahn nach Trient der Ausnahmetarif XVII des Localgütertarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.											

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
11	Nr. 6 vom 12. Jänner 1901	297, richtig: 397	Niederösterr. Landes-Eisenbahnamt	Niederösterr. Landes-Eisenbahnamt als betriebführende Direction der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. P.-Mank	Bau-, Brenn- und Schnittholz	Kirchberg a. d. Pielach	Obergrafendorf und St. Pölten	In Spalte 4 haben die Worte: „nachweislich ans den Waldungen der Alois Graf Trautt-mansdorff'schen Forst- und Güter-Direction in Kirchberg a. d. P. stammenden Sendungen von" zu entfallen. Diese Abänderung ist rückwirkend vom 15. Jänner 1901	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
23	Nr. 9 vom 19. Jänner 1901	496	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Kieserde in Säcken verpackt, Dolomit, roh, Dolomitsand, Dolomitmehl	Illava und Melcsicz	österreichischen Stationen	Der Artikel „Dolomit, roh" ist auf „Dolomit, der Pos. D—10 der Güterclassification" abzuändern	
24	Nr. 10 vom 22. Jänner 1901	520	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Cellulose der Pos. H—32 der Güterclassification	Mähr.-Ostrau	Grammat-Neusiedl St.E.G.	In der Rubrik 4 soll die Artikelbezeichnung statt: „Cellulose der Pos. H—32" richtig heissen: „Cellulose der Pos. H—32 a) und b) der Güterclassification"	
	Nr. 22 vom 19. Februar 1901	681	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Holz, benannt unter Punkt 1, 2, 3, 5 und 7 der Pos. H—19 des Tarifes, Theil I, excl. Brenn- und Abfallholz	Alvincz Nagy-Szeben	Gradwein	In Rubrik 5 soll die Stationsbezeichnung richtig heissen: „Gratwein"	

PUTZWOLLE

cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht biedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen 24·—	halbjährig	Kronen 12·—	vierteljährig	Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„	Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig und sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Gesetzentwurf

betreffend die

Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahn-Verwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

A. Neu herzustellende Eisenbahnen.

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die nachstehenden, als normalspurige Locomotiveisenbahnen herzustellenden Eisenbahnlinien auf Staatskosten zur Ausführung zu bringen, und zwar:

1. Die Tauernbahn (Schwarzach—Gastein—Böckstein—Mallnitz—Obervellach—Möllbrücken, eventuell Spittal an der Drau);

2. die Karawanken- und Wocheiner Bahn mit einer Abzweigung nach Villach und directer Fortsetzung bis Triest (Klagenfurt, respective Villach—Assling—Veldes—Wochein—Feistritz—S. Lucia—Canale—Görz—Reifenberg—S. Daniel—Opcina—Triest-St. Andrae);

3. eine Eisenbahn von Lemberg über Sambor, Stary Sambor und Turka bis zur galizisch-ungarischen Grenze im Uzsokpasse in der Richtung gegen Nagy-Berezna;

4. die Pyhrnbahn (Klaus—Windisch-Garsten—Spital am Pyhrn—Selzthal;

5. eine Eisenbahn von Rakonitz über Opočna zum Anschlusse an die Localbahn Postelberg-Laun, eventuell in Laun;

6. die erste Theilstrecke der Wechselbahn Hartberg-Aspang von Hartberg bis Friedberg.

Artikel II.

Die im Artikel I, ZZ. 1 bis 6, angeführten Eisenbahnen sind als Hauptbahnen, und zwar jene in ZZ. 1 und 2 als Hauptbahnen ersten Ranges, jene in ZZ. 3 bis 6 als solche zweiten Ranges herzustellen.

Die im Artikel I, ZZ. 5 und 6, bezeichneten Eisenbahnen sind nur dann auf Staatskosten auszuführen, wenn es nicht gelingen sollte, diese Bahnbauten im Wege der Concessionsertheilung auf Grund einer staatlichen Erträgnissgarantie sicherzustellen, worüber gegebenenfalls ein besonderes Gesetz bestimmen wird.

Artikel III.

Die Regierung wird angewiesen, dahin zu wirken, dass seitens der betheiligten Königreiche und Länder, autonomen Körperschaften und Privatinteressenten angemessene Beitragsleistungen zur theilweisen Bedeckung des Kostenaufwandes für die im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen noch vor Inangriffnahme der betreffenden Bauarbeiten zugesichert werden.

Artikel IV.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen ist ehethunlichst zu beginnen und womöglich derart durchzuführen, dass die Eisenbahnen Rakonitz-Laun (Artikel I, Z. 5) und Hartberg-Friedberg (Artikel I, Z. 6) im Jahre 1902, die Theilstrecke Schwarzach—Gastein der Tauernbahn (Artikel I, Z. 1), die Eisenbahn Lemberg-Sambor-ungarische Grenze (Artikel I, Z. 3) und die Pyhrnbahn (Artikel I, Z. 4) im Jahre 1904, die Eisenbahn Klagenfurt (Villach)-Görz-Triest (Artikel I, Z. 2) im Jahre 1905 und die restliche Strecke der Tauernbahn im Jahre 1908 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden kann.

Artikel V.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnlinien sind von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

In Betreff des Anschlusses der nach Artikel I, Z. 3, herzustellenden Eisenbahn von Lemberg über Sambor zum Uzsokpasse an der Grenze ist mit der königlich ungarischen Regierung ein Uebereinkommen zu treffen, und wird die Regierung ermächtigt, in gleicher Weise auch die damit in Zusammenhang stehenden Betriebs- und Verkehrsfragen einverständlich zu regeln.

Artikel VI.

Behufs Verbindung der durch die Südbahnstrecke Möllbrücken, eventuell Spittal—Villach getrennten Linien des Staatsbahnnetzes ist mit der Südbahn-Gesellschaft in Gemässheit der Bestimmungen im Punkte V des zwischen der Staatsverwaltung und der genannten Gesellschaft abgeschlossenen Uebereinkommens vom 9. Mai 1898 eine Vereinbarung zu treffen, durch welche der Staatsbahnverwaltung das Recht eingeräumt wird, unter freier Feststellung der Tarife gegen Entrichtung einer fixen Entschädigung (Bahngeld) entweder ganze Züge der Staatsbahnen mit eigener Zugkraft über die obgenannte mitbenützte Strecke der Südbahn zu befördern oder über dieselbe einzelne Wagen für Rechnung des Staatsbetriebes befördern zu lassen.

Artikel VII.

In Ansehung der nach Artikel I herzustellenden Eisenbahnen wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Beschaffung der im Artikel III vorgesehenen Beitragsleistungen, dann zum Zwecke des Baues und der Instruirung der bezeichneten Bahnlinien, sowie von der bei den Grundeinlösungen und Grundabtretungen auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Desgleichen geniessen die nach Artikel VI mit der Südbahn-Gesellschaft zu treffenden Vereinbarungen hinsichtlich der Mitbenützung der Südbahnstrecke von Möllbrücken oder Spittal bis Villach die Stempel- und Gebührenbefreiung.

B. Bau- und Investitionsprogramm der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis inclusive 1905.

Artikel VIII.

Das beiliegende Programm, betreffend Ausgaben im Gesammtbetrage von K 483,038.000, welche sich in der Zeit bis Ende 1905 für die nach Artikel I auf Staatskosten herzustellenden Eisenbahnen, ferner für die Vollendung der auf Gruud gesetzlicher Ermächtigung bereits in Ausführung begriffenen Staatsbahnen, dann behufs Betheiligung an der Capitalsbeschaffung für den Bau von Privatbahnen, endlich für die Durchführung von Investitionen im Staatsbahnbetriebe ergeben, wird genehmigt, und werden der Regierung die nach diesem Programme für die Jahre 1901 bis inclusive 1905 entfallenden Credite bewilligt.

Die in den dem Jahre 1905 nachfolgenden Jahren für die im Artikel I, ZZ. 1 bis 3, bezeichneten Eisenbahnen erwachsenden Erfordernisse sind seinerzeit im verfassungsmässigen Wege anzusprechen.

Die in Postnummer 11 dieses Programmes vorgesehenen Credite für die Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen dürfen jedoch nur auf Grund der bereits ertheilten oder späterhin zu erwirkenden besonderen verfassungsmässigen Ermächtigung, eventuell in Gemässheit der Bestimmungen in den Artikeln IX und X des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, über Bahnen niederer Ordnung verwendet werden.

Artikel IX.

Zur Bedeckung des in der Beilage festgesetzten Erfordernisses im Maximalbetrage von K 483,038 000, nach Abzug der zu erzielenden Einnahmen, ferner behufs Refundirung von in den Jahren 1898 bis 1900 vorschussweise aus Cassenbeständen bestrittenen Investitionserfordernissen des Eisenbahnministeriums im Betrage von K 80,000.000, können in Ausführung des Gesetzes vom 26. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 33, Obligationen der mit demselben geschaffenen Investitionsschuld in demjenigen Betrage ausgegeben werden, welcher zur Beschaffung der vorgenannten Summe in Baarem erforderlich ist.

Der Finanzminister ist jedoch ermächtigt, an Stelle dieser Obligationen solche der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 131, geschaffenen Rente auszugeben.

Demgemäss sind Obligationen im erforderlichen Betrage auszufertigen und dem Finanzminister zu übergeben.

Artikel X.

Die im beiliegenden Bau- und Investitionsprogramme für die einzelnen Jahre bewilligten Credite können bis 31. December des jeweilig zweitnächstfolgenden Jahres verwendet werden.

Die auf Rechnung dieser Credite bestrittenen Ausgaben, sowie die zu erzielenden Einnahmen sind in der Staatsrechnung gesondert von der Etatsgebahrung zum Ausdrucke zu bringen.

C. Schlussbestimmung.

Artikel XI.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, wird Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister betraut.

Bau- und Investitionsprogramm.

Postnummer	Benennung	Erforderniss pro 1901	1902	1903	1904	1905	Gesammterforderniss 1901—1905 einzeln	zusammen
		Kronen						
	Staatseisenbahnbau.							
1	Tauernbahn:							
	a) Schwarzach—Gastein	300.000	1,400.000	4,000.000	3,800.000	2,500.000	12,000.000	
	b) Gastein—Möllbrücken, eventuell Spittal an der Drau	500.000	1,000.000	1,500.000	2,000.000	2,500.000	7,500.000	
		800.000	2,400.000	5,500.000	5,800.000	5,000.000	19,500.000	
2	Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest	3,700.000	8,900.000	17,400.000	37,300.000	36,300.000	103,600.000	
3	Lemberg—Sambor—ungarische Grenze	4,000.000	8,000.000	11,000.000	9,000.000	2,000.000	34,000.000	
4	Pyhrnbahn	500.000	2,300.000	4,000.000	4,000.000	1,078.000	11,878.000	
5	Rakonitz—Lann	1,000.000	6,000.000	2,000.000	.	.	9,000.000	
6	Hartberg—Friedberg	1,000.000	2,000.000	1,040.000	.	.	4,040.000	
7	Spalato—Arzano	1,700.000	3,000.000	2,000.000	3,000.000	2,000.000	11,700.000	
8	Gravosa—Bocche di Cattaro	400.000	672.000	.	.	.	1.072.000	
9	Freudenthal—Klein-Mohrau	.	70.000	.	.	.	70.000	
10	Resterforderniss für bereits dem Betriebe übergebene Staatsbahnlinien, deren Baurechnung noch nicht abgeschlossen ist	2,102.000	540.000	.	.	.	2,642.000	
	Summe Post 1—10	15,202.000	33,882.000	42,940.000	59,100.000	46,378.000	197,502.000	197,502.000
11	**Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen und Erwerbung der Linie Asch—Rossbach**	6,280.000	1,800.000	1,800.000	1,800.000	1,800.000	13,480.000	13,480.000
	Staatsbahnbetrieb.							
12	Bau zweiter, dritter und vierter Geleise	7,477.000	11,474.000	11,474.000	11,474.000	11.474.000	53,373.000	
13	Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien und Anlagen zur Sicherung des Zugsverkehres, Industriegeleise u. dgl.	5,973.000	2,582.000	2,578.000	2,578.000	2.578.000	16,289.000	
14	Erweiterung von Stationen	18,866.000	19,552.000	19,554.000	19,554.000	19,554.000	97,080.000	
15	Ergänzungsanlagen am Unterbau	.	2,634.000	2,634.000	2,634.000	2,634.000	10,536.000	
16	Ergänzungsanlagen am Oberbau	.	2,410.000	2,408.000	2,408.000	2.408.000	9,634.000	
17	Ergänzungsanlagen am Hochbau	3,912.000	2,078.000	2,078.000	2,078.000	2.078.000	12,224.000	
18	Elektrische Anlagen	.	500.000	500.000	500.000	500.000	2,000.000	
19	Beschaffung von Hilfsmaschinen, Werkzeugen und maschinellen Einrichtungen von Werkstätten und Heizhäusern	800.000	990.000	1,550.000	1,550.000	1.550.000	6,440.000	
20	Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes der k. k. Staatsbahnen	20,362.000	14,706.000	14,706.000	14.706.000	.	64,480.000	
	Summe (Post 12—20)	57,390.000	56,926.000	57,482.000	57,482.000	42,776.000	272,056.000	272,056.000
	Summe (Post 1—20)	*) 78,872.000	92,608.000	102,222.000	118,382.000	90,954.000	.	483,038.000

*) Bei dieser Präliminirung wurde einerseits auf die Verlängerung einzelner Credite des Jahres 1900 und andererseits auf die Präliminarposten im Staatsvoranschlage pro 1901 Rücksicht genommen.

Begründung

zu dem

Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahn-Verwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905.

I. Einleitende Bemerkungen.

In der 34. Sitzung der XVI. Session des hohen Abgeordnetenhauses vom 22. Februar 1900 hat die Regierung einen Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Feststellung eines Bau- und Investitionsprälimi-nares der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1904 zur verfassungsmässigen Behandlung eingebracht (Nr. 485 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, XVI. Session). Infolge des inzwischen erfolgten Schlusses der Reichsrathssession ist jedoch eine Berathung und Beschlussfassung des hohen Hauses hinsichtlich dieser Vorlage nicht zustande gekommen. Die Regierung sieht sich daher bestimmt, dem hohen Hause gleich bei seinem Wiederzusammentritte mit der gegenwärtigen Regierungsvorlage neuerdings ein sich auf fünf Jahre erstreckendes Programm für Staatsbahnbauten und für Investitionen auf dem Gebiete der Staatseisenbahnverwaltung zur verfassungsmässigen Behandlung vorzulegen.

Der neue Gesetzentwurf enthält im Wesentlichen lediglich die Bestimmungen der früheren Regierungsvorlage unter Berücksichtigung der durch den Zeitverlauf bedingten Hinausschiebung der Bautermine und der aus dieser Ursache erforderlichen Aenderungen in den Baudispositionen, sowie des neu hinzutretenden Bau- und Investitionserfordernisses für das Jahr 1905.

Die Regierung legt übrigens Werth darauf, schon an dieser Stelle zu constatiren, dass sie die Zeit seit der Einbringung der ersten Vorlage nicht ungenützt verstreichen liess, vielmehr nach Kräften bestrebt war — soweit dies die zur Verfügung stehenden Geldmittel ermöglichten — die vorbereitenden Erhebungen und Studien hinsichtlich der neu zu erbauenden Staatsbahnlinien weiterzuführen und thunlichst zum Abschlusse zu bringen, die zur endgiltigen Feststellung der Projecte erforderlichen commissionellen Amtshandlungen Trassenrevisionen einzuleiten und durchzuführen, sowie insbesondere auch die Verfassung der Detailprojecte für alle Linien und die Auffahrung eines Probestollens bei dem grossen Tunnel der Wocheiner Linie behufs genauerer Erforschung des Gebirges in Angriff zu nehmen. Die wesentlichen Ergebnisse dieser in der Zwischenzeit gepflogenen Studien und technischen Vorarbeiten sind, ebenso wie die durch die Verhältnisse bedingten Aenderungen und Ergänzungen der früheren Regierungsvorlage in der nachstehenden Begründung, sowie in dem beiliegenden technisch-commerciellen Berichte über die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest und über die Pyhrnbahn in Berücksichtigung gezogen worden, wobei im Uebrigen die auch derzeit noch aufrecht bleibenden Darstellungen und Ausführungen der Begründung und des technisch-commerciellen Berichtes, welche der mehrerwähnten früheren analogen Regierungsvorlage beigegeben waren, zur Reproduction gelangt sind.

II. Allgemeine Darlegung des Inhaltes und der Ziele des Gesetzentwurfes.

Die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes, sowie die Entwicklung des Verkehrswesens in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern hat während der letzten Jahre infolge der obwaltenden innerpolitischen Verhältnisse eine ziemlich einseitige Richtung genommen.

Angesichts der Unmöglichkeit, grosse verkehrspolitische Fragen auf normalem verfassungsmässigen Wege zur Lösung zu bringen, musste die Thätigkeit der öffentlichen Gewalten sich auf die weitere technische und commerzielle Vorbereitung der in Betracht kommenden schwierigen Bahnprojecte und im Uebrigen nahezu ausschliesslich auf die Förderung der Bahnen niederer Ordnung beschränken.

Auf letzterem Gebiete sind denn auch — Dank der bereitwilligen Mitwirkung der betheiligten Königreiche und Länder, sowie der besonderen Förderung, welche diese Bestrebungen in beiden hohen Häusern des Reichsrathes gefunden haben — in der That ansehnliche Erfolge erzielt worden, und ist es auf diesem Wege gelungen, auch einige vom gesammtstaatlichen Standpunkte wichtige Bahnbauten, wie die Verbindungslinie Przeworsk — Rozwadów, die Süddalmatiner Bahnen etc. sicherzustellen. Dagegen musste unter den obwaltenden, jeder grösseren Action äusserst ungünstigen Umständen seitens der Staatsverwaltung jeder Versuch zurückgestellt werden, die grossen Probleme der Ergänzung des Hauptbahnnetzes namentlich in den Alpenländern aufzurollen, obwohl denselben, wie allgemein anerkannt wird, eine hervorragende Bedeutung und besondere Dringlichkeit beizulegen ist.

Nachdem inzwischen, wie erwähnt, durch Regierungsorgane die erforderlichen technischen und commerciellen Studien über die in Betracht kommenden grossen Eisenbahnprojecte in eingehendster Weise und mit grösster Sorgfalt und Genauigkeit durchgeführt und soweit zu einem vorläufigen Abschlusse gebracht worden sind, dass die endgiltige meritorische Entscheidung über die zur Ausführung zu bringenden Bahnprojecte ohne Bedenken getroffen werden kann, erachtete die Regierung bereits im Vorjahre den Zeitpunkt für gekommen, um in dieser Angelegenheit mit positiven Anträgen an das hohe Haus heranzutreten. Diese Vorschläge werden nunmehr mit einigen Modificationen neuerlich zur Berathung und Beschlussfassung vorgelegt. Es handelt sich hier vor Allem um schwierige und kostspielige Bahnbauten, die nur der Staat selbst ausführen kann, und für welche die bedeutenden Geldmittel nicht durch das laufende Budget, sondern nur durch umfassende Inanspruchnahme des Staatscredites aufgebracht werden können.

In dem vorliegenden Gesetzentwurfe wird sohin vor Allem die Sicherstellung der in Artikel I., ZZ. 1 bis 6, angeführten, auf Staatskosten herzustellenden Eisenbahnlinien beantragt, und zwar der Tauernbahn, der Karawanken-, Wocheiner und Triester Linie, der Eisenbahn Lemberg-Sambor-Grenze, der Pyhrnbahn, der Eisenbahnverbindung Rakonitz—Laun (Postelberg) und der Theilstrecke Hartberg—Friedberg der Wechselbahn Hartberg-Aspang, bezüglich welcher Bahnprojecte auf die im Nachstehenden, sowie in dem beiligenden technisch-commerciellen Berichte über die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest und über die Pyhrnbahn enthaltenen eingehenden Erläuterungen hingewiesen wird.

Unter den hienach sicherzustellenden Bahnen ist unstreitig den im Artikel I, ZZ. 1 und 2, bezeichneten Linien sowohl wegen der bei ihrer Ausführung zu bewältigenden ausserordentlichen technischen Schwierigkeiten und des hiedurch bedingten beträchtlichen Kostenaufwandes (K 178,000.000), als auch insbesondere wegen ihrer hervorragenden verkehrspolitischen Bedeutung die grösste Wichtigkeit beizulegen. Diese Linien (Tauernbahn, Karawanken-, Wocheiuer und Triester Linie) sind, wie in den technischen Erläuterungen in der Beilage ausführlich dargelegt wird, nach dem Erachten der Regierung unter den mehrfachen, ursprünglich in Erwägung gezogenen Alternativprojecten derzeit allein als bauwürdig und überhaupt ausführbar anzusehen und stellen in ihrem Zusammenhange die sogenannte zweite Eisenbahnverbindung mit Triest dar, welche seit geraumer Zeit den Gegenstand der lebhaftesten Discussion in den betheiligten Interessentenkreisen, sowie auch wiederholter parlamentarischer Behandlung gebildet hat und nicht nur im Interesse des Handels und Verkehres von Triest, des wichtigsten See- und Hafenplatzes der Monarchie, sondern auch in jenem der betheiligten Alpenländer, der innerösterreichischen Gebiete und des Königreiches Böhmen seit Jahren sehnlichst gewünscht und mit allem Nachdrucke angestrebt wird.

Im weiteren Sinne kann die übrigens auch erheblichen localen Interessen dienende Pyhrnbahn (Klaus—Windischgarsten —Selzthal) als eine gleichfalls dringend erwünschte Ergänzung der vorgenannten zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest angesehen werden.

Wichtigen gesammtstaatlichen Rücksichten nebst der Förderung der wirthschaftlichen Entwicklung der unmittelbar berührten Landestheile soll die projectirte Eisenbahn Lemberg-Sambor-Grenze dienen, welche bereits den Gegenstand einer früheren — gleichfalls nicht zur Beschlussfassung gediehenen — Regierungsvorlage gebildet hat. (Beilage Nr. 153 zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, XIV. Session.)

Die Projectslinie Rakonitz—Laun (Postelberg) entspricht in gleichem Masse den Verkehrsbedürfnissen der nordböhmischen Staatsbahnlinien als unerlässliche, dringend benöthigte Hilfs- und Ablenkungsroute derselben, wie den wiederholt kundgegebenen Wünschen der berührten Landestheile.

Die Eisenbahn Hartberg-Friedberg endlich erscheint insbesondere als erste Theilstrecke der von den Interessenten Niederösterreichs und der östlichen Steiermark dringendst angestrebten, derzeit aber noch nicht realisirbaren Eisenbahnverbindung Hartberg-Aspang (Wechselbahn) von grösserer, über die localen Verkehrsaufgaben weit hinausreichender Tragweite.

Die Sicherstellung so bedeutender und einen so erheblichen Kostenaufwand erfordernder Staatsbahnbauten hat nach dem Ermessen der Regierung die Festsetzung eines zweckmässigen Bauprogrammes und die Bereitstellung der erforderlichen Geldmittel für die sachgemässe Vorbereitung, Inangriffnahme und Durchführung der Bahnbauten zur nothwendigen Voraussetzung, und ergibt sich unter Berücksichtigung der allerdings nur in Anhoffung besonders günstiger Umstände in Aussicht genommenen Vollendungstermine für die wichtigste, hier in Betracht zu ziehende Bahnlinie, das ist für die Eisenbahnverbindung von Klagenfurt und Villach über Görz nach Triest, nunmehr der Zeitraum bis Ende des Jahres 1905 als jener, innerhalb dessen für die zur Durchführung des gesetzlich festzustellenden Bauprogrammes erforderliche Creditbewilligung und Geldbeschaffung unbedingt vorgesorgt werden muss.

Die Regierung erachtet es aber als zweckmässig und geradezu als unerlässlich, das hieraus sich ergebende Bau- und Finanzprogramm für die in Gemässheit der gegenwärtigen Regierungsvorlage neu herzustellenden Staatsbahnlinien sofort zu einem abschliessenden Bau- und Investitionsprogramme der Staatseisenbahnverwaltung für den angegebenen Zeitraum bis Ende 1905 auszugestalten. Hiebei war insbesondere die Erwägung massgebend, dass vom Standpunkte einer geordneten Staatseisenbahnverwaltung ein so erheblicher Kostenaufwand für neue Staatsbahnlinien, wie solcher nach dem aufgestellten Programme sich ergibt, überhaupt nur dann zulässig erscheint, wenn zugleich auch für die Bestreitung des voraussichtlich unbedingt nothwendigen Investitionserfordernisses auf den bestehenden Staatsbahnen ausreichend vorgesorgt wird.

In dieser Hinsicht ist überdies auch wohl nicht zu verkennen, dass grössere Investitionen und bauliche Anlagen auf bestehenden Staatsbahnen, wie insbesondere die aus Sicherheits- und Verkehrsrücksichten unerlässliche und besonders dringliche Anlage zweiter, dritter und vierter Geleise auf einzelnen Bahnstrecken, die Ausführung umfangreicher Stationserweiterungen und successive durchzuführender Ergänzungsanlagen, Sicherheitsvorkehrungen etc. ihrem Wesen und ihrer finanziellen Bedeutung nach kaum anders zu behandeln sind wie neue Eisenbahnbauten, und gleich der unausgesetzt im Auge zu behaltenden stetigen Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen die Festsetzung eines bestimmten rationellen und zielbewussten Durchführungsprogrammes ebenso dringend erheischen, wie Neubauten.

Für die Aufstellung eines derartigen Bau- und Investitionsprogrammes für die Zeit bis Ende 1905 kommen ausser den auf eben diese Zeitperiode entfallenden, mit K 182,018.000 ermittelten Theilerfordernissen der mit dem Gesammtbetrage von K 241,240.000 veranschlagten Kosten der neu herzustellenden Staatsbahnlinien, die restlichen Erfordernisse per K 15,484.000 der auf Grund von Specialgesetzen bereits in Angriff genommenen, zum Theile bereits vollendeten Staatsbahnbauten, dann der präliminirte Betrag von K 13,480.000 für die Betheiligung an der Capitalsbeschaffung für Privatbahnen und das in Folgendem eingehend darzulegende Erforderniss per K 272,056.000 für Investitionen im Staatsbetriebe in Betracht, woraus sich im Ganzen für den obigen Zeitraum ein Bau- und Investitionserforderniss von K 483,038.000 ergibt.

Die vorangeführten Pauschalbeträge für Localbahnsubventionen sind nur der Vollständigkeit wegen und mit Rücksicht auf die beantragte Creditbewilligung in das Bau- und Investitionsprogramm aufgenommen, wobei für die thatsächliche Verwendung die besondere verfassungsmässige Genehmigung auf Grund bereits erflossener oder erst zu erwirkender Gesetze vorbehalten bleibt.

Bei diesem Anlasse ist übrigens darauf hinzuweisen, dass im Hinblicke auf die sehr erheblichen finanziellen Lasten, welche dem Staatsschatze infolge der bisher bereits für Localbahnen gewährten Begünstigungen und auf Grund der gegenwärtigen Vorlage erwachsen werden, die thunlichste Zurückhaltung in Bezug auf die finanzielle Unterstützung von Localbahnprojecten durch den Staat umsomehr am Platze sein wird, als ein solches vorsichtiges und zurückhaltendes Vorgehen der Regierung allem Anscheine nach auch den Intentionen der Vertretungen der zur Mitwirkung an der Förderung des Localbahnwesens berufenen Königreiche und Länder entspricht.

Die Anforderungen der Regierung in Bezug auf das Investitionsprogramm der mehrgedachten Zeitperiode sind mässig und auf das seitens der Staatseisenbahnverwaltung eingehend mit grosser Sorgfalt ermittelte, unbedingt nothwendige Erforderniss beschränkt und sind grössere Ausgaben überhaupt nur in Bezug auf die beschleunigte Herstellung zweiter, dritter und vierter Geleise in einzelnen Bahnstrecken, dann auf Stationserweiterungen grösseren Umfanges und auf die programmmässige Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen vorgesehen.

Mit der Feststellung des mehrerwähnten Bau- und Investitionsprogrammes soll nach den Anträgen der Regierung zugleich die erforderliche Creditbewilligung für die einzelnen Jahre bis Ende 1905 und ferner die Ermächtigung zur Geldbeschaffung durch Anlehensaufnahme nach Analogie der einschlägigen Anordnungen in den bisherigen Finanzgesetzen und Investitionspräliminarien verbunden werden, wobei zugleich behufs thunlichster Stärkung der Cassenbestände die Refundirung eines Theilbetrages von K 80,000.000 der zu Lasten der Investitionspräliminarien per 1898, 1899 und 1900 bestrittenen Investitionsauslagen des Eisenbahnministeriums beantragt wird.

Die sehr erheblichen Vortheile, welche von der Festsetzung des beantragten mehrjährigen Bau- und Investitionsprogrammes für die sichere und planmässige Durchführung der als nothwendig erkannten Bauten und Investitionen, für die richtige Arbeitsdisposition und selbst in bauökonomischer und finanzieller Beziehung voraussichtlich erwachsen werden, bedürfen wohl keines näheren Nachweises.

Durch die angesprochene Creditbewilligung und Geldbeschaffung für die Zeit bis Ende 1905 aber würde nach Anschauung der Regierung die Durchführung des einmal als richtig anerkannten Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung gesichert und die mit der wiederholten Behandlung zum Theil derselben Angelegenheiten und Fragen verbundene, mühevolle und zeitraubende Arbeit erspart werden können.

Von der Genehmigung und gesicherten Durchführung des vorliegenden umfangreichen Bau- und Investitionsprogrammes erhofft schliesslich die Regierung, abgesehen von den hiedurch unmittelbar zu erreichenden verkehrspolitischen Vortheilen, welche die Sicherstellung neuer wichtiger Bahnprojecte und die Ausgestaltung des bestehenden Staatsbahnnetzes für die nächstbetheiligten und ferneren Interessentenkreise zweifellos mit sich bringen wird, überdies noch einen kräftigen Impuls zur allgemeinen Entwicklung unserer wirthschaftlichen und finanziellen Verhältnisse, welche nach der bestimmten Ueberzeugung der Regierung von der eingeleiteten Belebung der Eisenbahnbauthätigkeit und deren förderndem Einflusse auf die mit derselben in engem Zusammenhange stehenden Industrien, Gewerbe und sonstigen Productionszweige ausgehen wird.

Auf Grund der vorstehenden allgemeinen Darlegungen soll nunmehr die eingehende Erörterung der einzelnen im vorliegenden Gesetzentwurfe niedergelegten Anträge folgen.

III. Neu herzustellende Eisenbahnen.

a) Tauernbahn, Karawankenbahn, Wocheinerbahn mit directer Fortsetzung nach Triest (Artikel 1, ZZ. 1 und 2).

(Zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.)

Ausgangspunkt.

Seit mehr als einem Menschenalter beschäftigt die Frage nach Verbesserung des Schienenweges, der das österreichische Binnenlandgebiet mit der heimischen Seeküste und dem Hauptseehafen der Monarchie, dem grossen Handelsplatze Triest verbindet, nicht minder die technischen als die industriellen und Handelskreise der diesseitigen Reichshälfte.

Unter dem lebhaften Eindrucke des zielbewussten Vorgehens Ungarns und der auswärtigen Nachbarstaaten, welche das Aufblühen ihrer Seehäfen mit allen zweckdienlichen Mitteln, wie namentlich durch neue Bahnverbindungen, erfolgreich zu fördern verstanden haben, ist auch in Oesterreich die Ueberzeugung schon seit geraumer Zeit zum Durchbruche gelangt, dass gleiche Vorsorgen für Triest, welcher Platz infolge vielfacher Ungunst der Verhältnisse in seiner Entwicklung merklich zurückgeblieben ist, vom Standpunkte der handelspolitischen und staatswirthschaftlichen Interessen des Reiches, wie von jenem einer umfassenden Verkehrspolitik ein unabweisbares Postulat bildet, dessen Erfüllung ohne Rücksicht auf die damit verbundenen finanziellen Opfer für den Staatsschatz nicht länger aufgeschoben bleiben darf.

Bedeutung des Seehandels.

Ohne hier in eine weitere Darlegung der volkswirthschaftlichen Seite des Gegenstandes einzugehen, darf wohl daran erinnert werden, welche Bedeutung dem erleichterten Zugange zum Meere, zumal aber der hiedurch geförderten, von eigenen Handelshäfen vermittelten Theilnahme an dem grossen, nahezu alle Völker der Erde umspannenden Seeschiffahrtsverkehre zukommt.

Seehandel unter nationaler Flagge ist ein handelspolitischer Machtfactor ersten Ranges. Er schliesst zugleich eine nicht zu unterschätzende Erwerbsquelle für die auf den Seemannsberuf angewiesene Küstenbevölkerung in sich und kommt den zahlreichen, vielfach binnenländischen Industrien zugute, die an dem Schiffsbaue und der Schiffsausrüstung betheiligt sind.

Darin aber gipfelt die Bedeutung des Seehandels für die heimische productive Arbeit, dass das freie Meer die einzige, etwaigen bahntarifarischen Sperrmassregeln benachbarter Staaten entrückte Welthandelsstrasse von unbegrenzter Leistungsfähigkeit ist, die selbst in Kriegszeiten dem friedlichen Handelsverkehre der neutralen Nationen unter völkerrechtlichem Schutze offen steht.

Bisherige Vorsorgen für Triest.

In voller Würdigung dieser volkswirthschaftlichen und handelspolitischen Rücksichten ist in den letzten Jahren eine Reihe von Massnahmen getroffen worden, welche — wie der Ausbau des neuen Hafens, die Errichtung und staatliche Uebernahme der Lagerhäuser, die Reconstruction des Oesterreichischen Lloyd mit staatlicher Hilfeleistung, die Reform der Hafengebühren und der Güterbestättertaxe u. a. M. — übereinstimmend den Zweck verfolgen, Triest in dem scharfen Concurrenzkampfe gegenüber den rivalisirenden Nachbarhäfen zu stützen und zu heben.

Einen neuerlichen Beweis ihrer Fürsorge für Triest hat die Regierung durch die in der 17. Sitzung der XVI. Session des hohen Hauses am 22. November 1899 erfolgte Einbringung der Regierungsvorlage, betreffend die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest (Beilage 335 zu den stenogr. Protokollen, XVI. Session 1899), gegeben.

Verbesserung der Bahnverbindung.

Unbeschadet des im Ganzen nicht ungünstigen Erfolges der bereits getroffenen Vorsorgen für die Lage des Triester Platzes, auf welche im Verlaufe dieser Ausführungen noch zurückzukommen sein wird, harrt dagegen das Problem der Verbesserung der Eisenbahnverbindung unseres Hauptseehafens mit dem Binnenlande zumeist infolge der hiebei schwer ins Gewicht fallenden finanziellen Momente noch immer seiner Lösung, trotzdem im hohen Abgeordnetenhause und seitens der einzelnen Landesvertretungen die Bedeutung dieser Frage niemals verkannt worden ist.

Bereits mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 7. Februar 1868 wurden die Adressen des Triester Stadtrathes und des Landtages von Görz und Gradiska dahin beschieden, dass eine directe Verbindung der Punkte Klagenfurt und Villach mit Triest nothwendig erscheine.

Wiederholte Behandlung der Triester Bahnfrage im Abgeordnetenhause.

Auch wurde schon in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 10. Juni 1868 anlässlich der Berathung über einschlägige Petitionen, wie insbesondere der Landesausschüsse von Triest und Görz um schleunige Herstellung einer selbstständigen Bahnverbindung zwischen Villach, Görz und Triest, an die Regierung die Aufforderung gerichtet, „sobald als möglich eine Gesetzesvorlage einzubringen, durch welche die Weiterführung der in Villach zusammentreffenden Bahnlinien nach Oberitalien und an das Adriatische Meer in jenen Richtungen zustande gebracht werden sollte, welche den Interessen der Industrie und des Handels in Oesterreich am meisten entsprechen."

Infolge der vorangeführten Resolution wurde in der im Jahre 1869 im hohen Hause eingebrachten, mit Rücksicht auf den bevorstehenden Sessionsschluss aber zurückgezogenen Regierungsvorlage, betreffend die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes, auch die „Verbindung der in Villach zusammentreffenden Bahnlinien mit dem Meere" aufgenommen.

Ferner wurde in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 3. März 1870 eine Regierungsvorlage zur verfassungsmässigen Behandlung eingebracht, welche die Herstellung einer Eisenbahn von Tarvis über den Predil nach Görz auf Staatskosten zum Gegenstand hatte. Diese Regierungsvorlage (Nummer LXII der Beilagen zu den stenogr. Protokollen, V. Session) wurde auch vom Eisenbahnausschusse zufolge seines Berichtes vom 31. März 1870 (Nr. CXX der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, V. Session) mit der Modification, dass die zu erbauende Eisenbahn bis Triest fortgeführt werden solle, zur Annahme empfohlen, gelangte jedoch wegen des bald nachher eingetretenen Sessionsschlusses nicht mehr zur Berathung im Plenum des hohen Abgeordnetenhauses.

Aus dem gleichen Grunde wurde die in der Sitzung vom 22. März 1872 eingebrachte neuerliche Regierungsvorlage wegen Ausführung der Predilbahn durch den Staat (Nr. 134 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, VII. Session) gegenstandslos, bevor noch die Vorberathung durch den zu diesem Zwecke eingesetzten Sonderausschuss zum Abschlusse gelangt war.

Anlässlich der Beschlussfassung über den Entwurf des im Reichsgesetzblatte unter Nr. 84 kundgemachten Gesetzes vom 19. Mai 1874, betreffend die theilweise Abänderung der mit der Südbahn-Gesellschaft bezüglich des Triester Hafenbaues getroffenen Vereinbarungen, hat das hohe Abgeordnetenhaus in seiner Sitzung vom 6. Mai 1874 die Regierung neuerlich aufgefordert, „mit thunlichster Beschleunigung eine Vorlage über den auf inländischem Gebiete auszuführenden Ausbau der Kronprinz Rudolf-Bahn bis Triest einzubringen."

Dieser Resolution entsprechend wurde die Herstellung der Predilbahn von Tarvis nach Görz mit dem seitens der Regierung in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 5. November 1875 eingebrachten umfassenden Gesetzentwurfe, betreffend den Bau neuer Eisenbahnlinien auf Staatskosten (Nr. 403 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, VIII. Session) zum drittenmale in Antrag gebracht. Nachdem jedoch der Eisenbahnausschuss in seinem Berichte vom 24. Februar 1876 (Nr. 552 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, VIII. Session) sich gegen den Ausbau der Predilbahn ausgesprochen hatte, sah sich die Regierung im November 1876 veranlasst, ihre Vorlage, soweit sie sich auf die genannte Bahn bezog, zurückzuziehen.

Erst die Berathung des Gesetzentwurfes, welcher dem im Reichsgesetzbl. unter Nr. 103 publicirten Gesetze vom 1. Juni 1883, betreffend die Herstellung einer Abzweigung der Istrianer Staatsbahn von Herpelje nach Triest, zugrunde liegt, bot dem hohen Abgeordnetenhause neuerlich Gelegenheit, mittelst einer in der Sitzung vom 7. Mai 1883 zum Beschlusse erhobenen Resolution an die Regierung die Aufforderung zu richten, „behufs endgiltiger Lösung der Frage, in welcher Weise die selbstständige Verbindung Triests mit der Kronprinz Rudolf-Bahn zu bewerkstelligen wäre, die etwa noch nöthigen Studien sofort vorzunehmen und auf Grund der gewonnenen Resultate entsprechende Gesetzesvorlagen dem Reichsrathe zur verfassungsmässigen Behandlung thunlichst bald vorzulegen."

In Uebereinstimmung hiemit hat auch der Eisenbahnausschuss laut seines Berichtes vom 28. Februar 1885 (Nr. 1118 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, IX. Session), welcher allerdings infolge des bald darauf eingetretenen Ablaufes der Reichsrathssession nicht zur Plenarberathung gelangt ist, den Antrag gestellt, sämmtliche Petitionen, welche die directe Eisenbahnverbindung von Triest mit der Kronprinz Rudolf-Bahn, dann die Herstellung eines weiteren Anschlusses derselben über die Tauern an die Gisela-Bahn betreffen, der Regierung zur eingehendsten Würdigung mit der Aufforderung abzutreten, in möglichst naher Zukunft Gesetzesvorlagen einzubringen, welche auf Grund der Resultate der bisher vorgenommenen und der etwa noch nöthig werdenden Studien zur Wahrung der volkswirthschaftlichen Interessen der diesseitigen Reichshälfte und

insbesondere zur Hebung des Handelsemporiums Triests als die geeignetsten erkannt werden.

Im gleichen Sinne wurde ferner seitens des Eisenbahnausschusses mittelst Berichtes vom 9. Juni 1886 (Nr. 223 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, X. Session) beantragt, alle auf die directe Eisenbahnverbindung von Triest mit dem Inlande durch die Kronprinz Rudolf-Bahn in deren weiterem Anschlusse an die Gisela-Bahn abzielenden Petitionen der Regierung zur eingehendsten Würdigung abzutreten mit der dringenden Aufforderung, „bezüglich der für die Herstellung einer neuen Bahnverbindung mit Triest vorgeschlagenen Projecte eingehende Studien vorzunehmen, sie betreffs ihrer Kosten und Nothwendigkeit und voraussichtlichen Rentabilität, wie nicht minder in Bezug auf die Vortheile, die sie dem allgemeinen Interesse der diesseitigen Reichshälfte und insbesondere zur Hebung des Seehandelsemporiums Triests zu bieten imstande sind, unter einander in Vergleich zu bringen und hierüber dem Reichsrathe mit thunlichster Beschleunigung die geeigneten Vorlagen zu machen.

Dieser Antrag des Eisenbahnausschusses wurde sohin in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 20. October 1887 unverändert angenommen.

Bezüglich der weiterhin eingelangten, den Ausbau einer directen Staatseisenbahnverbindung der Stadt Triest mit der Kronprinz Rudolf-Bahn und die Herstellung eines Anschlusses der letzteren an die Gisela-Bahn betreffenden Petitionen wurde vom Eisenbahnausschusse unter dem 19. Februar 1890 der Beschluss gefasst, dieselben gleichfalls der Regierung zur eingehendsten Würdigung mit der neuerlichen dringenden Aufforderung abzutreten, zur Wahrung und zur Förderung der Unabhängigkeit der volkswirthschaftlichen, handels- und verkehrspolitischen Interessen dieser Reichshälfte und zum erfolgreichen Schutze des heimischen Seehandelsemporiums Triests entsprechende Gesetzesvorlagen ehethunlichst zur verfassungsmässigen Behandlung einzubringen.

Zur Vorberathung der in der XI. Reichsrathssession eingelaufenen weiteren Petitionen in Betreff der Triester Eisenbahnfrage wurde vom Eisenbahnausschusse ein eigenes Subcomité eingesetzt, welches unter dem 14. März 1893 seinen Bericht an den Ausschuss erstattete.

Bericht des Subcomité des Eisenbahnausschusses.

Diesem Berichte zufolge wurden die in den verschiedenen Petitionen behufs Erzielung einer kürzeren Verbindung mit Triest angeregten Bahnprojecte, und zwar rücksichtlich des Gebietes südlich der Drau die Predilbahn einerseits und die Linien Divacca—Bischoflack und Krainburg—Klagenfurt andererseits, rücksichtlich des Gebietes nördlich der Drau dagegen die Tauernbahn und die Linie St. Georgen an der Mur—Rottenmann einer eingehenden Erörterung unterzogen.

Das Subcomité war jedoch gleichwohl nicht in der Lage, sich für die Herstellung bestimmter Bahnlinien auszusprechen, da sich im Schosse desselben zwei divergirende Meinungen geltend machten, von denen die eine die Erbauung der Linien Divacca—Bischoflack, Krainburg—Klagenfurt und St. Georgen an der Mur—Rottenmann behufs Erzielung einer kürzeren Verbindung mit dem Innern des Reiches befürwortete, wogegen die andere von dem Bestreben geleitet war, Triest durch den Bau der Tauernbahn und der Predilbahn vornehmlich den westlichen Gebietstheilen der Monarchie und einem Theile Süddeutschlands näher zu rücken.

Keine dieser beiden Ansichten vermochte die Majorität im Subcomité zu erlangen.

Der im Sinne der ersteren Ansicht gestellte Antrag, demzufolge an die Regierung die Aufforderung gerichtet werden sollte, die Eisenbahn Divacca-Lack mit der Fortsetzung über die Karawanken nach Klagenfurt verfassungsmässig sicherzustellen und über die Linie St. Georgen an der Mur—Rottenmann technische und finanzielle Studien vorzunehmen, wurde vom Subcomité nicht angenommen.

Ebenso wurde aber auch bei der Abstimmung im Subcomité der die Tauernbahn in den Vordergrund stellende Antrag abgelehnt, die Regierung sei aufzufordern:

1. die Trassirungsarbeiten für den Bau der Tauernbahn mit thunlichster Beschleunigung durchführen zu lassen;

2. im Falle eines günstigen Ergebnisses der technischen Vorstudien eine Vorlage, betreffend den Ausbau der als zweckmässigst erkannten Tauernbahnlinie einzubringen;

3. behufs weiterer Verbindung der Kronprinz Rudolf-Bahn mit dem Triester Hafen die Erhebungen fortzusetzen und über deren Ergebniss, namentlich bezüglich der Predilbahn, Bericht zu erstatten, und

4. den Ausbau der Strecken Klagenfurt—Rosenthal und Krainburg—Neumarktl durch die erforderliche staatliche Unterstützung zu ermöglichen.

Das Subcomité einigte sich demzufolge schliesslich zu dem Antrage, die Regierung sei aufzufordern, behufs Erzielung einer kürzeren Eisenbahnverbindung zwischen Triest und den Knotenpunkten des Eisenbahnverkehres über die projectirten Linien Rottenmann—St. Georgen, Klagenfurt—Krainburg und Lack—Divacca, sowie über die Tauernbahn und die Predilbahn eingehende Erhebungen rücksichtlich der Wahl der Trasse und der sich bei derselben ergebenden Bau- und Tariflänge, sowie rücksichtlich der voraussichtlichen Baukosten, endlich rücksichtlich der commerciellen Bedeutung der einzelnen Linien vornehmen zu lassen und das Ergebniss dieser Erhebungen dem Abgeordnetenhause mitzutheilen.

Anschliessend an diesen vom Subcomité beschlossenen Antrag enthält der Bericht des letzteren an den Eisenbahnausschuss weiters noch ein der Beschlussfassung des Subcomité nicht unterzogenes Separatvotum des Obmannes Abgeordneten Dr. August Weeber, welcher die Anschauung vertrat, dass die durch den Ausbau der geplanten neuen Bahnlinien angestrebten commerciellen Vortheile durch entsprechende Massnahmen tarifarischer Natur bezüglich der bestehenden Bahnlinien in viel rascherer, wirksamerer und für den Staatsschatz weniger belastender Weise als durch Neubauten zu erzielen wären.

Ueber den im Vorstehenden behandelten Bericht des Subcomité vom 14. März 1893 hat eine Beschlussfassung im Eisenbahnausschusse selbst nicht mehr stattgefunden.

Weitere Behandlung der Triester Bahnfrage im Abgeordnetenhause.

Dagegen wurde aber in der Plenarsitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 9. December 1893, anlässlich der Beschlussfassung über das Gesetz wegen Sicherstellung der Valsugana-Bahn eine Resolution beschlossen, durch welche die Regierung neuerdings aufgefordert wurde, „ehethunlichst im Reichsrathe Gesetzesvorlagen einzubringen, durch welche die Triester Eisenbahnfrage im gesammtstaatlichen Interesse einer Lösung zugeführt wird."

Ein in der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 31. Mai 1894 von 86 Abgeordneten unter Führung der Abgeordneten Burgstaller, Stalitz, Coronini, Lienbacher und Steinwender eingebrachter Initiativantrag, demzufolge seitens der Regierung noch im Herbste des Jahres 1894 eine Vorlage wegen Sicherstellung des Baues einer neuen Bahnverbindung mit Triest einzubringen gewesen wäre, ist nicht mehr zur Beschlussfassung gelangt.

Durch die vom Jahre 1893 angefangen zu diesem Behufe bewilligten erhöhten Credite für Trassirungszwecke war inzwischen die Regierung in die Lage gesetzt worden, hinsichtlich der verschiedenen behufs Herstellung einer zweiten Verbindung mit Triest angeregten Bahnprojecte die erforderlichen näheren Erhebungen in technischer und in commercieller Richtung einzuleiten.

Ueber den Stand dieser Erhebungen, welche hinsichtlich des südlichen Gebietes die Linien Divacca—Bischoflack mit der Fortsetzung von Krainburg über den Loibl-Pass nach Klagenfurt, ferner Görz—St. Lucia—Wochein—Veldes mit der Fortsetzung durch das Bärenthal nach Klagenfurt und die Predilbahn Görz—Predil—Tarvis, rücksichtlich des Gebietes nördlich der Drau dagegen die Gasteiner und die Zederhaus-, sowie die Radstädter Variante der Tauernbahn umfassten, wurde dem hohen Abgeordnetenhause in der Sitzung vom 30. April 1895 von dem damaligen Handelsminister Grafen Wurmbrand anlässlich der Beantwortung mehrerer auf den Gegenstand bezüglicher Interpellationen eingehende Mittheilung gemacht, ohne dass jedoch hieran eine Berathung und Beschlussfassung geknüpft worden wäre.

Endlich wurde in der 561. Sitzung des hohen Hauses vom 13. Jänner 1897 anlässlich der Berathung des Eisenbahnetats seitens des damaligen Eisenbahnministers FML. v. Guttenberg die Absicht kundgegeben, die Herstellung der Tauernbahn und der Wocheiner Bahn, jedoch unter Rückstellung der Karawankenlinie in Antrag zu bringen.

Resumé über die Kundgebungen des Abgeordnetenhauses.

Im Wesentlichen lassen sich somit die im Vorstehenden behandelten Kundgebungen des hohen Abgeordnetenhauses dahin zusammenfassen, dass seitens dieses Hauses zwar die besondere Wichtigkeit der Herstellung einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest nachdrücklichst anerkannt, hinsichtlich der einzelnen zu diesem Behufe zu erbauenden Bahnlinien jedoch eine bestimmte Anschauung nicht ausgesprochen wurde.

Mit um so grösserem Nachdrucke haben dagegen die Vertretungen der einzelnen an den verschiedenen Bahnprojecten behufs Herstellung einer zweiten Verbindung mit Triest interessirten Königreiche und Länder hinsichtlich der in Betracht kommenden Projectslinien Stellung genommen.

Kundgebungen der Landesvertretungen.

Was zunächst die Vertretung der reichsunmittelbaren Stadt Triest anbelangt, so hat dieselbe — im Gegensatze zu der die Predilbahn bevorzugenden Haltung der Triester Handelskammer — seinerzeit an erster Stelle den Bau der Bahn Divacca-Bischoflack und erst in zweiter Reihe die Ausführung der Bahn über den Loibl nach Klagenfurt, sowie auch der Tauernbahn befürwortet, nunmehr jedoch in Uebereinstimmung mit der heimischen Kammer zu Gunsten der von der Regierung vorgeschlagenen Tauern- und Wocheiner Bahn mit der Massgabe Stellung genommen, dass letztere Linie selbstständig bis Triest fortzusetzen sei.

Von Seiten der Landesvertretung der Markgrafschaft Istrien liegen wiederholte Kundgebungen zu Gunsten der Ausführung der Linie Divacca—Bischoflack mit der Fortsetzung über den Loibl nach Klagenfurt vor.

Nicht minder eindringlich hat sich dagegen andererseits die Landesvertretung der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradiska für den Bau der Predilbahn, eventuell, falls diese Linie als absolut nicht durchführbar erkannt würde, der Eisenbahn Triest-Görz-St. Lucia-Wochein-Jauerburg ausgesprochen.

Der principielle Gegensatz, welcher hienach in den Kundgebungen der Landesvertretungen des Küstenlandes zutage tritt, findet auch in der Haltung der Vertretungen der nördlich gelegenen Königreiche und Länder seinen Ausdruck.

Während seinerzeit die Landesvertretungen des Herzogthums Krain und des Herzogthums Kärnten auf das Entschiedenste für den Ausbau der Linie Divacca—Bischoflack mit der Fortsetzung über den Loibl nach Klagenfurt eingetreten sind, bemühte sich andererseits die Vertretung des Herzogthums Salzburg mit nicht geringerem Eifer um das Zustandekommen der Predillinie und der Tauernbahn.

Die Vertretung der gefürsteten Grafschaft Tirol hat in der Triester Eisenbahnfrage nur insoferne Stellung genommen, als sie sich mit besonderer Wärme für die Führung der Tauernbahn über den Felbertauern, das ist für die Linie Lienz—Kitzbühel ausgesprochen hat.

Der Landtag des Erzherzogthums Oesterreich ob der Enns hat seiner Ansehauung dahin Ausdruck gegeben, dass die Herstellung einer zweiten, nirgends durch Theilstrecken einer Privatbahn unterbrochenen Staatseisenbahnverbindung mit Triest dringend nothwendig erscheint, und dass zu diesem Behufe die Bahnlinie Divacca—Lack oder, falls diese Linie nicht möglich wäre, eine über Görz führende Bahnlinie, sowie an Stelle der Tauernbahn eine Eisenbahn von Liezen über den Pyhrnpass und durch das Kremsthal zur Ausführung zu bringen wäre.

Der Landtag des Königreiches Böhmen endlich, welcher im Laufe der letzten Jahre wiederholt der Triester Eisenbahnfrage seine Aufmerksamkeit zugewendet hat, hat in seiner Sitzung vom 4. März 1897 den Beschluss gefasst, die Regierung sei aufzufordern, bei ihren Massnahmen für die Herstellung einer zweiten Bahnverbindung mit Triest darauf Bedacht zu nehmen, dass diese den Weg zwischen Böhmen und Triest wesentlich kürze, und jene Projecte dermalen zurückzustellen, welche für den Export Böhmens über Triest ohne Belang wären oder demselben nur durch neue Präferenzverträge mit Privatbahnen dienen könnten. Die Regierung werde daher aufgefordert, vor Allem die Verbindung Klagenfurts über die Karawanken mit einem Punkte der Tarvis—Laibacher Staatsbahnstrecke und von dort die weitere directe Verbindung sicherzustellen.

Kundgebungen von Handelskammern und Stadtgemeinden.

Gleich den Landesvertretungen haben sich auch die an dem Zustandekommen einer zweiten Bahnverbindung mit Triest interessirten Handelskammern und Stadtgemeinden mit den verschiedenen Vorschlägen zur Lösung der Triester Eisenbahnfrage vielfach beschäftigt.

Die Triester Handels- und Gewerbekammer, deren Votum in dieser Frage wohl vor Allem auf besondere Beachtung Anspruch erheben darf, ist, wie bereits hervorgehoben wurde, seit einer langen Reihe von Jahren mit allem Nachdrucke in erster Linie für den Bau der Tauernbahn und der Predilbahn oder eventuell an Stelle der letzteren der Wocheiner Bahn, mit der Massgabe eingetreten, dass die letztgenannten Linien nicht von Görz, sondern von Triest selbst ihren Ausgang zu nehmen hätten.

Unterstützt wurde die Triester Kammer hiebei von der Handelskammer Salzburg und von den Städten Villach und Salzburg, welche gleichfalls der Herstellung der Tauernbahn und der Predilbahn eifrigst das Wort redeten, während die Handelskammer und die Stadt Görz in erster Linie die Ausführung der Predilbahn oder eventuell der Wocheiner Bahn anstrebten.

Dieser Gruppe von autonomen Körperschaften stand jedoch eine andere gegenüber, welche mit dem gleichen Nachdrucke die Herstellung einer weiter östlich gelegenen Eisenbahnverbindung durch Erbauung der Linie Divacca—Bischoflack mit der Fortsetzung über die Karawanken nach Klagenfurt befürwortet hat. Zu dieser Gruppe gehörten insbesondere die Handelskammern Rovigno, Laibach, Klagenfurt, Leoben, Linz, Prag, Budweis, Pilsen und Eger, sowie die Städte Klagenfurt und Prag.

Eine zwischen diesen beiden Standpunkten vermittelnde Haltung hat die Wiener Handelskammer eingenommen.

Kundgebungen des Staatseisenbahnrathes.

Schliesslich ist noch darauf hinzuweisen, dass auch der Staatseisenbahnrath in wiederholten Resolutionen in dringendster Weise die Ausführung einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest befürwortet hat.

Gegensätze in den Kundgebungen.

Trotz der in vorstehenden Kundgebungen zutage getretenen einzelnen Gegensätze lassen sich zwei Hauptgruppen von Interessenten unterscheiden, von denen die eine, mit Triest an der Spitze, in erster Linie für die Heranziehung des Aussenhandels durch Herstellung von Eisenbahnen eintritt, welche den Weg zwischen Salzburg und Triest kürzen, während die zweite den Ausbau von Linien befürwortet, welche eine weitgehende Kürzung der Relation zwischen Innerösterreich und Triest herbeiführen. Es unterliegt keinem Zweifel, dass beiden Bestrebungen, vom volkswirthschaftlichen und vom handelspolitischen Standpunkte betrachtet, volle Berechtigung zuerkannt werden muss, indem sowohl durch die Heranziehung des süddeutschen Handels, wie auch durch Kürzung des Weges zwischen Innerösterreich und Triest, somit durch den Ausbau jeder der beiden Linien nicht nur der Handel und Verkehr Triests, sondern auch jener der diesseitigen Reichshälfte überhaupt eine bedeutende Belebung und Steigerung erfahren wird.

Standpunkt der Regierung.

Hieraus ergibt sich nach Anschauung der Regierung der principielle Gesichtspunkt, dass die Triester Bahnfrage nur dann einer befriedigenden Lösung zugeführt werden kann, wenn sowohl der Ausbau der Tauernbahn, als auch jener einer südlichen, bis Triest führenden Hauptlinie in Aussicht genommen wird, wobei allerdings vom Standpunkte einer rationellen staatswirthschaftlichen Oekonomie alle jene Combinationen, welche sich mit dem Baue von Parallelbahnen oder lediglich Concurrenzzwecke verfolgenden Projectslinien befassen, ausser Betracht zu bleiben haben und die ins Auge zu fassenden Neubauten thunlichst auf solche Linien zu beschränken sind, welche, indem sie kürzere Verkehrswege aufschliessen, sich thatsächlich als fachlich bauwürdige Ergänzungen des Bahnnetzes darstellen.

Initiative der Regierung durch Einbringung einer Regierungsvorlage in der abgelaufenen Reichsrathssession.

Dementsprechend hat die Regierung, wie eingangs erwähnt, ihre diesbezüglichen Anträge in der in der abgelaufenen Reichsrathssession dem hohen Hause vorgelegten, aber daselbst nicht zur verfassungsmässigen Behandlung gelangten Regierungsvorlage, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionspräliminares der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1904 unterbreitet.

Diese Initiative der Regierung in Absicht auf die Verwirklichung der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest wurde seitens der betheiligten autonomen Körperschaften, und zwar von den zunächst in Betracht kommenden Landesvertretungen von Görz, Kärnten, Krain, Oberösterreich und Salzburg, von der

kärntnerischen und Salzburger Handels- und Gewerbekammer, sowie von sonstigen Interessenten auf das Freudigste begrüsst, und ist fast einhellig der Wunsch zum Ausdrucke gebracht worden, dass die Regierungsanträge der ehebaldigsten Annahme und Realisirung zugeführt werden mögen. Desgleichen haben bei den im Laufe des Sommers stattgehabten Trassenrevisionen die von der Regierung in Antrag gebrachten Bahnprojecte allseitige Zustimmung gefunden.

Zur Ausführung empfohlene Linien.

Indem der Fülle des durch eingehende Studien gewonnenen Materiales und der Wichtigkeit dieser Bahnfrage entsprechend gleichwie bei der vorjährigen, gleichartigen Regierungsvorlage der technisch-commercielle Bericht zur Begründung der Anträge der Regierung in einer abgesonderten Beilage unterbreitet wird — in welchen Bericht nunmehr auch die Pyhrnbahn einbezogen wurde — soll an dieser Stelle über die getroffene Wahl der Linien nur Nachstehendes hervorgehoben werden:

Unter den für die Tauernbahn bestehenden Alternativprojecten ist vom technischen, commerciellen und finanziellen Standpunkte aus der Gasteiner Linie von Schwarzach-St. Veit über Gastein, Böckstein, sodann nach Durchfahrung des Tauernstockes über Mallnitz, Ober-Vellach nach Möllbrücken oder Spittal an der Drau, unbedingt der Vorzug vor allen übrigen Varianten einzuräumen, nachdem dieselbe dem angestrebten Zwecke, die kürzeste Verbindung zwischen Salzburg und Villach herzustellen, bei den relativ geringsten Anlagekosten am besten entspricht.

Hinsichtlich der südlichen Linie, das ist einer von der Südbahn unabhängigen Verbindung der ehemaligen Kronprinz Rudolf-Bahn mit dem Meere, kommen hauptsächlich nur mehr zwei Alternativprojecte in Betracht, da sich das früher stark in Discussion gestandene Lack-Loiblerproject seither als nicht zweckmässig erwiesen hat. Es sind dies die sogenannte Predilbahn (Tarvis—Görz) und die Karawankenbahn im Zusammenhange mit der Wocheiner Linie, an welche beide Alternativlinien sich sodann die directe Fortsetzungslinie von Görz nach Triest anzuschliessen hätte. Wenn auch vom finanziellen, sowie vom bautechnischen und bauökonomischen Gesichtspunkte aus der Predilbahn oder der dieselbe Richtung verfolgenden Mangartbahn der Vorzug zuerkannt werden müsste, kann diese Linie doch aus gesammtstaatlichen Rücksichten nicht zur Ausführung empfohlen werden. Es erübrigt sohin lediglich die Karawanken- und Wocheiner Bahn, welche überdies mit einem Flügel nach Villach versehen werden soll, so dass diese Linie nicht nur die beabsichtigte Kürzung im Verkehre zwischen Triest und Innerösterreich bewirken, sondern auch einen ausreichenden Ersatz für die Predilbahn in verkehrspolitischer Beziehung bieten wird. Die vorgedachte, sohin von der Regierung zur Ausführung beantragte Bahn soll von Klagenfurt und Villach zum Bärengraben und von da nach Assling (Station der Linie Laibach—Tarvis), sowie durch die Wochein, das Bača- und Isonzothal nach Görz führen.

Hinsichtlich der directen, von der bestehenden Südbahnlinie unabhängigen Verbindung von Görz mit Triest war das Bestreben darauf gerichtet, eine Trasse zu finden, welche bei voller Unabhängigkeit von der Südbahn einerseits auch locale Bedürfnisse befriedigt, andererseits die eventuelle seinerzeitige Herstellung einer von Görz und Adelsberg führenden Linie mit verhältnissmässig geringem Kostenaufwande ermöglicht. Aus diesem Grunde und in der Erwägung, dass wider die Herstellung einer durch das Vallone führenden Linie im Hinblicke auf die concessionsmässigen Rechte der Südbahn immerhin beachtenswerthe Bedenken obwalten, wird die Führung der südlichsten Strecke über Reifenstein, St. Daniel, Opčina nach Triest-St. Andrae in Aussicht genommen, woselbst die Verbindung mit den neuen Triester Hafenanlagen stattfinden soll.

Betriebslängen.

Die Betriebslängen betragen für die Tauernbahn 77 km, für die Karawankenbahn 66 km, für die Wocheiner Bahn sammt directer Fortsetzung nach Triest 144 km.

Durch den Bau der Karawanken-, Wocheiner und Triester Linie wird sich gegenüber den Tariflängen über die derzeit bestehenden Bahnlinien in der Relation zwischen Triest und dem massgebenden Knotenpunkte Glandorf eine Wegkürzung von 95 km und im Zusammenhange mit der Pyhrnbahn in der Relation Linz—Triest eine Wegkürzung von 142 km ergeben; ferner ergibt sich infolge des Ausbaues der Tauernbahn für die Relation Salzburg-Villach eine Wegkürzung von 179 km, während nach erfolgtem Ausbaue der sämmtlichen, als zweite Eisenbahnverbindung mit Triest bezeichneten Bahnen die Relation Salzburg—Triest eine Wegkürzung von 247 km erfahren wird.

Baukosten.

Die Baukosten werden für die Tauernbahn nunmehr mit K 56,000.000 statt wie früher mit K 60,000.000, für die Karawankenbahn mit K 44,000.000, für die Wocheiner Bahn und deren Fortsetzung bis Triest mit K 78,000.000, zusammen für sämmtliche vorangeführte Bahnlinien mit K 178,000.000 veranschlagt.

Auf Grund früherer Credite wurden bisher verwendet: für die Tauernbahn K 59.000, für die Karawankenbahn K 82.000, für die Wocheiner Bahn K 130.000 und für die Fortsetzungslinie Görz—Triest K 49.000. Ausserdem sind im Staatsvoranschlage pro 1901 für das erste Halbjahr unter dem Titel 10 „Technische Vorarbeiten für den Bau neuer Linien" in dem Cumulativbetrage von K 680.000 die Beträge von K 95.000, bezw. K 65.000, K 200.000 und K 45.000, zusammen K 405.000 zur Fortsetzung der Projectirungsarbeiten für die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest vorgesehen.

Dem äusserst beträchtlichen Kostenaufwande für die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest (K 178,000.000) steht nun, abgesehen von den zu erhoffenden, für die Schlussfassung allerdings ausschlaggebenden wirthschaftlichen und verkehrspolitischen Vortheilen und den auch hier mit Sicherheit zu gewärtigenden indirecten Erträgnissen für den Staatsschatz voraussichtlich nur eine mässige Rentabilität gegenüber, indem der Reinertrag der sämmtlichen als zweite Eisenbahnverbindung mit Triest zu bezeichnenden Linien nach den Ergebnissen des beigeschlossenen technisch-commerciellen Berichtes nur mit etwa 2·10 Percent veranschlagt wird.

Hiebei ist behufs Erhöhung der commerciellen Leistungsfähigkeit der neu herzustellenden Staatsbahnlinien der Péagebetrieb auf der die Tauern- und die Karawankenlinie trennenden Südbahnstrecke von Möllbrücken, eventuell Spittal bis Villach auf Grund der diesfalls bereits im Jahre 1898 mit der Südbahn-Gesellschaft getroffenen Vereinbarungen in Aussicht genommen. (Vergl. Artikel VI des Gesetzentwurfes und die zugehörigen Erläuterungen.)

b) Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze.

(Art. I., Z. 3.)

Die Herstellung der Eisenbahn von Lemberg über Sambor zur galizisch-ungarischen Grenze in der Richtung gegen Nagy-Berezna bildete neben dem Baue zweier anderer vom Staate herzustellenden Bahnlinien, nämlich der Eisenbahn Przeworsk-Rozwadów und der auf Dalmatiner Gebiet fallenden Strecken der Eisenbahn von Gabela in die Bocche di Cattaro nebst einem Flügel nach Gravosa (Ragusa), den Gegenstand eines in der dritten Sitzung der XIV. Session des hohen Hauses am 24. März 1898 eingebrachten Gesetzentwurfes (153 der Beilagen des stenographischen Protokolles der XIV. Session), welcher von dem hohen Hause jedoch im Verlaufe der Session nicht in Verhandlung gezogen wurde. Die Fertigstellung, beziehungsweise Bauinangriffnahme der beiden letztangeführten Bahnlinien ist inzwischen auf Grund des Gesetzes vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, betreffend die im Jahre 1898 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, erfolgt. Nachdem in der Zwischenzeit die damals noch im Zuge befindlichen Vorarbeiten für das Bahnproject Lemberg—Sambor—ungarische Grenze im Wesentlichen zum Abschlusse gelangt sind und der baldige Bau dieser Eisenbahn sich als dringend wünschenswerth darstellt, soll für die Ausführung dieser Linie in dem vorliegenden Gesetzentwurfe Vorsorge getroffen werden.

Die gegenständliche Eisenbahn bildet die auf diesseitigem Gebiete gelegene Theilstrecke einer neuen Verbindung des ungarischen Eisenbahnnetzes mit dem galizischen, deren Herstellung aus Gründen gesammtstaatlicher Natur unabweislich erscheint. Abgesehen von diesem in erster Linie verfolgten Zwecke, wird es eine weitere Aufgabe dieser neuen Karpathenbahn sein, die von ihr durchzogenen, bisher mangels entsprechender Communicationen wirthschaftlich wenig entwickelten Landestheile dem Verkehre zu erschliessen. Was die Productionsverhältnisse des Attractionsgebietes anlangt, so kommt zunächst die Forstwirthschaft, sowie die Viehzucht in Betracht. In den ausgedehnten, zum nicht geringen Theile noch Urbestände einschliessenden Waldungen, welche sowohl das dem Gebirgszuge der Karpathen nördlich vorgelegene Hügelland, als insbesondere das gegen die ungarische Grenze sich hinziehende Gebirge selbst bedecken, wobei im westlichen Theile Buchen, im östlichen Nadelhölzer überwiegen, besitzt dieser Theil Galiziens namhafte natürliche Hilfsquellen. Schon gegenwärtig, da mit Rücksicht auf die Abfuhrverhältnisse gerade in dem waldreichsten Theile Sägewerke nicht bestehen, bringen die vorhandenen Werke, die zum grossen Theile mit Dampf betrieben werden, bis zu 6500 Wagenladungen

ihrer Producte in den nächstgelegenen Eisenbahnstationen zur Verfrachtung. Eine Steigerung dieser Production kann mit Rücksicht auf den guten Zustand des überwiegenden Theiles der in Betracht kommenden Waldbestände noch auf Jahre hinaus mit Sicherheit erwartet werden. Daneben ist für den Export die Viehzucht von Bedeutung, welche insbesondere in den gebirgigen Theilen intensiv betrieben wird. In dem zwischen Lemberg und dem oberen Dniester gelegenen fruchtbaren Ackerlande gedeihen infolge der günstigen Lage und Bodenbeschaffenheit und dank der Rührigkeit der Bewohner nahezu alle Erzeugnisse der Landwirthschaft in reichlichem Masse. Die Massenproducte dieses Gebietes sind Getreide, Kartoffeln und Heu, aber auch der Anbau von Flachs und insbesondere von Hanf, sowie die Gemüse- und Obstcultur haben günstige Erfolge aufzuweisen.

In dem südlichen Theile des von der Projectslinie durchzogenen Gebietes sprechen zahlreiche Anzeichen für das Vorhandensein von Erdöl. Eine energischere Verfolgung der Schürfungsarbeiten hat jedoch die Schaffung besserer und billigerer Communicationsmittel zur unerlässlichen Voraussetzung. Auch die Ansiedlung von Industrien war mangels billiger und entsprechend leistungsfähiger Transportgelegenheiten bisher nur in geringem Umfange möglich; verhältnissmässig am besten entwickelt ist die Industrie im nördlichen Theile des Attractionsgebietes, besonders in Sambor, Rudki und Komarno; insbesondere die Producte der vorwiegend in der letztgenannten Stadt als Hausindustrie betriebenen Weberei erfreuen sich eines ausgedehnten Absatzgebietes. Von der Einbeziehung dieser Städte, in welchen sich auch der Sitz verschiedener Behörden befindet, sowie des schon dermalen stark besuchten Schwefelbades Lubien wielki in die Trasse der geplanten Bahnlinie lässt sich unter allen Umständen ein günstiger Einfluss auf den Verkehr derselben erhoffen.

Nach den Ergebnissen der Trassenrevision, welcher Amtshandlung die Theilstrecken Lemberg—Sambor und Sambor—Strzyłki bereits im Jahre 1899 unterzogen worden sind, soll die Bahn, wie aus der beigehefteten Uebersichtskarte zu entnehmen ist, vom Bahnhofe Lemberg ausgehen, zunächst neben der Erzherzog Albrecht-Bahn führen, bei Lubien wielki das Wereszycathal übersetzen, sodann in das Podluznythal gelangen, die Stadt Rudki berühren und nach Durchquerung der Niederungen des Dniester in den Bahnhof Sambor der Staatsbahnstrecke Chyrów—Stryj gelangen. Von da bewegt sich die Trasse, im Thale des Dniester ansteigend, über Stary Sambor und Busowisko gegen Strzyłki. Die Entscheidung über die weitere Trasseführung des gedachten Bahnprojectes, welche sich bei Einbringung der eingangs bezogenen Regierungsvorlage mangels der Feststellung des Anschlusspunktes an die auf ungarischem Gebiete auszuführende Theilstrecke von Nagy-Berezna an die Grenze noch nicht näher bestimmen liess, ist mittlerweile zu Gunsten der durch den Anschluss nächst dem Uzsokpasse bedingten Trasse getroffen worden und wurde das Project dieser Theilstrecke im Herbste 1900 der Trassenrevision unterzogen. Danach soll die Trasse dieser Strecke von Strzyłki aus in südöstlicher Richtung dem Jasienicathale, einem Seitenthale des Dniester entlang, der nach Ungarn führenden Reichsstrasse folgen, die Ortschaft Rozłucz berühren, und sich nach Ueberschreitung der Wasserscheide zwischen Dniester und Stryjfluss zu dem letzteren senken, welchem sie sodann bis zur Mündung des Jablonkabaches folgt. Von hier aus führt die Trasse diesem Bache entlang über Turka nach Jablonka nizna, gelangt dann, dem linken Gehänge des Spisanybaches folgend, nach Uebersetzung der Wasserscheide zwischen dem Stryj- und Sanflusse zu dem letzteren Flusse und erreicht, an demselben fortführend, beständig ansteigend, Sianki, und dann die Landesgrenze nächst dem Uzsokpasse.

Der Bau dieser als normalspurige Hauptbahn zweiten Ranges herzustellenden Linie, deren Länge circa 172 km betragen wird, soll sogleich nach Fertigstellung des Detailprojectes in Angriff genommen und bis zum Herbste des Jahres 1904 fertiggestellt werden.

Die approximativen Baukosten werden für den auf österreichischem Gebiete auszuführenden Theil einschliesslich der Kosten des Fahrparkes per K 4,090.000, dann der infolge Einmündung der Linie in den Bahnhof Lemberg erwachsenden Mehrkosten von K 800.000 und der Kosten der hienach nothwendig werdenden Erweiterung der bestehenden Station Sambor der Staatsbahnen per K 1,200.000, mit dem Gesammtbetrage von K 38,200.000 veranschlagt.

Für den Bau der Linie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze ist bereits in den Investitionspräliminarien für das Jahr 1898 ein Betrag von fl. 140.000, gleich K 280.000, für das Jahr 1899 ein solcher von fl. 2,260.000, gleich K 4,520.000 und für das Jahr 1900 ein Betrag von K 1,000.000 als Erforderniss für die Projectirungsarbeiten, Fahrparkbeschaffung und Bauinangriffnahme eingestellt worden, wovon jedoch nur ein Theilbetrag von K 2,784.000 zur Verwendung gelangte. Ausserdem erscheint im Staatsvoranschlage für das Jahr 1901 unter Titel 10 „Technische Vorarbeiten für den Bau neuer Linien" in dem Cumulativbetrage von K 680.000 der Betrag von K 160.000 zur Fortsetzung der Projectirungsarbeiten für die in Rede stehende Linie vorgesehen.

Mit Rücksicht auf die früher erwähnte wirthschaftliche Bedeutung der projectirten Bahnlinie für die von derselben durchzogene Gegend wurden von Seiten der Interessenten bereits Beiträge zu den Baukosten im Betrage von K 310.000 sichergestellt, während einige weitere Beiträge noch in Aussicht stehen. Ueberdies ist die Staatsverwaltung im Hinblicke auf den in ähnlichen Fällen beobachteten Vorgang von der Voraussetzung ausgegangen, dass auch seitens des Landes die Leistung eines angemessenen Beitrages zu den Kosten dieses Bahnbaues zu gewärtigen ist. Die bezüglichen Verhandlungen mit dem galizischen Landesausschusse sind bereits eingeleitet worden, bis nun aber noch nicht zum Abschlusse gediehen.

c) Pyhrnbahn. (Art. 1, Z. 4.)

Die Verwirklichung des Bahnprojectes über den Pyhrnpass, welches bekanntlich schon mehrere Jahrzehnte zurückreicht — die Verbindung Wels—Rottenmann war bereits in der im Jahre 1869 eingebrachten, jedoch wegen bevorstehenden Sessionsschlusses zurückgezogenen Regierungsvorlage, betreffend die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes, aufgenommen — bildete in letzter Zeit, insbesondere seit dem Ausbaue der Kremsthalbahn von Linz nach Klaus-Steyrling, den Gegenstand wiederholter eindringlicher Petitionen sowohl seitens der Localinteressenten als auch der berufenen Vertretungskörper von Oesterreich ob der Enns. Thatsächlich wird auch die projectirte Bahnverbindung von Klaus-Steyrling nach Selzthal ein grosses Gebiet aus der wirthschaftlichen Isolirung, unter welcher dasselbe bei den gegenwärtigen Communicationsverhältnissen zu leiden hat, befreien, den daselbst bestehenden Industrien, hierunter namentlich der seit Jahren darniederliegenden Sensenindustrie, zur Rettung dienen, und den vorhandenen Bodenproducten, als Holz und Mineralien, neue Absatzgebiete erschliessen. Auch vom Standpunkte des Fremden- und Touristenverkehres verdient die intendirte Bahn volle Beachtung.

Abgesehen von dieser localen Bedeutung wird aber die neue Verbindungslinie zwischen Steiermark und Oberösterreich im Zusammenhange mit der entsprechend zu reconstruirenden Kremsthalbahn auch für den Transitverkehr von Wichtigkeit sein, indem sie geeignet ist, die Relation zwischen Westböhmen und Oberösterreich einerseits und Triest andererseits neuerlich zu kürzen.

Endlich ist nicht ausser Betracht zu lassen, dass die Bahn bei eventuellen Verkehrsstörungen auf den benachbarten Gebirgslinien der Staatsbahnen, wie solche in den letzten Jahren infolge von Elementarereignissen wiederholt eingetreten sind, eine nicht unwichtige Hilfsroute bilden wird, so dass ihre Herstellung auch im zweifellosen Interesse der Staatseisenbahn-Verwaltung gelegen erscheint.

Mit Rücksicht darauf, dass die von der Station Klaus-Steyrling der Kremsthalbahn über den Pyhrnpass nach Selzthal führende Linie sich in gewissem Sinne auch als eine nördliche Ergänzung der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest darstellt, werden die technischen Daten über die Pyhrnbahn, sowie jene über die verkehrspolitische Bedeutung derselben in dem abgesonderten technisch-commerciellen Berichte mit zur Erörterung gelangen.

An dieser Stelle wird nur Nachstehendes hervorgehoben:

Die Pyhrnbahn soll als eingeleisige Hauptbahn zweiten Ranges mit normaler Spurweite für den unbeschränkten Verkehr aller Fahrbetriebsmittel hergestellt werden.

Die Betriebslänge beträgt rund 43 km, die Tariflänge 47 km. Die Pyhrnbahn ergibt gegenüber der Tariflänge über die bestehende Staatsbahnlinie in der Relation zwischen Linz und Selzthal eine Wegkürzung von 51 km.

Die Baukosten sind mit K 12,000.000 präliminirt. Für Projectskosten und Vorarbeiten war für diese Bahn bereits in dem Investitionspräliminare für das Jahr 1900 ein Betrag von K 200.000 eingestellt, wovon jedoch nur ein Theilbetrag von K 77.000 zur Verwendung gelangte. Ausserdem erscheint im Staatsvoranschlage für das Jahr 1901 unter Titel 10 „Technische Vorarbeiten für den Bau neuer Linien" in dem Cumulativbetrage von K 680.000 der Betrag von K 45.000 zur Fortsetzung der Vorarbeiten für diese Bahnlinie vorgesehen. Das Resterforderniss von K 11,878.000 wird im vorliegenden Gesetzentwurfe angesprochen.

Rücksichtlich einer Beitragsleistung seitens des Landes und der Interessenten sind Verhandlungen bisher noch nicht eingeleitet worden.

d) Rakonitz—Laun. (Art. I, Z. 5.)

Die projectirte Eisenbahn von Rakonitz nach Laun hat zunächst den Zweck, die wirthschaftliche Entwicklung des in Betracht kommenden, von der Natur reich gesegneten Gebietes zu fördern, insbesondere eine bessere Verwerthung der mannigfachen Erzeugnisse der Landwirthschaft und Industrie zu ermöglichen.

Die verkehrspolitische Bedeutung dieser Bahnlinie wird aber wesentlich darin liegen, dass durch deren Ausbau eine neue Route für den Transitverkehr geschaffen wird und Transporte von Staatsbahnlinien, welche ihren bisherigen Verkehr kaum mehr zu bewältigen imstande sind, dieser neuen Verkehrsverbindung werden zugeführt werden können.

Die erfreulicherweise in rascher und stetiger Steigerung sich entwickelnde Verkehrszunahme auf den Staatsbahnlinien Prag—Obernitz und Pilsen—Obernitz hat nämlich infolge der beschränkten Platzverhältnisse der Stationen und infolge der theilweise sehr ungünstigen Neigungsverhältnisse der genannten Strecken mehrfache Uebelstände gezeitigt, deren Beseitigung vom verkehrstechnischen Standpunkte und aus Rücksichten der Betriebssicherheit nunmehr schon zur dringenden, unausweichlichen Nothwendigkeit geworden ist.

Die Verhältnisse liegen thatsächlich so, dass die Bahnlinien Prag—Obernitz und Pilsen—Obernitz heute bereits an den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind.

Die Frage einer Entlastung der genannten Streeken, wie sie dem angestrebten Zwecke am besten entsprechen, zugleich aber auch den localen Verhältnissen in ausreichendem Masse förderlich sein würde, bildete daher im Eisenbahnministerium seit geraumer Zeit den Gegenstand reiflicher Erwägung und eingehender Studien. Nach dem Ergebnisse dieser Studien kann nun diese Entlastung ohne Schädigung des bestehenden Staatsbahnverkehres am zweckmässigsten durch eine theilweise Ablenkung des Verkehres von den in Rede stehenden Bahnlinien unter Ueberleitung gewisser Transporte auf die bisher wenig in Anspruch genommene Staatsbahnlinie Rakonitz—Protivin erzielt werden, zu welchem Behufe aber die Herstellung einer selbstständigen Verbindung von Rakonitz gegen Laun und Postelberg ins Auge gefasst werden muss.

Die anscheinend in erster Linie in Erwägung zu ziehende Herstellung von zweiten Geleisen auf den obengenannten bestehenden Staatsbahnen würde nämlich, abgesehen davon, dass hiebei den durch die Ausführung der intendirten Eisenbahn zu befriedigenden Verkehrsbedürfnissen nicht Rechnung getragen würde, dem angestrebten Zwecke in weit geringerem Masse entsprechen und dabei einen namhaft höheren Kostenaufwand erfordern, als die Herstellung einer neuen Verbindung mit der Rakonitz-Protiviner Bahn, während die eventuelle Heranziehung der Buschtěhrader Eisenbahn zur Ueberführung von Transporten von dem Verkehrsknotenpunkte Obernitz auf die Linie Rakonitz—Protivin nicht nur vom technischen, sondern insbesondere auch vom staatsfinanziellen Standpunkte erheblichen Bedenken begegnen würde. Das eine selbstständige Verbindung der Staatsbahnlinie Rakonitz—Protivin gegen Laun und Postelberg behandelnde Project wurde im Mai 1900 der Trassenrevision und Stationscommission unterzogen und hiebei die dem Detailprojecte zugrunde zu legende Trasse derart festgesetzt, dass durch die Ausführung derselben sowohl die localen Interessen, als auch jene des Staatseisenbahnbetriebes und der im Staatsbetriebe stehenden, die Garantie des Königreiches Böhmen geniessenden Localbahn Postelberg-Laun die thunlichste Befriedigung finden werden.

Unter Berücksichtigung des Ergebnisses der vorerwähnten Amtshandlung wird für diese Bahn die nachstehende Linienführung in Aussicht genommen: Die zu erbauende circa 45 km lange normalspurige Eisenbahn zweigt am westlichen Ende der Station Rakonitz der vorgenannten Staatsbahnlinie ab, führt anfangs entlang des Bahnkörpers der Localbahn Rakonitz-Petschau und nach Uebersetzung des Rakonitzbaches in westlicher Richtung, dann in vorwiegend nördlicher Richtung über den Vetrný vrch nach Kroschau, woselbst die Localbahn Krupa-Kolleschowitz der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn übersetzt wird. In ihrem weiteren Zuge führt die Bahn unter Anlage einer Station nächst der Niveaukreuzung mit der Prag-Karlsbader Aerarialstrasse östlich der Ortschaft Horosedl über das Plateau von Wetzlau, erreicht sodann die Pawlěiner Höhe und ersteigt nach Ueberfahrung der Linie Prag—Eger der Buschtěhrader Eisenbahn an den südlichen Abhängen des Sandberges die zwischen Kannowa und Wellhotten gelegene Wasserscheide Vrata. Von hier aus führt die Trasse an den Abhängen des Velko hora abwärts nach Domauschitz, senkt sich unter Berührung des Ortsgebietes von Solopisk in das Domauschitzer Thal, gelangt hierauf bei Konětopy in das Thal des Hřiwitzer Baches und führt an der linksseitigen Lehne desselben nach Hřiwitz, dann über Opotschna und Jimlin nach Semich. Weiterhin folgt die Bahn dem Zuge der Laun-Semicher Bezirksstrasse und gelangt nächst der Niveaukreuzung der gedachten Strasse mit der Localbahn Postelberg-Laun zum Anschlusse an die letztgenannte Localbahn, welcher Anschluss mittelst beiderseitiger Verbindungscurven zu erfolgen hätte, um die thunlichste Mitbenützung der letzteren bei allen hier in Betracht kommenden Verkehrsrelationen zu ermöglichen.

Im Hinblicke auf die Verkehrsbedeutung der vorbeschriebenen Linie und bei thunlichster Beachtung der Bauökonomie und der localen Verkehrsbedürfnisse wurde bisher die Maximalneigung mit 15 Promill, der Minimalradius mit 250 m angenommen und das erforderliche effective Baucapital mit K 9,000.000 veranschlagt.

Das Attractionsgebiet der sicherzustellenden Bahn, welches in administrativer Beziehung nach Rakonitz, Laun und Saaz gravitirt, und in geographischer Beziehung zum unteren Egergebiete (Mittelgebirge) gehört, weist fruchtbares, gut cultivirtes Ackerland (64 Percent) und ausgedehnte, rationell bewirthschaftete Waldungen (35 Percent) auf, während der Wiesenbau ganz belanglos ist. Von grösster Wichtigkeit ist der in grossem Masse betriebene Zuckerrübenbau. Hopfen findet sich im Attractionsgebiete in geringerer Menge, aber in guter Qualität. Der vorhandene Viehstand ist ziemlich bedeutend und lässt sich daher ein ansehnlicher Viehexport erwarten. In dem von der Bahn durchzogenen Gebiete finden sich ferner ziemlich grosse Steinbrüche, deren Ergiebigkeit erst durch die Ermöglichung billigerer und rascherer Verfrachtung entsprechend wird ausgenützt werden können. Die Industrie zeigt in diesem Gebiete eine erfreuliche Entwicklung und umfasst die Fabrikation von Zucker, von Thonwaaren und Porzellan, von Metall- und Lederwaaren; ausserdem kommen zahlreiche Ziegeleien und Mühlen, sowie grosse Brauereien in Betracht. Die zwei grossen Zuckerfabriken in Laun verarbeiten jährlich zwei Millionen Quintal Rübe, von welchem Quantum schon dermalen circa 200.000 Quintal von Rakonitz bezogen werden. Diese Menge wird sich nach Vollendung der Bahn jedenfalls steigern, da zu erwarten steht, dass die Area des Rübenbaues sich in diesem Falle erheblich vergrössern wird. Die gedachten Zuckerfabriken beziehen ferner jährlich circa 150.000 Quintal Kalkstein und gebrannten Kalk aus Beraun. Auch diese Transporte werden seinerzeit ohne Zweifel ihren Weg über die neue Bahnlinie nehmen. Von grosser Wichtigkeit ist die neue Bahnverbindung für die Förderung der Kohlenwerke bei Kroschau und bei Rakonitz, die, insbesondere bei Herstellung geeigneter Schleppbahnen, aller Voraussicht nach einen bedeutenden Aufschwung nehmen dürften. Durch den Ausbau der projectirten Bahnlinie würde aber auch den im Bereiche der Ortschaften Kaunowa, Mutejowitz und Wellhotten bereits seit Jahren erschlossenen, mangels entsprechender Verkehrswege jedoch nicht weiter betriebenen Steinkohlen-Grubenmassen die Möglichkeit geboten, das daselbst lagernde, abbauwürdige Kohlenflötz zu verwerthen und hiedurch eine Belebung des Bergbaues in dem vorerwähnten Gebiete herbeizuführen. Neben dem Kohlentransporte spielt ferner die Verfrachtung von Bau- und Brennholz aus den ausgedehnten fürstlich Schwarzenberg'schen und fürstlich Fürstenberg'schen Revieren eine wichtige Rolle, namentlich wenn durch den Ausbau der projectirten Localbahn Laun-Libochowitz ein kürzerer Weg zur Elbe geschaffen sein wird. Von sonstigen Frachtartikeln wären noch Mehl, Kleie, Hopfen, Hopfenstangen, Obst, Bier und Getreide hervorzuheben. Die heute schon einen wichtigen Knotenpunkt des Eisenbahnverkehres bildende Stadt Laun wird durch den neuen Bahnanschluss in ihrer commerciellen Entwicklung noch wesentlich gewinnen.

Nach der aufgestellten Rentabilitätsberechnung sind die Bruttoeinnahmen aus dem localen Personenverkehre der projectirten Bahnlinie auf K 26.000, die Bruttoeinnahmen aus dem localen Güterverkehre auf K 144.000 zu veranschlagen. Der Schwerpunkt des Verkehres wird jedoch nach dem oben Angeführten in erster Linie im Transitverkehre liegen, welcher jedenfalls einen sehr beträchtlichen Umfang aufweisen wird. Die in dieser Hinsicht angestellten Berechnungen führten nämlich zu dem Ergebnisse, dass für die projectirte Bahnlinie Transittransporte (Braunkohle, Roheisen, Kalkstein etc.) im Gesammtquantum von rund 600.000 Tonnen zu gewärtigen sind, welche beiläufig K 670.000 Bruttoeinnahmen liefern dürften. Hienach

unterliegt es wohl keinem Zweifel, dass die neue Linie eine ansehnliche Rentabilität aufweisen und dass das mit rund K 9,000.000 veranschlagte Anlagecapital derselben eine angemessene Verzinsung finden wird.

Das vorerwähnte Anlagecapital wird jedenfalls zum weitaus grössten Theile vom Staate, sei es in Form des unmittelbaren Staatsbaues oder im Wege der Garantie für das Vorzugscapital, zu beschaffen, zum restlichen Theile dagegen durch Beiträge des Landes und der Interessenten sicherzustellen sein.

Für den Fall der Gewährung einer Staatsgarantie wurden in der jüngsten Zeit allerdings sowohl von Seiten der Localinteressenten, als auch von Seiten des Königreiches Böhmen (Landtagsbeschluss vom 22. December 1900) namhafte Beitragsleistungen gegen Uebernahme von Stammactien in Aussicht gestellt.

Die Entscheidung darüber, ob der unmittelbare Staatsbau oder die Staatsgarantie für das Vorzugscapital für die projectirte Linie einzutreten haben wird, kann jedoch gleichwohl gegenwärtig noch nicht erfolgen und musste daher die Lösung dieser Frage in dem Gesetzentwurfe vorläufig offen gelassen werden.

Die Regierung wird aber mit allem Nachdrucke bestrebt sein, auch für den Fall des Staatsbaues vom Königreiche Böhmen, sowie von autonomen Körperschaften und Privatinteressenten angemessene Beitragsleistungen zur theilweisen Bedeckung des Kostenaufwandes für diese Bahn zu erlangen.

e) Hartberg—Friedberg. (Art. I, Z. 6.)

Die Bestrebungen nach Herstellung einer directen Bahnverbindung zwischen der nordöstlichen Steiermark und der Eisenbahn Wien-Aspang durch das Gebiet des Wechselgebirges erscheinen in den wirthschaftlichen Verhältnissen dieses Gebietes voll begründet und es haben daher auch die Schritte, welche seitens aller betheiligten Kreise bereits seit geraumer Zeit in Absicht auf die eheste Verwirklichung einer solchen Bahnverbindung behufs wirthschaftlicher Erschliessung der Oststeiermark, sowie behufs Herstellung eines zweiten Schienenweges zwischen Wien und Graz eingeleitet wurden, seitens der Regierung jederzeit volle Würdigung und thunlichste Förderung gefunden.

Hiebei befand sich die Regierung in Uebereinstimmung mit den Kundgebungen des hohen Abgeordnetenhauses, der Landesvertretungen von Niederösterreich und Steiermark, welche die genannte Bahnverbindung im Interesse der berührten Landestheile dringend fordern, mit zahlreichen Petitionen der Localinteressenten, welche auf den durch den Mangel geeigneter Schienenwege bedingten wirthschaftlichen Niedergang des nördlichen Theiles der Oststeiermark hinweisen, sowie mit den Beschlüssen der Wiener Gemeindevertretung, welche die grosse Wichtigkeit der Fortführung der Aspang-Bahn über den Wechsel für die Approvisionirung der Reichshauptstadt, insbesondere mit Fleisch, Milch und Obst und für die Ausdehnung des Marktes für die Wiener Industrieerzeugnisse nachdrücklichst betonen.

Die zur Sicherstellung beantragte, circa 27·5 km lange, normalspurige Bahnlinie Hartberg-Friedberg, welche, abgesehen von ihrer Nützlichkeit für die localen Verkehrsinteressen und für die südlich anschliessenden Localbahnen vor Allem als Theilstrecke der im geeigneten Zeitpunkte sicherzustellenden, oben genannten Eisenbahnverbindung Hartberg-Aspang in Betracht kommt, beginnt in der Endstation Hartberg der im Staatsbetriebe stehenden Localbahn Fürstenfeld-Hartberg und wendet sich zunächst in östlicher Richtung, um nach Uebersetzung des Safen- und Lungitzthales in das Lafnitzthal zu gelangen. In diesem letzteren wird sodann die Bahn auf eine längere Strecke an der rechten Lehne in mässiger Neigung aufwärts geführt, worauf hinter dem Orte Lafnitz der gleichnamige Bach übersetzt wird und die Bahn hiedurch an die linke Thallehne tritt, um bei Rohrbach ein von Norden kommendes Seitenthal zur weiteren Fortführung benützen zu können. Nach dem Verlassen der Station Rohrbach beginnt die Linie mit der Maximalneigung von 25 Promille anzusteigen und gelangt, im Allgemeinen dem Zuge der von Hartberg über Lafnitz und Rohrbach nach Friedberg führenden Bezirksstrasse folgend, über Dechantskirchen und Stegersdorf zur Endstation Friedberg, welche im Süden des gleichnamigen Ortes und derart angelegt wird, dass eine spätere Fortsetzung der Bahn durch das Wechselgebiet zum Anschlusse an die Eisenbahn Wien-Aspang leicht erfolgen kann. Der kleinste Halbmesser der Bögen ist im Hinblick auf die seinerzeitige Ausgestaltung dieser Bahn zu einer Durchzugslinie mit 250 m vorgesehen und sind überhaupt auch die sonstigen Anlageverhältnisse des Unter- und Oberbaues der Projectslinie derart gewählt, dass dieselbe ohneweiters auch für die künftigen Hauptbahnzwecke geeignet ist.

Die im Vorstehenden beschriebene Trasse durch das Lafnitzthal verdient gegenüber den vom Standpunkte der technischen Ausführbarkeit gleichfalls in Betracht kommenden Varianten von Hartberg durch das Thal des Lungitzbaches über Lungitz, Vagendorf und Lehen oder von Hartberg durch das Safenthal über Eggendorf, Seibersdorf und Grafendorf aus dem Grunde den Vorzug, weil die erstere Linie nicht nur bei einem erheblich geringeren Bankostenerfordernisse den wirthschaftlichen und Verkehrsbedürfnissen des in Rede stehenden Gebietes der Oststeiermark ebensogut entspricht, wie die anderen Varianten, sondern weil dieselbe auch durch ihre Lage in der Nähe der ungarischen Grenze geeignet erscheint, einen Theil des in letzterer Zeit aus dem Grenzgebiete auf die Localbahn Pinkafeld-Steinamanger abgelenkten Verkehres wieder zurückzugewinnen.

Dabei entspricht die gewählte Trassenführung auch am besten den im Hinblicke auf die Eigenschaft der Linie Hartberg—Friedberg als einer Theilstrecke der geplanten Bahnverbindung Aspang—Hartberg zu stellenden technischen Anforderungen. Bei der im November 1900 durchgeführten commissionellen Behandlung des Detailprojectes dieser Theilstrecke wurden auch seitens der Interessenten gegen die im Vorstehenden beschriebene Führung der Linie Hartberg—Friedberg keine Einwendungen erhoben.

Im Hinblicke auf diese allgemein anerkannte volkswirthschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung einer Schienenverbindung zwischen den dermaligen Bahnendpunkten Aspang und Hartberg konnte es die Regierung nur mit Befriedigung begrüssen, als sich die Actiengesellschaft der Eisenbahn Wien-Aspang vor einiger Zeit bereit erklärte, unter gewissen Voraussetzungen, zu welchen insbesondere auch die Erlangung eines ziemlich weitgehenden Antheiles an den in Betracht kommenden Transitverkehren gehörte, die Fortführung ihrer Linie bis Hartberg in Aussicht zu nehmen. Bei den in dieser Richtung geführten Verhandlungen hat sich jedoch herausgestellt, dass die von der Actiengesellschaft der Eisenbahn Wien-Aspang vorausgesetzten Transittransporte für die neue Bahnverbindung absolut nicht zu gewinnen wären, und es hat sich sohin die genannte Bahngesellschaft im Hinblicke auf das Ergebniss der vorgedachten Verhandlungen, sowie auf den Umstand, dass der Gesellschaft die seitens der Staatsverwaltung aus naheliegenden verkehrspolitischen Erwägungen verlangte Uebergabe der neuen Bahnverbindung in den Staatsbetrieb nicht convenirte, im October 1898 zu der Erklärung veranlasst gesehen, dass sie nicht in der Lage sei, die Ausführung der projectirten Bahnlinie zu übernehmen.

Angesichts dieser Sachlage erwuchs nun für die Regierung die Aufgabe, die Realisirung der als dringend wünschenswerth anerkannten Bahnverbindung auf einer anderen Grundlage anzustreben. Hiebei konnte sich die Regierung der Wahrnehmung nicht verschliessen, dass die volle Ausnützung der projectirten Bahnlinien, insbesondere für den Durchzugsverkehr dadurch wesentlich behindert erscheint, dass sich die Anschlussbahn in der Richtung gegen Wien im Besitze einer selbstständigen, naturgemäss in erster Linie ihre Sonderinteressen berücksichtigenden Privatunternehmung befindet. Dieser Umstand fällt umsomehr ins Gewicht, als eine Einlösung der Eisenbahn Wien-Aspang auf Grund der concessionsmässigen Bestimmungen noch auf Jahre hinaus praktisch nicht in Betracht gezogen werden kann.

Durch die Bestimmungen der Allerhöchsten Concessionsurkunde für die genannte Eisenbahn vom 28. November 1877, R.-G.-Bl. Nr. 12 ex 1878, erscheint nämlich allerdings formell die Möglichkeit geboten, die Einlösung dieser Bahn auch vor Ablauf des dreissigsten Concessionsjahres vorzunehmen, allein die concreten Bestimmungen über die Berechnung des Entgeltes für die Einlösung der Bahn stellen sich für den Staat so exceptionell ungünstig dar, dass eine Erwerbung der Bahn auf dieser Grundlage nur mit ganz unverhältnissmässig grossen finanziellen Opfern des Staates bewirkt werden könnte.

Unter diesen Umständen erschien es der Regierung geboten, nicht sofort an den Ausbau der ganzen Bahnlinie zu schreiten, wofür übrigens vorläufig auch die erforderlichen technischen Grundlagen nicht gegeben wären, sondern zunächst auf dem Wege, welcher bisher durch die Sicherstellung der Localbahnen Fehring-Fürstenfeld (Gesetz vom 8. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 54) und Fürstenfeld-Hartberg (Gesetz vom 27. Mai 1890, R.-G.-Bl. Nr. 94), mit durchaus befriedigendem Erfolge eingeschlagen wurde, einen weiteren Vorstoss zu machen und zu diesem Behufe vor Allem die Fortsetzung der letztgenannten Bahnlinie von Hartberg bis Friedberg in Aussicht zu nehmen.

Die Beurtheilung dieses Bahnprojectes hätte somit in erster Linie und hauptsächlich aus dem Gesichtspunkte zu

erfolgen, dass damit eben die lange angestrebte Wechselbahn der Verwirklichung wieder um ein bedeutendes Stück näher gerückt wird; in diesem Belange bedarf die Linie Hartberg—Friedberg im Hinblicke auf das oben Ausgeführte wohl keiner weiteren Begründung.

Es kann jedoch darauf hingewiesen werden, dass die gegenständliche Linie auch in ihrer vorläufig in Aussicht genommenen Ausdehnung schon jetzt dazu berufen erscheint, die Bezirke Hartberg und Friedberg dem Eisenbahnnetze anzugliedern und ihnen damit die Möglichkeit einer besseren wirthschaftlichen Entwicklung zu bieten. Insbesondere wird es möglich werden, die in dem oberen Lafnitzthale und dessen Seitenthälern vorhandenen grossen Waldbestände rationell und nutzbringend zu verwerthen. Die vorwiegend Landwirthschaft und Viehzucht betreibende Bevölkerung des Attractionsgebietes wird durch die neue Bahnverbindung nicht nur in die Lage versetzt werden, die Producte des fruchtbaren Bodens und die Erträgnisse der Viehzucht mit grösserem Vortheile als bisher zu verwerthen, sondern sie wird auch Gelegenheit haben, durch den erleichterten Bezug von Dungstoffen ihren landwirthschaftlichen Betrieb intensiver und damit ergiebiger zu gestalten. Es dürfte wohl auch keinem Zweifel unterliegen, dass, begünstigt durch das neu zu schaffende Communicationsmittel und unter Verwerthung der vorhandenen Wasserkräfte, sich grössere industrielle Etablissements entwickeln und damit nicht nur der Gegend erhöhten Wohlstand, sondern auch der neuen Bahnlinie grössere Transporte zuführen werden. Insbesondere dürften auch die in Pinggau bei Friedberg bestehenden entwicklungsfähigen Betriebe der Loden- und Kotzenerzeugung erhöhte Leistungsfähigkeit gewinnen. Weiters wäre auch darauf hinzuweisen, dass das Attractionsgebiet mehrere landschaftlich schöne und historisch bemerkenswerthe Stätten aufweist, die zwar durch die Thätigkeit gemeinnütziger Vereine erschlossen und zugänglich gemacht wurden, aber doch bisher für einen zahlreicheren Besuch zu schwer erreichbar sind.

Ungeachtet der im Vorstehenden angeführten wirthschaftlichen Vortheile wird aber die projectirte Linie wenigstens insolange, als die Verbindung mit der Eisenbahn Wien-Aspang nicht hergestellt sein wird, kaum eine Verzinsung für das in dieselbe zu investirende Capital, welches wegen der erwähnten Rücksichtnahme auf die zukünftigen Verkehrsbedürfnisse mit dem verhältnissmässig hohen Betrag von K 4,040.000 veranschlagt wird, abwerfen können. Hiebei kann jedoch nicht unerwähnt bleiben, dass der Staat an den Betriebsergebnissen der anschliessenden Localbahnen Fürstenfeld - Hartberg und Fehring - Fürstenfeld durch einen namhaften Actienbesitz interessirt ist, dass sohin die von der neuen Linie zu erwartende Einnahmensteigerung der beiden genannten anschliessenden Unternehmungen auch den staatlichen Finanzen zugute kommen wird. Bezüglich einer weiteren Herabminderung der dem Staate aus diesem Bahnbaue erwachsenden finanziellen Belastung liegen bereits Beschlüsse des steiermärkischen Landesausschusses, sowie Zusicherungen der betheiligten autonomen Körperschaften vor, welche an Stelle einer directen Beitragsleistung die Abtretung von Stammactien der erwähnten beiden anschliessenden Localbahnen zum Gegenstande haben, wodurch die eventuelle spätere Einlösung dieser Localbahnen durch den Staat wesentlich erleichtert werden würde.

Der Uebersichtlichkeit halber werden die wichtigsten Daten hinsichtlich der neu zu erbauenden Staatsbahnlinien in der nachstehenden Tabelle zusammengestellt:

Benennung der Bahn	Länge in Kilometern	Vollendungstermin	Präliminirte Gesammtbaukosten	Auf Grund früherer Credite verwendet	Im Staatsvoranschlage pro 1901 für das I. Semester eingestellte Credite	Im vorliegenden Gesetzentwurfe bis 1905 beanspruchte Credite	Nach 1905 anzusprechende Credite
			in Kronen				
Tauernbahn:							
a) Schwarzach—Gastein	30	1904	12,000.000	59.000	95.000	12,000.000	36.346.000
b) Gastein—Südbahn	47	1908	44,000.000			7,500.000	
	77		zus. 56,000.000*)			19,500.000	
Karawankenbahn:							
a) Klagenfurt—Assling	43	1905	38,000.000	82.000	65.000		
b) Villach—Bärengraben	23		6,000.000				
	66		zus. 44,000.000				
Wocheiner Bahn (Assling—Görz)	89	1905	59,000.000	130.000	200.000	103,600.000	17,829.000
Görz-Triest	55	1905	19,000.000	49.000	45.000		
			zus. 122,000.000				
Lemberg-Sambor-Grenze	172	1904	38,200.000	2,784.000	160.000	34,000.000	1,256.000
Pyhrnbahn	43	1904	12,000.000	77.000	45.000	11,878.000	
Rakonitz-Laun	45	1902	9,000.000			9,000.000	
Hartberg-Friedberg	27	1902	4,040.000			4,040.000	
Summe . .	574	—	241,240.000	3,181.000	610.000	182,018.000	55,431.000

*) Inclusive der Kosten der Herstellung des zweiten Geleises von Bischofshofen nach Schwarzach-St. Veit.

IV. Bau- und Investitionsprogramm.

In der allgemeinen Darlegung des Inhaltes und der Ziele dieser Vorlage (Abschnitt II) sind die Erwägungen enthalten, welche die Regierung bestimmt haben, das Bauprogramm für die Ausführung der zur Sicherstellung beantragten neuen Staatsbahnlinien zu einem abschliessenden Bau- und Investitionsprogramme der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende 1905 zu erweitern, die für diesen Zeitraum erforderlichen Credite sofort anzusprechen und die Bewilligung zur Geldbeschaffung durch Anlehensaufnahme zu erbitten.

In dem vorliegenden Bau- und Investitionsprogramme sind nun die für die einzelnen Jahre angesprochenen Credite postenweise angeführt und erübrigt daher nur, die angesetzten Credite im Einzelnen zu begründen und soweit als möglich ziffermässig nachzuweisen.

a) Erforderniss für die neuen Eisenbahnen.

(Post-Nr. 1 bis 6 des Programmes.)

In den Postnummern 1 bis 6 dieses Programmes sind die Erfordernisse für die programmässige Ausführung der nach Artikel I auf Staatskosten herzustellenden Eisenbahnen für die obige Zeit posten- und jahrweise angeführt, wobei von der Annahme ausgegangen wird, dass es möglich sein werde, auch die sub 2 angeführte Eisenbahn Klagenfurt (Villach)-Görz-Triest, ungeachtet der gerade bei diesem Bahnbaue zu überwindenden besonderen technischen Schwierigkeiten, innerhalb des im Artikel IV angesetzten knappen Bautermines, das ist im Jahre 1905, dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. Sollte dies gleichwohl nicht zu ermöglichen sein, so wird eben im Sinne der im Artikel X enthaltenen Ermächtigung eine angemessene Erstreckung der Verwendungsdauer der für die einzelnen Jahre angesetzten Credite zu erfolgen haben.

Die Gesammtbaukosten der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest werden mit K 178,000.000 präliminirt; hievon werden in den Postnummern 1 und 2 des Programmes die bis Ende 1905 erforderlichen Credite im Betrage von zusammen K 123,100.000 normirt. Für Projectsarbeiten und Vorarbeiten wurden auf Grund von Crediten früherer Jahre bisher verwendet: für die Tauernbahn K 59.000, für die Karawankenbahn K 82.000, für die Wocheiner Bahn K 130.000 und für die Fortsetzungslinie Görz—Triest K 49.000. Ausserdem sind im Staatsvoranschlage pro 1901 für das erste Halbjahr unter dem Titel 10 „Technische Vorarbeiten für den Bau neuer Linien" in dem Cumulativbetrage von K 680.000 die Beträge von K 95.000, beziehungsweise K 65.000, K 200.000 und K 45.000, zusammen K 405.000 zur Fortsetzung der Projectirungsarbeiten für die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest vorgesehen (vergleiche Tabelle auf Seite 27). Bezüglich der Theilstrecke der Tauernbahn von Gastein bis zum Anschlusse an die Linie Marburg—Franzensfeste der Südbahn werden in den Jahren 1906 bis 1909 die weiteren im technisch-commerziellen Berichte jahrweise angegebenen Bauerfordernisse im Gesammtbetrage von K 36,346.000, ebenso wie das nach dem Jahre 1905 erwachsende, mit K 17,829.000 präliminirte Erforderniss für die gänzliche Vollendung und Schlussabrechnung der Karawanken-, Wocheiner und Triester Linie seinerzeit im verfassungsmässigen Wege anzusprechen sein.

Von den mit K 38,200.000 präliminirten Kosten der sub 3 angeführten Eisenbahn Lemberg-Sambor-Grenze sind, wie bereits in der speciellen Begründung dieses Bahnprojectes hervorgehoben worden ist, Theilbeträge von K 280.000, K 4,520.000 und K 1,000.000 in die Investitionspräliminarien pro 1898, 1899 und 1900 aufgenommen worden. Von diesen Crediten im Gesammtbetrage von K 5,800.000 wurde bis Ende 1900 nach dem provisorischen Abschlusse nur der Betrag von K 2,784.000 verwendet. Es wird daher, nachdem der danach noch restirende Credit mit Ablauf des Jahres 1900 nicht mehr verlängert worden ist, für die Fortsetzung der Projectirungsarbeiten ein weiterer Theilcredit von K 160.000 in dem Staatsvoranschlage pro 1901 für das erste Halbjahr unter dem oberwähnten Titel 10 angesprochen. Im Bau- und Investitionsprogramme erscheint das weitere Bauerforderniss von K 34,000.000 vorgesehen, welcher Betrag, entsprechend der für Herbst 1904 in Aussicht genommenen Vollendung der Bahnlinie auf die einzelnen Jahre 1901 bis 1905 vertheilt ist. Das nach Verwendung des präliminirten Gesammtcredites für die Jahre 1901 bis 1905 per K 34,000.000 noch verbleibende Resterforderniss von K 1,256.000 wird im Jahre 1906 zu erwirken sein.

Auch für die Pyhrnbahn (Postnummer 4) wurde bereits auf Grund früherer Investitionscredite der Betrag von K 77.000 verwendet; ferner erscheint im Staatsvoranschlage per 1901 unter dem mehrerwähnten Titel 10 der Betrag von K 45.000 zur Fortsetzung der Projectirungsarbeiten für diese Linie vorgesehen. Es wird sonach das mit K 12,000.000 veranschlagte Gesammterforderniss für die Pyhrnbahn durch die im vorliegenden Gesetzentwurfe bis Ende 1905 vorgesehenen Credite per K 11,878.000 seine vollständige Bedeckung finden.

Für die Eisenbahnen Rakonitz-Laun (Postnummer 5) und Hartberg-Friedberg (Postnummer 6) werden in den Jahren 1901 bis 1903 die vollen Baukosten per K 9,000.000, bezw. K 4,040.000 beansprucht.

b) Fortsetzung der Projectirung und des Baues bereits gesetzlich genehmigter Staatsbahnbauten und Finalisirung derselben.

(Post-Nr. 7 bis 10 des Programmes.)

In den Postnummern 7 bis incl. 10 des Programmes werden die bis Ende 1905 erforderlichen Credite für die bereits mit dem Gesetze vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, Art. I, ZZ. 22 bis 25, sowie mit früheren Gesetzen sichergestellten Staatsbahnlinien normirt.

Unter Hinweis auf die untenstehende Tabelle wird hinsichtlich der unter Post 7, 8 und 9 speciell angeführten und der unter Post 10 des Bau- und Investitionsprogrammes subsummirten Staatsbahnlinien Folgendes bemerkt:

Die Eisenbahn Spalato-Arzano mit dem Flügel nach Sinj, Postnummer 7, deren Vollendung für Ende 1905 in Aussicht genommen ist, soll sofort nach der im gegenwärtigen Gesetze angesprochenen Sicherstellung der Geldmittel in Angriff genommen werden, während der Bau der Strecke Dugopolje—Arzano in einem dem obigen Vollendungstermine entsprechenden späteren Zeitpunkte zu beginnen sein wird. Zur Fortsetzung der Projectirungsarbeiten dieser Linie im ersten Halbjahre 1901 ist in dem unter Titel 10 „Technische Vorarbeiten für den Bau neuer Linien" des Staatsvoranschlages 1901 eingestellten Cumulativbetrage von K 680.000 ein Betrag von K 70.000 vorgesehen. Nachdem die Verwendung des nicht verausgabten Restes des im Investitionsprogramme des Jahres 1900 eingestellten Credites von K 1,400.000 über dieses Jahr hinaus nicht beansprucht wird, wird der um die Ziffer des voraussichtlichen Erfolges bis Ende 1900, das sind K 192.000, ferner um das oberwähnte, im Staatsvoranschlage 1901 erscheinende Erforderniss per K 70.000, endlich um den nach dem Jahre 1905 zur Verausgabung gelangenden Rest von K 658.000 verminderte Betrag der gesetzlich genehmigten Baukosten per K 12,620.000, das ist der Theilbetrag von K 11,700.000, in einer dem Bauprogramme entsprechenden Weise auf die Jahre 1901 bis 1905 vertheilt, im Bau- und Investitionsprogramme angesprochen. Das erwähnte Resterforderniss wird im Jahre 1906 im verfassungsmässigen Wege anzusprechen sein.

Die Eisenbahnlinien Gravosa—Bocche di Cattaro, Postnummer 8 und Freudenthal—Klein-Mohrau, Postnummer 9, sind bereits im Baue weit vorgeschritten und werden im Laufe dieses Jahres zur Eröffnung gelangen; die Finalisirung der Bauagenden dieser beiden Linien dürfte im Jahre 1902 zu gewärtigen sein.

Die unter Postnummer 10 des Bau- und Investitionsprogrammes subsummirte, in der folgenden Tabelle unter Postnummer 10 lit. a angeführte Eisenbahnlinie Przeworsk—Rozwadów ist im Jänner 1900 bereits dem Betriebe übergeben worden und dürfte der Abschluss der Baugeschäfte mit Rücksicht auf den Stand der Bauabrechnung und der Grundeinlösung erst für das Jahr 1902 in Aussicht zu nehmen sein.

Auch für diese drei Staatsbahnlinien (Postnummer 8, 9 und 10 a) sind Theilcredite in die Investitionspräliminarien früherer Jahre eingestellt gewesen, sowie in dem Staatsvoranschlage für das Jahr 1901 angesprochen worden und erfolgte, wie die nachstehende Tabelle zeigt, die Ermittlung der in das Bau- und Investitionsprogramm für die Jahre 1901 bis 1905 einzustellenden Beträge unter Berücksichtigung dieser Theilcredite und der mit der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 227, genehmigten Verlängerung der Credite per 1900 bis Ende 1901 für die letztgenannten drei Linien.

Die in der unten stehenden Tabelle unter Postnummer 10 lit. b bis n ausgewiesenen 12 Staatsbahnlinien stehen bereits seit geraumer Zeit im Betriebe; die Baurechnungen konnten jedoch bis nun nicht zum Abschlusse gelangen, nachdem die Abrechnungen mit den Bauunternehmern noch nicht gänzlich beendet, auch noch verschiedene Ergänzungsherstellungen zu bewirken sind und die Grundeinlösung noch nicht finalisirt werden konnte.

Postnummer	Litera	Benennung der Bahn	In früheren Investitions-präliminarien, bezw. Staats-voran-schlägen eingestellte Credite	Eingestellt in das Investitions-präliminare			Zusammen standen bis Ende 1900 zur Verfügung	Verwendet wurden im Ganzen bis Ende 1900 (nach dem provi-sorischen Abschlusse)	Im Staats-voranschlage pro 1901 eingestellte Credite	Beansprucht im Bau- und Investitions-programme 1901 bis 1905	Zusammen bis 1905 verwendete, bezw. beanspruchte Credite	Gesetzlich bewilligter Maximal-betrag
				1898	1899	1900						
			Kronen									
7		Spalato-Arzano	—	—	—	1,400.000	1,400.000	192.000	***) 70.000	11,700.000	11,962 000	12,620.000
8		Gravosa-Bocche di Cattaro	—	160.000	2,400.000	6,000.000	8,560.000	**) (7,318.000)	2,000.000	1,072.000	11,632.000	11,632.000
9		Freudenthal-Klein-Mohrau .	—	80.000	—	1,212.000	1,292.000	**) (750.000)	86.000	70.000	1,448.000	1,448.000
10		Resterfordernisse für die bereits dem Betriebe übergebenen Staatsbahnlinien, deren Baurechnung noch nicht abgeschlossen ist, u. z.:										
	a	Przeworsk-Rozwadów . . .	*) 125.247	400.000	7,800.000	1,200.000	9,525.247	**) (8,720.000)	714.750	100.000	10,339.997	10,340.000
	b	Stryj-Chodorów	740.000	3,800.000	1,760.000	—	6,300.000	5,510.000	—	790.000	6,300.000	6,300.000
	c	Baern-Hof	750.000	—	90.000	—	840.000	766.000	—	74.000	840.000	840.000
	d	Röwersdorf-Hotzenplotz . .	1,320.000	—	114.000	—	1,434.000	1,323.000	—	111.000	1,434.000	1,434.000
	e	Haugsdorf-Weidenau . . .	294.000	160.000	—	—	454.000	421.000	—	33.000	454.000	454.000
	f	Barzdorf-Jauernig	332.000	160.000	—	—	492.000	477.000	—	15.000	492.000	492.000
	g	Chodorów-Podwysokie . . .	6,500.000	800.000	—	—	7,300.000	6,759.000	—	541.000	7,300.000	7,300.000
	h	Halicz-Ostrów (Tarnopol) .	16,660.000	800.000	—	—	17,460.000	17,116.000	—	344.000	17,460.000	17,460.000
	i	Lindewiese-Barzdorf . . .	3,400.000	—	—	—	3,400 000	3,386.000	—	14.000	3,400.000	3,400.000
	k	Niklasdorf-Zuckmantel . .	1,140 000	—	—	—	1,140.000	1,127.000	—	13.000	1,140.000	1,140.000
	l	Grulich-Schildberg	1,560.000	—	—	—	1,560.000	1,429.000	—	131.000	1,560.000	1,560.000
	m	Beraun-Duschnik	3,900.000	—	—	—	3,900.000	3,445.000	—	455.000	3,900.000	3,900.000
	n	Stanislau-Woronienka . . .	19,900.000	—	—	—	19,900.000	19,879.000	—	21.000	19,900.000	19,900.000
		Summe 10 a bis n	56,621.247	6,120.000	9,764.000	1,200.000	73,705.247	**) (70.358.000)	714.750	2,642.000	74.519.997	74.520.000

*) Hierin enthalten die im Jahre 1897 eingetretene Ueberschreitung des Credites von K 35.247·48.

**) Diese Beträge stehen in keiner Beziehung zu den im Bau- und Investitionsprogramme per 1901 bis 1905 beanspruchten correspondirenden Erfordernissen, nachdem für die per 1900 zur Verfügung gestellten Credite der Linien Postnummer 8, 9 und 10 a eine zweijährige Verwendungsdauer (bis Ende 1901) genehmigt wurde.

***) Im Staatsvoranschlage per 1901 unter dem Titel 10 „Technische Vorarbeiten für den Bau neuer Linien" in dem Cumulativbetrage von K 680.000 enthalten.

Nachdem die Verlängerung der Geltungsdauer der in den Investitionspräliminarien der früheren Jahre eingestellten Jahreserfordernisse über das Jahr 1900 hinaus nicht beansprucht wird, die gesetzlich genehmigten Gesammtcredite jeder dieser Linien jedoch voraussichtlich zur Finalisirung der Bauagenden im vollen Umfange benöthigt werden, so wurden die mit Ende 1900 verbleibenden Reste der Jahrescredite dieser zwölf Linien, sowie jene für die Linie Przeworsk—Rozwadów, als Erfordernisse für die Jahre 1901 und 1902 im Bau- und Investitionsprogramme unter Postnummer 10 eingestellt.

Es ergibt sich hieraus, dass durch die im beiliegenden Programme bis Ende 1905 vorgesehenen Baucredite für die vorgenannten Staatsbahnen, mit Ausnahme der Eisenbahn Spalato-Arzano, für welche noch im Jahre 1906 ein Resterforderniss von K 658.000 anzusprechen sein wird, die gesetzlich für den Bau bewilligten Maximalkostenbeträge erschöpft sein werden.

c) Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privateisenbahnen.

Post-Nr. 11 des Programmes.

Die für die Jahre 1901 bis 1905 eingesetzten Pauschalbeträge von zusammen K 13,480.000 für die Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung für Privateisenbahnen sind nur der Vollständigkeit wegen und mit Rücksicht auf die beantragte Creditbewilligung in das Bau- und Investitionsprogramm aufgenommen, wobei für die thatsächliche Verwendung die besondere verfassungsmässige Genehmigung auf Grund bereits erflossener oder erst zu erwirkender Gesetze vorbehalten bleibt.

Bereits im Abschnitte II (Seite 13) ist darauf hingewiesen worden, dass im Hinblicke auf die durch Localbahnsubventionen für den Staat und die einzelnen Königreiche und Länder erwachsenen sehr erheblichen finanziellen Lasten ein möglichst vorsichtiges Vorgehen der Regierung bei Gewährung neuer Subventionen angezeigt erscheine.

Nichtsdestoweniger musste der in der früheren Regierungsvorlage für Localbahnsubventionen in Aussicht genommene Jahrespauschalbetrag von K 1,800.000 für das Jahr 1901 auf K 6,280.000 erhöht werden, nachdem in diesem Jahre auch für diejenigen Beträge vorzusorgen ist, welche zwar bereits in die Staatsvoranschläge, bezw. Investitionspräliminarien für die Jahre 1897, 1898, 1899 und 1900 aufgenommen waren, jedoch nach Ablauf der vorgesehenen Verwendungsdauer verfallen sind. In dieser Erhöhung von K 4,480.000 im Jahre 1901 ist auch für die Erwerbung der Linie Asch—Rossbach vorgesorgt, nachdem der nicht verwendete Rest des im Investitionspräliminare für das Jahr 1899 eingestellt gewesenen Credites nicht verlängert worden ist.

Im Hinblicke auf die hervorgehobene Nothwendigkeit der thunlichsten Zurückhaltung bei weiterer Gewährung von Localbahnsubventionen glaubt die Regierung mit den angesprochenen Pauschalbeträgen das Auslangen finden zu können.

d) Investitionen im Staatsbetriebe.

(Post-Nr. 12 bis 20 des Programmes.)

Allgemeine Bemerkungen.

Schon seit einer Reihe von Jahren ist eine stetige Steigerung des Verkehres auf den im Staatsbetriebe stehenden Bahnen wahrnehmbar, und zwar in einem solchem Umfange, dass die ursprünglich unter ganz anderen Voraussetzungen geschaffenen Bahnanlagen fast durchaus überlastet erscheinen und ein noch intensiverer Verkehr, wie ein solcher voraussichtlich auch in nächster Zeit zu gewärtigen ist, ohne augenscheinliche Gefährdung der Betriebssicherheit mit den bestehenden Mitteln nicht mehr bewältigt werden kann.

Nach den statistischen Angaben über die Verkehrssteigerung der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen in der Dekade 1889 bis 1899 beträgt die Zunahme per Betriebskilometer rücksichtlich der Personenkilometer 114 Percent, rücksichtlich der Eilgut-Tonnenkilometer 72 Percent und rücksichtlich der Frachten-Tonnenkilometer 58 Percent.

Wenn auch seit der erfolgten Uebernahme der einzelnen Bahnen in den Staatsbetrieb aus den im Extraordinarium des Staatsvoranschlages, sowie später in den Investitionspräliminarien angesprochenen Mitteln vielfache Umgestaltungen, Ergänzungen und Meliorirungen der Bahnanlagen vorgenommen worden sind, so darf nicht übersehen werden, dass die vom Staate übernommenen Linien zumeist schon in ihrem damaligen Zustande voll ausgenützt und die durchgeführten Vervollständigungen und Erweiterungen der ursprünglichen Anlagen und Einrichtungen zunächst nur dazu bestimmt waren, der Bewältigung des bereits vorhandenen Verkehres und den gegenüber der staatlichen Verwaltung bedeutend gesteigerten Anforderungen des reisenden und verfrachtenden Publicums zu genügen. Hiebei konnte aber dem weiteren Anwachsen des Verkehres gar nicht oder zum mindesten nicht in genügender Weise Rechnung getragen werden. Durch die Vereinigung so vieler Linien unter eine einheitliche Verwaltung wurden ferner dem Verkehre vielfach ganz neue Wege gewiesen, so dass einzelne Linien, welche früher nur von untergeordneter Bedeutung waren, fortan Massenverkehre zu bewältigen haben und dementsprechend ausgestaltet werden müssen.

Auch darf nicht übersehen werden, dass die Verkehrszunahme bezüglich der einzelnen Staatsbahnlinien sich nicht gleichmässig auf das ganze Jahr vertheilt, sondern im Personenverkehre zumeist nur in wenigen Sommermonaten, im Frachtenverkehre in wenigen Herbst- und Wintermonaten sich geltend macht. Schliesslich ist bei der Beurtheilung des Bedürfnisses für die entsprechende Ausgestaltung der Bahnanlagen, insbesondere der Stationen, noch der weitere Umstand zu berücksichtigen, dass im Laufe der Jahre eine Vermehrung der Fahrbetriebsmittel stattgefunden hat, für deren Unterbringung, Reparatur und Ausrüstung ausreichend vorgesorgt werden muss.

Es entfielen per Betriebskilometer:

Im Jahre 1889: 0·40 Personenwagen, 3·30 Lastwagen, 0·175 Locomotiven; im Jahre 1899: 0·62 Personenwagen, 5·00 Lastwagen, 0·278 Locomotiven.

Die Zunahme beträgt daher bei den Personenwagen 55, bei den Lastwagen 51·5 und bei den Locomotiven 58·8 Percent, und erfordert sonach eine ausreichende Vermehrung der Remisen, Werkstätten, Depot- und Rangirgeleise, Wasserstationen, Kohlendepots etc. etc.

Alle diese Umstände und die Erkenntniss, dass den vorliegenden Anforderungen unbedingt Rechnung getragen werden muss, waren die Veranlassung, dass an Ort und Stelle eingehende Erhebungen gepflogen wurden, um sicherzustellen, welche Massnahmen zur Ergänzung der unzureichenden Anlagen vorzukehren sein werden. Die aufgestellten Erfordernissnachweisungen wurden im Eisenbahnministerium einer eingehenden strengen Prüfung und, soweit zulässig, einer weitgehenden Reduction unterworfen, und es ist auf diese Weise das Erforderniss für die Zeit von 1901 bis 1905 mit solcher Genauigkeit und Sorgfalt ermittelt worden, dass dasselbe dem aufgestellten Investitionsprogramme für den obigen Zeitraum mit Beruhigung zugrunde gelegt werden kann, wobei selbstverständlich geringere Modificationen und Verschiebungen bezüglich der einzelnen in Aussicht genommenen Herstellungen, Einrichtungen und Anschaffungen nicht ausgeschlossen sind.

Zur näheren Erläuterung der einzelnen Posten wird Nachstehendes angeführt:

Bau zweiter, beziehungsweise dritter und vierter Geleise. (Post-Nr. 12 des Programmes.)

Die Nothwendigkeit und theilweise Dringlichkeit des Baues von zweiten, dritten und vierten Geleisen auf den unten verzeichneten Bahnstrecken ist darin begründet, dass der Zugsverkehr in diesen Strecken bereits ein derart dichter geworden ist, dass das Einlegen weiterer erforderlicher Züge überhaupt nicht mehr oder doch nur unter besonderen Schwierigkeiten möglich ist, und somit diese Strecken nahezu an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind.

Die Bedenken in Bezug auf die Sicherheit des Verkehres bei so unzureichender Ausrüstung der currenten Bahn mit nur einem Geleise oder einer nicht genügenden Zahl von Geleisen werden um so grösser, wenn berücksichtigt wird, wie leicht die so dringend nothwendige Aufrechthaltung der Regelmässigkeit im Zugsverkehre in Frage gestellt werden kann, wenn einer der verkehrenden Züge, sei es infolge von Witterungseinflüssen oder wegen verspäteten Eintreffens eines Anschlusszuges, auch nur im Geringsten aus seiner Fahrordnung gebracht wird und Verspätungen erleidet, beziehungsweise solche im übrigen Zugsverkehre hervorruft.

Behufs anstandsloser Abwicklung des Verkehres wird sohin in Fortsetzung der bereits in den Vorjahren eingeleiteten Action die Herstellung zweiter, dritter und vierter Geleise in den nachstehend angeführten Bahnstrecken in Antrag gebracht:

Post-Nr.	Bezeichnung der Streeken	1 Kilometer	2 Kosten im Ganzen	3 Kosten per Kilometer	4 Aus früheren Investitions-präliminarien bedeckt	5 Im gegenwärtigen Bau- und Investitionsprogramme vorgesehen
			Kronen			
1	Hütteldorf—Purkersdorf . . . . . 3. und 4. Geleise	6	2,580.000	430.000	—	2,580.000
2	Matzleinsdorf—Unter-Hetzendorf . . . . 2. „	1·6	366.400	229.000	—	366.400
3	Tulln—Absdorf . . . . . 2. „	11	1,344.600	122.236	1,244.600	100.000
4	Absdorf—Gmünd . . . . . 2. „	120	17,000.000	441.666	—	17,000.000
5	Wels—Salzburg . . . . . 2. „	101	9,057.000	89.677	2,530.000	6,527.000
6	Salzburg—Reichsgrenze . . . . . 2. „	5·6	520.400	92.930	—	520.400
7	Linz-Abzweigung—Station Linz . . . . 3. „	2	50.000	25.000	—	50.000
8	Wels—Neumarkt-Kallham . . . . . 2. „	30	2,000.000	66.666	—	2,000.000
9	St. Michael—Zeltweg . . . . . 2. „	30	3,412.000	113.733	—	3,412.000
10	Glandorf—St. Veit an der Glan . . . . 2. „	2	180.000	90.000	—	180.000
11	Tarvis—Alt-Tarvis . . . . . 2. „	1	220.000	220.000	—	220.000
12	Vyšehrad—Smichov . . . . . 2. „ *)	1	2,780.000	2,780.000	620.000	2,160.000
13	Smichov—Beraun . . . . . 2. „	39	5,460.000	140.000	—	5,460.000
14	Beraun—Königshof . . . . . 2. „	4	417.200	104.300	—	417.200
15	Königshof—Zdie . . . . . 2. „	5	1,090.000	218.000	—	1,090.000
16	Prag—Benesehau . . . . . 2. „	51	4,566.000	89.529	—	4,566.000
17	Ossegg—Kosten . . . . . 2. „	7	400.000	57.143	—	400.000
18	Obernitz—Postelberg . . . . . 2. „	18	1,700.000	94.444	—	1,700.000
19	Für eine Theilstrecke Budweis—Pilsen . 2. „	36	4,200.000	116.666	—	4,200.000
20	Zuczka—Czernowitz . . . . . 2. „	1	424.000	424.000	—	424.000
		472·2	57,767.600		4,394.600	53,373.000

*) Einschliesslich der neuen Moldaubrücke und der Station Vyšehrad.

Die dringende Nothwendigkeit der ad Post 1 bis inclusive 7, 12 bis inclusive 15 und 18 der vorstehenden Tabelle angeführten zweiten, dritten und vierten Geleise ist bereits in den Staatsvoranschlägen, beziehungsweise Investitionspräliminarien der früheren Jahre nachgewiesen worden, in welchen für dieselben Theilerfordernisse bereits eingestellt waren, welche aber nur mit den in Rubrik 4 ausgewiesenen Beträgen in Anspruch genommen wurden.

Die Nothwendigkeit der weiters in Aussicht genommenen zweiten Geleise wird, wie folgt, erläutert:

Ad Post 8, Wels—Neumarkt-Kallham. In der ganzen Strecke verkehren täglich 4 Schnellzüge, sowie 10 Personen- und 8 Güterzüge; in der Theilstrecke Wels—Haiding 8 Personenzüge. Die Verkehrszeiten von 22 Zügen fallen in die Zeit von 8 Uhr Früh bis 8 Uhr Abends und nur jene von 8 Zügen in die restliche Tageszeit. Die Stationsdistanzen betragen bis zu 10·8 km, woraus sich für Zugskreuzungen der Güterzüge ein Intervall von 50 bis 80 Minuten ergibt und bei Einlegung weiterer Züge bedeutende Verkehrsschwierigkeiten eintreten würden.

Ad Post 9, St. Michael—Zeltweg. In dieser Streeke verkehren regelmässig täglich 6 Schnell-, 10 Personen- und 14 Güterzüge, das sind 30 Züge, wozu noch 6 Locomotivfahrten in der Streeke Zeltweg-Knittelfeld zuzurechnen sind. Die Stationsdistanzen betragen bis 8·3 km. Bei Einleitung weiterer Züge, die voraussichtlich erforderlich sein wird, könnte die Regelmässigkeit des Verkehres nicht mehr aufrecht erhalten werden.

Ad Post 10, Glandorf—St. Veit an der Glan. In dieser Strecke verkehren täglich 6 Schnell-, 8 Personen-, 10 Güter- und 10 Localzüge, zusammen also 34 Züge, deren Verkehrszeiten in die Stunden von 5 Uhr Früh bis 10 Uhr Abends fallen, wodurch mit Rücksicht auf die Anschlussverhältnisse die Herstellung des zweiten Geleises unbedingt nothwendig wird.

Ad Post 11, Tarvis—Alt-Tarvis. Die Streeke Tarvis—Alt-Tarvis liegt längs der Linie Tarvis—Laibach, und befindet sich in Alt-Tarvis die Heizhausanlage für die vorerwähnte Strecke. Es verkehren regelmässig 8 Personen- und 9 Güterzüge, für welch letztere in der Streeke Tarvis—Ratschach—Weissenfels bei 20 Promill Steigung Schiebedienst zur Anwendung kommt. Für jeden von Tarvis in der Richtung nach Laibach abgehenden Zug müssen die erforderlichen Locomotiven vom Heizhause in Alt-Tarvis nach Tarvis fahren und ebenso von jedem in Tarvis eintreffenden Zuge nach Alt-Tarvis ins Heizhaus zurückkehren. Das zweite Geleise erscheint daher aus Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten unbedingt nothwendig.

Ad Post 16, Prag—Beneschau. In dieser in continuirlichen Steigungen von mehr als 10 Promill liegenden Streeke verkehren täglich 4 Schnell-, 14 Personen-, 1 gemischter, 13 Güter- und 3 periodische Personenzüge, ausserdem sind regelmässig 7 Locomotivfahrten, also zusammen 42 Fahrten erforderlich. Hiezu kommen in der Strecke Benesehau—Čerčan-Pišely noch 4 gemischte Züge der Strecke von Eule bis zur Abzweigung Čerčan. Die Stationsentfernungen betragen bis zu 9·2 km, woraus für Kreuzungen der Güterzüge ein Intervall von mehr als 1 Stunde und 25 Minuten resultirt, so dass eine weitere in der Folge kaum zu vermeidende Vermehrung der Züge ohne Herstellung des zweiten Geleises ausgeschlossen wäre.

Ad Post 17, Ossegg—Kosten. Es verkehren in dieser Strecke täglich regelmässig 6 Personen- und 39 Güter- und

Locomotivzüge, ausserdem periodisch noch 2 Personenzüge, zusammen also 47 Züge. Die Güterzüge werden bereits mit Vorspann- und Schiebemaschine befördert, so dass diese Strecke mit Rücksicht auf die vorhandene Steigung von 13 Promill und die Stationsentfernung bis 6·4 km, aus welcher für Güterzüge ein Kreuzungsintervall von 50 Minuten resultirt, bis auf das äusserst zulässige Mass ausgenützt ist.

Ad Post 19, Theilstrecke Budweis—Pilsen. Auf dieser schon jetzt voll ausgenützten Linie ist eine ausserordentliche Verkehrssteigerung dann zu gewärtigen, wenn nach Ausbau der Linie Rakonitz—Laun die neue Verkehrsroute zur Abfuhr der Braunkohle aus dem nordwestlichen Böhmen nach dem Süden activirt werden wird. Zur Bewältigung dieses Verkehres müssen die am meisten belasteten Theilstrecken der Linie Budweis—Pilsen zweigeleisig hergestellt werden. Als solche sind die Strecken Horaždovic—Nepomuk und Protivin—Budweis anzusehen. Welche dieser beiden Strecken zur Ausführung gelangen soll, wird noch von weiteren Studien abhängig gemacht.

Ad Post 20, Zuczka—Czernowitz. Es verkehren täglich 4 Schnell-, 10 Personen- und 8 Güterzüge in der Hauptstrecke und ausserdem 4 gemischte und 2 Güterzüge in der Seitenlinie, zusammen 28 Züge. Wesentlich ist jedoch der Umstand, dass die vergrösserte Station Zuczka behufs Entlastung der Station Czernowitz für diese als Vorbahnhof dienen soll, wodurch sich ein permanenter Verkehr zwischen diesen zwei Stationen ergeben wird, so dass auch hier das zweite Geleise aus Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten nothwendig erscheint.

Nach Massgabe der in Summa für den Bau zweiter Geleise angesprochenen Mittel sollen, bei eventuell eintretendem Bedarfe, auch in anderen als den vorangeführten Strecken die zweiten Geleise zur Ausführung gelangen, und kommt diesbezüglich die Strecke Kaschitz—Saaz der Linie Eisenstein—Dux vor Allem in Betracht.

Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien und Anlagen zur Sicherung des Zugsverkehres, Industriegeleise u. dgl.

(Post-Nr. 13 des Programmes.)

Die zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien vorgesehenen Massnahmen umfassen nachstehende Herstellungen und Einrichtungen:

a) Einzelne, ursprünglich als Localbahnen gebaute Linien müssen behufs Ermöglichung einer Erhöhung der Zugsgeschwindigkeiten und einer Vermehrung der verkehrenden Züge mit Rücksicht auf ihre Verkehrsentwicklung und Zugsdichte theils zur Gänze auf Vollbetrieb eingerichtet, theils wenigstens mit einigen Einrichtungen einer Vollbahn ausgestaltet werden.

Aus diesem Grunde erscheint es nothwendig, die derzeit noch mangelnden Absperrungen der Wegübergänge und die nothwendigen Wächterhäuser in den Strecken St. Pölten — Tulln, Jägerndorf — Ziegenhals — Hannsdorf, Oświęcim—Podgórze, Sucha—Skawina und Chryplin—Husiatyn herzustellen, wofür das Erforderniss mit zusammen 1,630.700 Kronen präliminirt wird.

b) Infolge Ausbaues der Linien Zeltweg—Wolfsberg und Unter-Drauburg—Wöllan muss behufs Ermöglichung der einheitlichen und ökonomischen Zugsführung von Zeltweg bis Cilli die Linie Unter-Drauburg—Wolfsberg durch Beseitigung der scharfen Bögen, Verbesserung der Neigungsverhältnisse, Verstärkung der Brücken und des Oberbaues und durch Herstellung einer Verbindungscurve nach Ottischnigberg entsprechend ausgestaltet werden, welche Arbeiten bereits in den Vorjahren zum Theile eingeleitet wurden; Resterforderniss K 2,390.600.

c) Der intensive Zugsverkehr auf einzelnen eingeleisigen Linien, insbesondere auf der Linie St. Valentin—Budweis und anderen Linien des Directionsbezirkes Linz, dann auf mehreren Strecken der Directionsbezirke Prag und Villach ist dadurch wesentlich gehemmt und erschwert, dass mehrere Stationsentfernungen zu gross sind; es ist daher nothwendig, in diesen langen Distanzen Zugskreuzungen zu ermöglichen, was durch Anlage von Betriebsausweichen mit einem Kostenerfordernisse von K 2,182.700 geschehen soll.

d) In der Strecke Hirt—Treibach—Althofen und in km 320·5 7 Amstetten—Pontafel erwachsen der Führung der Züge mit den für die ehemalige Kronprinz Rudolf-Bahn festgesetzten Geschwindigkeiten dadurch wesentliche Erschwernisse, dass hier bei der ursprünglichen Anlage der Bahnlinie die Richtungsverhältnisse ungünstiger bestimmt worden sind als in den anderen Strecken, weshalb die Verbesserung der Richtungsverhältnisse in den angeführten zwei Strecken mit einem Erfordernisse von K 132.683 unerlässlich ist.

e) Für nach Massgabe des Bedarfes herzustellende Industriegeleise wird ein Credit von K 800.000 präliminirt.

Die Anlagen zur Sicherung des Zugsverkehres bezwecken einestheils die Sicherung desselben auf der Strecke (Fahren in Raumdistanz), anderentheils die Sicherung der Fahrten in Stationen und bei Bahnabzweigungen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erscheint die Ausführung von Streckenblockeinrichtungen, beziehungsweise die Umgestaltung bestehender Zugmeldeeinrichtungen in Blockstrecken auf Schnellzugslinien, sowie die Herstellung von Sicherungsanlagen in wichtigen Stationen dringend geboten.

Dementsprechend ist die Einrichtung von Streckenblocks, beziehungsweise die Umgestaltung der Zugmeldeeinrichtungen in Streckenblocks auf mehreren Theilstrecken der Schnellzugslinien Wien—Salzburg, Wels—Simbach—Passau, Budweis—Pontafel, Wien—Eger und Krakau—Podwołoczyska, sowie auf einigen anderen Strecken mit einem Gesammterfordernisse von rund K 3,076.167 vorgesehen. Die Ausführung der Stationssicherungen auf obigen Schnellzugslinien und in den übrigen Stationen erfordert ohne Rücksicht auf die in dem Programme für Stationserweiterungen enthaltenen Beträge eine Kostensumme von Kronen 4,543.880.

Hiezu kommen schliesslich noch die Erfordernisse für die im gesammtstaatlichen Interesse nothwendigen Ausgestaltungen der Bahnanlagen zum Zwecke der Durchbringung eines Maximalverkehres. Hiefür erscheinen im Programme K 1,532.270 eingestellt.

Erweiterung von Stationen. (Post-Nr. 14 des Programmes.)

Die gewaltige Zunahme, welche sowohl der Personen-, als auch der Güterverkehr in steter Folge im Laufe der letzten Jahre erfahren hat, und welche voraussichtlich noch nicht zum Stillstande gekommen ist, beeinflusst wohl in erster Linie die Stationsanlagen. Nachdem der grössere Theil der Stationen noch in der ursprünglichen Anlage besteht, welcher die Bewältigung der damaligen geringeren Verkehrsansprüche zugrunde lag, und überdies die Verhältnisse in einzelnen Stationen durch den Anschluss neuer Linien wesentliche Veränderungen erfahren haben, vermögen die meisten dieser nicht bereits entsprechend umgestalteten und erweiterten Stationsanlagen den gegenwärtigen Anforderungen nicht mehr zu genügen.

Es handelt sich sonach darum, nicht nur die dem Personen- und Güterdienste dienenden Anlagen den geänderten Verhältnissen anzupassen, sondern auch mit Rücksicht auf die gesteigerte Leistungsfähigkeit der Maschinen die Durchbringung langer Züge durch entsprechende Verlängerung der Geleiseanlagen zu ermöglichen und der Vermehrung der Züge durch Schaffung von Kreuzungs- und Vorfahrgeleisen Rechnung zu tragen, endlich auch die Vergrösserung der zu Rangirzwecken bestimmten Geleiseanlagen vorzunehmen. Weiters ist hiebei aber auch die stete Vermehrung zu berücksichtigen, welche der Fahrpark der Staatsbahnen im Laufe der letzten Jahre erfahren hat. Dieselbe bedingt die Ausgestaltung der in den Stationen bestehenden Zugsförderungsanlagen, sowie die Schaffung neuer solcher Anlagen, um die Aufstellung und Remisirung von zeitweilig disponibel werdenden Wagen und Locomotiven zu ermöglichen und die erforderliche Anzahl von Locomotiven mit Wasser und Kohle versehen zu können; auch ist auf die Schaffung ausgedehnter Kohlenlagerungsplätze Bedacht zu nehmen, um die Bevorräthigung mit Kohle für mehrere Monate vornehmen und den Transport von Regiekohle zur Zeit des stärksten Parteienverkehres vermeiden zu können. Die bisher bereits erfolgte und auch in der Zukunft im Auge zu behaltende Vermehrung des Locomotiv- und Wagenparks bedingt aber weiters eine entsprechende Ausgestaltung der zu dessen Instandhaltung bestimmten Arbeitswerkstätten, wobei auch der Umstand mitwirkt, dass infolge der Stabilisirung der Arbeiter und des Entfalles der Accordarbeiten die Arbeitsstellen erheblich vermehrt werden müssen. In diesem Sinne musste zunächst für die Ausgestaltung der grossen Stationen, beziehungsweise für die Fortsetzung der diesfalls begonnenen Erweiterungen vorgesorgt werden.

Bei Berücksichtigung dieser Umstände wird die Gesammterweiterung folgender Stationen in Aussicht genommen, und zwar: Wien (K 2,133.000), Gmünd (K 3,280.600), Pöchlarn (K 438.200), Amstetten (K 2,586.000), Matzleinsdorf (K 2,022.000), Unter-Hetzendorf (K 461.600), Absdorf-Hippersdorf (K 238.000), Sigmundsherberg (K 248.000), Göpfritz (K 447.800), Vitis (Kronen 297.400), Linz (K 2,000.000), St. Valentin (K 321.400), Wels (K 600.000), Attnang (K 400.000), Salzburg (K 7,500.000), Bischofs-

hofen (K 1,000.000), Wilten (K 560.000), Feldkirch (K 300.000), Bregenz (K 356.000), Knittelfeld (K 4,200.000), Hieflau (K 500.000), Selzthal (K 680.000), Villach, Rangirbahnhof (K 400.000), Laibach nebst Beitrag für den Südbahnhof (K 583.000), St. Andrae-Triest (K 1,200.000), Prag und Nusle-Vršovic (K 5,798.370), Pilsen (K 3,260.000), Bilin und Saaz (K 258.000), Ober-Brüx (K 223.000), Marienbad (K 772.000), Budweis (K 4,750.000), Mährisch-Schönberg (K 305.000), Hannsdorf (K 400.000), Jägerndorf (K 2,950.000), Krakau (K 550.000), Podgórze-Płaszów (K 2,500.000), Rzeszów (K 1,500.000), Neu-Sandec (K 2,250.000), Wieliczka (K 326.000), Bochnia (K 360.000), Tarnów (K 366.000), Lemberg (K 5,000.000), Przemyśl (K 748.000), Stryj (K 2,116.000), Tarnopol (K 893.000), Podwołoczyska (K 869.400), Jaroslau (K 894.000), Posada-Chyrowska (K 958.000), Zagórz (K 1,028.000), Kolomea (K 548.000), Stanislau (K 1,500.000), Zuczka (K 2,050.000), Czernowitz (Kronen 960.000).

Abgesehen von diesen die Gesammtausgestaltung aller in der betreffenden Station vorhandenen Anlagen umfassenden Stationserweiterungen, deren mit dem Gesammtbetrage von K 76,835.770 präliminirte Kosten übrigens bei weiterem Studium der bezüglichen Detailprojecte noch mehrfache Richtigstellungen erfahren dürften, sind in der obigen Postnummer des Programmes auch noch jene Antheile an Erweiterungskosten inbegriffen, welche anlässlich der Einmündung von Localbahnen in den Anschlussstationen auf Rechnung der Staatsbahnen zu übernehmen sind.

Diese Erfordernisse sind, nachdem über die herzustellenden Localbahnen und die Art ihrer Anschlüsse derzeit noch keine definitive Entscheidung getroffen werden kann, nach Massgabe der in Aussicht stehenden, voraussichtlich in den nächsten Jahren zur Ausführung gelangenden Localbahnprojecte schätzungsweise mit dem Gesammtbetrage von K 3,769.000 veranschlagt worden.

Ausser den in der Gesammterweiterung der oben namentlich angeführten Stationen bereits inbegriffenen Werkstättenanlagen werden überdies noch Erweiterungen der Werkstättenanlagen in Pilsen, Laun, Bodenbach, Bludenz (Heizhauswerkstätte), Feldkirch und Stanislau mit dem Erfordernisse von zusammen K 5,915.000 in Aussicht genommen.

Endlich sind in den meisten Stationen kleinere Erweiterungen der bestehenden Stationsanlagen mit einem voraussichtlichen Kostenaufwande von K 10,560.230 durchzuführen.

Das gesammte im Vorstehenden ausgewiesene Erforderniss von K 97,080.000 vertheilt sich auf die einzelnen Staatsbahn-Directionen, wie folgt:

Wien	K 12,481.900
Linz	„ 4,447.600
Innsbruck	„ 11,493.800
Villach	„ 7,200.000
Triest	„ 1,571.830
Prag	„ 8,423.970
Pilsen	„ 15,473.700
Olmütz	„ 4,711.800
Krakau	„ 9,437.800
Lemberg	„ 13,805.500
Stanislau	„ 8,032.100

Ergänzungsanlagen am Unterbau. (Post-Nr. 15 des Programmes.)

Zu den Ergänzungsanlagen am Unterbau gehören zunächst die in verschiedenen Strecken nothwendigen Versicherungen des Bahnkörpers gegen Terrainabrutschungen, Steinfälle, Lawinenabstürze, Unterwaschungen etc. theils durch Anlage von neuen Tunnelen, Anlage von Galerien, Stützmauern und Verkleidungsmauern der steilen Lehnen, endlich in einzelnen Fällen sogar durch Linienverlegungen mit dem Gesammtkostenbetrage von K 3,341.090.

Darunter sind insbesondere zu erwähnen: die Verlegung der Arlberglinie nächst der Spreubrücke (K 500.000), die Fortsetzung der Sicherung der Arlberglinie gegen Lawinenabstürze (K 200.000), die Versicherung und Entwässerung der Abschnittsböschungen auf der Linie Amstetten—Pontafel in km 85·2, der Lehnenböschung in km 97·0 4, die Verlängerung des Wandautunnels in km 99·1/2 einschliesslich der Verlegung der Trasse und der Eisenstrasse, die Sicherung der Lehnen bei der Station Hieflau, die Verlegung der Trasse längs der Ennsmauer in km 105·8/7 und die Tunnelirung der Lehne daselbst, ferner auf dem östlichen Netze nebst mehrfachen Uferversicherungen insbesondere auch die Versicherung des Bahnkörpers der Linie Lemberg—Itzkany.

Des Weiteren gehört zu den beabsichtigten Ergänzungsanlagen am Unterbaue: die Auswechslung hölzerner Brücken (zumeist von Ueberfahrtsbrücken) gegen solche aus Eisen oder Stein, welche vornehmlich als eine Massregel ökonomischer Natur anzusehen ist, weil bei einer solchen Reconstruction die künftigen Erhaltungskosten bei gleichzeitiger Erhöhung der Benützungssicherheit erheblich herabgemindert werden, ferner die Verstärkung, eventuell Auswechslung eiserner Brücken.

Diese auf Grund der Verordnung des Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, schon seit Jahren in Durchführung begriffene Massregel ist dadurch bedingt, dass die Brücken in ihrer ursprünglichen Tragfähigkeit für die mit Rücksicht auf die beanspruchte erhöhte Leistungsfähigkeit in Verwendung kommenden immer schwereren Maschinentypen nicht mehr genügen.

Von den Kosten dieser Leistungen wird jeweils ein aliquoter Theil im Ordinarium des Eisenbahnbudgets verrechnet, so dass hier nur die Kosten des Mehrwerthes, und zwar mit dem Gesammtbetrage von K 5,542.000 vorgesehen werden.

Im Einzelnen wäre die Durchführung nachstehender Brückenobjecte hervorzuheben:

Auf der Linie Wien—Amstetten: die Pielachbrücke (K 115.200) und die Traisenbrücke (K 320.000); auf der Linie Wien—Eger: das Provisorium der Tullnerbrücke (K 572.000) und die neue definitive Eisenconstruction derselben (K 1,800.000); auf der Strecke Amstetten—Salzburg: der Umbau der Vöcklabrücken (K 140.000); ferner auf der Linie Salzburg—Wörgl: die Auswechslung von drei Eisenbrücken über die Salzach, die Fritzbachbrücke, sowie die Verstärkung von Brücken dieser Linie (K 600.000); endlich die Auswechslung der Ybbsbrücke und der Ennsbrücke auf der Linie Klein-Reifling—Amstetten (K 190.000); die Auswechslung der hölzernen Ueberfahrten auf den Linien Gmünd—Eger (K 286.820) und Eisenstein—Dux (K 116.000); die Verstärkungen von Brücken auf der Linie Olmütz—Ziegenhals (K 250.000); weiters auf den östlichen Linien: die Auswechslung von sechs Eisenbrücken der Linie Saybusch — Neu-Sandez (K 120.000) und die Verstärkung der Pruth- und Serethbrücken auf der Linie Lemberg—Itzkany (K 150.000).

Zur Sicherung des Bahn- und Strassenverkehres sind auf Grund der diesfalls an alle Bahnverwaltungen ergangenen Verfügungen auch auf den Staatsbahnlinien die an den Niveaukreuzungen der Eisenbahnen mit Strassen und Wegen aufgestellten Zugschranken mit solchen automatischen Vorläutewerken auszurüsten, welche eine willkürliche Kürzung der Vorläutedauer nicht gestatten. Nachdem sich aber die Durchführung der ganzen Action auf einen Zeitraum von zehn Jahren vertheilt, so entfällt von den hiefür veranschlagten Gesammtkosten per K 2,532.000 für die Periode 1902 bis 1905 nur ein Theilerforderniss von K 1,266.000.

Endlich gehören hieher auch jene, zusammen mit K 386.910 präliminirten Beträge, welche auf Grund getroffener Vereinbarungen oder behördlicher Entscheidungen seitens der Staatsbahnverwaltung als Concurrenzbeiträge für die Herstellung von Zufahrtsstrassen, Flussregulirungen, Wildbachverbauungen zu leisten sein werden.

Die Gesammtsumme des Erfordernisses für die Ergänzungsanlagen am Unterbaue beziffert sich sohin auf K 10,536.000.

Ergänzungsanlagen am Oberbau. (Post-Nr. 16 des Programmes.)

Die Ergänzungsbauten am Oberbaue umfassen nachstehende Herstellungen:

a) Das Einlegen von Flussstahlschienen auf zusammen 1320 Geleisekilometern mit einem Gesammterfordernisse von K 7,128.000.

Um den Ersatz für die schadhaften und auszuwechselnden Schienen älterer Systeme zu beschaffen und die Leistungsfähigkeit einzelner Bahnlinien mit gegenwärtig schwachen Schienensystemen zu erhöhen, zugleich auch deren Erhaltung ökonomischer zu gestalten, ergibt sich die Nothwendigkeit, den Oberbau in den betreffenden Streckentheilen ganz zu erneuern und einen den Verhältnissen entsprechenderen stärkeren Oberbau einzulegen. Von den Kosten dieser Oberbauauswechslung wird hiebei im Investitionsprogramme nur der Mehrwerth in Rechnung gezogen, welcher gegenüber den Kosten des bezüglichen älteren und schwächeren Oberbaues resultirt, wogegen die anderweitigen Auslagen der Oberbauerneuerung zu Lasten des Budgetordinariums bestritten werden.

b) Das Einlegen von Weichen auf eisernen Unterlagen, zusammen 960 Stück per K 422.400.

Die in Rechnung gezogenen Kosten von K 440 für je ein Stück Weiche repräsentiren den Mehrwerth der Weichen mit eisernen Unterlagen gegenüber solchen mit Holzschwellen.

Die anderweitigen Auslagen der Weichenneulage werden im Ordinarium des Eisenbahnbudgets verrechnet. Die neuen Weichen mit eisernen Unterlagen gelangen in erster Linie aus Sicherheitsrücksichten in den Hauptgeleisen und stark befahrenen Nebengeleisen der Stationen zur Verwendung und wird das Material der alten Weichen für die Erhaltung der noch übrigen Weichen gleicher Construction verwendet.

c) Das Einlegen imprägnirter oder harter Schwellen. Der hiefür präliminirte Betrag von K 530.000 repräsentirt den Mehrwerth der auf den Staatsbahnlinien in die Bahn einzulegenden imprägnirten oder harten Schwellen gegenüber den auszuwechselnden nicht imprägnirten oder weichen Schwellen.

d) Die Verstärkung bestehender Oberbausysteme.

Behufs Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verstärkung des Geleisegestänges zur Ermöglichung grösserer Fahrgeschwindigkeiten ist auf den betreffenden Streckentheilen die Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel, sowie das Einziehen von starken Winkellaschen an Stelle der Flachlaschen erforderlich; weiters ist in einigen speciellen Fällen die Einlegung eines besonders starken Oberbaues nothwendig, wofür ein Gesammtbetrag von K 1,553.600 präliminirt wird.

Im Ganzen belaufen sich sohin die unter Post-Nr. 16 präliminirten Kosten auf K 9,634.000.

Ergänzungsanlagen am Hochbaue. (Post-Nr. 17 des Programmes.)

Die zur eigentlichen Ausübung des Verkehrs-, Zugförderungs-, Werkstättendienstes etc. erforderlichen Gebäude sind bereits in die unter Post Nr. 14 für Stationserweiterungen angesprochenen Beträge einbezogen worden. Als Ergänzungsanlagen am Hochbaue werden daher nur solche Erfordernisse ausgewiesen, welche zur Herstellung von Gebäuden behufs Schaffung von Wohnungen für das Personal in den Stationen, wie auf der currenten Strecke unbedingt erforderlich sind. Dieses Bedürfniss ist dadurch hervorgerufen, dass infolge der bedeutenden Verkehrszunahme allenthalben im Laufe der letzten Jahre erhebliche Personalvermehrungen eintreten mussten. Hiezu tritt noch der Umstand, dass die neuen Bestimmungen über Dienst- und Ruhezeiten eine weitere Personalvermehrung für Ablösung, und zwar nicht nur beim Stations- und Zugförderungspersonale, sondern auch rücksichtlich des in der currenten Strecke verwendeten Wächterpersonales bedingen. Ebenso hat das aus Sicherheitsrücksichten eingeführte Fahren in Raumdistanz es nothwendig gemacht, auch für die hiedurch bedingten Zugsmeldeposten, beziehungsweise für Streckenblockwächter entsprechende Wohnräume vorzusehen. Weiters ist es aus sanitären und Sittlichkeitsrücksichten unabweislich geworden, auf einzelnen Linien jene Wächterhäuser, in denen gegenwärtig den Wächtern und ihren Familien nur ein einziger Wohnraum zugewiesen werden kann, entsprechend zu vergrössern. Auch müssen, um den Wächtern während ihrer Ruhezeit die volle Ruhe zu gewähren, bei jenen Wächterhäusern, wo dies noch nicht der Fall ist, durch Anbauten die für die Ablöser nothwendigen Diensträume geschaffen werden. Endlich mussten hier auch die nothwendigen Massnahmen zur Beschaffung geniessbaren Trinkwassers berücksichtigt werden.

In 35 Stationen sollen Wohnhäuser für Beamte, Unterbeamte und Diener mit einem Kostenaufwande von K 3,389.000 zur Ausführung gelangen. Speciell wären die nachstehenden Stationen hervorzuheben, für welche zu dem gedachten Zwecke der in Klammern beigesetzte Betrag präliminirt wird: St. Pölten (K 340.000), Hainfeld (K 100.000), Sigmundsherberg (K 260.000), Gmünd (K 360.000), Saalfelden (K 260.000), Bischofshofen (K 210.000) und Freudenthal (K 100.000).

Kasernen für das Zugs- und Maschinenpersonal sollen zur Ausführung gelangen in den bedeutenderen Knoteupunkten der Bahnlinien, insbesondere wo ein Wechsel des Zugs- und Maschinenpersonales eintritt. Für diese Zwecke ist ein Betrag von K 1.151.400 eingestellt.

Endlich ist hier auch der eventuelle Rückkauf des Administrationsgebäudes in Linz und ein Vollendungsbetrag für ein solches Gebäude in Villach vorgesehen. Sollte auch in Stanislau ein solches Gebäude zur Ausführung gelangen, so werden zur Deckung der Kosten die Erfordernisse für Wohn- und Kasernengebäude entsprechend eingeschränkt werden.

Die Kosten für die Herstellung von Wohnhäusern für Beamte, Unterbeamte und Diener, sowie von Kasernen für das Zugs- und Maschineupersonal sind zusammen mit K 4,540.400, das Erforderniss für Herstellung, Erweiterung und Verbesserung von Wächterhäusern mit K 7,033.600 präliminirt, für Administrationsgebäude sind K 650.000 vorgesehen, wonach sich für Post Nr. 17 die Gesammtsumme von K 12,224.000 ergibt.

Elektrische Anlagen. (Post-Nr. 18 des Programmes.)

Die gewaltigen Fortschritte, welche in den letzten Jahren auf dem Gebiete der Anwendung der Elektricität gemacht wurden, lassen es nur als eine naturgemässe Folge erscheinen, dass auch der Eisenbahndienst sich dieselbe thunlichst nutzbar zu machen strebt. In dieser Hinsicht soll zunächst in den Stationen der grössten Städte, beziehungsweise in den Stationen hervorragendster Verkehrsbedeutung allmälig die elektrische Beleuchtung zur Einführung gelangen, wobei jeweils auch auf eine Stromabgabe für sonstige Betriebszwecke, als: Antrieb von Arbeitsmaschinen, von Schiebebühnen, Drehscheiben etc., Bedacht zu nehmen sein wird.

Unter der obigen Postnummer werden jedoch nur die Kosten der elektrischen Installation selbst präliminirt, während die Kosten für die aus diesem Anlasse herzustellenden Gebäude, sofern es sich um eigene zu erbauende Anstalten handelt, in die für Stationserweiterungen präliminirten Kosten einbezogen worden sind. In diesem Sinne sind vorläufig für die Zeit bis Ende 1905 für derartige Installationen K 540.000 präliminirt, in welchem Betrage auch die Amortisationsbeträge, welche für bereits bestehende Anstalten vertragsmässig zur Zahlung gelangen, mitenthalten sind. Bezüglich der Auswahl der Stationen, in welchen diese Anlagen durchgeführt werden sollen, sind noch eingehende Studien im Zuge, da hiebei auch die künftigen Betriebskosten wesentlich mit ausschlaggebend sind, und erwogen werden muss, ob in Anbetracht der localen Verhältnisse in einzelnen Fällen nicht etwa eine der anderen modernen intensiven Beleuchtungsarten sich als vortheilhafter erweist.

Nachdem ferner durch die so starke Zunahme des Verkehres, insbesondere infolge der Vermehrung der Züge viele Telegraphenleitungen schon überlastet erscheinen, müssen vielfach neue Telegraphenleitungen gespannt und die Telegraphenstationen entsprechend erweitert werden, ferner muss mit Rücksicht auf die grosse räumliche Ausdehnung, welche einzelne Stationen schon gewonnen haben und durch die in Aussicht stehenden Erweiterungen noch erfahren werden, für die Möglichkeit der telephonischen Verständigung aller an der Dienstesausübung betheiligten Stellen vorgesorgt werden. Für diese Zwecke werden im Ganzen K 470.000 präliminirt.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit soll die Ausrüstung der Streckenwächter mit Telephonen in grösserem Umfange als bisher fortgesetzt und eine Verbesserung der Einrichtungen für die Glockensignalisirung durchgeführt werden. Hiefür wird per 1902 bis 1905 ein Betrag von K 870.000 präliminirt.

Endlich werden für die Durchführung verschiedenartiger sonstiger Neuerungen auf dem Gebiete der Anwendung der Elektricität für Eisenbahnbetriebszwecke, wie solche sich in den letzten Jahren in grosser Menge ergeben haben, hauptsächlich zu Erprobungszwecken Jahresbeträge von K 30.000 angefordert.

Somit beläuft sich das Erforderniss für elektrische Anlagen im Ganzen auf K 2,000.000.

Beschaffung von Hilfsmaschinen, Werkzeugen und maschinellen Einrichtungen von Werkstätten und Heizhäusern. (Post-Nr. 19 des Programmes.)

Im Verhältnisse zu der durch die stetige Steigerung des Verkehres und der Leistungen bedingten ausserordentlichen Inanspruchnahme und Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen, sowie mit Rücksicht auf die gleichfalls immer complicirtere Bauart und Ausrüstung der Fahrbetriebsmittel, steigen fortgesetzt auch die Anforderuugen an die Reparaturstellen der Staatsbahnen.

Nachdem das Bestreben darauf gerichtet sein muss, die Zeit, während welcher die Fahrbetriebsmittel infolge der nothwendigen Revisionen und Reparaturen dem Betriebe entzogen werden müssen, auf ein möglichst kurzes Ausmass zu beschränken, ergibt sich die Nothwendigkeit, die Leistungsfähigkeit der Reparaturstellen durch Vermehrung und entsprechende Ausgestaltung der Hilfsmaschinen, Werkzeuge, sowie der sonstigen maschinellen Einrichtungen und Anlagen der Haupt- und Betriebswerkstätten zu heben.

Zur rascheren Ausführung kleinerer Reparaturen sollen weiters alle grösseren Heizhäuser dergestalt ausgerüstet werden, dass in denselben laufende Reparaturen sachgemäss und ökonomisch durchgeführt werden können, wodurch die sonst nothwendige Zustellung der Fahrzeuge an die entfernt liegenden Werkstätten vermieden werden wird.

Eine Reihe von Herstellungen wird endlich aus hygienischen und socialpolitischen Gründen, insbesondere hinsichtlich der Einrichtungen der Arbeitsräume erforderlich sein.

Von dem unter der obigen Post des Programmes für die Jahre 1901 bis 1905 veranschlagten Gesammterfordernisse von K 6,440.000 entfällt für die im Baue begriffenen neuen Werkstätten in Pilsen, sowie für die maschinellen Einrichtungen jener Werkstätten, welche grössere Zubauten erhalten sollen, wie insbesondere für jene in Knittelfeld, Salzburg, Feldkirch, Laun und Bodenbach ein Betrag von rund K 3,900.000 und für die Ausgestaltung der übrigen 8 Hauptwerkstätten, der vorhandenen 16 Betriebswerkstätten, sowie für die successive Einrichtung solcher Reparatursstellen in grösseren Heizhäusern ein Kostenaufwand von rund K 2,540.000.

Von dem Gesammtbetrage wird im Jahre 1901 ein Betrag von K 800.000, im Jahre 1902 ein Betrag von K 990.000 und in jedem der Jahre 1903 bis 1905 K 1,550.000 erforderlich sein.

Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes. (Post-Nr. 20 des Programmes.)

In den Erläuterungen zu Postnummer 20 b zum Investitionsprälimiuare im Staatsvoranschlage per 1900 ist auf die erfolgte Aufstellung eines Programmes für die Vermehrung des Fahrparkes der österreichischen Staatsbahnen in den Jahren 1899 bis 1903 hingewiesen. In Ausführung dieses Programmes wurde im Staatsvoranschlage per 1900 als zweite Rate für Fahrparksvermehrung ein Betrag von K 14,930.800 eingestellt und im Staatsvoranschlage pro 1901 laut den Erläuterungen zu Postnummer 5 der Investitionen für den Staatsbahnbetrieb behufs Fahrparkvermehrung in diesem Jahre (100 Personen-, 1240 Dienst- und Güterwagen und 80 Locomotiven sammt Tender) ein Betrag von K 13,272.900 mit dem Beifügen präliminirt, dass die Bedeckung dieser Beschaffungskosten aus dem im gegenwärtigen Bau- und Investitionsprogrammen für Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes einzustellenden Betrage erfolgen soll.

In dem sub Postnummer 20 des vorliegenden erweiterten Programmes für die Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes der österreichischen Staatsbahnen angesprochenen Gesammtbetrage von K 64,480.000 ist der im Staatsvoranschlage per 1901 angeführte Betrag per K 13,272.900 enthalten, und sind ferner die Kosten der nach dem ursprünglichen Programme in den Jahren 1902 und 1903 zur Beschaffung in Aussicht genommenen Fahrbetriebsmittel und die über letzteres Programm hinausgehenden Kosten der nachstehend begründeten Fahrparkvermehrung, sowie auch der sonstigen Ergänzung und Verbesserung des Fahrparkes bis Ende des Jahres 1904 inbegriffen.

Aus dem obigen Gesammtbetrage sollen die Kosten für die nachstehenden Anschaffungen bestritten werden, und zwar für:

a) Locomotiven . . . . . mit K 25,932.800
b) Personenwagen . . . . . „ „ 8,347.200
c) Dienst- und Güterwagen . . . „ „ 25,600.000
d) Ergänzungen und bessere Ausgestaltung des Fahrparkes . . „ „ 4,600.000

Bezüglich der Nothwendigkeit und des Umfanges der beabsichtigten Anschaffungen wird Nachstehendes angeführt:

a) Locomotiven. Die folgende Tabelle zeigt den Stand an Locomotiven der Staatsbahnen in den letzten fünf Jahren von 1896 bis 1900 und die von denselben bewirkten Leistungen:

Im Jahre	Stand an Locomotiven im Jahresmittel	Stand an Locomotiven am Ende des Jahres	Gesammtjahresleistung an Locomotivkilometern	Zunahme in Percenten des Vorjahres: des Locomotivstandes im Jahresmittel	Zunahme in Percenten des Vorjahres: der Leistung	Durchschnittliche Jahresleistung einer Locomotive in Kilometern
1896	1850	1892	70,671.000	—	—	38.200
1897	1935	1980	74,810.000	4·5	5·8	38.630
1898	2056	2125	82,772.000	6·3	10·6	40.200
1899	2219	2287	87,781.000	8·0	6·0	39.600
1900	2335	2377	*) 93,300.000	5·2	6·3	40.000

*) Auf Basis der bis Ende September 1900 definitiv ermittelten Leistung.

Es hat sonach in dieser Zeit der Stand der Locomotiven um 2335 — 1850 = 485 Stück oder 26·2 Percent, somit durchschnittlich per Jahr um 6·5 Percent, dagegen die Leistung um 22,629.000 Locomotivkilometer oder 32 Percent, somit durchschnittlich per Jahr um 8·0 Percent zugenommen. Die durchschnittliche Jahresleistung einer Locomotive ist von 38.200 auf 40.000 Locomotivkilometer gestiegen; eine Leistung, welche namentlich mit Rücksicht auf die schwierigen Betriebsverhältnisse der meisten Linien des Staatsbahnnetzes als eine aussergewöhnlich hohe bezeichnet werden muss, welche bei keiner Bahn mit ähnlichen Betriebsverhältnissen erreicht wird. Nach der Statistik des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen per 1898 leisteten die Locomotiven auf den Linien

der Südbahn . . . . . 36.023 Kilometer
„ Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . . 32.706 „
„ Ungarischen Staatsbahnen . . . . . 33.694 „
und selbst auf der äusserst günstig situirten, einen besonders dichten Verkehr aufweisenden Kaiser Ferdinands-Nordbahn . 41.404 „

Die Erfahrung hat aber gezeigt, dass es mit Rücksicht auf die Betriebsverhältnisse der Staatsbahnen im Interesse einer sorgsamen Instandhaltung der Locomotiven wünschenswerth wäre, per Locomotive keine höhere Jahresleistung als 36.000 km zu beanspruchen.

Wird für die Zeitperiode 1901 bis einschliesslich 1904 statt der im abgelaufenen Quinquennium eingetretenen Steigerung der Locomotivkilometer um 8 Percent per Jahr nur mit einer solchen von 3·5 Percent, also für das ganze Quadriennium mit einer Steigerung von 14·0 Percent gerechnet und hiebei angenommen, dass auch in Hinkunft die gegenwärtige beträchtliche Leistung der Locomotiven aufrecht erhalten, jedoch nicht überschritten werden soll, so müsste bis Ende des Jahres 1904 der Stand an Locomotiven gegenüber jenen des Jahres 1900 der angenommenen Verkehrssteigerung entsprechend um 14·0 Percent, das ist um

$$\frac{2377 \times 14}{100} = 332 \text{ Stück}$$

vermehrt werden.

Es wären daher in den Jahren 1901 bis 1904 noch 332 oder rund 80 Stück Locomotiven pro Jahr zu beschaffen, wofür sammt Reserven jährlich K 6,483.200, somit bis inclusive 1904 die obigen K 25.932.800 erforderlich sind.

b) Personenwagen. Die nachstehende Tabelle zeigt den Stand und die Leistungen der Personenwagen der Staatsbahnen in den letzten fünf Jahren 1896 bis 1900:

Im Jahre	Wagenstand am Ende des Jahres	Gesammtleistung in 1000 Wagen-Achskilometern	Zunahme: an Wagen per Jahr	Zunahme: an Wagen in Percent	Zunahme: der Leistung in 1000 Wagen-Achskilometern per Jahr	Zunahme: der Leistung in 1000 Wagen-Achskilometern in Percent
1896	4.395	393.259	—	—	—	—
1897	4.760	407.340	365	—	14.081	—
1898	5.094	441.879	334	—	34.539	—
1899	5.194	458.733	100	—	16.854	—
1900	5.364	*) 473.500	170	—	14.767	—
		Summe .	969	22·05	80.241	20·40
		Im Jahresdurchschnitt .	—	5·51	—	5·10

*) Auf Basis der bis Ende September 1900 definitiv ermittelten Leistung.

Wie aus dieser Zusammenstellung zu ersehen ist, hat der Stand und die Leistung der Personenwagen ungefähr im gleichen Masse zugenommen. Hiebei wurde jedoch bisher mit den vorhandenen Personenwagen, trotz sorgfältigster Ausnützung derselben, nur so knapp das Auslangen gefunden, dass bei jeder weiteren Steigerung der den Personenwagen auferlegten Leistung eine entsprechende Vermehrung des Standes platzgreifen muss.

Wird die Steigerung der Leistung für die Zeit von 1901 bis Ende 1904 statt mit dem oben nachgewiesenen Percentsatze von 5·1 nur mit 2·6 Percent per Jahr angenommen, so muss auch die Zahl der Personenwagen jährlich um 2·6 Percent und daher bis Ende 1904 zusammen um 10·4 Percent, das ist um $\frac{5364 \times 10{\cdot}4}{100} = 558$ Stück vermehrt werden.

Es wären daher bis Ende 1904 noch 558 Personenwagen oder per Jahr rund 140 Stück sammt Reserven mit einem Kostenaufwande von K 8,347.200 im Ganzen oder K 2,086.800 per Jahr zu beschaffen.

c) Güter- und Dienstwagen. Der Stand und die Leistungen der Güter und Dienstwagen der Staatsbahnen in den Jahren 1896 bis 1900 ergeben sich aus nachstehender Tabelle:

Im Jahre	Wagenstand am Ende des Jahres	Gesammtleistung in 1000 Wagen-Achskilometern	Zunahme an Wagen		Zunahme der Leistung in 1000 Wagen-Achskilometern	
			per Jahr	in Percent	per Jahr	in Percent
1896	36.223	1,430.465	—	—	—	—
1897	37.854	1,503.742	1.631	—	73.277	—
1898	40.451	1,621.529	2.597	—	117.787	—
1899	41.823	1,704.469	1.372	—	82.940	—
1900	*) 44.379	**) 1,786.000	2.556	—	81.531	—
		Summe .	8.156	22·51	355.535	24·85
		Im Jahresdurchschnitt .	—	5·62	—	6·21

*) Einschliesslich 1180 Stück für das Jahr 1901 vorgelieferter Wagen.
**) Auf Basis der bis Ende September 1899 definitiv ermittelten Leistung.

Hiernach erhöhte sich im Durchschnitte die Leistung der Güter und Dienstwagen um 6·21 Percent, der Stand dieser Wagen aber nur um 5·62 Percent.

Das Zurückbleiben der Vermehrung dieses Wagenparkes gegenüber der Leistung desselben, sowie überhaupt der geringe Güterwagenstand hatte eine forcirte Ausnützung des Wagenmateriales und zur Zeit des stärksten Verkehres einen häufig sehr stark empfindlichen und vielfach beklagten Wagenmangel zur Folge.

Hinsichtlich der Frage der Wagenausnützung ist darauf hinzuweisen, dass die Güterwagen der Staatsbahnen rund je 20.000 km im Jahre zurückgelegt haben, während nach der Statistik des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom Jahre 1898 ein Güterwagen der Vereinsbahnen im Durchschnitte kaum eine jährliche Leistung von 17.000 km erzielt hat.

Die Nothwendigkeit einer Vermehrung der Güterwagen der Staatsbahnen, welche übrigens auch den Gegenstand zahlreicher Petitionen der interessirten Kreise gebildet hat, steht demnach ausser Zweifel.

Wird die Steigerung der Leistung der Güterwagen für die Zeit bis Ende 1904 statt mit 6·21 nur mit 3·5 Percent per Jahr angenommen, so müsste die Vermehrung der Güterwagen für die genannte Zeitperiode mindestens 14 Percent, das ist $\frac{44379 \times 14}{100} = 6213$ oder rund 6200 Stück betragen.

Nachdem à conto des Bedarfes pro 1901 schon im Jahre 1900 1180 Stück Güterwagen zur Ablieferung gelangten und überdies noch 1200 Güter- und Dienstwagen, welche nach dem ursprünglichen Programm erst im Jahre 1902 zu liefern gewesen wären, schon im Jahre 1901 zur Einlieferung kommen werden, so müssen in den Jahren 1902 bis 1904 noch 6200 — 2380 = 3·20 oder per Jahr 1273 Stück Güter- und Dienstwagen angeschafft werden. Die Gesammtkosten für 6200 Güter- und Dienstwagen beziffern sich auf K 25,600.000, wovon pro 1901 für 2380 Stück Wagen ein Betrag von K 9,442.000 und für jedes der Jahre 1902 bis 1904 für je 1273 Stück Wagen ein Betrag von K 5,386.000 erforderlich ist.

d) Ergänzungen und bessere Ausgestaltung des Fahrparkes. Die Ergänzungen beziehen sich auf die Einrichtung der in Schnell- und Personenzügen rollenden Fahrzeuge der Staatsbahnen mit automatischen schnellwirkenden Bremsen, welche Massregel durch die stetig zunehmende Fahrgeschwindigkeit der genannten Zugsgattungen zur Erhöhung der Sicherheit des Verkehres dringend geboten erscheint. Die Einführung automatischer Bremsen wird zugleich die Anbringung der für die Sicherheit der Reisenden werthvollen Einrichtung von Nothbremsvorrichtungen an Stelle des derzeit bestehenden Intercommunications-Signales ermöglichen. Für die hiezu nöthigen Adaptirungsarbeiten ist bezüglich der Locomotiven ein Betrag von K 1,000.000 und rücksichtlich der Wagen ein solcher von K 1,600.000 in Aussicht genommen. Von dem Gesammtaufwande von K 2,600.000 sollen im Jahre 1901 K 350.000 und in den Jahren 1902 bis 1904 je K 750.000 zur Verwendung kommen.

Ueberdies wird für weitere Verbesserungen und Ergänzungen des Fahrparkes ein Betrag von K 2,000.000 in Anspruch genommen.

In Durchführung der auch bei den übrigen Posten des vorliegenden Investitionsprogrammes zum Ausdrucke gebrachten Intention, von zwingenden Ausnahmsfällen abgesehen, eine Erweiterung des vorjährigen Investitionspräliminars nicht eintreten zu lassen, wurde auch das im Vorstehenden besprochene Programm für die Vermehrung des Fahrparkes der österreichischen Staatsbahnen wie in der vorjährigen Regierungsvorlage auf die Zeit bis Ende 1904 beschränkt.

Von der künftigen Entwicklung des Verkehres auf dem Staatsbahnnetze und den bei sorgfältiger Prüfung sich hieraus ergebenden Anforderungen in Bezug auf die weitere Ausgestaltung des Fahrparkes wird es abhängen, ob die im vorliegenden Programme vorgesehene Vermehrung der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Staatsbahnen mit Ende des Jahres 1904 zum vorläufigen Abschlusse gelangen oder dem wirklichen Bedürfnisse entsprechend weiter fortgesetzt werden soll. Für diese Entscheidung wird selbstverständlich auch der Umfang der bis dahin alljährlich zu Lasten des Budgets bewirkten Erneuerung des staatlichen Fahrparkes von massgebenden Einflusse sein.

Eine Uebersicht der Differenzen des vorigen und des dermaligen Bau- und Investitionsprogrammes, sowie eine kurze Begründung derselben gibt nachstehende Zusammenstellung:

Postnummer des neuen Programmes	Gegenstand	Erforderniss nach dem Programme		Differenz		Kurze Begründung der Differenz
		1900—1904	1901—1905	mehr	weniger	
1	Tauernbahn	13,400.000	19,500.000	6,100.000	—	Vorrückung der Tunnelarbeiten, dafür Ersparniss von K 4,000.000 in der Gesammtsumme.
2	Klagenfurt—Villach—Triest	103,600.000	103,600.000	—	—	—
3	Lemberg—Sambor—Grenze	32,320.000	34,000.000	1,680.000	—	Einbeziehung verfallener Investitionscredite.
4	Pyhrnbahn	11,800.000	11,878.000	78.000	—	wie bei Post 3.
5	Rakonitz—Laun	8,000.000	9,000.000	1,000.000	—	Mehrkosten.
6	Hartberg—Friedberg	4,040.000	4,040.000	—	—	—
7	Spalato—Aržano	10,860.000	11,700.000	840.000	—	wie bei Post 3.
8	Gravosa—Bocche di Cattaro	3,072.000	1,072.000	—	2,000.000	Vorsorge im Staatsvoranschlage pro 1901.
9	Freudenthal—Klein-Mohrau	156.000	70.000	—	86.000	wie bei Post 8.
10	Fertiggestellte Bahnen, Resterforderniss	*) 814.000	2,642.000	1,828.000	—	Verfallene Credite, ferner Resterforderniss für Przeworsk—Rozwadów im Jahre 1902.
11	Subventionen für Privatbahnen	7,200.000	13,480.000	6,280.000	—	Einbeziehung verfallener Credite. Vorsorge für ein fünftes Jahr.
12	Weitere Geleise	46,048.000	53,373.000	7,325.000	—	wie bei Post 3.
13	Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien und Sicherungsanlagen	10,316.000	16,289.000	5,973.000	—	wie bei Post 3.
14	Stationserweiterungen	78,214.000	97,080.000	18,866.000	—	wie bei Post 3.
15	Unterbau	10,536.000	10,536.000	—	—	—
16	Oberbau	9,634.000	9,634.000	—	—	—
17	Hochbau	8,312.000	12,224.000	3,912.000	—	wie bei Post 3.
18	Elektrische Anlagen	2,000.000	2,000.000	—	—	—
19	Hilfsmaschinen für Werkstätten und Heizhäuser	6,200.000	6,440.000	240.000	—	wie bei Post 3.
20	Fahrparkvermehrung	62,480.000	64,480.000	2,000.000	—	Mehrerforderniss für Verbesserungen des Fahrparkes.
	Summe . .	429,002.000	483,038.000	56,122.000	2,086.000	
				54,036.000	—	

*) Im Präliminar 1900—1904 sub Post 9 für die inzwischen eröffnete Linie Przeworsk—Rozwadów eingestellt.

V. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzentwurfes.

Die Verwirklichung der seitens der Regierung geplanten grossen volkswirthschaftlichen Action auf dem Gebiete des Staatseisenbahnbaues und in Absicht auf die Bedeckung des Erfordernisses für die Subventionirung von Privateisenbahnen, sowie für Investitionen im Staatsbetriebe bis Ende des Jahres 1905 erscheint nunmehr von der Beschlussfassung der Gesetzgebung über den vorliegenden Gesetzentwurf abhängig.

In Artikel I, ZZ. 1 bis 6, des Entwurfes werden die einzelnen auf Staatskosten neu zu erbauenden Eisenbahnen angeführt.

Artikel II normirt die Art der Ausführung der verschiedenen Bahnlinien. Die Eisenbahn Lemberg-Sambor-Grenze wird nunmehr nicht wie in der im Vorjahre eingebrachten, nicht zur Beschlussfassung gelangten Regierungsvorlage als Hauptbahn ersten Ranges, sondern als Hauptbahn zweiten Ranges ausgeführt. Dieser Artikel enthält weiters bezüglich der beiden im Artikel I, ZZ. 5 und 6, angeführten Bahnen den Vorbehalt der eventuellen Concessionsertheilung mit Staatsgarantie auf Grund eines besonderen Gesetzes, falls dieser Vorgang sich dem Staatsbaue gegenüber als vortheilhafter erweisen sollte.

Nach Artikel III soll die Regierung angewiesen werden, dahin zu wirken, dass seitens der betheiligten Königreiche und Länder, autonomen Körperschaften und Privatinteressenten angemessene Beitragsleistungen zu den Baukosten der Eisenbahnen noch vor Inangriffnahme der Bauarbeiten zugesichert werden.

Artikel IV bestimmt die Bautermine für die einzelnen Linien. Hiebei ist zu bemerken, dass diese Baufristen — welche bei sämmtlichen Linien, gegenüber den im früheren Gesetzentwurfe angegebenen Vollendungsterminen um ein Jahr erstreckt werden mussten — im Hinblicke auf die lebhaften Bestrebungen der Interessentenkreise, sowie aus dem Grunde möglichst kurz bemessen worden sind, um die Intention der Regierung zum Ausdrucke zu bringen, die sichergestellten Bahnbauten ehemöglichst in Angriff zu nehmen und nach Massgabe der bewilligten Baucredite unaufgehalten mit aller Beschleunigung durchzuführen, soweit dies vom technischen Standpunkte überhaupt möglich erscheint.

Es ist also die Einhaltung der im Gesetzentwurfe angegebenen Bautermine nur im Falle des Zutreffens besonders günstiger Umstände zu erhoffen und die allfällige seinerzeitige Verlängerung einzelner Baufristen keineswegs ausgeschlossen. Dass für die südliche Theilstrecke der Tauernbahn von Gastein, beziehungsweise Böckstein bis zur Südbahn erst das Jahr 1908 als Vollendungstermin in Aussicht genommen wurde, erscheint durch die technischen Schwierigkeiten dieses Bahnbaues, dann durch finanzielle und administrative Rücksichten, sowie in der Erwägung begründet, dass gerade diese Projectslinie zum Theile auch dem Auslandsverkehre dienen soll, das Bestreben der Regierung aber darauf gerichtet sein muss, dem gesteigerten inländischen Verkehre in Triest den Vorsprung zu sichern.

Artikel V ordnet in üblicher Weise an, dass die neuen Bahnen vom Staate in eigener Regie zu betreiben sind, und sieht die Nothwendigkeit vor, wegen des Anschlusses der Eisenbahn Lemberg-Sambor-Grenze die erforderlichen Vereinbarungen mit der ungarischen Regierung zu treffen.

Artikel VI handelt von der Mitbenützung der Linie Möllbrücken oder Spittal—Villach der Südbahn durch die Staatseisenbahnverwaltung. Behufs Verbindung der durch die genannte Südbahnstrecke getrennten neuen Staatsbahnlinien — der Tauernbahn und der Karawankenbahn, sowie der bestehenden Staatsbahnlinie von Villach über Tarvis nach Pontafel und Laibach — ist die Mitbenützung der vorbezeichneten Strecke der Pusterthallinie in Aussicht zu nehmen. In dieser Beziehung hat die Regierung zum Zwecke der Vorbereitung des Projectes der zweiten Bahnverbindung nach Triest bereits im Jahre 1898 anlässlich von Verhandlungen mit der priv. Südbahn-Gesellschaft die in Punkt V des Uebereinkommens vom 9. Mai 1898 niedergelegten Vereinbarungen getroffen, deren Wortlaut im Nachstehenden wiedergegeben wird:

Einräumung der Péage an bestehenden Südbahnlinien.

a) Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, im Falle eine Eisenbahnverbindung vom einem geeigneten Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Selzthal—Bischofshofen—Wörgl mit einem Punkte der Südbahnstrecke Villach—Franzensfeste auf Staatskosten hergestellt werden sollte, der k. k. Staatsbahnverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung jener anschliessenden Südbahnstrecke, welche sich als Verbindungsglied der vorerwähnten neu hergestellten Staatsbahnlinie mit den bestehenden k. k. Staatsbahnlinien von Villach über Tarvis einerseits nach Laibach, andererseits nach Pontafel und beziehungsweise mit der eventuell auszuführenden südlichen Fortsetzungsstrecke nach Triest darstellt, derart einzuräumen, dass die k. k. Staatsbahnverwaltung berechtigt sein wird, unter freier Feststellung der Tarife gegen Entrichtung einer fixen Entschädigung (Bahngeld) entweder ganze Züge der k. k. Staatsbahnen mit eigener Zugkraft über die mitbenützte Strecke der Südbahn zu befördern oder über dieselbe einzelne Wagen für Rechnung des Staatsbetriebes befördern zu lassen.

b) Das gleiche Mitbenützungsrecht räumt die Gesellschaft der k. k. Staatsbahnverwaltung bei Herstellung einer neuen Eisenbahnverbindung zwischen Triest und der Kronprinz Rudolf-Bahn rücksichtlich der inzwischen liegenden Theilstrecken der Südbahnlinien Cormons—Triest oder Divacca—Triest ein, wobei die Südbahn-Gesellschaft schon jetzt ausdrücklich anerkennt, dass das staatliche Mitbenützungsrecht hinsichtlich der gedachten Südbahnstrecken nicht nur auf den Durchgangsverkehr, sondern auch für jene Transporte Anwendung finden werde, welche für Triest loco bestimmt sind und von dort abgehen, sowie auf jene Transporte, welche bis, beziehungsweise ab Triest per mare befördert werden.

c) Hiebei wird in Aussicht genommen, dass im Falle der Inanspruchnahme der vorgedachten Mitbenützungsrechte zwischen der k. k. Staatsbahnverwaltung und der Südbahn-Gesellschaft über die Regelung der gegenseitigen Verkehrsbeziehungen in Gemässheit der für ähnliche Abmachungen geltenden Grundsätze ein Abkommen zu treffen sein wird.

d) Die Feststellung der an die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zu entrichtenden Péagegebühr und Entschädigung erfolgt in beiden Fällen (lit. a und b) nach den als Beilage C zur Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 1. Jänner 1886 für die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichsgesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen, jedoch mit der Massgabe, dass bei der Berechnung der Entschädigung für die Südbahnstation Triest nur die seitens der k. k. Staatsbahnen thatsächlich mitbenützten Theile der Bahnhofanlagen daselbst in Betracht zu ziehen sein werden.

e) Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft erklärt sich ferner bereit, die behufs entsprechender Erhöhung der Leistungsfähigkeit der mitzubenützenden gesellschaftlichen Bahnstrecken etwa erforderlichen Bauherstellungen jederzeit über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung auf eigene Rechnung auszuführen; die der Südbahn für diese Bauherstellungen, exclusive der Geldbeschaffungskosten erwachsenden effectiven Kosten werden dem im Punkte I, lit. a, der obcitirten Entschädigungsbestimmungen erwähnten Capitale zuzurechnen sein.

In dieser Verpflichtung sollen jedoch Erweiterungsbauten in den End- und Anschlussstationen der Péagestrecken nicht inbegriffen sein, und bleibt die Kostenbedeckung für solche Erweiterungsbauten gegebenen Falls einer späteren besonderen Vereinbarung vorbehalten.

Sollte rücksichtlich der Höhe des im Punkte I, lit. a, der vorcitirten Entschädigungsbestimmungen erwähnten effectiven Capitals ein Einverständniss zwischen der k. k. Staatsbahnverwaltung und der Gesellschaft nicht zu erzielen sein, so wird die Schätzung der in Frage kommenden Anlagen im Wege eines Gutachtens des Oesterreichischen Ingenieur- und Architektenvereines in Wien einzuholen und diese Schätzungsziffer der Entschädigungsberechnung zugrunde zu legen sein."

Nachdem die Péagirung der Strecke Görz—Triest dermalen nicht mehr in Aussicht genommen wird, handelt es sich nur mehr um die mehrerwähnte Strecke der Pusterthallinie. Die Abschliessung eines entsprechenden Mitbenützungsvertrages wird auf Grund der obcitirten, von der Südbahn-Gesellschaft übernommenen Verpflichtung keinen weiteren Schwierigkeiten begegnen.

Im Artikel VII werden für die mehrgedachten Staatsbahnbauten und insbesondere auch für den mit der Südbahn-Gesellschaft abzuschliessenden Mitbenützungsvertrag hinsichtlich der Südbahnstrecke Möllbrücken oder Spittal—Villach die erforderlichen Stempel- und Gebührenbefreiungen gewährt.

Nach Artikel VIII soll das vorliegende Bau- und Investitionsprogramm der Staatseisenbahnverwaltung bis Ende 1905 genehmigt und zugleich ausdrücklich angeordnet werden, dass die nach diesem Programme für die Jahre 1901 bis einschliesslich 1905 entfallenden, in der Tabelle angesetzten Zifferbeträge als Credite

bewilligt werden. Dieses Programm enthält, wie früher dargelegt worden ist, die Ausgaben, welche sich für die nach Artikel I des Gesetzentwurfes neu herzustellenden Eisenbahnlinien, ferner für die Vollendung der auf Grund gesetzlicher Ermächtigung bereits in Ausführung begriffenen Staatsbahnen, dann behufs Betheiligung an der Capitalsbeschaffung für den Bau von Privatbahnen, endlich für die Durchführung von Investitionen im Staatsbetriebe für den angeführten Zeitraum jahrweise und im Ganzen ergeben.

Durch die Bezeichnung der angesprochenen Credite in den Artikeln VIII und IX als Gesammt-, beziehungsweise Maximalbeträge soll zum Ausdrucke gebracht werden, dass die Regierung dem vorliegenden Bau- und Investitionsprogramme für die mehrerwähnte Periode einen abschliessenden Charakter beilegt, und dass eine Ueberschreitung nur im Wege der Gesetzgebung zulässig wäre.

Die in der Zeit nach Ablauf des Jahres 1905 für die in Artikel I, ZZ. 1 und 3, bezeichneten Eisenbahnen erwachsenden Erfordernisse werden seinerzeit im verfassungsmässigen Wege anzusprechen sein. Auch sollen die für Localbahnsubventionen vorgesehenen Credite aus den schon früher angedeuteten Erwägungen nur auf Grund der bereits ertheilten oder noch zu erwirkenden verfassungsmässigen Ermächtigung verwendet werden.

Artikel IX sieht die Bedeckung des Erfordernisses für die angegebenen Zwecke im Maximalbetrage von K 483,038.000, soweit dieselbe nicht durch zu erzielende Einnahmen erfolgen sollte, durch Ausgabe von Obligationen der mit dem Gesetze vom 26. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 33, geschaffenen Investitionsschuld oder der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 131 geschaffenen Rente vor. In diesem Artikel wird ferner, ähnlich wie dies in der im Vorjahre eingebrachten Regierungsvorlage geschehen ist, die Refundirung von vorschussweise aus Cassenbeständen bestrittenen Investitionserfordernissen des Eisenbahnministeriums aus dem zu begebenden Anlehen normirt.

Hingegen ist die Ausmessung des in dieser Art zu refundirenden Betrages auf einer anderen Grundlage als im Vorjahre erfolgt.

Bei Anwendung des im Vorjahre eingehaltenen Vorganges würde nämlich consequenter Weise die Gesammtsumme der in den Investitionspräliminarien des Eisenbahnministeriums für die Jahre 1898 bis 1900 präliminirten Nettoausgaben zu refundiren und somit der in der vorjährigen Regierungsvorlage angesprochene Refundirungsbetrag von . . . . . K 88,052.280
um . . . . . „ 60,323.300
das ist auf . . . . . K 148,375.580
zu erhöhen sein.

Wenn die Regierung nunmehr davon absieht, den den Staatscassen zu refundirenden Betrag auf der eben angedeuteten Basis auszumessen, so ist für dieselbe neben der Rücksicht auf den Umstand, dass ein Theil der in den Investitionspräliminarien pro 1898, 1899 und 1900 vorgesehenen Investitionsbeträge mit Ende des Jahres 1900 verfallen ist, hauptsächlich das Bestreben massgebend, bei dem vorliegenden Anlasse eine Anspannung des Staatscredites über das absolut nothwendige Ausmass hinaus zu vermeiden.

Unter diesem Gesichtspunkte wurde der Refundirungsbetrag in der gegenwärtigen Vorlage nur mit K 80,000.000 beziffert, obwohl selbst die in den Jahren 1898 bis 1900 thatsächlich effectuirten Investitionsausgaben des Eisenbahnministeriums — ganz abgesehen von den Investitionsausgaben anderer Etats — den erwähnten Betrag bedeutend übersteigen.

Die Refundirung eines Betrages von K 80,000.000 bedeutet angesichts der ausserordentlichen Schwächung der staatlichen Cassenbestände allerdings das Minimum, welches erforderlich ist, wenn eine klaglose Cassagebahrung für die Dauer aufrecht erhalten werden soll.

Dies wird sofort klar, wenn erwogen wird, dass in den Jahren 1898 bis 1900 aus den staatlichen Cassenbeständen — Mangels einer gesetzlichen Ermächtigung zur Begebung von Investitionsrenten — nicht nur Investitionserfordernisse gedeckt, sondern auch sonstige theils nicht präliminirte, theils ausseretatmässige Zahlungen in ganz ungewöhnlicher Höhe, und zwar hauptsächlich für Nothstandszwecke, sowie im Zusammenhange mit der Durchführung der Valutareform geleistet werden mussten.

In letzterer Beziehung sei hier nur darauf verwiesen, dass in den oberwähnten Jahren für die theilweise Tilgung der schwebenden Schuld in Partialhypothekaranweisungen und der Schuld des Staates an die Oesterreichisch-ungarische Bank allein K 100,000.000 den vorhandenen Cassamitteln entnommen werden mussten.

Artikel X bestimmt, abweichend von dem vorjährigen Gesetzentwurfe, sowie von den diesfalls bisher in den Finanzgesetzen enthaltenen einschlägigen Anordnungen, dass die im Bau- und Investitionsprogramme für die einzelnen Jahre der mehrgedachten Periode bewilligten Credite bis 31. December des jeweilig zweitnächstfolgenden Jahres verwendet werden können, weil es bei der geplanten grossen Action auf dem Gebiete des Staatseisenbahnbaues, sowie auch bei dem umfangreichen Investitionsprogramme nach Ansicht der Regierung nicht opportun erscheint, die Verwendungsdauer der bewilligten Credite nach Analogie der bisherigen diesbezüglichen Bestimmungen auf zwei Jahre zu beschränken.

Weiters normirt dieser Artikel, dass die auf Rechnung dieser Credite bestrittenen Ausgaben, sowie die zu erzielenden Einnahmen in der Staatsrechnung gesondert von der Etatgebahrung zum Ausdrucke zu bringen sind.

Artikel XI enthält die Vollzugsbestimmung und den Beginn der Wirksamkeit des Gesetzes.

STAATS-EISENBAHN ORELLGESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 25. **Wien, 26. Februar 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Die Häfen von London und Dover. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Schwechat nach Liesing.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem diplomirten Ingenieur Josef Tauber in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Schwechat über Rannersdorf, Lanzendorf, Leopoldsdorf, Hennersdorf, Vösendorf und Siebenhirten nach Liesing im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 14. Februar 1901. Z. 2839/2.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnen von der Palackýbrücke in Prag einerseits nach Hodkovička, andererseits zum Holeschowitzer Hafen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Stadtrathe der kgl. Hauptstadt Prag die mit den Erlässen vom 6. April 1898, Z. 7451/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 48 vom 28. April 1898), und vom 3. Juni 1898, Z. 22.420/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 70 vom 21. Juni 1898), ertheilte und mit den Erlässen vom 5. April 1899, Z. 15.387/2, und vom 17. Jänner 1900, Z. 382/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 49 vom 29. April 1899 und Nr. 13 vom 1. Februar 1900), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnen von der Palackýbrücke in Prag einerseits nach Hodkovička, andererseits über den projectirten Quai im Adalbertsviertel, den Franzensquai, die Kreuzherrn- und Salnitergasse, ferner über die Ringstrasse des Assanirungsrayons, den projectirten Umschlagsplatz im Petersviertel und über die Hetzinsel zum Holeschowitzer Hafen unter den im erstcitirten Erlasse angeführten Bedingungen und Vorbehalten bis zum 6. April 1902 verlängert.

Wien, am 13. Februar 1901. Z. 5564/2

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Um bezüglich der Haftung für Versäumung der Lieferfrist den Befreiungsgrund des § 86 Betr.-Regl. in Anspruch nehmen zu können, genügt es nicht, dass die Eisenbahn beweise, durch ein Ereigniss,*) welches sie weder herbeigeführt habe, noch abzuwenden vermochte, sei die Einhaltung der reglementarischen Lieferfrist in dem betroffenen Verkehrsgebiete im Allgemeinen unmöglich gewesen, sondern es muss für jede Sendung speciell nachgewiesen werden, dass die Verspätung in dem thatsächlich eingetretenen Ausmasse nicht vermieden werden konnte.

Im Falle der Unfahrbarkeit einer Bahnlinie kann die dadurch herbeigeführte Ueberfüllung der Hilfsrouten nicht als ein Ereigniss im Sinne des § 86 Betr.-Regl. betrachtet werden, wenn die Eisenbahn nicht die Annahme neuer Sendungen zur Beförderung über jene Routen in Gemässheit des § 6, Z. 2 und 3 Betr.-Regl., sistirt hat.

Bei Cumulirung von Ansprüchen unter und über K 100 in einer Klage ist die Anwendung der §§ 448—453 C.-P.-O. (Bagatellverfahren) auf die Ansprüche unter K 100 zulässig, wenn nur im Uebrigen das Processgericht für alle cumulirten Ansprüche zuständig ist.

(Entscheidung vom 6. December 1900, Z. 14.575.)

Das Bezirksgericht für Handelssachen in Wien hat in der Rechtssache der Firma B. K. in Wien gegen die X-Bahn wegen K 699·64 s. N.-G. mit Entscheidung vom 2. Juli 1900, Z. C I $\frac{218/00}{10}$, zu Recht erkannt:

Die beklagte Eisenbahn sei schuldig, als Ersatz für die Ueberschreitung der Lieferfrist bezüglich der mit Frachtbrief Nr. 8/765 in der Station Zimony am 17. Jänner 1900 aufgegebenen Sendung den Betrag von K 55·43 und für die Ueberschreitung der Lieferfrist bezüglich der mit Frachtbrief Nr. 4/58 am 27. Jänner 1900 in der Station Mellencze aufgegebenen Sendung den Betrag von K 76·40, endlich für die Ueberschreitung der Lieferfrist bezüglich der übrigen in der oberwähnten Klage angeführten 4 Sendungen den Betrag von K 567·81 sammt Zinsen und Processkosten binnen 14 Tagen bei sonstiger Execution zu bezahlen.

Thatbestand:

An die Adresse der Klagsfirma wurden folgende Sendungen Neumais aufgegeben:

I. am 17. Jänner 1900 mit Frachtbrief Nr. 8/765 in der Station Zimony; diese Sendung langte mit einer Verspätung von 2 Tagen 12 Stunden an und es spricht die Klagsfirma als Schadenersatz für diese Lieferzeitversäumniss den Betrag von K 55·40 an;

II. am 27. Jänner 1900 mit Frachtbrief Nr. 4/58 in der Station Mellencze, welche Sendung mit Ueberschreitung der Lieferfrist um 3 Tage 18 Stunden einlangte; hiefür spricht die Klagsfirma einen Ersatz von K 76·40 an;

III. am 24. Jänner 1900 mit Frachtbrief Nr. 1/794 in der Station Fehértemplom; die Sendung langte mit einer Verspätung von 6 Tagen 18 Stunden ein und es spricht die Klagsfirma hiefür einen Schadenersatz von K 103·73 an;

IV. am 23. Jänner 1900 mit Frachtbrief Nr. 5/136 in der Station Uj-Zichyfalva; die Sendung langte mit einer Verspätung von 8 Tagen 18 Stunden ein und es spricht die Klägerin einen Ersatz von K 112·77 an;

V. am 23. Jänner 1900 mit Frachtbrief Nr. 4/135 in der Station Uj-Zichyfalva, welche Sendung mit Ueberschreitung der Lieferfrist um 6 Tage 18 Stunden einlangte; hiefür spricht die Klagsfirma einen Ersatz von K 114·55 an;

VI. am 26. Jänner 1900 mit Frachtbrief Nummer 984/6690 in der Station N.; diese Sendung langte mit Ueberschreitung der Lieferfrist um 5 Tage 12 Stunden ein. Hiefür spricht die Klägerin einen Ersatz von K 124·32 an.

Bei Berechnung aller dieser Lieferfristen wurde von der Klagsfirma zur gewöhnlichen Lieferfrist noch die aus Anlass des Einsturzes des Tunnels bei Pressburg publicirte und behördlich genehmigte Zuschlagsfrist von 3 Tagen hinzugerechnet. Die Klagsfirma beantragt Zuerkennung der angeführten Beträge sammt Zinsen und Kosten.

Die Klagsangaben wurden von der beklagten Bahn als richtig zugestanden; insbesondere die Berechnung der Ueberschreitungen der Lieferfristen, sowie die Höhe der nach § 87 Betr.-Regl. berechneten Ersatzansprüche für Versäumung der Lieferfristen.

Die beklagte Bahn beantragt Abweisung des Klagebegehrens und beruft sich darauf, dass am 18. Jänner 1900 der Tunnel bei Pressburg einstürzte und das hiedurch entstandene Verkehrshinderniss bis zum 9. März 1900 fortdauerte. Infolgedessen sei die zweigeleisige Verbindungsstrecke von Ungarn nach Oesterreich während dieser Zeit gesperrt gewesen und es seien der Bahn nur die eingeleisigen Verbindungen über Bruck a. d. Leitha und Kutti zur Verfügung gestanden, von welcher die Route über Kutti im besten Falle nach ihrer Leistungsfähigkeit nur als eine halbgeleisige zu rechnen sei. Ferner sei der Verkehr gerade zu dieser Zeit überhaupt, insbesondere wegen des Kohlenstrikes, weil ausnahmsweise Kohlen aus gewissen Gegenden Ungarns nach Wien dirigirt wurden, ein ungewöhnlich starker gewesen. Durch die Anstauung der Güter und die Verkehrsstörung auf der Hauptlinie, der leistungsfähigsten Linie, infolge Einsturzes des Tunnels bei Pressburg haben also die in den hier vorliegenden Fällen eingetretenen Verspätungen von einem Ereignisse hergerührt, welches die Bahn weder herbeigeführt noch abzuwenden vermocht hätte.

Ueber Antrag der Beklagten wurden Sachverständige darüber vernommen, ob durch die infolge Einsturzes des Tunnels bei Pressburg herbeigeführten Verkehrsverhältnisse und bei den laut der vorgelegten Ausweise zu dieser Zeit zu transportiren gewesenen Frachtmengen eine Verspätung der Lieferfrist unvermeidlich war.

Bezüglich des Inhaltes des Gutachtens der Sachverständigen wird auf das Verhandlungsprotokoll vom 2. Juni 1900 verwiesen.

Entscheidungsgründe:

Die beklagte Bahn glaubt in den vorliegenden Fällen für Versäumung der Lieferfrist nicht haftbar zu sein:

1. weil infolge des Einsturzes des Tunnels bei Pressburg eine Betriebsstörung eintrat, welche zugestandenermassen vom 18. Jänner bis zum 9. März 1900 andauerte und gemäss § 63 (6) Betr.-Regl. der Lauf der Lieferfrist für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransportes zeitweilig verhindert wird, ruht;

*) Im vorliegenden Falle der Tunneleinsturz bei Pressburg.

2. weil infolge dieses Tunneleinsturzes die leistungsfähigste Linie für den Transport unbrauchbar war und auf den zwei noch zur Verfügung stehenden eingeleisigen Verbindungen, insbesondere mit Rücksicht auf den gerade um diese Zeit gesteigerten Verkehr die Verspätungen von der Bahn nicht vermieden werden konnten.

Auf die Bestimmungen des § 63 (6) Betr.-Regl. kann sich die Beklagte jedoch nicht berufen, weil im vorliegenden Falle weder der Antritt noch die Fortsetzung des Bahntransportes durch den Tunneleinsturz bei Pressburg verhindert wurde; es war vielmehr der Transport der Güter aus Ungarn noch auf zwei anderen Linien möglich.

Was nun die Berufung auf § 86 Betr.-Regl. betrifft, so hat die Bahn allerdings dargethan, dass der Einsturz des Tunnels bei Pressburg der rechtzeitigen Beförderung der Güter aus Ungarn ein bedeutendes Hinderniss entgegensetzte und es steht ferner fest, dass die Bahn dieses Hinderniss weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

Es geht auch aus dem Gutachten der Sachverständigen und namentlich aus den vorgelegten Tabellen unzweifelhaft hervor, dass der Bahnverkehr gerade um die Zeit, während welcher die hier in Frage kommenden Güter befördert wurden, sich ganz bedeutend gesteigert hatte. Die Sachverständigen haben ferner auch angegeben, und es ergibt sich aus den angeführten Daten zur Evidenz, dass unter den in der fraglichen Zeit herrschenden Verkehrsverhältnissen eine regelmässige Beförderung, d. i. innerhalb der reglementarischen Lieferfrist im Allgemeinen nicht möglich war. Und es muss endlich auch anerkannt werden, dass die Bahn alle Kräfte anspannte, um den Transport der Güter aus Ungarn nach Oesterreich auf den offenstehenden zwei Linien über Bruck a. d. Leitha und Kutti zu bewältigen, trotzdem gerade die leistungsfähigste zweigeleisige Linie über Pressburg ausser Betracht bleiben musste. Allein nach § 86 Betr.-Regl. oblag es der Bahn, den Nachweis zu liefern, dass in den concreten Fällen die Verspätung von ihr nicht vermieden werden konnte.

Und gerade diesbezüglich liegt vor, dass einzelne Sendungen trotz des Hindernisses, welches in dem Einsturze des Tunnels bei Pressburg bestand, und trotz der dadurch und durch die Verkehrssteigerung entstandenen Anstauung die Güter regelmässig nach Wien befördert wurden, und die Sachverständigen haben diesfalls auch angegeben, dass eine regelmässige und rasche Beförderung einzelner Waggons möglich war, wenn die betreffenden Waggons auf den Geleisen der Station so standen, dass sie von den verkehrenden Zügen mitgenommen werden konnten. Die Bahn hätte daher zu ihrer Exculpirung nachweisen müssen, dass die allgemeine, jedoch nicht ganz ausschliesslich wirkende Verkehrsbehinderung die rechtzeitige Beförderung der hier in Frage kommenden Waggons unmöglich machte. Diesen Beweis hat die Bahn nicht erbracht und es haben die Sachverständigen diesfalls hervorgehoben, dass die Daten, aus welchen beurtheilt werden könnte, ob gerade die fraglichen Waggons infolge der vorherrschenden Verkehrserschwerungen nicht in der richtigen Zeit befördert werden konnten, nicht vorliegen, dass jedoch aus den allgemeinen Verhältnissen geschlossen werden müsse, dass die rechtzeitige Beförderung dieser Waggons behindert sein konnte. Damit aber die Bahn von ihrer Haftung befreit sei, genügt es nicht, dass sie blos die allgemeine Möglichkeit der Transportverzögerung bestimmter Sendungen darthue, sondern es obliegt ihr nach § 86 der stricte Beweis, dass ihr die rechtzeitige Beförderung der in Frage kommenden Güter nicht möglich war.

Ueberdies liegt auch noch vor, dass die Bahn selbst bezüglich anderer, während der kritischen Zeit rechtzeitig beförderten Güter anführt, die prompte Ablieferung dieser Güter sei dadurch ermöglicht worden, dass diese Güter nicht nach Pressburg, sondern direct bei Budapest auf die Linie Bruck a. d. Leitha dirigirt wurden.

Die hier in Frage kommenden Sendungen wurden aber, mit Ausnahme einer einzigen, mehrere Tage nach dem Tunneleinsturze in Pressburg aufgegeben und die Bahn hatte es in diesen Fällen unterlassen, alle diese Güter so zu dirigiren, dass sie sofort auf eine der offen stehenden Linien gelangten.

Der Umstand, dass die vorliegenden Sendungen nach den internen Instradirungsvorschriften auf die Linie Pressburg—Wien zu dirigiren waren, kann das Vorgehen der Bahn nicht rechtfertigen, weil den Bahnorganen doch bekannt sein musste, dass auf dieser Linie der Transport unmöglich war.

Aber wenn auch angenommen wurde, dass in den vorliegenden Fällen durch die bereits geschilderten Verkehrsverhältnisse die rechtzeitige Beförderung der hier in Frage kommenden Güter verhindert war, so musste dessenungeachtet die Bahn noch beweisen, dass sie eine Verspätung in dem Umfange, wie sie in den einzelnen hier vorliegenden Fällen eingetreten ist, nicht vermeiden konnte.

Dieser Beweis ist aber nicht erbracht worden. Es haben auch die Sachverständigen erklärt, nach den vorliegenden Daten nicht beurtheilen zu können, ob eine Verspätung in diesem Umfange unvermeidlich war. Und da die Bahn insbesondere nicht nachgewiesen hat, welche Fristversäumniss von ihr nicht vermieden werden konnte, so musste angenommen werden, dass die Bahn die ganze Versäumung der durch die Zuschlagsfrist von 3 Tagen verlängerten reglementarischen Lieferfrist zu verantworten hat. Da die Bahn zugegeben hat, dass die in der Klage vorgenommene Berechnung der Lieferfristüberschreitung richtig sei und die Berechnung der hiefür zu leistenden Entschädigung dem § 87 Betr.-Regl. entspreche, waren diese Beträge der Klagsfirma zuzuerkennen.

In dem vorliegenden Rechtsstreite handelt es sich übrigens um verschiedene Rechtsansprüche, weil die einzelnen Ansprüche aus verschiedenen Frachtverträgen entspringen. Diese Ansprüche konnten, weil sie den Gesammtbetrag von K 1000 nicht übersteigen, in einer Klage cumulirt werden. Durch diese Cumulirung wird aber das nach der Civilprocessordnung anzuwendende Verfahren nicht berührt, und da bezüglich der Ansprüche per K 55·43 und K 76·40 die besonderen Bestimmungen der §§ 448—453 C.-P.-O. anzuwenden sind, so wurde bezüglich dieser Beträge im Urtheile besonders erkannt.

Die Zinsen wurden dem Klagebegehren gemäss zuerkannt, nachdem diesbezüglich ein Einwand nicht erhoben wurde.

Der Anspruch über die Processkosten stützt sich auf § 41 C.-P.-O.

Ueber die gegen diese Entscheidung ergriffene Berufung hat das Handelsgericht Wien als Berufungsgericht auf Grund der am 7. Sep-

tember 1900 durchgeführten Berufungsverhandlung den Beschluss gefasst:

Es wird die Berufung der Beklagten, insoferne dieselbe gegen die in dem Urtheile des Gerichtes erster Instanz enthaltene Entscheidung rücksichtlich der eingeklagten Beträge von K 55·43 und K 76·40 sammt je 6 Percent Zinsen vom 18. Februar 1900 gerichtet ist, als gesetzlich unzulässig zurückgewiesen; ferner zu Recht erkannt:

Es wird der Berufung im Uebrigen keine Folge gegeben und das Urtheil des Gerichtes erster Instanz vollinhaltlich bestätigt. Die beklagte Eisenbahn ist schuldig, die Kosten des Berufungsverfahrens zu ersetzen.

Thatbestand:

Ueber Befragen gab der Vertreter der Berufung an, dass die Dirigirung der fraglichen Sendungen auf die Brucker Linie oder auf die Linie über Kutti, eventuell eine spätere Abänderung in diesem Sinne von den Anhaltestationen aus deshalb nicht möglich war, weil diese Linien zu jener Zeit bereits vollständig belastet waren. Die abweichend hievon in erster Instanz gemachte Angabe beruhe auf einer missverständlichen Auffassung der erhaltenen Information.

Es wurde der Beweis durch die Sachverständigen Adolf B. und Eduard H. über die Frage der Dirigirung der fraglichen Sendungen mit Beschluss zugelassen und im Uebrigen die gestellten Beweisanträge abgelehnt.

Die Sachverständigen haben im Wesentlichen angegeben, dass sie die Frage, ob die Dirigirung der in Rede stehenden Sendungen von der Aufgabestation aus eine richtige war und ob sie nicht nachträglich in den Anhaltestationen abzuändern war, im verkehrstechnischen Sinne für diese einzelnen Fälle nicht beantworten können, da die Beurtheilung dieser Frage nicht nur von der jeweiligen Situation auf der Aufgabe- oder Anhaltestation abhänge, sondern auch von der jeweiligen Situation der gesammten Beförderungsstrecke.

Diese Situation unterlag aber einem fortwährenden Wechsel, so dass sie nachträglich nicht fixirt werden könne, ja nicht einmal im Augenblicke hätte fixirt werden können. Im Allgemeinen kann der Vorschub der Güter über die Linien Budapest—Pressburg unvermeidlich gewesen sein, um die unterhalb Budapest liegende Strecke zu räumen, ohne den Verkehr auf der Strecke Budapest—Bruck a. L.—Wien zu hindern, und um durch spätere Nachschübe die früher eingelangten Wagen nicht zu verlegen. Es kann dies auch in der Hoffnung geschehen sein, die Einschaltung einer in der Fortsetzung der Linie Budapest—Pressburg gelegenen Hilfsstrecke (Seitenlinie) zu ermöglichen. Das Anhalten der fraglichen Sendungen in Rakos und Dunakesz hätte auch dann unvermeidlich sein können, wenn diese Güter von der Aufgabsstation aus gleich auf die Linie Budapest—Bruck a. L.—Wien gewiesen worden wären.

Der Sachverständige H. hat noch beigefügt, dass eine eminente Wahrscheinlichkeit bestehe, dass die Güter in der erwähnten Weise hinausgeschoben werden mussten und dass ein Missgriff nicht vorliege, welche Ansicht mit dem Gesammteindrucke der Dispositionen der kgl. Ungar. Staatsbahnen begründet wird.

Ein stricter Beweis für die absolute Nothwendigkeit dieser Aufstellung sei nicht herzustellen.

Entscheidungsgründe:

Nach § 227 C.-P.-O. können mehrere Ansprüche des Klägers gegen denselben Beklagten, auch wenn sie nicht in thatsächlichem oder rechtlichem Zusammenhange stehen, in derselben Klage geltend gemacht werden, wenn für sämmtliche Ansprüche das Processgericht zuständig und dieselbe Art des Verfahrens zulässig ist.

Für die erste Bedingung der Klagecumulirung, nämlich „die Zuständigkeit des Processgerichtes", ist somit die Summe der geltend gemachten Ansprüche (§ 55 J.-N.) massgebend; es ist aber kein gesetzlicher Grund vorhanden, anzunehmen, dass diese Summe der Ansprüche auch auf die zweite Bedingung der Klagecumulirung, nämlich „auf die Art des Verfahrens" von irgend welchem Einflusse ist, da doch über diese Ansprüche, ungeachtet ihrer Verbindung in einer Klage, nach §§ 188, 195 und 391 C.-P.-O., eventuell getrennt verhandelt und sogar getrennt entschieden werden kann. Ueberdies bildet das Bagatellverfahren keine eigene Verfahrensart, sondern enthalten vielmehr die §§ 448 bis 453 C.-P.-O. nur besondere Bestimmungen für das Verfahren bei den Bezirksgerichten, wenn der Anspruch K 100 nicht übersteigt, und wird die Anwendung dieser Bestimmungen in Fällen der Klagecumulirung im Gesetze nicht ausgeschlossen.

Gegen die im erstrichterlichen Urtheile enthaltene Entscheidung bezüglich der Ansprüche per K 55·43 und K 76·40 sammt Zinsen konnte somit die Berufung nur nach Massgabe des § 501 C.-P.-O. erhoben werden und musste daher, da eine Nichtigkeit überhaupt nicht geltend gemacht wurde, die Berufung diesbezüglich als gesetzlich unzulässig gemäss §§ 495 und 471, Z. 2 C.-P.-O., durch Beschluss zurückgewiesen werden.

Im Uebrigen war das erstrichterliche Urtheil aus dessen im Wesentlichen der Sachlage und dem Gesetze, beziehungsweise dem Eisenbahnbetriebs-Reglement entsprechenden Gründen zu bestätigen.

Der Tunneleinsturz bei Pressburg ist am 18. Jänner 1900 eingetreten und datirte von diesem Tage an die durch dieses Ereigniss und durch den grösseren Zufluss von Transportgütern in der Richtung nach Wien hervorgerufene Erschwerung des Gütertransportes. Es war daher die Möglichkeit der Verzögerung der Ablieferung der in Frage kommenden, in der Zeit vom 21. bis 26. Jänner 1900 zur Aufgabe gelangten Güter bei fortgesetztem Nachschube neuer Güterstransporte der Eisenbahnverwaltung bei Abschluss der vorliegenden Frachtverträge schon bekannt und kann sohin davon keine Rede sein, dass durch die erwähnten Thatsachen eine Betriebsstörung erst eingetreten sei, welche das Ruhen des Laufes der Lieferfristen bewirkt habe. Ueberdies wurde durch diese Betriebsstörung keinesfalls der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransportes auch nur zeitweilig verhindert, sondern nur erschwert, weil den kgl. Ungar. Staatsbahnen auch noch andere geeignete, im eigenen Betriebe befindliche, wenn auch weniger leistungsfähige Eisenbahnlinien zur Verfügung standen, die sogar bei normalen Verkehrsverhältnissen zum Gütertransporte zwischen Budapest—Wien herangezogen werden.

Die Anwendbarkeit des § 63 (6) Betr.-Regl. wurde daher im erstrichterlichen Urtheile mit Recht ausgeschlossen.

Nach § 86 Betr.-Regl. haftet die Eisenbahn für den Schaden, der durch Versäumung der Lieferfrist entstanden ist, soferne sie nicht beweist, dass die Verspätung von

einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

Der der Eisenbahn auferlegte Befreiungsbeweis ist also ein objectiv positiver und erstreckt sich auf den Nachweis eines Ereignisses, sowie auf das Moment, dass dieses Ereigniss die Ursache der Verspätung war; dann ein subjectiv mehr negativer, indem er sich nur darauf beschränkt, dass die Bahn das Eintreffen des Ereignisses nicht verschuldet hat und dass sie dasselbe nicht abwenden konnte, dass es somit ein absolut wirksames war.

Es können allerdings Objectivumstände eintreten, unter welchen ein Ereigniss auf den Gesammtverkehr einer Eisenbahn und auf sämmtliche ihr zur Zeit des Eintrittes und der Fortdauer dieses Ereignisses anvertrauten Transportgüter nothwendig derart einwirke und einwirken musste, dass mit dem generellen Nachweise einer unabwendbaren Verspätung sämmtlicher Transportgüter darauf geschlossen werden muss, dass auch einzelne bestimmte Güter dieser Gesammtmasse von dem Ereignisse erfasst wurden und dass deren Verspätung gerechtfertigt sei. Allein im vorliegenden Falle hat der Beklagte keineswegs zu erweisen sich erboten oder erwiesen, dass die Lieferfristen bei sämmtlichen, um die kritische Zeit aufgegebenen Transportgütern versäumt wurden, im Gegentheil wurde zugegeben, dass eine Reihe dieser Sendungen rechtzeitig abgeliefert worden ist. Es fehlen demnach die Prämissen für einen Schluss a majori ad minus und musste daher mit Recht zur Rechtfertigung der Verspätung im vorliegenden Falle ein stricter Befreiungsbeweis in concreto verlangt werden.

Die Beklagte beruft sich zwar auf den durch Ausweise und durch das Gutachten der Sachverständigen erbrachten Nachweis, dass die Verwaltung der kgl. Ungar. Staatsbahnen alles Mögliche aufgeboten hat, um den Güterverkehr ungeachtet des Tunneleinsturzes bei Pressburg, wodurch die zweigeleisige Strecke Budapest—Pressburg—Marchegg—Wien unterbunden wurde, ungeachtet des starken Zuflusses von Transportgütern, zu bewältigen, dass aber dennoch unabwendbare Verkehrsstockungen eintreten mussten.

Die zweifellos sehr umfassende Thätigkeit der kgl. Ungar. Staatsbahnen ist jedoch nur ein subjectives Moment und lässt noch immer die Frage offen, ob diese Stockungen des Verkehres die Ursache der Verspätung der Lieferfrist bei den gegenständlichen Gütern und im speciellen Falle mit Bezug auf diese Güter unabwendbar waren, in welcher Richtung die Sachverständigen ein bestimmtes Gutachten abzugeben nicht in der Lage waren und wozu sie nach ihren vollkommenen überzeugenden Angaben mit Rücksicht auf die fortwährendem Wechsel unterliegende Situation auch gar nicht in die Lage versetzt werden konnten.

Auf diese Aeusserung stützt zwar die Beklagte die Behauptung, dass der Eisenbahn im § 86 Betr.-Regl. unmöglich ein Beweis auferlegt werden wollte, den sie gar nie erbringen könne, weshalb doch nur die allgemeinen, durch die Sachverständigen begutachteten Gesichtspunkte für die Entscheidung massgebend sein müssen und ein Beweis in concreto nicht verlangt werden könne.

Dieser Anschauung kann aber nicht beigepflichtet werden, denn die Unmöglichkeit der Erbringung des Befreiungsbeweises im vorliegenden Falle ist durch die specielle Situation herbeigeführt worden und kann nicht verallgemeinert werden; übrigens ist es offenbar, dass, wenn auch die zeitweilige Sistirung der Aufnahme neuer Transportgüter nicht im öffentlichen Interesse gelegen gewesen wäre, durch einen solchen nach § 6, Z. 2 und 3 Betr.-Regl., begründeten Schritt die Herbeiführung dieser Situation, in welcher bei den bereits aufgenommenen Gütern die Einhaltung der normirten Lieferfristen ungeachtet der dreitägigen Zuschlagsfrist blos vom Zufalle abhängig war, von der Eisenbahn leicht abgewendet werden konnte.

Der Berufung war demnach keine Folge zu geben.

Die Entscheidung rücksichtlich der Kosten des Berufungsverfahrens gründet sich auf §§ 41 und 50 C.-P.-O.

Der Oberste Gerichtshof als Revisionsgericht hat mit Entscheidung vom 6. December 1900, Z. 14.575, zu Recht erkannt:

Insoferne die Revision gegen die Verurtheilung der Eisenbahn zur Zahlung der Beträge von K 55·43 und K 76·40 gerichtet ist, wird dieselbe als unzulässig verworfen. Im Uebrigen wird derselben keine Folge gegeben und ist die X-Bahn schuldig, der klagenden Firma die Kosten der Revisionsbeantwortung binnen 14 Tagen bei Execution zu bezahlen.

Gründe:

In der vorliegenden Revision werden sämmtliche Revisionsgründe des § 503 C.-P.-O. geltend gemacht:

Vor Allem muss darauf hingewiesen werden, dass das Berufungsgericht die Berufung der beklagten Eisenbahn, insofern sie gegen die in dem Urtheile der ersten Instanz enthaltene Entscheidung rücksichtlich der eingeklagten Beträge von K 55·43 und K 76·40 sammt Zinsen gerichtet war, in Gemässheit der §§ 501, 495 und 471, Z. 2 C.-P.-O., als gesetzlich unzulässig zurückgewiesen hat, daher gegen diese Entscheidung ein weiterer Rechtszug nach § 502, Abs. 2 C.-P.-O., unzulässig ist, weshalb die Revision, welche diesen Ausspruch des Berufungsgerichtes zwar nicht insbesondere in Beschwerde gezogen, aber gleichwohl die gänzliche Abweisung des Klagebegehrens beantragt hat, in dieser Beziehung zu verwerfen war, so dass es sich hier nur um die Verurtheilung der Eisenbahn zur Zahlung des Betrages von K 567·81 s. N.-G. handeln kann.

Unter Anrufung des § 503, Z. 1, resp. § 477, Z. 9 C.-P.-O., wird behauptet, dass das Urtheil des Berufungsgerichtes mit sich selbst im Widerspruche sei.

Allein von einem solchen Widerspruche könnte nur dann die Rede sein, wenn die Sentenz des Urtheiles mit den Gründen im Widerspruche wäre oder wenn das Urtheil gleichzeitig Thatsachen feststellen würde, welche, weil sie sich gegenseitig ausschliessen, logisch neben einander nicht gedacht werden können. Dass das Eine oder Andere hier vorliege, wird gar nicht behauptet und ist auch nicht der Fall. Was in dieser Beziehung geltend gemacht wird, könnte höchstens unter den Gesichtspunkt der rechtlichen Beurtheilung der Sache fallen. Dies gilt insbesondere von dem angeblichen Widerspruche, welcher darin liegen soll, dass trotzdem, dass der Eisenbahn der allgemeine Exculpationsbeweis des § 86 Betr.-Regl. angeblich gelungen sei, noch ein weiterer Separatnachweis bezüglich der fraglichen Sendungen gefordert wurde. Der behauptete Nichtigkeitsgrund liegt also, ganz abgesehen davon, dass der zur Geltendmachung desselben nach den §§ 510, 504 und 506, Z. 6 C.-P.-O., erforderliche Antrag auf Aufhebung des Urtheiles des Berufungsgerichtes mangelt, gar nicht vor.

Unter Anrufung des Revisionsgrundes des § 503, Z. 3 C.-P.-O., wird behauptet, dass der Voraussetzung des Berufungsgerichtes, dass die kgl. Ungarischen Staatsbahnen bei anderer Disposition die fraglichen Güter hätten rechtzeitig befördern, resp. abliefern können, die Aussagen der Sachverständigen Bl. und H. widersprechen. Dieser Revisionsgrund verdient schon deshalb keine Beachtung, weil diese Voraussetzung in den Gründen nirgends ausgesprochen ist. Das Berufungsgericht hat lediglich ausgesprochen, dass durch eine nach § 6, Z. 3 Betr.-Regl., begründete zeitweilige Sistirung der Aufnahme neuer Transportgüter, wenn sie auch nicht im öffentlichen Interesse gelegen wäre, die Herbeiführung der Situation (nämlich der Ueberfüllung der Nebenlinien mit Transportgüter und der dadurch hervorgerufenen Stockungen im Verkehre) von der Eisenbahn leicht abgewendet werden konnte, was jedoch mit dem Gutachten der Sachverständigen nicht im Geringsten im Widerspruche steht. Uebrigens fällt die Auslegung des § 6 Betr.-Regl. ebenfalls unter den Gesichtspunkt der rechtlichen Beurtheilung der Sache.

Auch der Revisionsgrund des § 503, Z. 4 C.-P.-O., liegt nicht vor; das Berufungsgericht hat ganz richtig ausgeführt, dass der § 63, Z. 6 Betr.-Regl., auf den vorliegenden Fall unanwendbar ist. Es kann sich daher nur darum handeln, ob die Eisenbahn den ihr nach § 86 Betr.-Regl. obliegenden Beweis erbracht hat. In dieser Beziehung wird die Ursache der verspäteten Lieferungen von Seiten der Eisenbahn auf den am 18. Jänner 1900 erfolgten Tunneleinsturz auf der Hauptlinie bei Pressburg zurückgeführt. Allein dieser Einsturz kann als ursächliches Ereigniss für die Ueberschreitung der Lieferfristen schon aus dem Grunde nicht in Betracht kommen, weil sämmtliche hier in Frage kommenden fünf Sendungen erst später, nämlich in der Zeit vom 21. bis 26. Jänner 1900 aufgegeben wurden und diesem Ereignisse schon durch die mit dem Erlasse des kgl. ungar. Handelsministeriums vom 24. Jänner 1900, Nr. 6117, genehmigte dreitägige Zuschlagsfrist zu den Lieferfristen Rechnung getragen wurde. Die Ursache der Ueberschreitung der Lieferfristen kann daher nur in der in weiterer Folge des Tunneleinsturzes eingetretenen Ueberfüllung der zwei Nebenlinien mit Transportgütern und in der dadurch herbeigeführten Stockung des Verkehres gesucht und gefunden werden.

Diese Ueberfüllung ist jedoch kein solches Ereigniss, welches die kgl. Ungarischen Staatsbahnen nicht abzuwenden vermochten, weil dieselbe, wie das Berufungsgericht ganz richtig bemerkt hat, durch zeitweilige Sistirung der Annahme neuer Transportgüter in Gemässheit des § 6, Z. 2 und 3 Betr.-Regl., leicht abgewendet werden konnte. Denn die Beförderung derselben auf der Hauptlinie war durch den Tunneleinsturz unmöglich gemacht und zur Beförderung auf den zwei Nebenlinien war die Bahn nicht verpflichtet, mehr Transportgüter anzunehmen, als mit den auf denselben regelmässig verkehrenden Transportmitteln zu befördern möglich war.

Diese Erwägung allein schon lässt die Herstellung des im § 86 Betr.-Regl. geforderten Beweises als unmöglich erscheinen.

Die Revision stellt sich somit nach jeder Richtung als unbegründet dar und war derselben daher keine Folge zu geben.

Die Häfen von London und Dover.

Die englische Regierung hat in jüngster Zeit eine Commission eingesetzt, deren Aufgabe die einheitliche Regelung der Verwaltung des Londoner Themsehafens ist, welche gegenwärtig darunter leidet, dass die auf den commerciellen und technischen Betrieb des Hafens und der Schiffahrt bezüglichen Agenden von der Ingerenz dreier hierarchisch selbstständiger Instanzen abhängen. Es sind dies:

a) das „Trinity House“, welches mit der Aufsicht über Beleuchtungssignale und Bojen betraut ist,
b) die „Thames-Conservancy“, welcher die Reinhaltung des Wasserspiegels sowohl im Bereiche des Flussbettes als der Hafenbassins und des Schiffsverkehres im Allgemeinen obliegt,
c) der „Board of Trade“, welchem die Oberaufsicht über diese beiden Behörden übertragen ist.

Ausserdem geniessen die grossen Docks, obzwar sie integrirende Theile der Gesammthafenanlage sind, gewisse durch Parlamentsacte gewährleistete Autonomien und Privilegien, und übt auch die Commune von London, als Eigenthümerin des Terrains, welches von Entrepôts, Freilagern, Agentiebureaux etc. etc. occupirt ist, eine gewisse Ingerenz auf den commerciellen Hafenbetrieb aus.

Diese einer festen Gliederung entbehrende Organisation übt, wie auch an massgebender Stelle anerkannt wird, einen nachtheiligen Einfluss auf den Gesammtbetrieb und speciell auf die rasche Abwicklung des commerciellen und marinetechnischen Verkehres. Die Obliegenheit der nun eingesetzten königlichen Commission ist die Unificirung des gesammten Betriebswesens, bei gleichzeitiger Wahrung verbriefter Rechte, insoferne als solche dem stetig steigenden Verkehre gegenüber vom Standpunkte der Betriebssicherheit aufrecht erhalten bleiben können.

Unter den bestehenden Docks ist der der Firma M. C. J. Cater Scott gehörende London and India Dock, dessen Werth auf L. St. 10,919.400 geschätzt wird, seiner Ausdehnung und Einrichtung nach der bedeutendste. Am Albert-Dock können Dampfer bis zu einer Länge von 536 engl. Fuss, am Tilbury-Dock aber Dampfer von 600 Fuss Länge und einer Tragfähigkeit für 7000 bis 8000 Tonnen, wie zum Beispiel der „Oceanic“, die „Lucania“, der „Minneapolis“ etc. und die deutschen Dampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“ und „Deutschland“, löschen.

Zahlreiche Dampfer aller seefahrenden Nationen, darunter auch solche grosser Gattung, welche jedoch die Dimensionen der modernsten Schiffskolosse nicht erreichen, finden theils im Hafenbecken selbst, theils an dem Quai, mit welchem der Fluss bis nahe zu seiner Ausmündung in das Meer ausgestattet ist, genügend Platz zum Anlegen und zur Verankerung. Das Bestreben, die Ausführung der Schiffsmanöver, die Löschungs- und Verladungsarbeiten durch Beseitigung veralteter Usancen zu beschleunigen und zu ermöglichen, liegt somit im Interesse des maritimen und commerciellen Aufschwunges Londons.

Während der Güterverkehr mit dem Südosten Englands sich im Thames-Hafen von London concentrirt, wickelt sich der Personen- und Eilgutverkehr mit Belgien, Nordfrankreich und speciell Paris, insbesondere wegen der von Calais aus allen übrigen Relationen gegenüber kürzesten Seefahrt, im Hafen von Dover ab, obzwar dessen derzeitige Beschaffenheit

Vieles zu wünschen übrig lässt, infolgedessen demselben auch durch die Häfen von Brighton, Portsmouth und Newhaven eine bedeutende Concurrenz erwuchs.

In Erkenntniss der Mängel des Hafens von Dover, der ausserdem unter dem Einflusse von Stürmen leidet, wurde vor mehreren Jahren unter der Firma „National Harbour" (National-Hafen) eine Unternehmung gegründet, welcher die Reconstruction des Hafens übertragen wurde.

Da aber die vom „National-Harbour" bisher ausgeführten Arbeiten dem gedachten Zwecke durchaus nicht entsprachen, beschloss in neuester Zeit die Regierung eine vollständige Reconstruction des Hafens nach dem vom Regierungscommissär des Hafens von Dover und Mitglied des „Dover Harbour Borad", William Crundall, entworfenen Projecte mit einem Kostenaufwande von L. St. 2,000.000.

Der Hauptzweck dieser Anlage ist, Dover, zur Entlastung von Portsmouth, als Escale für die Provenienzen aus dem Nordwesten, das ist aus Belgien, Holland, Deutschland etc. herzustellen und auch den nach Amerika dampfenden Postschiffen der Linien Hamburg, Bremen, Amsterdam und Rotterdam, ohne Dunkerque (Dünkirchen) und Calais anlaufen zu müssen, die Einschiffung der Reisenden und Uebernahme der transatlantischen Post auf kürzestem Wege zu ermöglichen.

Beim Bau des neuen Hafens soll speciell auf Anlage eines vor dem in „Pas-de-Calais" häufig vorkommenden hohen Wellenschlage geschützten Bassins Rücksicht genommen werden, welches ausschliesslich für den Einlauf von Personendampfern bestimmt, diesen, ohne bei hoher See Lichterschiffe in Anspruch nehmen zu müssen, das directe Anlegen an den Quais im Anschlusse an die unmittelbar vom Hafen aus nach London verkehrenden Züge gestattet.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Viaduct in km 2·5 7.) Das von der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegte Project für den gewölbten Viaduct über das Thal der Schwarzen Desse in km 2·5 7 der Localbahn Tannwald-Grünthal mit fünf Oeffnungen von 10—12, 9—12 und 10 m Lichtweite wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 53.465 ex 1900.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung einer solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

22. Februar. In der Theilstrecke Teresin—Borszczów der Linie Teresin—Iwanie puste wurde mit dem Zuge Nr. 3853 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

24. Februar. Infolge Schneeverwehung wurde in der Strecke Dolina—Wygoda der Gesammtverkehr auf voraussichtlich zwei Tage eingestellt.

24. Februar. Infolge Schneeverwehung wurde in der Strecke Lemberg—Kleparów—Janów der Gesammtverkehr auf voraussichtlich drei Tage eingestellt.

Staatseisenbahn-Gesellschaft.

24. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde auf den Strecken Kralup—Welwarn und Brandeis a. E.—Neratowitz der Gesammtverkehr eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Bau der grossen Theissbrücke zwischen den Stationen Szentes und Csongrád.) Der Bau der grossen Theissbrücke bei Algyö (zwischen den durch die Theiss getrennten Stationen Szentes und Csongrád (vergl. Gesetzentwurf, Vrdgs.-Bl. Nr. 138 ex 1900) ist in Anbetracht der zu beiden Uferseiten gleich ungünstigen Beschaffenheit des Terrains eine mit bedeutenden Schwierigkeiten zu lösende und dadurch auch sehr kostspielige Arbeit. Abgesehen von der Länge der Brücke, welche der Ausdehnung des im flachen Lande sich weit erstreckenden Inundationsrayons entsprechen muss, nimmt der Bau der Brückenpfeiler sowohl am trockenen Lande als auch im abnormal breiten Flussbette ungemein viel Zeit in Anspruch, da das Fundament der Pfeiler auf eine Tiefe von je 28 m unter dem Nullpunkte des Wasserstandes zu verlegen ist. Die Firma Gregersen & Söhne, welcher die Herstellung des Mauerwerkes übertragen wurde und die seit Monaten dabei circa 400 Arbeiter beschäftigt, verwendet zur Arbeit ausschliesslich nur Maschinen der modernen Technik mit Dampf- und elektrischem Betriebe, konnte aber ungeachtet dessen nach mehr als halbjähriger ununterbrochener Arbeit von circa 25 erforderlichen Pfeilern bisher nur deren 6 fertigstellen. Die Eisenconstruction liefert die Maschinenfabrik der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. Der Bau dieser Brücke, welche im Mittelpunkte der ungarischen Tiefebene die beiden derzeit als Sackbahnen einander gegenüber endenden Linien Szolnok—Szentes und Kis-Kun-Félegyháza—Szentes verbinden wird, bezweckt in erster Linie die Herstellung einer combinirten Haupttransversallinie zwischen dem Temeser Banat und Budapest via Arad—Orosháza, Orosháza—Szentes—Csongrád (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 46 ex 1898, Vorconcession Post 2), Csongrád—Kecskemét, Kecskemét—Lajos-Mizse (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 26 ex 1900, Vorconcession Post 3) und Lajos-Mizse—Budapest. An den mit K 2,620.000 präliminirten Kosten des Baues der auch für den Strassenfuhrwerks- und Personenverkehr einzurichtenden Brücke participiren die Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen, und ausserdem die interessirten Comitate Csongrád und Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun, sowie die Communen Szentes und Csongrád.

Fiumaner Hafenbahnhof der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. (Erweiterung der Bahnhofanlagen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat zum Behufe der sofortigen Ausführung von Erweiterungsarbeiten im Bereiche des Fiumaner Hafenbahnhofes der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen einen Betrag von K 100.000 zur Verfügung gestellt.

Localbahn Zágráb (Agram) - Samobor. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 14. Jänner fand unter Führung des Sectionsrathes des kgl. ungarischen Handelsministeriums Aladar Ehrenhöfer und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die technisch-polizeiliche Begehung der schmalspurigen Localbahn Zágráb-Zapresić—Samobor (vergl. Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 12 ex 1900) statt. Nachdem der Bauzustand und die Betriebseinrichtung dieser an das innerstädtische Strasseneisenbahnnetz von Zágráb anschliessenden Linie als entsprechend befunden wurde, erhielt die Direction der neuen Linie ex commissione die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes, welcher noch am selben Tage aufgenommen wurde.

Projectirte Localbahn Vinkovce - Zupanje - Savenfer. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 2 vom 4. Jänner und dessen darauffolgende Nummern verlautbaren den Wortlaut der zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Vinkovce-Zupanje-Saveufer (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35 ex 1898, Vorconcession Post 3) mit Erlass Z. 90.580 ex 1900 des kgl. ungarischen Handelsministers erflossenen Concessionsurkunde. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betreibenden 34 km langen Linie sind mit K 2,350.000 bemessen, von welcher Summe Beträge von je K 198.000 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und K 30.000 zur Anlage eines Reservefonds entfallen.

Als Stationen, beziehungsweise Verladebahnhöfe und Haltestellen sind im Bereiche der Strecke zu errichten:

1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Vinkovce der Linie India—Mitrovica—Vinkovce der kgl. Ungar. Staatsbahnen;
2. Rokovci-Andriacevci, Haltestelle für Personen- und Gepäcksverkehr, sowie Verladebahnhof für Güter in Wagenladungen;
3. Velika-Cerna, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
4. Gradisti, Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie Verladebahnhof für Güter in Wagenladungen;
5. Zupanje, End-, Maschinen- und Wasserstation, sowie auch Station für den Gesammtverkehr;

6. Saveufer, Schiffahrt-Umschlagstation und Verladebahnhof für Güter in Wagenladungen.

Ausser den vorbenannten Verladebahnhöfen können mit Bewilligung des kgl. ungarischen Handelsministers auch späterhin weitere Verladebahnhöfe (insbesondere für den Holzverkehr aus den Waldabstockungsrevieren) und Haltestellen eröffnet werden.

Die neue Linie, deren Concessionär der Secretär der Eszéker Handels- und Gewerbekammer, Athanas Nicolaus Plazić, ist, wird sowie die Linie Vinkovce — Brčka im Bereiche des Comitates Vinkovce auch die Linie Eszék—Dalja—Vinkovce und die Hauptlinie des äussersten Südens Zágráb (Agram)—Sziszék—Brod—Vinkovce—Mitrovicza—Zimony (Semlin) mit der Save verbinden und von wesentlicher Bedeutung für den Export der Werk- und Bauhölzer aus den Holzschlagrevieren der Staatsforste bei Andriasevci, Gradiste etc., und zwar insbesondere auf der Save bis Zimony und weiterhin auf der Donau nach Balkanländern, und von Eichenhölzern für Schiffbau selbst bis Constantinopel sein.

Ausland.

Preussen. (Ausführungsvorschriften zu den Unfallversicherungsgesetzen.) Auf Grund des § 133 des Gewerbeunfall-Versicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900, in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 1900 (R.-G.-Bl. Nr. 573), hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten zu den Unfallversicherungsgesetzen neue Ausführungsvorschriften mit Geltung vom 1. Jänner erlassen, wonach die Feststellung der Entschädigungen für die durch Unfall verletzten Versicherten und für die Hinterbliebenen der durch Unfall getödteten Versicherten (§ 69 ff des Gewerbeunfall-Versicherungsgesetzes) in allen Fällen durch diejenige königliche Eisenbahn-Direction erfolgt, in deren Geschäftsbereich der Unfall sich ereignet hat, und zwar ohne besonderen Antrag der Berechtigten von amtswegen. Derselben Behörde liegt ob die Zahlung der zu leistenden Entschädigungen durch die Postverwaltung, sowie die Erstattung der von dieser verausgabten Beträge (§§ 97, 98, 106 des Gewerbeunfall-Versicherungsgesetzes). Sie hat ferner darüber Beschluss zu fassen, ob der Krankencasse, welcher der Verletzte angehört oder zuletzt angehört hat, die Fürsorge für diesen über den Beginn der vierzehnten Woche hinaus bis zur Beendigung des Heilverfahrens zu übertragen ist (§ 11 des Gewerbeunfall-Versicherungsgesetzes), auch zu entscheiden, ob vom Beginn der fünften Woche nach Eintritt des Unfalles bis zum Ablaufe der dreizehnten Woche das erhöhte Krankengeld zu zahlen ist und dessen Erstattung an die Krankencasse anzuordnen (§ 12 des Gewerbeunfall-Versicherungsgesetzes).

Die Entscheidung von Streitigkeiten über Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze erfolgt durch die für die Abtheilung A der Pensionscasse für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft errichteten Schiedsgerichte. Wegen der näheren Bestimmungen wird auf den Erlass vom 8. Jänner verwiesen, dessen wesentlichen Inhalt wir in Nr. 9, S. 136 d. Ztg. mitgetheilt haben.

Auf Grund des § 132 des Gewerbeunfall-Versicherungsgesetzes sind Vorschriften, die zur Verhütung von Unfällen der Versicherten erlassen werden, sofern sie Strafbestimmungen enthalten sollen, mindestens drei Vertretern der Arbeiter zur Berathung und gutachtlichen Aeusserung vorzulegen. Je nachdem es sich um Unfallverhütungsvorschriften für die Betriebs- oder für die Werkstättenarbeiter handelt, sind Vertreter der betreffenden Arbeiterclassen auszuwählen. Die Auswahl der Vertreter bleibt den Eisenbahn-Directionen überlassen. Die ausgewählten Vertreter erhalten die Lohnausfälle, welche sie durch die Theilnahme an der Berathung der Vorschriften erleiden, erstattet, und ausserdem, wenn die Berathung nicht an ihrem Wohnorte stattfindet, neben freier Eisenbahnfahrt ein Tagegeld von Mk. 4. Die Festsetzung der Vergütungen erfolgt durch die Eisenbahn-Directionen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Beförderung von landwirthschaftlichen Arbeitern.) Diesbezüglich hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten sich in einem Erlasse an die königlichen Eisenbahn-Directionen dahin ausgesprochen, dass ein durch die Gewährung von Fahrpreisermässigungen zu unterstützendes, öffentliches Interesse dann nicht vorliegt, wenn deutsche Arbeiter ausserhalb des Deutschen Reiches Arbeit nehmen oder nach deren Beendigung aus dem Auslande wieder in die Heimat zurückkehren, oder wenn ausländische Arbeiter sich lediglich auf der Durchreise durch Deutschland befinden. In allen diesen Fällen ist die nach der Zusatzbestimmung IV, A, 3 zu § 11 des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarifes, Theil I, bestehende Fahrpreisermässigung für die IV. Wagenclasse zu versagen.

— (Verhaltungsmassregeln für das Eisenbahnpersonal bei pestverdächtigen Erkrankungen auf der Eisenbahnfahrt.) Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Verhaltungsmassregeln für das Eisenbahnpersonal bei pestverdächtigen Erkrankungen auf der Eisenbahnfahrt als Anhang zu den persönlichen Dienstanweisungen für die Zugsbegleitungsbeamten: Zugführer, Packmeister, Schaffner, Bremser und Wagenwärter herausgeben lassen. Das Verzeichniss der Uebergabestationen (Krankenübergabestationen) ist den Führern aller Züge, die zur Personenbeförderung dienen, nach erfolgter Bezeichnung der fraglichen Stationen zu übergeben.

— (Unfallverhütungsvorschriften der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung.) Die am 22. Jänner ausgegebene Nr. 4 des „Eisenbahn-Verordnungsblattes" veröffentlicht für den Bereich der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft neue Unfallverhütungsvorschriften mit der Massgabe, dass diese vom 1. April ab zur allgemeinen Einführung gelangen. Die Vorschriften sind in je gesonderter Fassung 1. für den Streckendienst einschliesslich des Telegraphen-Unterhaltungsdienstes, 2. für den Bahnhofs- und Abfertigungsdienst, 3. für den Werkstättendienst, sowie bei Beleuchtungsanlagen aufgestellt. Diese letzteren enthalten ausserdem noch einen Anhang, welcher die bei Dampfkesseln zu beobachtenden Vorsichtsmassregeln wiedergibt. Nach Bestimmung des Ministers sollen diese Vorschriften in Placatform in allen Dienst-, Aufenthalts- und Uebernachtungsräumen, sowie in Güterschuppen, Werkstätten, Gasanstalten, Beleuchtungsanlagen, Kesselräumen und sonstigen Betriebsstätten, denen sie ihrem Inhalte und ihrer Bestimmung nach angehören, zum Aushange gebracht werden. Ausserdem aber sind alle Dienststellenvorsteher mit denselben in Buchform auszurüsten. Der betreffende Ministerialerlass nimmt zugleich auf eine zweckmässige Fortentwicklung der betreffenden Satzungen in der Weise Bedacht, dass die Eisenbahn-Direction Elberfeld in Gemeinschaft mit den Eisenbahn-Directionen zu Breslau und Hannover angewiesen wird, alle wichtigeren Vorkommnisse auf diesem Gebiete zu verfolgen und jährlich zum 1. October — soweit erforderlich nach Benehmen mit den übrigen Directionen — zu berichten, inwieweit ein Anlass zur Abänderung oder Ergänzung der fraglichen Vorschriften vorliegt.

Italien. (Neue Bestimmungen über die Arbeits- und Dienstdauer der Bahnangestellten.) Am 24. Jänner sind die neuen, durch kgl. Erlass vom 10. Juni 1900 genehmigten Bestimmungen über die Arbeits- und Dienstzeit der Bahnangestellten in Kraft getreten. Durch dieselben wird für die einzelnen Dienstzweige die höchst zulässige Dauer der ununterbrochenen Dienstleistung bestimmt und die Anzahl der dienstfreien Stunden vorgeschrieben. Die Angestellten können, falls die betreffende Verwaltung sich nicht an diese Vorschriften halten sollte, ihre Beschwerde beim kgl. General-Inspectorat der italienischen Eisenbahnen vorbringen, welches über die Ausführung der Bestimmungen zu wachen hat.

— (Eröffnung der elektrisch betriebenen Strecke Bologna—Persiceto.) Am 1. Jänner wurde die neue, elektrisch betriebene Bahnstrecke Bologna—Persiceto der Adriatischen Bahnen dem Betriebe übergeben. Bei der Probefahrt wurde die 22 km lange Linie in 22 Minuten durchfahren.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Erzherzog Franz Ferdinand" von Kobe.) Dieser Dampfer ist am 16. Mai 1900 mit 6008 Tonnen factischer Ladnng, von der 316 Tonnen für Venedig, 4307 Tonnen für Fiume und 134 Tonnen in Port-Said nach der Levante ausgeschifft wurden, von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 5361 kg Indigo (1580 kg für Fiume), 2520 kg japanische Bijouterien, 6817 kg Bambusstangen (wovon 321 kg für die Levante), 3300 kg Sternanissamen, 1342 kg Tabak, 4974 kg Perlmutter, 42.070 kg Zimmt in Stangen (wovon 305 kg für Venedig), 40.038 kg Häute (wovon 8320 kg für Venedig nnd 20.680 kg für die Levante), 352.575 kg Oelsamen (wovon 50.775 kg für Venedig), 50.000 kg Fischöl, 2237 kg Kaffee, 4400 kg Wachs, 18.270 kg Sapanholz, 2540 kg Cocosnüsse, 10.605 kg Cocosöl, 1330 kg Thee (wovon 980 kg für Venedig), 379.170 kg Kopra, 153.328 kg Baumwolle (wovon 92.500 kg für Venedig und 20.128 kg für Fiume), 4,174.048 kg Reis (wovon 3,970 642 kg für Fiume), 56.280 kg Pfeffer (wovon 5040 kg für Venedig und 2640 kg für die Levante), 75 375 kg Kupferplatten, 123.575 kg Mirabolanen (wovon 103 275 kg für die Levante),

3552 kg Wurzeln, 17.255 kg Gummi, 470.600 kg Jute (wovon 155.600 kg für Venedig und 315.000 kg für Fiume), 13.416 Tonnen Zündhölzchen (für die Levante), 3035 kg Galanga (für die Levante), 3825 kg Cassia (für die Levante), 93.067 Tonnen Gunnies (für die Levante), 5·166 Tonnen Twist (für die Levante), 2·355 Tonnen Fahrräder (für die Levante) und 22·725 Tonnen Thee (für die Levante).

— (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 3530 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 3. März 1900 mit 4479 Raumtonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: 28.283 kg Baumwollwaaren (hievon 9633 kg aus Venedig), 14.430 kg Bier, 15.460 kg Esswaaren (hievon 832 kg aus Venedig und 2700 kg aus Port-Said), 742 kg Farben, 29.117 kg Garne (hievon 6975 kg aus Venedig und 500 kg aus Port-Said), 3881 kg Glasperlen, 1223 kg Glaswaaren, 2067 kg Lampen, 88 m³ Holz, 770 kg Holzwaaren, 5800 kg Kartoffeln, 660 kg Knöpfe, 9093 kg Kurzwaaren, 16.106 kg Manufacturwaaren (hievon 9811 kg aus Venedig und 873 kg aus Port-Said), 27.880 kg Metallwaaren, 4098 kg Möbel, 95 kg Musikinstrumente, 566 kg Musterwaaren, 232.544 kg Papier (hievon 46.416 kg aus Venedig und 842 kg aus Port-Said), 6150 kg Quecksilber, 780 kg Schuhwaaren, 1905 kg Schwefel, 14.514 kg Seife, 10.267 kg Spiritus, 1180 kg Tabak (hievon 103 kg aus Port-Said), 1487 kg Thonwaaren, 1531 kg Wein aus Triest und 5575 kg aus Port-Said, 1,965.194 kg Zucker, 1206 kg Seide, 1432 kg Eisen, 66.293 kg Baumwolle, 1000 kg Mahlep, 1365 kg verschiedene Waaren aus Port-Said.

— (Abfahrt des Dampfers „Amphitrite" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 4750 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 12. März 1900 mit 4603 Raumtonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: 66.603 kg Baumwollwaaren, 39.682 kg Bier (hievon 36.000 kg aus Venedig), 10.312 kg Cement (hievon 230 kg aus Venedig), 5222 kg Esswaaren, 5814 kg Farben, 5805 kg Fez (hievon 2486 kg aus Venedig), 5781 kg Garne, 81.334 kg Glaswaaren (hievon 3292 kg aus Venedig), 3328 kg Glasperlen, 114 m³ Holz aus Fiume, 6467 kg Holzwaaren (hievon 200 kg aus Venedig), 5167 kg Knöpfe (hievon 617 kg aus Venedig), 13.499 kg Kurzwaaren (hievon 619 kg aus Port-Said), 13.497 kg Lampen (hievon 1092 kg aus Venedig), 24.876 kg Manufacturwaaren, 400 kg Mehl, 219.196 kg Metallwaaren, 2772 kg Mineralwasser, 18.752 kg Möbel, 276 kg Musikinstrumente, 345.013 kg Papier (hievon 2174 kg aus Venedig), 4199 kg Porzellan, 12.750 kg Seife, 24.447 kg Specereiwaaren, 970 kg Spielwaaren, 10.990 kg Spiritus aus Fiume, 2529 kg Tabak (hievon 1489 kg aus Port-Said), 1800 kg Uhren, 1289 kg Wein, 15.976 kg Zündhölzchen (hievon 1446 kg aus Venedig), 984.245 kg Zucker, 17.153 kg Kaffee, 2100 kg Storax, 1000 kg Mahlep, 55 kg Stickereien aus Port-Said.

— (Abfahrt des Dampfers „India" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 4614 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 21. März 1900 mit 5438 Raumtonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: 1077 kg Baumwollwaaren, 2000 kg Bier, 500 kg Blumenerde, 4517 kg Garne, 2008 kg Glasperlen (hievon 1026 kg aus Venedig), 7970 kg Glaswaaren (hievon 4846 kg aus Fiume), 488 m³ Holz (hievon 365 m³ aus Fiume), 490 kg Holzwaaren, 246 kg Knöpfe, 4190 kg Kurzwaaren, 13.603 kg Manufacturwaaren (hievon 1189 kg aus Fiume), 86.049 kg Metallwaaren, 2047 kg Mineralwasser (hievon 1718 kg aus Fiume), 2368 kg Möbel, 357 kg Musterwaaren, 49.810 kg Papier (hievon 393 kg aus Venedig), 1010 kg Schwefel, 3548 kg Specereiwaaren, 351 kg Spielwaaren, 540 kg Tabak, 3130 kg Wein (hievon 350 kg aus Port-Said), 68.700 kg Zündhölzchen, 4,019.080 kg Zucker (hievon 2,595.625 kg aus Fiume), 200 kg Seide aus Port-Said, 4365 kg eiserne Geschirre, 550 kg Pelzwerk aus Port-Said, 635 kg Goldzwirn aus Port-Said, 170 kg Curiositäten aus Port-Said, 880 kg Spiritus aus Fiume, 1176 kg Mehl aus Fiume, 91.643 kg Soda aus Fiume, 560 kg Butter aus Fiume, 3640 kg Cement aus Fiume.

— (Abfahrt des Dampfers „Gisela" nach Kohe.) Dieser Dampfer von 5680 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 24. März 1900 mit 6672 Raumtonnen factischer Ladung von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte: 16.792 kg Baumwollwaaren (hievon 6000 kg aus Venedig), 4234 kg Bier, 135.000 kg Cement, 199.437 kg Ceresin, 26.197 kg Esswaaren (hievon 2665 kg aus Venedig), 359 kg türkische Mützen, 25.991 kg Garne, 1218 kg Glasperlen (hievon 600 kg aus Venedig), 2140 kg Glaswaaren, 18·78 m³ Holz, 330 kg Holzwaaren, 3350 kg Kartoffeln, 2155 kg Knöpfe, 1926 kg Kurzwaaren (hievon 90 kg aus Venedig), 272 kg Lampen, 35.066 kg Malz, 8449 kg Manufacturwaaren (hievon 3335 kg aus Venedig), 193.203 kg Mehl (hievon 2300 kg aus Fiume), 17.050 kg Metallwaaren, 658 kg Mineralwasser (hievon 508 kg aus Fiume), 7669 kg Möbel, 88 kg Musterwaaren, 716.202 kg Papier (hievon 4090 kg aus Venedig), 456 kg Schuhwaaren, 6264 kg Seife, 8900 kg Spiritus, 36.077 kg Stahl, 462 kg Specereiwaaren, 74.228 kg Weine (hievon 67.500 aus Port-Said), 57.347 kg Zündhölzchen, 2755 kg Schwefel, 2,345.941 kg Zucker (hievon 1,459.755 kg aus Fiume), 14.466 kg Eisendraht aus Fiume, 3423 kg Eisenplatten aus Fiume, 796 kg elektrische Lampen aus Fiume.

Schiffsverkehr im Donaustruden bei Grein im Jahre 1900. Nach der von der k. k. Strombauleitung in Grein verfassten Zusammenstellung der Fahrzeuge, welche in dem Schifffahrtsjahre 1900 den Donaustruden passirten, gestaltete sich der Schiffsverkehr im Donaustruden im Jahre 1900 nachstehend:

Es verkehrten in der Thalfahrt: 1110 Dampfschiffe (1899: 1079), 1056 angehängte Schlepper (1899: 897), 162 Kehlheimer, Gamsen und Futterplätten (1899: 181), 181 Sechserinnen, Pegeleisen und Trauner (1899: 176), 81 Tiroler und Salzburger Plätten (1899: 73), 57 heladene kleinere Fahrzeuge (1899: 34); weiters 80 unbeladene Flösse (1899: 78), 464 mit Brenn- und Bauholz beladene Flösse (1899: 458) und 30 mit verschiedenen Producten beladene Flösse (1899: 98).

An Gegenzügen wurden verzeichnet: 1120 Dampfschiffe (1899: 1112), 1032 angehängte Schlepper (1899: 987), 211 angehängte Holzzillen (1899: 222) und 1 Pferdezug (1899: 5).

Der Gesammtverkehr zu Berg und Thal im Jahre 1900 betrug sonach 5585 Fahrzeuge (1899: 5400).

Flussregulirungen in Ungarn. (Herstellung der flötz- und schiffbaren Strecken der Mur, Vág, Béga und Szamos in gut fahrbaren Zustand.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister die particlle Regulirung und Herstellung des Flusslaufes der Flüsse Mur, Vág, Béga und Szamos in gut fahrbaren Zustand für Floss- und Schiffahrtsbetrieb angeordnet und zur Durchführung dieser Arbeiten eine Summe von vorläufig K 1,000.000 flüssig gemacht. Von diesem Credite sind für die Arbeiten in der Mur K 300.000, für jene der Béga und Szamos, und hezüglich letzterer, speciell für die Vollendung des Durchstiches bei Saly, je K 200.000 als zweite Rate zu verwenden. Die hewilligte Summe wird dem Ueherschusse vom Jahre 1900 entnommen.

Hamburg-Amerika. (Fusion zweier Schiffahrts-Gesellschaften.) Die Directionen der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Gesellschaft und jene der Deutschen Kosmoslinie sind, wie berichtet wird, in Unterhandlung wegen Fusion beider Gesellschaften. Dem Programme zufolge wird die vereinigte Unternehmung den gesellschaftlichen Schiffspark vermehren und ihre Schiffscourse, hei Aufrechthaltung der bisherigen, nach Südamerika und den westindischen Inseln ausdehnen.

Russland. (Projectirter Bau eines den finnischen Meerbusen mit dem „Weissen Meere" verbindenden Schiffahrtscanales.) Die russische Regierung hat den Bau eines den finnischen Meerbusen mit dem „Weissen Meere, bezw. mit dem Nördlichen Eismeere" verbindenden Schiffahrtscanales in einer Gesammtlänge der Wasserstrasse von 663 Werst beschlossen, von deren Trasse 173 Werst als Canalbett auszubauen sind, während 490 Werst in den Bereich der grossen im äussersten Nordwesten des europäischen Russlands liegenden Binnenseen fallen. Der Canal ist von der finnischen Hafenstadt Wilborg aus nach dem grossen Ladogasee projectirt, von wo aus derselbe mit Benützung des Wasserlaufes des entsprechend zu verhreiternden und zu vertiefenden Swir nach dem Onega-Süsswassersee führen soll, welcher durch einen Dnrchstich mit dem Wynsee und weiterhin durch seinen Ausfluss in die Onega-Salzwasserbucht mit „Weissen Meere" verbunden werden wird. Durch diese commerciell und strategisch gleich wichtige Wasserstrasse wird sowohl der Handelsplatz Archangelsk mit der Ostsee verbunden, als auch der Export der auf nordasiatischem Gebiete am Obstrome nach dem Obischen Meerhusen gelangenden Provenienzen des nordwestlichen Sihirien über das Karische und weiterhin das Weisse Meer zu Wasser nach der Ostsee gelenkt werden. Der Bau des projectirten Canals ist auch von Bedeutung für Petersburg und Kronstadt, welche beide Plätze durch kurze Eisenbahnstrecken mit dem am südwestlichen Ende des Ladogasees gelegenen Schlüsselhurg in Verbindung stehen.

— (Eröffnung des Schiffahrtsbetriebes im Kiliacanale.) Der Bau des von der russischen Regierung ausgeführten Kiliacanales, welcher mit theilweiser Benützung des nördlichen Donauarmes im Sulinagebiete von Kilia (am Schwarzen Meere) mit Berührung Bessarabiens über Ismail und Reni den Verkehr ab Galatz vermittelt, schreitet dem Stadium der Vollendung entgegen. Während dem mit Ende 1900 bereits provisorisch für kleinere Schiffe eröffneten Verkehre passirten

den Canal bereits 31 Dampfer und 27 Segler, darunter solche mit einem Tiefgange von drei Metern.

Rumänien. (Sanitätspolizeiliche Vorkehrungen gegen Einschleppung des Pestcontagiums aus dem Oriente durch Schiffe.) Der Sanitätsrath der kgl. rumänischen Regierung hat für Provenienzen aus Constantinopel, Smyrna, sowie für alle anderen etwa von der Pest inficirten Ortschaften der Türkei neuester Zeit eine zwölftägige Quarantaine in Sulina angeordnet, aus welchem Anlasse den Contumazämtern in Sulina und Constanza je ein Stationsschiff der Kriegsmarine zugewiesen wurde. Schiffe fremder Flaggen, welche, ohne nachweisbar im Hafen von Constantinopel, Smyrna etc. Aufenthalt genommen zu haben, die Dardanellen passiren, werden nur einer strengen sanitäts-polizeilichen Untersuchung unterzogen. Der Capitän des rumänischen Staatsdampfers „Medea", welcher am 12. Jänner nach Constantinopel abdampfte, wurde telegraphisch verständigt, auf der Rückfahrt weder Passagiere noch Briefschaften und Güter aufzunehmen und wird selber ausserdem nach seiner Rückkehr einer vierzehntägigen Quarantaine in Sulina unterzogen werden.

Internationale Seeschiffahrt. (Erhöhung der Tragfähigkeit der im Dienste des transmarinen Verkehres gestellten Dampfer.) Die Kriegsmarineverwaltungen der seefahrenden Nationen haben auf Basis bereits vielfach erprobter Erfahrungen keine Kosten gescheut, ihren Fahrzeugen möglichst colossale Dimensionen zu geben, wodurch nicht blos eine erhöhte Laduugsfähigkeit erzielt, sondern hauptsächlich die Stabilität und Widerstandsfähigkeit bei hoher See gesichert wird. Diesem Beispiele folgend, ist nunmehr auch die Handelsmarine bestrebt, sowohl den Fassungsraum und die Tragfähigkeit ihrer neuen Schiffe zu erweitern und zu erhöhen, als auch die constructive Beschaffenheit derselben jener der Kriegsdampfer mutatis mutandis anzupassen, insbesondere um die Folgen von Zusammenstössen möglichst abzuschwächen. Es wurden zwar schon vor Jahren sehr grosse Postdampfer, z. B. der „Oceanic", die „Elbe" etc. erbaut; diese Schiffe waren aber nur gross, constructiv, aber nicht widerstandsfähiger als die übrigen, aus welchem Anlasse von diesem System abgegangen und jenes des „Kaiser Wilhelm der Grosse", welcher, wenn mit Geschützen armirt, ebenso auch als Kriegsschiff dienen könnte, successive adaptirt wurde. Bis zum Jahre 1894 bestanden nur 146 Mercantil-Dampfer (Post- oder Packetschiffe) mit einer Tragfähigkeit von 5000 Tonnen; im Jahre 1899 dampften aber bereits 294 Schiffe mit 5000—7000, 64 mit 7000—10.000, und 37 mit über 10.000 Nettotonnen, während derzeit auf den Werften von Deutschland, England und Amerika bereits Schiffe bis zu 15.000 Nettotonnen gebaut werden. Die Rentabilität solcher Schiffe, deren Raumverhältnisse die Entfaltung des grössten Comforts gestatten, ist insbesoudere in den Relationen mit Nordamerika gesichert, innerhalb welcher der Wechselverkehr seit einigen Jahren in rapider Zunahme begriffen ist. Besonders favorisirt wurden seitens des Publicums aber die mit der jeweilig kürzesten Fahrzeit dampfenden Schiffe, eine Errungenschaft, die aber insoferne auch wieder mit der Mächtigkeit des Schiffskörpers im Zusammenhange steht, als von dieser die Möglichkeit der Vermehrung und Verstärkung der maschinellen Einrichtung abhängt.

Schiffahrtsstrassen in Canada. Wie die in London erscheinende Zeitschrift „The Engineer" mittheilt, steht die canadische Regierung im Begriffe, eine abgekürzte Schiffahrtsverbindung von Montreal am St. Lorenzstrom nach den oberen Seen herzustellen. Von Montreal nach Ottawa besteht bereits ein Canal. Dieser wird den Ottawafluss aufwärts bis zum Nipissingsee verlängert werden, von wo aus der Schiffahrtsweg durch den French-River zur Georgian-Bay und dem Huronsee geführt wird. Die Canalstrecke, welche bis 1904 dem Verkehre übergeben werden soll, erhält zunächst nur eine mässige Tiefe; es ist aber eine Vertiefung des Fahrwassers, die den Verkehr von Oceandampfern ermöglicht, in Aussicht genommen. Diese neue Route wird dann den Seeweg von Chicago nach Liverpool um 700 Meilen abkürzen. Während auf der Ottawaroute nach den oberen Seen nur 30 Meilen auf eigentliche Canäle entfallen und im Uebrigen die natürlichen Wasserstrassen benützt werden, beträgt die Länge der künstlichen Wasserstrasse auf der Route St. Lorenzstrom 71 Meilen und auf der Route durch den Erie-Canal 360 Meilen.

Kaiser Wilhelm-Canal. Nunmehr liegt der Abschluss über den Verkehr auf dem Kaiser Wilhelm- (Nordsee-, Ostsee-) Canal vor. Demnach stellte sich der Verkehr im ganzen Jahre 1900 auf 29.571 (1899 : 26.524) Schiffe mit 4,282.258 (1899 : 3,451.273) Registertonnen. Die Gebühren betrugen Mark 2,133.155 (1899 : 1,787.370), sie haben sich demnach im Laufe des Jahres 1900 um Mark 300.000 gesteigert. Veranschlagt waren die Einnahmen im Etat für das Rechnungsjahr 1900 auf Mark 1·9 Millionen. Die Wirklichkeit hat also den Etatsansatz im Kalenderjahre 1900 um Mark 200.000 überstiegen und den Ansatz von 1901, der mit Mark 2,200.000 eingestellt ist, nahezu erreicht Die Ausgaben für 1900 waren im Etat auf 2·2 Millionen geschätzt. Man wird erst später ersehen können, ob dieser Anschlag der Wirklichkeit entsprechen wird. Jedenfalls ersieht man aus dem Abschlusse für das Kalenderjahr 1900, dass die in diesem vereinnahmte Summe an Canalgebühren die für das Rechnungsjahr 1900 angesetzte Ausgabe nahezu erreicht hat.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. März:

Mährische Grenzbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Böhmische Landesbank. 4 pCt. Eisenbahnschuldscheine, für je K 200 Capital K 4.—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten. Em. 1886, für je fl. 100 Capital K 4.—.

Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Silberprioritäten vom Jahre 1892, für je fl. 200 Capital K 8.—.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten lit. A. K 9·94.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten Frcs. 7·50.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. K 10.—.

Welser Localbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je K 400 Capital K 8.—.

Ab 31. März:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Prioritäten, für je fl. 100 Capital K 6.—.

Rückzahlungen.

Ab 1. März:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten vom Jahre 1891.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, I. Emission.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten. Serie A.

Böhmische Landesbank. 4 pCt. Eisenbahnschuldscheine.

Verlosungen.

Am 1. Februar:

Chabowka-Zakopane. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Gurkthalbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Laibach-Oberlaibach. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Mauthausen-Grein. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. März).

St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank. Prioritäts-Obligationen (Rückzahlung ab 1. August).

Wippachthalbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Wolframs-Teltsch. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Am 2. Februar:

Ofner Bergbahn. Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Auslegung einzelner Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens.) Die mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 1. October 1900, Nr. 3169, mitgetheilten Beschlüsse — Auslegung einzelner Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens betreffend — sind von allen Vereinsverwaltungen durchgeführt worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Gütertarif, Theil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, Abtheilung B.

Declassification des Artikels „Schuhwichse".

Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901, wird der Artikel „Schuhwichse" bei Aufgabe als Frachtgut auf sämmtlichen Strecken der am Gütertarife, Theil I, betheiligten österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen nach II—A—A tarifirt.

Wien, am 23. Februar 1901. [146]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung directer Fahrpreise.

Mit 15. März 1901 gelangen directe Fahrpreise für einfache Fahrten in den Relationen Brünn—Czernowitz, Itzkany, Przemyśl und Podwołoczyska, Dielhau—Jägerndorf und Ziegenhals, Krakau—Tymbark, sowie Wien (Nordbahnhof)—Przeworsk, ferner ermässigte directe Fahrpreise für ausserdienstlich reisende Militärpersonen zwischen Oderberg und Prerau einerseits und Przemyśl andererseits zur Einführung.

Das Nähere ist aus den in den Ausgabestationen für die bezüglichen Fahrkarten affichirten Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 23. Februar 1901. [147]

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1901 sind die im Ausnahmetarife Nr. 11 (für Eisen und Stahl, Eisen-, Gusseisen- und Stahlwaaren) unter A/c enthaltenen Frachtsätze in den nachverzeichneten Relationen wie folgt zu berichtigen:

	Francs per 100 kg
Baden (Frachtenbahnhof)—Peri	2·35
Bruck a/M. — „	2·00
Felixdorf — „	2·32
Gloggnitz — „	2·23
Kapfenberg — „	2·00
Kindberg — „	2·03
Krieglach — „	2·07
Langenwang — „	2·07
Leoben S.B. — „	2·03
Leobersdorf — „	2·32
Mitterdorf — „	2·05
Mödling — „	2·37
Mürzzuschlag — „	2·10
Neunkirchen — „	2·28
Payerbach-Reichenau — „	2·23
Pottschach — „	2·25
Spittal am Semmering — „	2·12
Steinhaus — „	2·12
Ternitz — „	2·25
Wartberg-Mürzthal — „	2·05
Wien (Matzleinsdorf) — „	2·43
Wr. Neustadt — „	2·30

Weiters sind im Anhange des obgenannten Tarifes die für Wagenladungen zu 10.000 kg vorgesehenen Frachtsätze in den nachstehenden Relationen und für die nachbenannten Artikel wie folgt zu berichtigen:

Bielitz (K.F.N.B.)—Peri. „Maschinentheile etc. im Gewichte von über 5 und bis zu 10 t das Collo" und „wie vorstehend im Gewichte bis zu 5 t das Collo". Der Frachtsatz von Frcs. 3·64[1] ist richtigzustellen auf Francs 3·58[1];

Friedek-Mistek (K.F.N.B.)—Peri. „Eisen-, Gusseisen- und Stahlwaaren". Der Frachtsatz von Francs 3·63[1] ist richtigzustellen auf Frcs. 3·44[1];

Friedland (K.F.N.B.)—Peri. „Eisen-, Gusseisen- und Stahlwaaren". Der Frachtsatz von Francs 3·61[3] ist richtigzustellen auf Frcs. 3·42[3];

Mähr.-Ostrau (K.F.N.B.)—Peri. „Eisen-, Gusseisen- und Stahlwaaren". Der Frachtsatz von Francs 3·64[3] ist richtigzustellen auf Frcs. 3·45[3];

Oderberg (K.F.N.B.)—Peri. „Eisen-, Gusseisen- und Stahlwaaren". Der Frachtsatz von Frcs. 3·65[4] ist richtigzustellen auf Frcs. 3·46[4];

Schönbrunn (K.F.N.B.)—Peri. „Eisen-, Gusseisen- und Stahlwaaren". Der Frachtsatz von Francs 3·62[5] ist richtigzustellen auf Frcs. 3·43[5];

Zöptau (k.k.St.B.)—Peri. „Eisen-, Gusseisen- und Stahlwaaren". Der Frachtsatz von Frcs. 3·74[3] ist richtigzustellen auf Frcs. 3·67[3].

Wien, am 18. Februar 1901. [148]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Ausnahmetarifen.

Ab 1. April 1901 werden die im Verbandstarife, Theil II, Heft 1 und 2, enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 19 (Cement etc.) und Nr. 44 (Umzugsgut) ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 15. Februar 1901. [149]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages 1 zum Ausnahmetarife vom 1. November 1900.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1901 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. März 1901.

Exemplare des Nachtrages 1 sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 15. Februar 1901. [150]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Hochofen für den Güterverkehr in Wagenladungen.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnete Haltestelle Hochofen der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt wurde am 20. Jänner 1901 auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Das Auf- und Abladen in die Eisenbahnwagen, bezw. aus denselben ist in dieser Haltestelle durch die Parteien in der tarifmässig hiezu festgesetzten Frist zu besorgen.

Die Frachtberechnung erfolgt unter Zugrundelegung der im Localgütertarife, Theil II, Heft 3, enthaltenen kilometrischen Entfernungen von oder nach der Haltestelle Hochofen.

Pilsen, im Jänner 1901. [151]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
716	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	C o a k s	Friedenshoffnungsgrube, oberer Anschluss Glückhilfgrube, oberer Anschluss Egmontschacht Bahnschacht	Budapest-Angyalföld „ -dunap.-t. p. u. „ -Ferenczváros „ -Józsefváros „ -Kelenföld „ -kiterö „ -nyugoti p. u. „ -Lipótváros	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. März 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Ausnahmetarif für den Niederschlesisch - Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr, giltig vom 1. März 1901	Verschieden	Verschieden	122 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1902 vorzulegen sind	
717	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Lnkawetz	Strebichowitz-Winařitz	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	102 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
718	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Presshefe als Eilgut	Strassnitz via Rohatetz—Ung.-Hradisch—Vlarapass	Vág Ujhely	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	273 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	719	720	721	722
Die Publication erfolgt von der Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kaolin, geschlemmt, ans Pos. E—18 der Güterclassification	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification (excl. Brennholz)	Sägeabfallholz (nur als Brennholz verwendbar), bis 1 m Länge	a) Chamottesteine; b) Chamottemörtel
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Ober-Břís	Vámos Pércs	Szeged; Török-Becse-Aracs; Verbász	Halbstadt (St.E.G.)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Szász-Sebes	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Stadlau und Floridsdorf	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Stadlau und Floridsdorf	Nemotitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Anfrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Anfrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Anfrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für: a) das Ladegewicht des verwendeten Wagens; b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Bezeichnung	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband Tarif-Theil II, Heft 3	Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband Tarif-Theil II, Heft 3	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestebt kein directer Frachtsatz	154 Heller	122 Heller	122 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	260 Heller	124 Heller	137 / 183 / 149 Heller	89 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		30 Heller	102 / 132 / 106 Heller	33 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	35 / 51 / 43 Heller Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen			Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
723	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	C o a k s	Schönpriesen	B.-Kamnitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der für Coaks giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	366		Im Kartirungswege		
					B.-Leipa (B.N.B. und A.T.E.)					418				
					Dux					236				
					Eger (B.E.B.)					732				
					Holoubkau					800				
					Hořowitz					770				
					Königshof					664				
					Komotau (A.T.E.)					280				
					Leitmeritz (A.T.E.)					284				
					Maffersdorf l/N.					730				
					Maffersdorf r/N.					710				
					Mochow					760				
					Pilsen					614				
					Reichenberg (S.N.D.V.B. und A.T.E.)					620				
					Rokyzan					780				
					Teplitz					204				
					Weisswasser					510				
					Zbirow und Zbirow Haltestelle					780				
										per Tonne à 1000 kg in Hellern				
724	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, für sämmtliche Artikel in Fässern oder in Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Kolomea	Stanislau	sämmtlichen im Ausnahmetarife für Petroleum vom 1. Juni 1900 genannten Empfangsstationen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des in Spalte 8 angeführten Tarifes. Nachweis des Bezuges eines im Vergleiche zu den zu bonificirenden Transportmengen mindestens ebenso grossen Quantums Rohpetroleum von k. k. Staatsbahnstationen in Galizien innerhalb der Giltigkeitsdauer dieser Begünstigung	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. Juni 1900	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die ab Krechowice laut Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. Juni 1900 entfallenden Frachtsätze, nebst einem Zuschlage von: 10 Heller — 20 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirken ist. Gleichzeitig sind die Original-Frachtbriefe über den Rohpetroleumbezug aus Galizien vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
725	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz	Kohlen, mineralische	Staab	Tschischkowitz transit	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für ein mit der Station Lohositz St.E.G. mit Schleppbahn verbundenes Industrie-Etablissement bestimmt sein	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Heller per Tonne 820	700	120	Im Kartirungswege		
				Littitz					790	700	90			
726	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Kalksteine, rohe	Waldershof	Neusattl B.E.B.	Für Kalksteine, rohe, Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Für Kalksteine, gemahlen, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. März 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif-Theil II, Heft 3 A, vom 1. Jänner 1899 für den Oesterreichisch-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband (Ausnahmetarif Nr. 51)	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 0·32		Im Kartirungswege		
			Kalksteine, gemahlene							0·35				
727	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eisenschlacken zum Hochofenbetriebe	Bndweis	Beuthen O.S.E.	Unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 57 des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Tarif-Theil II, Heft 1, bestehenden Bestimmungen	vom 5. März 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1899	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. 116			Im Kartirungswege		
					Babreck					116				
					Borsigwerk					115				
					Chórzow					114				
					Friedrichshütte					120				
					Gleiwitz					114				
					Königshütte in Oberschl.					114				
					Lanrahütte					113				
					Ludwigsglück					115				
					Morgenroth					115				
					Rosdzin					112				
					Schwientochlowitz					114				
					Tarnowitz					118				
					Zabrze					115				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllnng nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
728	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Todtes Geflügel	den in der nachstehenden Tabelle angeführten Stationen	a) Eger trs. b) Passau trs. c) Simbach trs.	Die Sendungen sind mit direct nach Stationen des Zollauslandes lautenden Frachtbriefen in Mengen à 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hiefür aufzugeben	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Localtarife der betheiligten Bahnen		Die in der nachstehenden Tabelle angeführten Sätze		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate an die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen, welche von dem Absender bis längstens Ende März 1902 zu bewirken ist	

Von	Nach					
	Eger trs.		Passau trs.		Simbach trs.	
	Frachtsatz für 100 kg					
	Pfennig	Centimes	Pfennig	Centimes	Pfennig	Centimes
Arad	387	479	341	422	344	426
Bacs-Almás	363	448	317	391	320	395
Bajmok	363	448	317	391	320	395
Budapest-dnuaparti	256	317	210	260	213	264
„ -Józsefváros	256	317	210	260	213	264
„ -Kelenföld	256	317	210	260	213	264
„ -közp. vásárcz.	256	317	210	260	213	264
„ -Lipótváros	256	317	210	260	213	264
„ -nyngot p. u.	256	317	210	260	213	264
H.-M.-Vásárhely	371	459	325	402	328	406
India	408	504	362	447	365	451
Kecskemét	313	387	267	330	270	334
K.-K.-Felegyháza	324	401	278	344	281	348
K.-K.-Halas	329	407	283	350	286	354
Lugos	432	534	386	477	389	481
Mitrovicz	425	525	379	468	382	472
Mokrin	380	469	334	412	337	416
Módos	432	534	386	477	389	481
Nagy-Kikinda	384	474	338	417	341	421
Nagy-Körös	302	374	256	317	259	321
Nagy-Szalantha	384	474	338	417	341	421
Nagy-Szt. Miklós	384	474	338	417	341	421
Orosháza	380	469	334	412	337	416
Pancsova	486	601	440	544	443	548
Szabadka	352	435	306	378	309	382
Szeged	357	441	311	384	314	388
Szeged-Rókus	357	441	311	384	314	388
Szent Hubert	387	479	341	422	344	426
Tapio-Szele	292	361	246	304	249	308
Temesvár-Gyárváros	408	504	362	447	365	451
Temesvár-Józsefváros	408	504	362	447	365	451
Verbacz	375	464	329	407	332	411
Versecz	437	540	391	483	394	487
Zsombolya	391	484	345	427	348	431

Fortlaufende Nummer	729	730	731	732
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen		
Für Artikel	Steinkohle	a) Glaubersalz, b) Thonerde, schwefelsaure, präparirte	Kalk, gebrannter, der Pos. K—4 des Tarif-Theiles I	Ziegel der Pos. Z—1 des Tarif-Theiles I
Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	den deutschen Grubenstationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Nagy-Bocskó	Grödig	Bürmoos
Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Privlak-Ponikla Sittowa-Haje	Bnhusi Bacau	Salzburg k.k.St.B. transit	Salzburg k.k.St.B. transit
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Unter Einhaltung der Tarifbestimmungen	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	**Anlieferung von mindestens 3500 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	**Mindestaufgabe von 20.000 Tonnen im Jahre 1901** und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen per Frachtbrief und Aufgabe als Frachtgut
und gilt in der Zeit	vom 1. März 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. März 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau (Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk) nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. September 1897	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Localgütertarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Directe Frachtsätze bestehen nicht	15 Heller	17 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	die im Nachtrag 2 zum vorgenannten Tarife auf Seite 4 und 5 für die in Spalte 5 genannten Stationen enthaltenen Frachtsätze abzüglich eines Hellers per 100 kg	a) 289 Ctms. b) 289 310 291	11 Heller	13 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Ein Heller		4 Heller	4 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende Februar 1902	Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende Februar 1902
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nummer	733	734	735
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz
von der Namen der		betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Eisen und Stabl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5 und E—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898 bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Fette des Ausnahmetarifes Nr. 12	Dachpappe der Pos. D—2 des Theiles I
für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) von	Freistadt i. S.	Brünn K.F.N.B. und St.E.G.	Otrokowitz
für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) nach	Karwin oder Petrowitz	Ohlau	Zlin
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	vom 5. März 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1, für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband vom 1. März 1899	Localbahntarif, Theil II, giltig vom Tage der Betriebseröffnung
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	16 Heller / 16		26
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10 Heller / 10	162 Pfennige	22
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	6 Heller / 6		4
Art der Durchführung	im Kartirungswege	Im Kartirungswego	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

bezw. vice versa

oder vice versa

Fortlaufende Nummer	736	737	738
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn
	Localbahn Pila-Jaworzno	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kohlen, mineralische; Steine der Pos. 8—55/a; Kalk, gebrannt	Tavoletti und Testoni aus der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 a im Rückvergütungswege des in Rubrik 8 genannten Tarifes
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	Cbrzanów — Płaza	Treffen	Dolina, Drohobycz, Jasło, Krechowice, Lisko-Lukawica, Morszyn, Stryj, Ustrzyki — Dolina, Drohobycz, Jasło, Krechowice, Lisko-Lukawica, Morszyn, Stryj, Ustrzyki — Dolina, Drohobycz, Jasło, Krechowice, Lisko-Lukawica, Morszyn, Stryj, Ustrzyki
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) nach	Płaza — Chrzanów	Triest-St. Andrae, Triest S.B., Triest-Freihafen	Dresden-Elbkai — Schönpriesen-Umschlag — Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Auflieferung eines Minimalquantums von 150 Wagenladungen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief nne Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis 31. December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901
Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	83 Heller	83 Heller	225 — 213 — 184 — 226 — 199 — 220 — 218 — 203 Pfennige
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	79 Heller	79 Heller	190 *) — 186 *) — 177 *) — 192 *) — 180 *) — 189 *) — 188 *) — 181 *) Pfennige
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	4 Heller	4 Heller	35 — 27 — 7 — 34 — 19 — 31 — 30 — 22 Pfennige
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Dnplicate, bezw. der auf dieselbe Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche von der reclamirenden Firma bis längstens Ende Februar 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau zu bewirken ist		Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Stationen der Strecke Schönebeck—Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1902 in Vorlage zu bringen
Besondere Bemerkungen			*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
739	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Hohenstadt	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	vom 15. April 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Kohlentarif, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1898	Heller per Tonne à 1000 kg 894	616	278	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende behördlich beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen, und längstens bis Ende März 1902 vorzulegen sind	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
12	Nr. 131 vom 15. November 1900	2486	K. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Schnittholz aus Pos. II—18/3 der Güterclassification	Russ Moldawitza-Säge	Wama	1. October 1900	Der Inhalt der Rubrik 13 erhält folgende geänderte Fassung: „Gegen bis spätestens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirkende Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate und hinsichtlich der Sendungen nach Odessa gegen bis spätestens Ende Juni 1902 an die genannte k. k. Staatsbahn-Direction zu bewirkende Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Original-Frachtbriefe".

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung
8	Nr. 136 vom 1. December 1900	2831	K. k. österr. Staatsbahnen		Draht und Drahtnägel	Podgórze-Płaszów	Gurahumora	Der in der ursprünglichen Kundmachung für die nebenbezeichnete Relation verlautbarte Frachtsatz von 327 h ist durch den neuen, ab 1. Jänner 1901 giltigen Localtarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, unterboten und gelangt somit seit diesem Zeitpunkte nicht mehr zur Anwendung
9	Nr. 148 vom 25. December 1900	3627	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Hohenstadt transit (via Böhm.-Trübau für Stationen der Mährischen Grenzbahn	15. April 1901

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 26. **Wien, 28. Februar 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — „Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. Februar 1901, Z. 6907, an alle k. k. Staatsbahn-Directionen und österreichischen Privatbahn-Verwaltungen, betreffend die versuchsweise Zulassung von in gut verschlossenen, neuen Säcken aus dichtem, starkem Gewebe verpacktem Kupfervitriol zum Transporte auf den österreichischen Eisenbahnen.

Mit Rücksicht auf die aus den Kreisen der Weinbau-Interessenten wiederholt zum Ausdrucke gebrachten Wünsche wegen Erleichterung der Verpackungsvorschriften hinsichtlich des Bahntransportes von Kupfervitriol findet das Eisenbahnministerium nach mit dem kgl. ungarischen Handelsministerium gepflogenem Einvernehmen mit sofortiger Giltigkeit anzuordnen, dass Kupfervitriol abweichend von der Bestimmung unter Nr. XXVI der Anlage B zu § 50 des Eisenbahn-Betriebsreglements, versuchsweise bis auf Weiteres in gut verschlossenen, neuen Säcken aus dichtem, starkem Gewebe verpackt, zum Transporte auf den österreichischen Eisenbahnen zugelassen wird.

Die . . . . . wird $\frac{\text{beauftragt,}}{\text{eingeladen,}}$ die dortseitigen Executivstellen in vorstehendem Sinne ehestens zu verständigen.

Eine eventuelle Abänderung der vorbezeichneten Bestimmung des Eisenbahn-Betriebsreglements im Nachtragswege bleibt einem späteren Zeitpunkte vorbehalten.

Wien, am 17. Februar 1901.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Radnitz nach Kozlan.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördlich autorisirten Baumeister Franz Saller in Prag die mit dem Erlasse vom 17. Juli 1900, Z. 30.391/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 91 vom 11. August 1900), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Radnitz der Staatsbahnstrecke Chrast—Radnitz über Wejwanow, Gross-Lohowitz, Řeschohlau und Křitz zur Station Kozlan der Localbahn Rakonitz-Mlatz bis zum 17. Juli 1901 verlängert.

Wien, am 13. Februar 1901. Z. 5563/2.

„Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Ausserordentliche Generalversammlung in Angelegenheit der Vermehrung der gesellschaftlichen Flotte, Vermehrung der Schiffscourse etc.)

Am 26. Jänner fand in Budapest unter Vorsitz des Vicepräsidenten des Directionsrathes, des Magnatenhausmitgliedes Conrad Burchard-Bélováry, und in Anwesenheit von 72 Actionären, welche 15.805 Actien mit 1320 Stimmen repräsentirten, eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der „Adria", kgl. ungarischen Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction, welcher den Zweck der Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung motivirt, zur Verlesung. Derselbe beginnt mit einem Hinweis darauf, dass in den letzten Jahren die Rhedereien fast aller Staaten ihren Schiffspark vergrössert und neue Schiffsverbindungen geschaffen haben. Durch diese Bewegung ist die „Adria", als die bestehende grösste ungarische Rhederei, ebenfalls genöthigt, ihren heute aus 25 Dampfern bestehenden Schiffspark zu vergrössern und neue Verkehrsverbindungen zu schaffen. Im Laufe der hierüber gepflogenen Verhandlungen war die Gesellschaft bestrebt, die Interessen des ungarischen Seeverkehres mit ihren eigenen materiellen Kräften und Interessen in Einklang zu bringen, umsomehr, da sie auf eine, ihre heutige Subvention wesentlich übersteigende materielle Unterstützung seitens der Regierung nicht rechnen konnte.

In dem mit dem Handelsminister, unter Vorbehalt der Genehmigung seitens der Legislative, am 11. December 1900 auf 20 Jahre abgeschlossenen Vertrage (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 16 und die darauffolgenden Nummern) der schon jetzt an die Stelle des noch bis Ende 1911 laufenden Vertrages zu treten hat, ist es auch gelungen, die Interessen des Staates und der Gesellschaft in Einklang zu bringen.

Der Bericht hebt hervor, dass, wenn auch die der „Adria" von Seiten des Staates gewährten Begünstigungen mit den der ungarischen Seeschiffahrt gebotenen Mehrleistungen in keinem Verhältnisse stehen und wenn auch die staatliche Subvention entfernt nicht an jene heranreicht, welche andere Staaten ihren Seeschiffahrts-Unternehmungen gewähren, die Gesellschaft auf Grund ihrer Geschäftserfahrungen dennoch der Ueberzeugung Ausdruck geben kann, dass sie auch bei den geänderten Vertragsverhältnissen auf die weitere günstige Fortentwicklung ihrer Geschäftserträgnisse und auf die Erhaltung der gegenwärtigen Rentabilität ihrer Actien mit Berechtigung zählen kann.

Die neu zu erbauenden Dampfer erfordern eine Investition, welche K 13,000.000 um etwas überschreiten dürfte, und will die Gesellschaft diesen Bedarf im Wege der Erhöhung ihres Actiencapitals und durch die Inanspruchnahme der ihr zur Verfügung stehenden und sich in den nächsten Jahren ansammelnden Reserven decken.

Die einzig nothwendige finanzielle Transaction wird daher blos die Erhöhung des Actiencapitals auf K 10,000.000 sein. Die Direction empfiehlt die Emission von 25.000 Stück auf je K 200 au porteur lautenden Actien, von denen im Sinne der Gründungsurkunde der Gesellschaft 12.500 Stück dem Rechtsnachfolger der Gründerin, dem Wiener Bankverein, zukommen, die anderen 12.500 Stück den Actionären zur Uebernahme angeboten werden, und zwar derart, dass nach je zwei Actien das Bezugsrecht für eine neue Actie eingeräumt werde. Mit der Feststellung des Uebernahmscourses und des Zeitpunktes der Emission und der Einzahlungsraten ist die Direction zu betrauen, jedoch mit der Beschränkung, dass sämmtliche zu emittirenden Actien bis Ende 1901 voll einbezahlt sein müssen. Die vom Wiener Bankverein zu übernehmenden 12.500 Stück Actien, mit deren Uebernahme das Gründerrecht voll erschöpft wird, werden laut einer mit der Bank abzuschliessenden Vereinbarung bis 1. December 1904 nicht in Verkehr gebracht werden. Die neu zu emittirenden Actien werden an den Geschäftserträgnissen ab 1902 participiren, bis dahin sind die geleisteten Einzahlungen pro rata temporis mit 5 pCt. zu verzinsen.

Nach einem Vorschlage bezüglich der den oberwähnten Verfügungen entsprechenden Statutenänderung geht der Bericht auf die Frage des zu Gunsten der Angestellten zu errichtenden Pensionsinstitutes über. Die Beamten, Capitäne, Maschinisten und sonstigen Angestellten der Gesellschaft, sowie deren Witwen und Waisen, und in gewissen Fällen deren erwerbsunfähige Eltern werden durch dieses Pensionsinstitut aufs beste versorgt werden. Die Pensionsberechtigung der Mitglieder würde eintreten:

1. nach vierzigjähriger Dienstzeit für sämmtliche Mitglieder; die im Seedienste Angestellten geniessen den Vorzug, dass sie schon nach dreissigjährigem Dienste die entsprechende Pension beanspruchen können;
2. nach mindestens zehnjähriger Dienstzeit, insofern das betreffende Mitglied sein 60. Lebensjahr bereits erreicht hat;
3. nach zehnjähriger Dienstzeit ohne Rücksicht auf das Lebensalter:
   a) im Falle einer ohne Verschulden des Betreffenden eingetretenen Dienstesunfähigkeit,
   b) im Falle einer ohne Verschulden des Betreffenden erfolgten Entlassung.

Die einmalige Capitalseinzahlung der Gesellschaft ist in K 267.030 festgestellt. Die jährliche Beitragsleistung beträgt laut Statuten 1 pCt. des jährlichen Reingewinnes, und falls dieser Beitrag den Betrag der fünfpercentigen Einzahlungen der Mitglieder nicht erreichen sollte, so wird die Differenz zu Lasten der allgemeinen Spesen zu decken sein. Die Mitglieder des Pensionsinstitutes zahlen als Eintrittsgeld 5 pCt. und als jährlichen Beitrag ebenfalls 5 pCt. ihres jeweiligen einzurechnenden Gehaltes und im Falle einer Gehaltserhöhung 50 pCt. derselben in das Pensionsinstitut. Jenen älteren Angestellten, die infolge ihres Alters dem Pensionsinstitut nicht mehr beitreten können, wird ohne irgend welcher Beitragsleistung die Hälfte jener Pension zugesichert, die ihnen zukommen würde, wenn sie Mitglieder des Pensionsfonds werden könnten.

Die von einem Actionär aufgeworfene Frage über die unter den nunmehr geänderten Verhältnissen auch für

fernerhin zu gewärtigende Prosperität der Gesellschaft als „Erwerbsunternehmung“ wurde vom Vorsitzenden auf Basis von Daten in derart stichhältiger Weise beantwortet, dass der Interpellant die erhaltene Aufklärung dankend entgegennahm, worauf die im Berichte enthaltenen Anträge ohne weitere Discussion einhellig votirt wurden.

Zum Schlusse ertheilte die Versammlung der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium für die im Interesse der Gesellschaft bereits mit Erfolg eingeleitete Action.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 8. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. Februar wurden nachfolgende Dringlichkeitsanträge eingebracht:

Seitens

I. der Abgeordneten Nowak, Walz und Genossen, betreffend die Erniedrigung des Rohstofftarifes für Kohleu- und Brennstoffbeförderung auf allen österreichischen Eisenbahnen;

II. der Abgeordneten Berger, Hauck und Genossen, betreffend die Aufhebung des Eisenbahnministerial-Erlasses vom 20. October 1899, Z. 1780, bezüglich der Ueberwälzung der Steuern auf die Beamten.

In derselben Sitzung wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet:

Seitens

I. der Abgeordneten Dr. Löcker und Genossen:

„1. Ist Euerer Excellenz bekannt, dass auf den einzelnen Bahnstationen im Betriebe des Salzgeschäftes auch Salz in kleinen Quantitäten, also im Kleinverschleisse, hintangegeben wird?

2. Halten Euere Excellenz es für zweckmässig und angemessen, dass die k. k. Staatsbahnen den Gewerbetreibenden auf die bezeichnete Art Concurrenz bereiten?

3. Gedenken Euere Excellenz im Falle der Verneinung der Frage 2 dafür Sorge zu tragen, dass der Kleinverschleiss in Salz durch die k. k. Staatsbahnen aufgehoben oder doch wenigstens beschränkt werde, und zu verfügen, dass unter einer bestimmten Quantität, etwa 400 bis 500 Kilogramm, Salz in den Bahnstationen nicht abgegeben werden darf?“

II. der Abgeordneten Dr. Licht und Genossen:

Das Gremium der Viehhändler in Wien hat dem k. k. Eisenbahnministerium vor Kurzem das Ansuchen unterbreitet, die Desinfectionsgebühr beim Viehtransporte auf 1 Krone 20 Heller per Waggon ohne Unterschied seiner Beschaffenheit herabzusetzen. Gegenwärtig werden 3 Kronen, beziehungsweise 5 Kronen gefordert, während in Deutschland nur 1 Mark, somit 1 Krone 20 Heller eingehoben wird. Gemäss dem § 5 des Desinfectionsgesetzes vom 22. August 1879, R.-G.-Bl. Nr. 108, sollen für die Bemessung der Desinfectionsgebühren lediglich die mit der Ausführung der Desinfection verbundenen Kosten die Grundlage des Ersatzes bilden.

Es ist daher geboten, dass lediglich die Selbstkosten eingehoben werden, die sich in Oesterreich, wenn die billigste Desinfectionsmethode unter den drei freistehenden Methoden von den Bahnverwaltungen gewählt wird, auch nicht höher als im Deutschen Reiche stellen können. Die Gleichstellung dieser Gebühren in Oesterreich mit den Gebühren im Deutschen Reiche wird somit mit vollem Rechte gefordert.

Die Unterzeichneten stellen daher an Seine Excellenz den Herrn k. k. Eisenbahnminister die Anfrage:

„Gedenkt Seine Excellenz die Herabsetzung der Gebühren für die Desinfection der zum Viehtransporte verwendeten Eisenbahnwaggons auf den Betrag von 1 Krone 20 Heller zu verfügen oder sonst eine namhafte Herabsetzung dieser Gebühren anzuordnen?“

III. der Abgeordneten Berger und Genossen, betreffend die Ueberwälzung der Steuern auf die Beamten.

In der 9. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. Februar wurden nachfolgende Dringlichkeitsanträge eingebracht:

Seitens

I. der Abgeordneten Dr. Eisenkolb, Dr. Tschan, Kliemann, Alwin Hanich, Dötz und Genossen, betreffend die Anlegung einer Schiffahrtsstrasse von der Elbe zur Donau nach Wien;

II. der Abgeordneten Dr. Beurle, Ritter von Dierzer und Genossen, betreffend die Förderung des Ausbaues der künstlichen Wasserstrassen.

In derselben Sitzung wurden an den Herrn Eisenbahnminister folgende Interpellationen gerichtet:

Seitens

I. der Abgeordneten Axmann, Dr. Lueger und Genossen, betreffend die Verhältnisse des Pensionsfonds, wie die dienstliche und die materielle Lage der Angestellten der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft;

II. der Abgeordneten Hauck, Iro und Genossen, betreffend die Errichtung eines Kohlenverkaufsmagazines nächst dem Bahnhofe in Buchau.

Ferner gelangte der Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Kaftan, Dr. Šilený und Genossen wegen Förderung des Ausbaues der künstlichen Wasserstrassen und Schiffbarmachung der natürlichen Wasserläufe zur Verhandlung.

Die Dringlichkeit wurde abgelehnt.

Den Mittheilungen des Präsidenten zufolge hat sich der in der Sitzung vom 13. Februar gewählte Eisenbahnausschuss constituirt. Es wurden gewählt: zum Obmann der Abgeordnete Freiherr von Schwegel, zum ersten Obmann-Stellvertreter der Abgeordnete Basevi, zum zweiten Obmann-Stellvertreter der Abgeordnete Abt Baumgartner und zu Schriftführern die Abgeordneten Luksch, Hauck und Georg Freiherr von Wassilko. Die übrigen Mitglieder dieses Ausschusses sind die Abgeordneten: Hagenhofer, Kliemann, Tambosi, Nikolaj R. v. Wassilko, Schoiswohl, Dr. Scheicher, Dr. Pattai, Pabstmann, Graf Widtmann, Kaftan, Maštálka, Sehnal, Dr. Fořt, Kubr, Dr. Šilený, Heimrich, Ritter von Dierzer, Endres, Dr. Götz, Siegmund, Haueis, Dohernig, Mosdorfer, Franz Hofmann, Doctor Sylvester, Holter, Holstein, Dr. Steinwender, Freiherr von Kübeck, Freiherr von Ehrenfels, Biankini, Doctor Tavčar, Stwiertnia, Dr. R. v. Niementowski, R. von Struszkiewicz, Dr. Binder, Gizowski, Dr. R. von Walewski, Dr. Gregorčič, Dr. Šusteršič.

Der Antrag der Abgeordneten Dr. Menger und Doctor Chiari, betreffend die Wahl eines 48gliedrigen Wasserstrassenausschusses und Zuweisung aller auf Wasserstrassen bezüglichen Anträge und Petitionen an denselben wurde angenommen, hingegen wurde der Antrag der Abgeordneten Dr. Ellenhogen und Hybeš, betreffend die Zuweisung des Antrages 285 der Beilagen an den Eisenbahnausschuss, abgelehnt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Bauconsenstheilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Erweiterung der Geleiseanlagen der Zuckerfabriks-Actiengesellschaft in Wschetul im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6504.]

Elektrische Kleinbahnen in Laibach und Umgebung. (Provisorischer Bahnsteg über den Laibachfluss: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Laibach hat hinsichtlich des von der Firma Siemens & Halske, Actiengesellschaft in Wien, vorgelegten Projectes für einen unterhalb der bestehenden städtischen Casernbrücke in Laibach zu errichtenden provisorischen Bahnsteg über den Laibachfluss im Zuge der projectirten und bereits commissionirten Linie Getreidemarkt—Civilspital der elektrischen Kleinbahnen in Laibach und Umgebung die politische Begehung der diesen Bahnsteg enthaltenden Theilstrecke km 0·0—0·15 der obgenannten Linie auf den 5. März anberaumt. [E.-M.-Z. 8135.]

Bauvergebung der Strecke Buje — Parenzo der Istrianer Localbahn. Die Bauarbeiten in den Baulosen 8 bis inclusive 12 der Theilstrecke Buje—Parenzo der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo wurden vom k. k. Eisenbahnministerium auf Grund des Ergebnisses der am 28. December 1900 veranlassten öffentlichen Bauausschreibung der Bauunternehmung Brunetti, List & Radl in Wien zur Ausführung übertragen. Die Bauarbeiten der Lose 13 und 14 der vorgenannten Theilstrecke werden nachträglich zur abgesonderten Vergebung gelangen.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

25. Februar. In der Strecke Biala czortkowska—Zaleszczyki wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

26. Februar. In der Strecke Dolina—Wygoda wurde mit dem Zuge Nr. 1977 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Staatseisenbahn-Gesellschaft.

26. Februar. Auf den Strecken Kralup — Welwarn und Brandeis a. d. E.—Neratowitz wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Creirung des Rollfuhrdienstes in der Station Olmütz.) Ab 15. März wird auf Grund des § 68 (3) des Betriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, für die Abstreifung der auf dem Bahnhofe der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Olmütz anlangenden Eil- und Frachtgüter der Rollfuhrdienst eingeführt und werden dieselben ohne vorhergehende Avisirung durch Herrn Carl Pollak, Spediteur in Olmütz, den Empfängern zu den mit besonderer Kundmachung (Vrdgs.-Bl. Nr. 24 vom 23. Februar, Seite 629) verlautharten Gebühren und besonderen Bestimmungen zugestellt werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Regnlativ, die Tränkung von Thieren während des Transportes betreffend.) Nachdem derzeit die Tränkung von Thieren während des Transportes auf den Linien der Ungarischen Staatsbahnen häufig öfter vorgenommen wird als dies auch den bestehenden Normen gemäss unumgänglich nothwendig ist, wodurch den Parteien unbegründete Mehrkosten erwachsen, hat, diesem Uebelstande zu steuern, die Direction der Staatsbahnen auf Anordnung des Handelsministers ihre Stationen streng angewiesen, die Tränkung während 24 Stunden nur einmal, oder höchstens 20 Stunden nach der Einladung, beziehungsweise nach der letzten Tränkung der Thiere vorzunehmen und die bezüglichen Vormerkungen in den Frachtdocnmenten genauestens durchzuführen.

— (Ministerial-Erlass, die Ergänzung und Einrichtung der Tractionsanlagen betreffend.) Im Sinne des G.-A. XXX : 1897 werden für die Ergänzung und Einrichtung der Tractionsanlagen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in dem Zeitraume von 1901 bis 1906 K 5,950.000 verwendet. Auf Anordnung des Handelsministers hat die Direction ein einheitliches Arbeitsprogramm für die Verwendnng dieses Credites ausgearbeitet, welches vom Ministerium genehmigt wurde mit dem Bedeuten, dass die Direction nun im Rahmen des alljährlichen Arbeitsprogrammes den definitiven Vorschlag hezüglich der Verwendung der einzelnen Raten zu erstatten haben wird.

— (Vervollständigung des Locomotiv- und Wagenparkes im Jahre 1900.) Die Gesammtablieferungen der ungarischen Locomotiv- und Wagenfabriken an die kgl. Ungarischen Staatsbahnen haben sich im abgelaufenen Jahre 1900 folgendermassen gestaltet: Die Staats-Maschinenfabrik lieferte insgesammt 49 Stück Locomotiven, von deuen 15 Stück für Eilzüge, 11 Stück für Eillast, 7 Stück für gemischte Züge und 16 Stück für Lastzüge bestimmt waren; die Locomotivfabrik Johann Weitzer in Arad 2 Stück Locomotiven; die Maschinenfabrik- und Eisengiesserei-Actiengesellschaft Ganz & Comp. 7 Stück Personenwagen I./II. Classe, 47 Stück Personenwagen III. Classe, 20 Stück Condncteurwagen, 1 Stück Schneepflug und schliesslich 1 Stück Salonwagen; die Schlick'sche Waggonfabrik- und Eisengiesserei-Actiengesellschaft 48 Stück Personenwagen III. Classe, 16 Stück combinirte Post- und Conducteurwagen und 10 Stück Geflügelwagen; die Ungarische Waggon- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Raab 42 Stück Personenwagen III. Classe; die Vereinigte Danubius-Schoenichen-Hartmann'sche Maschinen- und Schiffhan-Actiengesellschaft 30 Stück Personenwagen III. Classe und 4 Stück Gas-Reservoirwagen; die nördliche Hauptwerkstätte der kgl. Ungarischen Staatsbahnen 18 Stück gedeckte Lastwagen mit Bremse; die Waggonfabrik Johann Weitzer in Arad 19 Stück Personenwagen I./II. Classe, 3 Stück Personenwagen II. Classe, 27 Stück solcher III. Classe, 2 Stück Rettungswagen und 1224 Stück Lastwagen; von letzteren waren 225 Stück gedeckte Lastwagen mit Bremse, 534 Stück solcher ohne Bremse, 120 Stück offene Lastwagen mit Bremse und 345 Stück solcher ohne Bremse. Durch die im Laufe des Monates December 1900 erfolgte Lieferung von Fahrbetriebsmitteln erhöhte sich der Gesammtstand derselben, und zwar an Locomotiven auf 2480, an Personenwagen auf 6822 und an Güterwagen anf 56.442 Stück, von letzteren circa 10 pCt. mit 15 Tonnen Tragfähigkeit und einer Ladefläche von 19 Quadratmeter. Die in neuerer Zeit abgelieferten Personen-Intercommunicationswagen sind auf elektrische Beleuchtung eingerichtet.

— (Ministerial-Erlass, die Modalitäten der Restituirung von Frachtübergebühren betreffend.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat, um die seitens des verfrachtenden Publicums betreffs der Rückerstattung der von den Eisenbahnen zu viel erhobenen Frachtgebühren eingelaufenen Klagen zu beseitigen, die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen angewiesen, die bei der Controle der Verrechnungen constatirten Uebergebühren nicht wie bisher einmal, sondern dreimal monatlich den betreffenden Stationen behufs Verständigung der interessirten Parteien mitzutheilen und angeordnet, dass

1. sowohl die rückzuerstattenden Beträge, als auch die Frachtdocumente den Parteien stets franco übermittelt werden;

2. bei Liquidirung von Refactien die Kosten der Geld- und Documentensendung von den Parteien zu tragen sind;

3. jene Eisenbahn-Verwaltnngen, welche Mitglieder des Postsparcassenverkehres sind, sich dessen bei Rückerstattung von Uebergebühren zu bedienen haben.

Nachdem jedoch das verfrachtende Publicum wesentlich dazu beitragen kann, die Zahl der Reclamationen möglichst zu restringiren, hat der Handelsminister an dasselbe eine „Kundmachung" erlassen. Das verfrachtende Publicum gelangt dadurch zur Kenntniss jener Uebergebühren, welche von den frachteinhebenden Stationen restituirt werden, und wird gleichzeitig aufgefordert, den Inhalt der Sendungen möglichst genau, der Waarenclassification entsprechend, auf den Frachtbriefen zu bezeichnen, da in den meisten Fällen die fehlerhaften Gebührenberechnungen und die daraus entstehenden Reclamationen eine Folge der mangelhaften Bezeichnung der Waarensendungen sind. Sollte die Waarenclassification einen Sammelnamen enthalten, so ist eine nähere Angabe über den Inhalt der Sendung wünschenswerth.

— (Einführung von Specialwagen für Geflügeltransport.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat im Monate December 1900 von der Firma Schlick'sche Waggonfabriks- und Eisengiesserei-Actiengesellschaft 10 Stück ausschliesslich für Geflügeltransport gebaute und entsprechend eingerichtete Specialwagen mit einer Tragfähigkeit von 10 Tonnen bezogen, welche in erster Linie im Exportverkehr zu verwenden sind.

Ausland.

Bayern. (Baugenossenschaften der bayerischen Eisenbahnbediensteten.) Aus dem Organ des bayerischen Eisenbahnverbandes „Der Eisenbahner" entnimmt die „Z.d.V.D.E.-V." über die Verhältnisse derjenigen sechs Baugenossenschaften, welche im abgelaufenen Jahre Wohngehäude aufzuführen in der Lage waren, in Kürze Folgendes: 1. München-Laim: 524 Mitglieder mit Mk. 18.190 Einzahlung; fertiggestellte Häuser 21 mit einer Wirthschaft, im Rohbau fertig 8, weitere 33 bis Mitte d. J. fertig; bewohnt ist die Colonie bereits von 111 Familien; Zuschuss des Staates durch Belehnung Mk. 867.569; Belehnung von Privaten Mk. 165.000; Werth der ganzen Anlage, worunter die wirklichen Anlagekosten verstanden sind, Mk. 1,320.000. 2. München-Ost: 143 Mitglieder mit Mk. 4600 Einzahlung; jetzt beziehbar 7 Häuser mit einer Wirthschaft, im Rohhau fertig 3; bewohnt ist die Anlage von 45 Familien; Belehnung durch den Staat Mk. 300.000, durch Private Mk. 50.000; Werth der ganzen Anlage Mk. 530.000. 3. Augsburg: 115 Mitglieder mit Mk. 4680 Einzahlung; fertige Häuser 12 mit einer Wirthschaft und einem Specereiladen; bewohnt von 73 Familien; Belehnung durch den Staat Mk. 180.000, durch Private mit Mk. 30.000, Werth der Anlage Mk. 310.000. 4. Simbach: 30 Mitglieder mit Mk. 1400 Einzahlung, fertige Häuser 3 von 21 Parteien bewohnt; belehnt z. Zt. weder durch den Staat noch durch Private; Anlagewerth Mk. 87.000. 5. Kempten: 104 Mitglieder mit Mk. 5075 Einzahlung, fertig 5 Hänser und von 36 Parteien bewohnt; Staatsdarlehen Mk. 22.000, von Privaten Mk. 9000; Anlagewerth Mark

147.000. 6. Neu-Ulm: 124 Mitglieder mit Mk. 5612 Einzahlung; fertige Häuser 18 mit einer Wirthschaft; bewohnt von 105 Parteien; Staatsdarlehen Mk. 300.000, von Privaten Mk. 10.000, Anlagewerth Mk. 500.000. Der Gesammtstand der sechs Genossenschaften ist folgender: 1040 Mitglieder mit rund Mk. 39.600 Einzahlung, 66 fertiggestellte Wohnhäuser mit 4 Wirthschaften, 11 im Rohbau fertige und weitere 38 in der ersten Hälfte 1901 beziehbare Häuser; bewohnt werden die Häuser sämmtlicher Colonien von nahezu 400 Familien, bezw. Parteien; die Staatsbelehnung beläuft sich zusammen auf rund Mk. 1,670.000, jene durch Private auf Mk. 264.000 und der Gesammtwerth der Anlagen auf beinahe Mk. 3,000.000.

Griechenland. (Ausbau der Eisenbahn Piräus-Larissa.) Die königl. griechische Regierung hatte sich seinerzeit im Principe dafür entschieden, dass der Bau der projectirten Eisenbahn Piräus-Larissa (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 63 ex 1900) in dem Falle der Privatindustrie überlassen würde, wenn ein capitalkräftiges Consortium sich verpflichten würde, die Arbeiten sofort im Bereiche der gesammten Linie in Angriff zu nehmen. Nachdem das französische Consortium „Société des Batignolles", welches mit der Regierung diesbezüglich bereits in Unterhandlung stand, sein Offert mit der Motivirung zurückzog, dass in Anbetracht der gegenwärtig ungünstigen finanziellen Conjuncturen die Beschaffung grösserer Capitalien mit Schwierigkeiten verbunden erscheint, hat die Regierung den Beschluss gefasst, die Frage, und zwar in eigener Regie in der Weise zu lösen, dass der Bau sectionsweise innerhalb von sechs Jahren ausgeführt werde. Dem Programme zufolge soll die Section Athen (Piräus)-Larissa innerhalb der ersten zwei Jahre, die bis Lamia reichende Section innerhalb der nächsten zwei Jahre und die letzte Section innerhalb des fünften und sechsten Jahres fertiggestellt, im Bereiche jeder der einzelnen Sectionen jedoch der Betrieb nach erfolgter Vollendung und Einrichtung aufgenommen werden.

Montenegro. (Projectirter Bau einer Industriebahn mit elektrischem Betriebe). Der fürstl. montenegrinische Staatsingenieur Gyucanovics im Vereine mit dem Fiumaner Civilingenieur Marassig nehmen derzeit technische Vorstudien im Südwestgebiete Montenegros vor, nachdem die Regierung den Bau einer Industriebahn mit elektrischem Betriebe in Aussicht genommen hat, welche die Eisenbergbaureviere von Misić mit dem Hafen von Antivari verbinden soll. Die projectirte Linie soll, von den nächst Spiž gelegenen reichen Abbaurevieren von Misić ausgehend, womöglich mit Berührung von Cettinje und weiterhin durch den Gebirgspass von Sutorman zum Meeresufer und längs diesem bis zum Hafen von Antivari führen. Die Kosten des Bahnbaues (Schmalspur) sind mit rund 5 Mill. Kronen und jene der entsprechenden Einrichtung des Hafens von Antivari mit 1 Mill. Kronen veranschlagt. Die Regierung hatte ursprünglich die Absicht, den Bau der Linie auf Staatskosten auszuführen, doch entschloss sie sich in jüngster Zeit, die Ausführung und den Betrieb derselben der Privatindustrie zu überlassen, ertheilte auch, wie berichtet wird, bereits die Concession den Dalmatiner Bauunternehmern Vukotić und Desković.

Serbien. (Projectirter Bau der Linie Belgrad—Užica.) Die königl. serbische Regierung hat, wie berichtet wird, einem Consortium von Banken und Capitalisten in Antwerpen die Concession zum Baue und Betriebe einer nahezu parallel zur bosnischen Landesgrenze in südlich radialer Richtnng von Belgrad ausgehenden, über Valjevo und (Serbisch-) Požega bis Užica (an der serb. Morava) führenden normalspurigen Localbahn ertheilt. Die Concessionäre beabsichtigen, nach Vollendung des Baues dieser vorläufig als Sackbahn endigenden Linie, diese von Užica aus in westlich radialer Richtung im Thale der serb. Morava bis zu deren Zusammenfluss mit der bulgar. Morava, nnd weiterhin das Morava-Flussthal in südlich radialer Richtnng verfolgend, in der Hauptstation Niš mit den Hauptlinien Belgrad—Niš—Czaribrod (Sofia—Constantinopel) und Niš—Ristovaš— (Uesküb—Salonichi) zu verbinden. Ausserdem soll die Hauptlinie durch eine in gleichfalls südlich radialer Richtung abzweigende, im Thale der Iba (Nebenfluss der serb. Morava) führende Flügelbahn in der Station Mitrovitza mit der als Sackbahn endigenden Linie Uesküb—Mitrowitza (Flügelbahn der Hauptlinie Belgrad—Ristovac)—Zibevce—Uesküb—Salonichi verbunden werden.

Russland. (Eisenbahn-Bauthätigkeit im Bereiche Sibiriens im Jahre 1900.) Ende 1900 hat das transsibirische Eisenbahnnetz, welches im Bereiche des einen Flächenraum von ca. 14,000.000 Quadrat-Kilometer bietenden asiatischen Besitzes Russlands, und zwar vom Fusse des die Grenze zwischen Europa und Asien bildenden Uralgebirges bei Tscheliabinsk im Westen bis Wladiwostok am Pacifischen Ocean im Osten führt, eine Gesammtlänge von 5420 Kilometer erreicht. Die Transsibirische Eisenbahn wird in zwei Hauptsectionen, und zwar in die cis- und die transbaikalische Linie eingetheilt. Erstere reicht von Tscheliabinsk bis Irkutsk am westlichen Ufer des Baikalsees, des grossen Binnenmeeres im Centrum Sibiriens; letztere vom östlichen Ufer des Sees einerseits bis Sretensk und andererseits von Wladiwostok aus bis Chabarow am Ufer des Amur, während die Theilstrecke Sretensk—Chabarow allerdings noch nicht ausgebaut ist, die Continuität des Verkehres aber durch die Dampfschiffahrt auf den Flüssen Silka und Amur hergestellt wird. Zwischen Moskau und Irkutsk verkehren regelmässige mit besonderem Luxus und Comfort eingerichtete Züge (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48 und 49 ex 1898 und 65 ex 1899). Nach vollständigem Ausbaue dieser gesammten Strecken im Anschlusse an die russo-chinesischen Eisenbahnen wird die Reise von Paris nach Shanghai seinerzeit nur sechzehn Tage in Anspruch nehmen und Frcs. 850 kosten, während selbe derzeit zu Wasser via Suez-Canal 34 Tage mit Frcs. 2450 in Anspruch nimmt.

— (Neuerung im Getreideverkehr.) Eine für den Getreide-Export russischer Provenienz hochwichtige Neuerung soll, wie berichtet wird, binnen Kurzem zur Einführung gelangen, und zwar wird der Handel mit Getreide nicht wie bisher nach Mass, sondern nach Gewicht mit Zugrundelage des Metermasses abgewickelt werden. Der diesbezüglich vom Finanzminister eingebrachte Gesetzentwurf hat bereits die Zustimmung des Reichsratbes erhalten und wird demnächst dem Kaiser zur Sanctionirung unterbreitet werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Trieste" aus Kobe.) Dieser Dampfer von 5662 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 1. April 1900 mit 7927 Raumtonnen factischer Ladung von Kobe in Triest angekommen. Derselbe brachte: 77.017 kg rohe Häute (hievon 21.620 kg für Venedig und 20.610 kg für Port-Said), 366.450 kg Baumwolle (hievon 165.860 kg für Venedig und 40.576 kg für Fiume), 604.680 kg Oelsamen, 80.771 kg Pfeffer (hievon 10.131 kg für Fiume), 8019 kg Cocosgarne, 12.286 kg Perlmutter, 12.540 kg Bambusrohrstangen (hievon 11.040 kg für Venedig), 2135 kg Zimmtstangen (hievon 385 kg für Venedig), 2720 kg Galangal, 3360 kg Gewürzzimmt, 268.413 kg Copra (hievon 100.920 kg für Port-Said), 40.440 kg Zink, 5760 kg Conserven, 50.750 kg Mirabolanen, 3,044.340 kg Reis, 100.800 kg Sagomehl für Venedig, 42 m³ Tbeakholz für Port-Said, 6943 kg Cocusnüsse für Port-Said, 450 kg verschiedene Waaren für Fiume, 2540 kg Cassia ligna für Fiume.

— (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer ist am 16. Mai 1900 mit 2452 Tonnen factischer Ladung, von der 879 Tonnen für Venedig bestimmt waren, von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 1,072.285 kg Baumwolle (wovon 682.220 kg für Venedig), 3706 kg Cocolus indicus, 34.815 kg Cocosgarne (wovon 23.345 kg für Venedig), 26.847 kg Gummi, 91,734 kg Häute (wovon 46.790 kg für Venedig), 1800 kg Kaffee, 226.600 kg Mirabolanen, 12.000 kg Nelken, 941.919 kg Oelsamen (wovon 126.875 kg für Venedig), 3360 kg Perlmutter, 35.525 kg Pfeffer und 1680 kg Weihrauch.

— (Ankunft des Dampfers „Melpomene" von Kobe.) Dieser Dampfer ist am 25. Mai 1900 mit 2884 Tonnen factischer Ladung, von der 18 Tonnen für Venedig und 2616 Tonnen für Fiume bestimmt waren, von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 4740 kg Bambusrohre, 38.850 kg Baumwolle (wovon 18.500 kg für Venedig), 4313 kg Cocosgarne, 100.980 kg Copra, 1600 kg Conserven, 25.200 kg Gambir, 5040 kg Kaffee, 30.450 kg Mirabolanen, 3740 kg Perlmutter, 22.887 kg Pfeffer, 2,616.100 kg Reis für Fiume und 30.240 kg Zink.

— (Abfahrt des Dampfers „Marquis Bacquehem" nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 5570 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 28. März 1900 mit 6640 Raumtonnen factischer Ladung von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte: 29.740 kg Baumwollwaaren (hievon 2957 kg aus Venedig), 740 kg Bier, 37.300 kg Cement aus Venedig, 55.000 kg Düngemittel, 3986 kg Esswaaren, 1940 kg Farben, 17.010 kg Garne (hievon 6458 kg aus Venedig), 37.506 kg Glasperlen (hievon 26.993 kg aus Venedig), 39.856 kg Glaswaaren (hievon 5039 kg aus Fiume), 216 m³ Holz, 8483 kg Holzwaaren (hievon 635 kg aus Venedig und Fiume), 12.000 kg Kartoffeln, 10.900 kg Knöpfe, 6627 kg Kurzwaaren, 34.815 kg Lampen, 17.499 kg Manufacturwaaren (hievon 470 kg aus Venedig), 17.320 kg Mehl (hievon

9500 kg aus Fiume), 248.069 kg Metallwaaren, 1060 kg Mineralwasser aus Fiume, 8283 kg Möbel, 595 kg Musikinstrumente, 5164 kg Oele, 133.632 kg Papier (hievon 21.836 kg aus Venedig), 2540 kg Porzellanwaaren, 297 kg Schuhwaaren, 6611 kg Seife (hievon 1627 kg aus Fiume), 900 kg Specereien, 10.560 kg Spiritus, 1420 kg Uhren, 1578 kg Wein, 377 kg Zündhölzchen, 714.649 kg Zucker (hievon 602.440 kg aus Fiume).

— (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 3470 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 3. April 1900 mit 4479 Raumtonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: 12.263 kg Baumwollwaaren (hievon 1159 aus Venedig), 3390 kg Bier, 46.080 kg Cement (hievon 36.000 kg aus Venedig), 4185 kg Esswaaren (hievon 495 kg aus Venedig), 8990 kg Farben, 14.960 kg Garne (hievon 2719 kg aus Venedig), 3983 kg Glasperlen, 53.350 kg Glaswaaren, 66 m³ Holz, 11.542 kg Holzwaaren (hievon 76 kg aus Venedig), 25.943 kg Kaffee (hievon 1550 kg aus Port-Said), 3500 kg Kartoffeln, 3991 kg Knöpfe (hievon 1040 kg aus Venedig), 7799 kg Kurzwaaren, 17.000 kg Lampen, 18.712 kg Manufacturwaaren (hievon 2190 kg aus Venedig), 28.940 kg Mehl, 153.987 kg Metallwaaren, 323 kg Mineralwasser, 1464 kg Möbel, 2530 kg Musikinstrumente, 1317 kg Musterwaaren, 159.428 kg Papier (hievon 4500 kg aus Venedig), 1560 kg Porzellan, 6000 kg Quecksilber, 838 kg Schuhwaaren, 600 kg Schwefel, 1487 kg Specereiwaaren, 1104 kg Spielwaaren, 3098 kg Spiritus, 2147 kg Tabak, 10.000 kg Talg, 2490 kg Uhren, 2270 kg Weine, 31.256 kg Zündhölzchen, 1,143.480 kg Zucker, 3422 kg türkische Mützen, 11.659 kg Seife, 90.486 kg Baumwolle, 1150 kg Südfrüchte aus Port-Said.

— (Abfahrt des Dampfers „Vindobona" nach Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 15. Mai 1900 mit 4060 Tonnen factischer Ladung, darunter 3187 Tonnen Zucker von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte 7620 kg Asbest, 27.676 kg Baumwollwaaren (wovon 8627 kg ab Venedig), 12.450 kg Bier, 9500 kg Cement (wovon 6800 kg ab Venedig), 7193 kg Eisenwaaren ab Fiume, 7594 kg Esswaaren (wovon 530 kg ab Venedig), 136 kg Farben, 77 kg Fez (ab Venedig), 40.364 kg Garne (wovon 205 kg ab Venedig), 3059 kg eisernes Geschirr (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 57.447 kg Glasperlen (wovon 41.557 kg ab Venedig), 28.975 kg Glaswaaren (wovon 33 kg ab Venedig), 411.283 m³ Holz (wovon 140.553 m³ ab Venedig), 5521 kg Holzwaaren, 11.742 kg Knöpfe (wovon 922 kg ab Venedig), 7778 kg Kurzwaaren (wovon 502 kg ab Venedig), 24.380 kg Lampen, 48.179 kg Manufacturwaaren (wovon 31.578 kg ab Venedig), 4975 kg Mehl (wovon 588 kg ab Fiume), 289.557 kg Metallwaaren (wovon 208 kg ab Venedig), 3037 kg Mineralwasser (wovon 1327 kg ab Fiume), 4704 kg Möbel, 630 kg Musikinstrumente, 386 kg Muster, 107.199 kg Papier (wovon 1039 kg ab Venedig), 1066 kg Porzellan, 6357 kg Seife (wovon 814 kg ab Venedig und 3164 kg ab Fiume), 370 kg Schuhwaaren, 126.096 kg Soda ab Fiume, 2267 kg Specereien, 595 kg Spielwaaren, 13.982 kg Spiritus (wovon 1248 kg ab Fiume), 404 kg Tabak (wovon 250 kg aus der Levante), 460 kg Uhren, 3450 kg Wein (wovon 1060 kg ab Venedig), 7200 kg Zündhölzchen, 3,187.242 kg Zucker (wovon 1,154.535 kg ab Fiume).

— (Abfahrt des Dampfers „Erzherzog Franz Ferdinand" nach Kobe.) Dieser Dampfer ist am 28. Mai 1900 mit 5705 Tonnen factischer Ladung, darunter 3189 Tonnen Zucker von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte: 147.746 kg Baumwolle (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 98.328 kg Baumwollwaaren (wovon 10.852 kg ab Venedig), 12.784 kg Bier, 46.080 kg Cement, 189.658 kg Ceresin, 1222 kg Eichholzextract ab Fiume, 18.081 kg Esswaaren (wovon 4632 kg ab Venedig), 1289 kg Farben, 834 kg Fez, 1378 kg Gallerte ab Fiume, 29.484 kg Garne (wovon 4741 kg ab Venedig), 23.158 kg Glasperlen (wovon 13.866 kg ab Venedig), 42.232 kg Glaswaaren (wovon 3952 kg ab Fiume und 2085 kg aus der Levante), 1180 kg Gummiwaaren ab Fiume, 389.539 m³ Holz (wovon 373.104 m³ ab Fiume), 5658 kg Holzwaaren, 750 kg Kaffee (wovon 54 kg ab Venedig), 4746 kg Knöpfe, 16.791 kg Kurzwaaren (wovon 4600 kg aus der Levante), 2537 kg Lampen, 32.942 kg Manufacturwaaren (wovon 6889 kg ab Venedig), 4279 kg Maschinentheile ab Fiume, 117.060 kg Mehl (wovon 60.082 kg ab Fiume), 40.641 kg Metalldraht ab Fiume, 306.277 kg Metallwaaren (wovon 144 kg ab Venedig), 3595 kg Mineralwasser (wovon 1285 ab Fiume), 19.612 kg Möbel (wovon 732 kg ab Venedig und 1271 kg ab Fiume, 1268 kg Musikinstrumente, 999 kg Muster, 66.954 kg eiserne Nägel ab Fiume, 18.606 kg Oele, 1.054.330 kg Papier (wovon 1363 kg ab Venedig und 99.043 kg ab Fiume), 3874 kg Porzellan, 630 kg Schuhwaaren, 22.272 kg Seife (wovon 3715 kg ab Venedig), 2011 kg Specereien, 357 kg Spielwaaren, 13.860 kg Spiritus (wovon 840 kg ab Fiume), 22.776 kg Stahl, 3000 kg Storax (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 273 kg Tabak (wovon 161 kg ab Venedig), 1280 kg Uhren, 412 kg verschiedene Waaren (wovon 23 kg ab Fiume und 389 kg in Port-Said aus der Levante eingeschifft wurden), 16.878 kg Weine (wovon 9168 kg ab Fiume und 400 kg in Port-Said aus der Levante eingeschifft wurden), 117.294 kg Zündhölzchen (wovon 930 kg ab Venedig) und 3,189.532 kg Zucker (wovon 1,933.160 kg ab Fiume).

Rumänien. (Sanitätspolizeiliche Sicherheitsmassregeln zur Verhinderung der Einschleppung der Pest.) Der kgl. rumänische Sanitätsrath setzte in seiner am 12. Jänner abgehaltenen Sitzung die Quarantaine in Sulina und Constanza für Provenienzen aus Constantinopel und Smyrna auf zehn Tage fest. Wie ferner die Direction der kgl. Rumänischen Staatsbahnen verlautbart, werden bis auf Widerruf die Ostende-Express- und Orient-Expresszüge nur bis Bukarest verkehren, da sowohl der Verkehr auf der Strecke Bukarest—Constanza, als auch jener der Schiffe der Rumänischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Linie Constanza—Constantinopel eingestellt wurde.

Türkei. (Sanitätspolizeiliche Sicherheitsmassregeln zur Verhinderung der Einschleppung der Pest.) Der kaiserl. türkische Sanitätsrath in Constantinopel hat, nachdem auf dem von Alexandrien nach Beirut zurückgekehrten französischen Dampfer „Senegal" ein pestverdächtiger Erkrankungsfall constatirt wurde, das Schiff contumacirt. Die Provenienzen aus Alexandrien und Port-Said werden fernerhin bei deren Eintreffen in türkischen Häfen einer strengen ärztlichen Untersuchung unterzogen und sowohl das Gepäck der Reisenden und der Schiffsequipage, als auch die Schiffsräume desinficirt.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 19. Februar d. J. in Würdigung verdienstlicher Leistungen aus dem Anlasse der Weltausstellung in Paris 1900 allergnädigst zu gestatten geruht, dass bekannt gegeben werde:

der Ausdruck der besonderen Allerhöchsten Anerkennung:

dem Hofrathe und General-Director der Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, Rudolf Grimus Ritter von Grimburg;

dem Sectionschef im Eisenbahnministerium, Max Ritter von Pichler;

der Ausdruck der Allerhöchsten Anerkennung:

dem Baurathe im Eisenbahnministerium, Hugo Köstler;

dem Eisenbahn-Oberinspector des Ruhestandes, Regierungsrathe Ignaz Wottitz in Wien;

der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest;

und zu verleihen:

den Orden der eisernen Krone dritter Classe taxfrei:

dem Regierungsrathe, Oberingenieur und Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Director der ersten Eisenbahnwaggon-Leihgesellschaft in Wien, Josef Hönigswald;

dem Hofrathe und General-Directionsrathe der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien, Victor Schützenhofer;

das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens:

dem Baurathe im Eisenbahnministerium, Friedrich Kienesperger;

dem Oberingenieur der Buschtěhrader Eisenbahn in Pension, Ludwig Kohlfürst in Wien;

dem Baurathe im Eisenbahnministerium, Georg Rank;

den Titel eines Regierungsrathes, taxfrei:

dem Central-Inspector und Vorstande des Zugförderungs- und Werkstättendienstes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, Franz Gerstner;

den Titel eines Baurathes taxfrei:

dem Director der Bau- und Betriebsgesellschaft für elektrische Strassenbahnen (Siemens & Halske) in Wien, Doctor Richard Fellinger;

das goldene Verdienstkreuz mit der Krone:

dem Gesellschafter der Firma Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Buch- und Kunstdruckerei in Wien, Otto Eduard Maass.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutscher Eisenbahn-Personen-, Thier- und Gütertarif, Theil I.

Einführung eines neuen Tarifes und verschiedener Tarifnachträge.

Am 1. April 1901 werden eingeführt:

1. ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, unter Aufhebung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1900 nebst Nachtrag I;
2. je ein Nachtrag I zu dem Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarife, Theil I, Thiertarif, Theil I, und Gütertarif, Theil I, Abtheilung A, vom 1. Jänner 1900.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschrift unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Druckabzüge des neuen Tarifes und der Nachträge können vom 15. März 1901 ab von unserer Wirthschaftsverwaltung, sowie durch Vermittlung der Güterverwaltungen käuflich bezogen werden.

Dresden, am 25. Februar 1901. [152]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einbeziehung des Artikels Holzstoff in die ermässigte Wagenladungsclasse der Ybbsthalbahn.

Vom 1. März 1901 angefangen bis zur Durchführung im Tarife, Theil I und II, vom 1. October 1898 für den Transport von Eil-Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local- (Klein-) Bahnen, Neuauflage vom 1. Jänner 1901, gelangen auf der Ybbsthalbahn für den Artikel Holzstoff die Frachtsätze der ermässigten Wagenladungsclasse zur Anwendung.

Wien, am 24. Februar 1901. [153]

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Norddeutschland.

Tarif, Theil II, Heft 1.

Berichtigung einer Kundmachung.

Die in diesem Blatte Nr. 22 vom 19. Februar 1901 erschienene Kundmachung, betreffend Einführung eines Nachtrages II zum vorbezeichneten Tarife, wird dahin berichtigt, dass die durch den genannten Nachtrag zur Einführung kommenden Frachterhöhungen nicht erst am 1. Mai 1901, sondern gleichzeitig mit der Herausgabe desselben am 1. April 1901 in Kraft treten, und zwar gelangen an Stelle der bisherigen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 14 für raffinirtes Petroleum, Nr. 15 für Benzin, Nr. 16 Aa für Porzellan in 5 t-Ladungen, Nr. 19 für Cement und Nr. 44 für Umzugsgut, zum Theil erhöhte Frachtsätze in Wirksamkeit.

Wien, am 22. Februar 1901. [154]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes.

Zum 1. Nachtrage zum Tarife, Theil II, Heft 9, vom 15. März 1899 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 21 vom 16. Februar 1901, Seite 550) ist ein Berichtigungsblatt erschienen, welches unter Anderem die Verschiebung des Einführungstermines des Nachtrages auf den 10. März 1901 zum Ausdrucke bringt.

Wien, am 26. Februar 1901. [155]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Zusammenstellung derjenigen Eisenbahnlinien, auf welche das Internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet.) Das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr findet auf die nachstehenden Eisenbahnlinien keine Anwendung, und zwar:

1. Linien im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen:
   a) Dalmatiner Staatsbahn (Spalato—Siverić—Knin und Perković-Slivno—Sebenico),
   b) Kolomeaer Localbahnen (Kolomea—Słoboda rungurska nebst Abzweigung und Nadwornianski przedmiescie—Szeparowce-Kniażdwor),
   c) Lemberg (Kleparów)—Janów,
   d) Lupków—Cisna,
   e) Podleże—Niepolomice,
   f) Lititz—Nürschan,
   g) Unzmarkt—Mauterndorf (Murthalbahn),
   h) Gurkthalbahn (schmalspurig),
   i) Ybbsthalbahn (schmalspurig),
   k) Zell am See—Krimml (Pinzgauer Localbahn, schmalspurig);
2. Achenseebahn;
3. Aussig und Umgebung (mit elektrischem Betriebe);
4. Baden—Helenenthal—Vöslau (mit elektrischem Betriebe);
5. Bielitz—Zigeunerwald (Kleinbahn mit elektrischem Betriebe);
6. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth);
7. Brünner Strassenbahn (Dampftramway);
8. Czernowitzer elektrische Kleinbahn;
9. Dampftramway vormals Krauss & Comp.;
10. Gablonzer elektrische Strassenbahn;
11. Gaisbergbahn;
12. Gmunden Station—Gmunden Stadt (elektrische Eisenbahn);
13. Graz—Maria Trost (elektrische Kleinbahn);
14. Grazer elektrische Kleinbahn;
15. Grazer Schlossbergbahn;
16. Innsbruck—Hall in Tirol;
17. Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel—Igls);
18. Kahlenbergbahn;
19. Königshof—Beraun—Konĕprus (Kleinbahn);
20. Lemberger elektrische Bahn;
21. Linz: Pöstlingbergbahn (elektrisch);
22. Linz—Urfahr (elektrische Kleinbahn);
23. Neue Wiener Tramway;
24. Niederösterreichische Waldviertelbahn;
25. Olmützer elektrische Kleinbahn;
26. Pielachthalbahn (schmalspurig);
27. Pilsner elektrische Kleinbahn;
28. Prager Drahtseilbahn auf das Belvedere;
29. Prager Drahtseilbahn auf den Laurenziberg;
30. Prager elektrische Eisenbahn zum kgl. Thiergarten und nach Bubenč.
31. Prager elektrische Strassenbahn;
32. Prag (Smichow)—Košiř (Kleinbahn);
33. Prag—Vysočan (Kleinbahn mit elektrischem Betriebe);
34. Prag (Kgl. Weinberge)—Žižkov (elektrische Strassenbahn);

35. Reichenberger elektrische Strassenbahn;
36. Salzburger Drahtseilbahn auf die Festung Hohensalzburg;
37. Schafbergbahn;
38. Schneebergbahn. Zahnradstrecke Puchberg—Hochschneeberg;
39. Steyrthalbahn;
40. Stramberg—Wernsdorf;
41. Linien im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft:
    a) Mödling—Hinterbrühl (mit elektrischem Betriebe),
    b) Preding-Wieselsdorf—Stainz,
    c) Pöltschach—Gonobitz,
    d) Kapfenberg—Seebach—Au,
    e) Ueberetscherbahn (Localbahn Bozen-Kaltern);
42. Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft;
43. Triester elektrische Kleinbahnen;
44. Wiener elektrische Strassenbahnen;
45. Wiener Localbahnen (Dampftramway Wiener - Neudorf—Guntramsdorf — Leesdorf — Baden), elektrische Ringlinie in Baden und Flügel zur Station Traiskirchen (E.W.A.);
46. Wien Praterstern—Kagran (elektrische Strassenbahn);
47. Zillerthalbahn.

Ausland.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Neuauflage.) In der Schlusssitzung der Pariser Revisions-Conferenz vom Jahre 1896 wurde dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Aufgabe übertragen, seinerzeit nach Ratificirung der Pariser Zusatzvereinbarung zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, unter Einbeziehung des Textes dieser Zusatzvereinbarung eine Neuauflage des gedachten Uebereinkommens zu veranstalten. Nachdem nunmehr die Pariser Zusatzvereinbarung von allen Vertragsstaaten ratificirt worden ist, und dieselbe somit drei Monate nach erfolgter Hinterlegung sämmtlicher Ratifications-Urkunden in Wirksamkeit treten wird, so trifft das genannte Centralamt nunmehr die erforderlichen Vorbereitungen zur Hinausgabe dieser Neuauflage. Das Centralamt stellt jedem der Vertragsstaaten eine entsprechende Anzahl von Exemplaren unentgeltlich zur Verfügung, während der darüber hinausgehende Bedarf gegen Erlag eines äusserst mässig berechneten Entgeltes bezogen werden kann. Das k. k. Eisenbahnministerium hat hievon die dem internationalen Eisenbahntransporte unterstellten Bahnverwaltungen unter Bekanntgabe der auf sie entfallenden Anzahl Exemplare unterm 31. Jänner 1901, Z. 48.798 ex 1900, mit der Einladung in die Kenntniss gesetzt, die ihrerseits ausserdem noch benöthigte Anzahl Exemplare dem Centralamte unmittelbar bekannt zu geben, damit dasselbe in die Lage komme, bei Bemessung der Höhe der Auflage hierauf Bedacht zu nehmen.

Italien. (Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.) Das Pariser Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr ist mit Gesetz vom 23. December 1900, verlautbart in der „Gazetta Ufficiale del Regno d'Italia" Nr. 19 vom 23. Jänner 1901, seitens Italiens ratificirt worden. Nach Inhalt dieses Gesetzes wird die italienische Regierung ermächtigt, wegen Durchführung des erwähnten Zusatzübereinkommens die erforderlichen Massnahmen zu treffen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Frachtsätze für Bretten, Mengen etc.) Die im 2. Heft der Württembergisch-Schweizerischen Gütertarife und im Ausnahmetarif für Getreide u. s. w. Württemberg—Vereinigte Schweizer Bahnen u. s. w. vom 1. Jänner 1901 enthaltenen Frachtsätze für Bretten, Mengen, Mergentheim, Sigmaringen und Pfullendorf (bei letzterer Station nur im Verkehre mit Gossau) gelten mit Wirkung vom 13. Jänner 1901 auch für die gleichnamigen badischen Stationen (im Südwestdeutsch-Schweizerischen Verbande), insoweit die entsprechenden Taxen des Südwestdeutsch-Schweizerischen Verbandes höher sind, oder soweit in letzterem Verbande keine Taxen bestehen.

Südwestdeutscher Verbands-Gütertarif. (Geänderte Fassung des Rohstofftarifes.) Im Theil II des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifes erhält das Waarenverzeichniss des Rohstofftarifes (Ausnahmetarifes 3) unter Ziffer 5c. folgende erweiterte Fassung: „Torf, Presstorf, Torfbriquetts und Torfkohle". Holzbriquetts des Specialtarifes III, auch derartige unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergl.) hergestellte Briquetts werden in den Rohstofftarif neu aufgenommen. Diese Tariferweiterung ist mit dem 15. Jänner 1901 in Kraft getreten.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag VIII.) Am 15. Jänner 1901 ist der Nachtrag VIII zum Tarif vom 1. October 1896 in Kraft getreten, enthaltend Einbeziehung der Station Isselburg - Anholt in den directen Verkehr, ermässigte Frachtsätze für Schiffsbaueisen nach Regensburg und einige sonstige Aenderungen, darunter auch eine solche, die für Holzkohlen im Verkehre mit vereinzelten Stationen mit Frachterhöhungen verbunden ist und erst am 1. März 1901 in Kraft tritt.

Der Nachtrag ist bei allen betheiligten Dienststellen um 10 Pfg. für das Stück zu haben.

Ostdeutsch-Oberschlesischer Kohlenverkehr (Gruppe I [II]). (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 gelangte im vorbezeichneten Verkehre der Nachtrag II zur Einführung. Der neue Nachtrag enthält neue Frachtsätze für Sendungen von der zwischen Rybnik und Czerwionka gelegenen Dubenskogrube, neue Frachtsätze nach Stationen der Königsberg-Kranzer Eisenbahn, sowie Ergänzungen und Berichtigungen, und ist zum Preise von 10 Pfg. für das Stück bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verbands-Güterverkehr. (Nachtrag 9 zum Tarif, Theil II.) Am 16. Jänner 1901 ist der Nachtrag 9 zum Tarife, Theil II, in Kraft getreten. Derselbe enthält neben den seit Herausgabe des Tarifnachtrages 8 im Verfügungswege zur Einführung gekommenen und veröffentlichten Tarifmassnahmen, Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes der besonderen Tarifvorschriften oder ausnahmsweise Behandlung einiger Beförderungsgegenstände, sowie der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Einbeziehung einiger bayerischen Stationen, sowie der an der Strecke Wieren — Triangel des Directionsbezirkes Magdeburg gelegenen Stationen. Ausserdem erfahren die Ausnahmetarife 2, 3, 4, 5 und 13 einige Aenderungen und Ergänzungen. Der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) wird namentlich in Bezug auf die Frachtberechnung im Verkehre mit der Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn geändert. Soweit hiedurch Frachterhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst vom 1. März 1901 ab Giltigkeit. — Die Ausnahmetarife 3 (Kalitarif), 4 (Düngekalktarif) und 5 (für Wegebaumaterialien) werden auf den Verkehr mit Stationen der Niederlausitzer Eisenbahn ausgedehnt; in den Ausnahmetarif 13 (für Blei in Blöcken etc.) wird die Station München - Mittersendling aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag auch zum Preise von 10 Pfg. für das Stück erhältlich ist.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II). (Einbeziehung der Haltestelle Schönwalde.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 wurde die zwischen Sorau und Liebsgen gelegene Haltestelle Schönwalde des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau in den oben genannten Verkehr einbezogen.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. (Ausnahmetarif für Eisen etc. nach Ostasien.) Für Gandringen-Hamburg wurden directe Sätze des Ausnahmetarifes für Eisen etc. nach Ostasien mit Giltigkeit vom 31. December 1900 eingeführt. Die genannten Stationen geben Auskunft.

Ostdeutscher Güterverkehr (I II). (Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbriquetts.) Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1901 sind im Ostdeutschen Güterverkehre (Gruppe I II) für die Beförderung von Braunkohlenbriquetts (auch Nasspresssteinen) und Rohbraunkohle bei gleichzeitiger Aufgabe von 20.000 kg von einem Versender und einer Versandtstation nach einer Empfangsstation neue Frachtsätze von Drossen, Herminaia, Schmagorei, Schwiebus, Wutschdorf und Ziclenzig (vom Bezirk Posen) nach Stationen der Bezirke Bromberg und Danzig, sowie von Moys bei Görlitz (Bezirk Breslau) nach Stationen der Bezirke Bromberg, Danzig und Königsberg in Kraft getreten.

Gleichzeitig wurden die Stationen Kunzendorf N.-L. und Moys bei Görlitz (Bezirk Breslau) als Versandtstationen in den Ausnahmetarif 6a. für Braunkohlen u. s. w. einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Deutsch - Dänischer Eisenbahnverband. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1901 wurden die Stationen Rybnik des Directionsbezirkes Kattowitz und Miltitz bei Leipzig des Directionsbezirkes Halle an der Saale in die regelmässigen Tarifclassen des oben bezeichneten Gütertarifes aufgenommen.

Ferner findet eine steueramtliche Abfertigung von feuergefährlichen Gegenständen auf dem Hauptzollamte in Kopenhagen nicht mehr statt.

Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehnngsweise Ronte) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
740	**Südbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Zinkgrau aus der Pos. Z—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil 1	Sertenz (A.T.E.)	Triest	Bei Einhaltung der Bestimmnngen der nebenbezogenen Verhandtarife und bei Aufgabe des genannten Artikels in Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief	vom 15. März 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarife (Theil II, Hefte 3 und 4) für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	646	486	160	Im Kartirungswege		
					Fiume				675	556	119			
									Heller incl. Mgb., bezw. auch incl. ungar. Transportsteuer					
741	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Holz zu Gruhenzwecken a) der Pos. H—20 a) b) der Pos. H—20 b) der Güterclassification	Siehe Tahelle	Siehe Tahelle	Aufgahe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hahen die Parteien auf eigene Kosten zu hesorgen

Nach	Von																									
	Adamsthal		Blansko		Blažowitz		Brünn (St.E.G.)		Gurein		Holubitz (K.F.N.B. oder St.E.G.)		Königsfeld		Raitz		Reckowitz		Schlapanitz		Skalitz-Boskowitz		Tischnowitz		Zinsendorf	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsätze in Hellern per 100 kg																									
Duby	100	101	100	101	116	121	100	101	118	119	117	123	110	111	100	101	112	113	113	118	100	101	125	126	116	117
Kladno	106	107	106	107	122	127	106	107	124	125	123	129	116	117	106	107	118	119	119	124	104	105	131	132	122	123
Strebichowitz-Winaritz	87	87	87	87	103	107	87	87	105	105	104	109	97	97	87	87	99	99	100	104	87	87	112	112	103	103

Ausser den vorstehenden Frachtsätzen gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen zur Einhebung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
742	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Frachtgüter der Classen: I	Brünn (St.E.G.)	Neutitschein (K.F.N.B.)	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 196		Im Kartirungswege		
			II							170				
743	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	a) Holz der Classe C b) Holz des Specialtarifes 2	Morawitschan	Hořelitz	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 104 b) 105		Im Kartirungswege		
					Hořowitz					119 122				
					Kladno					109 110				
744	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Saar	Schreckenstein	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 94		Im Kartirungswege		
				Sazau						90				
745	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Eisenblacke	Mähr.-Neustadt und Trenbitz	Stefanau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	26 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen

Fortlaufende Nummer	1	746	747
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der	3		
und im Namen der			
für Artikel	4	Bruchsteine, unbearbeitete, aller Art, aus Pos. 8—55/a der Güterclassification	Banmaterialien (ausschliesslich der zur Banausführung notbwendigen Requisiten)
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Gr.-Senitz	Sebenico und Spalato
nach		Horka	Dernis
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Auflieferung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteiorgane zu erfolgen. Die Sendungen müssen für die Uferschutzbauten an der March in der Colonie Sedlejsko bestimmt sein	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg per Artikel und Frachtbrief. Vorherige Anmeldung der zur Beförderung gelangenden Sendungen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Triest. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für den Bau einer in die Station Dernis einmündenden Montanbahn bestimmt sein und mit dementsprechend adressirten Frachtbriefen aufgegeben werden
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Februar bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	10 Heller	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	8 Heller	30 (dreissig) Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen ungekürzten Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	2 Heller	Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Bei frankirten Sendungen gegen Vorlage der Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, bei unfrankirten Sendungen gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction Triest zu bewirken ist
Besondere Bemerkungen	14		

Fortlaufende Nummer	1	748	749	750
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen und im der	3			
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) für Artikel	4	Leer retourgehende Bierfässer	Dégras ans Pos. F—8 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Magnesit (Bitterspath), roh, auch gebrannt, sowie gemahlen
von	5	Wadowice	Neratovic	St. Lorenzen k.k.St.B.
nach	5	Saybnsch-Żywiec	Rzeszów Podwołoczyska Brody Bolechów	T r i e s t
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6	Bier in Fässern Anfgabe als Frachtgut nnd Frachtzahlnng für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg per Frachtbrief nnd Wagen; Besorgnng des Auf- und Ahladens der Sendnngen durch den Absender, hezw. Empfänger. Anfrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlnng für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen	Anfgabe als Frachtgnt nnd Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltnng der einschlägigen Tarifbestimmnngen. Die Sendungen müssen für den See-Export nach dem Auslande bestimmt sein. Auf- nnd Ahladen ohliegt den Parteien
	7	Anfiieferung in jeder Menge. his auf Weiteres, längstens his Ende Decemher 1901	vom 1. März 1901 his anf Weiteres, längstens his Ende Decemher 1901	bis anf Weiteres, längstens bis 31. Decemher 1901
Bezeichnung	8	Localtarif	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenhahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenhahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. September 1898
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	9			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Heller 72	Directe Frachtsätze hestehen nicht	122 Heller
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Heller 45	Heller a) 608 b) 456	102 Heller
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	11	Heller 27	Heller a) 621 b) 465	20 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Heller a) 663 b) 493	Im Kartirnngs-, bezw. Rückvergütnngswege nach Massgahe des Abschnittes VIII der „Erläternngen nnd Bestimmnngen für den Verkehr mit Triest“
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angahe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Heller a) 498 b) 374 Im Kartirnngswege	
Besondere Bemerkungen	14			

Fortlaufende Nummer	751	752
1		
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	
für Artikel	Lithopone (Lithoponefarben)	Gaskoks, wenn von Gasanstalten versendet
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Salzburg	Stationen der Buschtehrader Eisenbahn: Prag (Bubna, Sandthor, Smichow)
nach	Lindau St. Margrethen Buchs Bregenz	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Prag St.E.G. Prag St.B. Smichow
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg | 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Diese Frachtsätze gelten nur für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete nach Massgabe der „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife“ unter A—V des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	vom 4. März 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	vom 10. März 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Theil II, Heft I, des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes, vom 1. März 1896	Tarif-Theil II, Heft 3 A vom 1. Jänner 1899 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband (Ausnahmetarif Nr. 75)
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller: Lindau 298, St. Margrethen 314, Buchs 298, Bregenz 298	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller: Lindau 260, St. Margrethen 260, Buchs 252, Bregenz 260	Mark: Prag St.E.G. 0·95, Prag St.B. 0·95, Smichow 0·95
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Heller: Lindau 38, St. Margrethen 54, Buchs 46, Bregenz 38	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege, bezw. nach Massgabe der in der 6. Rubrik erwähnten „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife“ im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen	Die nebenstehenden Frachtsätze werden auch bei Zusammenladen von Lithopone (Litboponefarben) mit Artikeln der Pos. E—20 (Erdfarben) des Theiles I des vorbezeichneten Eisenbahnverbandes angewendet	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
753	k. k. österr. Staatsbahnen		Bleiweiss und Minium	Hluboćep	allen in den Abschnitt A des Heftes 1 des Localgütertarifes fallenden Stationen	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen in Quantitäten unter 10.000 kg Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis zur Durchführung im Tarifwege	Localtarif	Verschieden	Ausnahmetarif III c: Classe A	Verschieden	Im Kartirungswege		
754	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Garne der Pos. G—3a des Tarifes, Theil I	Krainburg	Hořic	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	402 Heller		Im Kartirungswege		
755	Oesterr. Nordwestbahn	Steine des Specialtarifes 3		Skutsch	Stockerau Spillern Korneuburg Floridsdorf-Jedlesee Langenzersdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarif	Heller 78 78 80 60 81		41 41 42 44 43	37 37 38 16 38	Im Kartirungswege	Auf den betreffenden Frachtbriefen muss die k. k. Reichsstrassen-Verwaltung als Aufgeberin und alleinige Empfängerin erscheinen. Die Steine müssen zur Beschotterung der Reichsstrassen bestimmt sein
				Chrast	Stockerau Spillern Korneuburg Floridsdorf-Jedlesee Langenzersdorf				80 81 82 63 63		43 43 44 46 45	37 38 38 17 18		
				Hlinsko	Stockerau Spillern Korneuburg Floridsdorf-Jedlesee Langenzersdorf				75 75 77 60 78		38 39 40 41 40	37 36 37 19 38		
				Pulkau	Spillern Stockerau				20 18		18 16	2 2		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach				Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)					
756	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Localbahnen Saitz-Teschitsch-Göding und Mutenitz-Gaya	Braunkohlen	Dubnian via Göding-Rohatetz	Strassnitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Besorgung des Aufladens der Sendungen durch den Absender; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	393	364	29	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
13	Nr. 147 vom 22. December 1900	3589	K. k. österr. Staatsbahnen	nicht speciell angeführt	Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl etc. etc.	a) Hütteldorf-Hacking transit b) Nussdorf transit	n. A. Bregenz trs., Buchs trs., Lindau trs., St. Margrethen trs. (Mit der Bestimmung zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete)	In der Rubrik 8 ist hinter „resp. Oesterr. Eisenbahnverband“ noch beizufügen „bezw. Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch. Eisenbahnverband“	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung
						von	nach	
10	Nr. 149 vom 29. December 1900	3648	K. k. österr. Staatsbahnen		Bruchsteine	Namiescht	Horka	14. März 1901

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen	24·—	halbjährig	Kronen	12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark	25·—	„	Mark	12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs.	33·—	„	Frcs.	16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, 1. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./3, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 27. **Wien, 2. März 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Uebersicht des Baufortschrittes der im zweiten Semester 1900 in Ausführung gestandenen österreichischen Eisenbahnen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung der Eisenbahnstrecke Gross-Siegharts—Raabs.

Am 15. October 1900 wurde die normalspurige Theilstrecke Gross-Siegharts—Raabs (Verlängerung der Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts) mit den Stationen Weinern und Raabs, den Haltestellen Sieghartsles, Pfaffenschlag-Aigen und Oberndorf bei Raabs dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Stationen Weinern und Raabs für den Gesammtverkehr, die Haltestellen Sieghartsles, Pfaffenschlag-Aigen und Oberndorf bei Raabs nur für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Den Betrieb führen die k. k. Staatsbahnen.

Eröffnung der Theilstrecke Raudnitz-Bezděkow—Hospozin der Localbahn Raudnitz-Hospozin.

Die Theilstrecke Raudnitz-Bezděkow—Hospozin der normalspurigen Localbahn Raudnitz-Hospozin mit den Stationen Hracholusk, Wražkow, Černutz und Hospozin und den Halte- und Verladestellen Raudnitz-Bezděkow, Klenč, Wodochod, Břiza und Loucka wurde am 23. October 1900 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Stationen Hracholusk, Wražkow, Černutz und Hospozin (Anschlussstation der k. k. Staatsbahnen) für den Gesammtverkehr (ausgenommen explosive Güter), die Haltestellen Raudnitz-Bezděkow, Klenč, Wodochod, Břiza und Loucka für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen zur Eröffnung.

Die Station Raudnitz (Anschlussstation der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) wird erst nach Herstellung der Verbindung zwischen Raudnitz-Bezděkow und Raudnitz St.E.G. für den öffentlichen Verkehr mit der Localbahn eröffnet werden.

Den Betrieb führen die k. k. Staatsbahnen.

Eröffnung der Verbindungsstrecke Raudnitz-Bezděkow—Raudnitz der Localbahn Raudnitz-Hospozin.

Am 2. November 1900 wurde die Verbindungsstrecke Raudnitz-Bezděkow—Raudnitz der Localbahn Raudnitz-Hospozin mit der Station Raudnitz (Anschlussstation der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) eröffnet, wodurch die ganze Localbahn Raudnitz-Hospozin dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist.

Den Betrieb führen die k. k. Staatsbahnen.

Eröffnung der Staatsbahnstrecke (Localbahn) Linz—Urfahr.

Am 14. November 1900 wurde die normalspurige Localbahn Linz-Urfahr, welche die Station Linz der Staatsbahnstrecke Linz—Salzburg mit der Station Urfahr der Localbahn Urfahr—Aigen-Schlägl (Mühlkreisbahn) verbindet, dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Localbahn Linz-Urfahr hat keine Stationen oder Haltestellen und dient nur dem öffentlichen Güterverkehre.

Den Betrieb führen die k. k. Staatsbahnen.

Eröffnung der Theilstrecke Kolin—Neuhof a. d. Sazawa der Localbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung Rattay-Kácow.

Am 15. December 1900 ist die Theilstrecke Kolin—Neuhof a. d. Sazawa der normalspurigen Localbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung Rattay-Kácow dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Hiebei gelangten die Stationen Kolin-Localbahn, Roth-Petschkau, Radbor, Chotouchow, Putscher, Bečwar (bestehende Anschlussstation der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft), Kohljanowitz und Neuhof a. d. Sazawa für den Gesammtverkehr (ausgenommen explosive Güter), die Station Kolin (bestehende Anschlussstation der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den gesammten Transitgüterverkehr, die Halte- und Verladestellen Putscher und Hatě für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr, sowie für den Güterverkehr in vollen Wagenladungen zur Eröffnung. In der Anschlussstation Kolin der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft findet eine Auf- und Abgabe von Eil- und Frachtgütern nach, bezw. von den Localbahnstationen nicht statt.

Den Betrieb führen die k. k. Staatsbahnen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schleppbahn von Koritschan nach Nemotitz, eventuell nach Halusitz oder Bohuslawitz b. Gaya.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bauunternehmer Wilhelm Rzižek in Wien die mit dem Erlasse vom 10. September 1900, Z. 40.049/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 110 vom 27. September 1900), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Schleppbahn von Koritschan entweder zur Station Nemotitz oder zur Station Halusitz oder zur Station Bohuslawitz b. Gaya der Linie Brünn—Vlarapass der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bis zum 10. März 1902 verlängert.

Wien, am 13. Februar 1901. Z. 5600/2.

Uebersicht des Baufortschrittes der im zweiten Semester 1900 in Ausführung gestandenen österreichischen Eisenbahnen.

Nach der im Verordnungs-Blatte Nr. 101 vom 6. September 1900 veröffentlichten, das erste Semester 1900 betreffenden Uebersicht standen mit Ende des ersten Semesters 1900 an Bahnen, beziehungsweise Theilstrecken rund 655 km im Baue.

Im zweiten Semester 1900 sind nachstehende Baustrecken hinzugekommen, und zwar:

A. Hauptbahnen.

Die Erweiterung der Stationen Neuhof (Linie Wien—Eger) und Oberbřiz (Linie Pilsen—Dux).

B. Local- (auch Klein-) Bahnen.

Bregenz-Bezau (rund 35 km), Hinter-Třeban—Lochowitz (rund 27 km), Theilstrecke Fügen—Mayrhofen der Zillerthalbahn (rund 22 km), Theilstrecke Valeputna—Jakobeni der Bukowinaer Localbahn Kimpolung-Dornawatra (rund 12 km), Friedland-Reichsgrenze bei Heinersdorf (rund 26 km), Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf (rund 13 km), Wiener elektrische Kleinbahnen (rund 6 km), elektrische Kleinbahn in Graz und Umgebung (rund 7 km), elektrische Kleinbahnen in Brünn und Umgebung (rund 7 km), Krakauer elektrische Kleinbahn (rund 5 km) und Pilsener elektrische Kleinbahn (rund 0·2 km).

Hienach ergibt sich die Summe der Längen der im zweiten Semester 1900 zugewachsenen Baustrecken mit rund 160 km. Nach Hinzurechnung der zu Ende des ersten Semesters 1900 verbliebenen Baustrecken von 655 km standen sohin im zweiten Semester 1900 rund 815 km Bahnlinien, und zweite, beziehungsweise dritte Geleise in Bauausführung.

Im zweiten Semester 1900 wurden von diesen Baustrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben, und zwar:

A. Hauptbahnen.

Das zweite, beziehungsweise dritte Geleise in den Strecken Grasstein—Franzensfeste—Militär-Haltestelle, Klausen—Waidbruck der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (rund 14 km), die Erweiterungsbauten in den Stationen Moravan, Heřman-Mestetz und Raudnitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und Bruck a/Mur, Aicha und Vierschach der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

B. Local- (auch Klein-) Bahnen.

Die Verbindungsbahn Linz-Urfahr (rund 2 km), Winterberg-Wallern (rund 28 km), Gross-Siegharts—Raabs (rund 11 km), Theilstrecke Kolin—Neuhof der Localbahn Kolin-Čerčan (rund 32 km), Raudnitz-Hospozin (rund 23 km), Stankau-Ronsperg (rund 20 km), Gmünd-Litschau mit Abzweigung Alt-Nagelberg—Heidenreichstein (rund 36 km), Piła-Jaworzno (rund 20 km), Böhm.-Leipa—Johannesthal nebst Schlepp- und Verbindungs-

bahn in Reichenberg (rund 59 km), Lundenburg-Landesgrenze (rund 10 km), Theilstrecke Jenbach—Fügen der Zillerthalbahn (rund 9 km), Feuerwerksanstalt-Sollenau (rund 9 km), Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf (rund 11 km), Wiener elektrische Kleinbahnen (rund 5 km), elektrische Kleinbahnen in Graz und Umgebung (rund 7 km), Gablonzer elektrische Kleinbahnen (rund 8 km), elektrische Kleinbahnen in Brünn und Umgebung (rund 2 km), Triester elektrische Kleinbahnen (rund 16 km), Pilsener elektrische Kleinbahnen (rund 0·2 km), Prager elektrische Kleinbahnen (rund 6 km).

Die Summe der Längen der im zweiten Semester 1900 eröffneten Bahnlinien und Strecken beträgt mithin rund 328 km.

Demnach verbleiben von den im zweiten Semester 1900 in Bauausführung gestandenen Bahnen und zweiten, beziehungsweise dritten Geleisen in der ausgewiesenen Länge von rund 815 km nach Abrechnung der eröffneten Baustrecken per rund 328 km mit Ende des Jahres 1900 noch rund 487 km Bahnen im Baue.

Hievon entfallen auf:

A. Hauptbahnen.

Die Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn (rund 6 km), die Erweiterungsbauten in den Stationen Salzburg, Pilsen, Kattowitz, Saaz, Bilin, Oberbřiz, Stankau, Neuhof und Lemberg der im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen.

B. Local- (auch Klein-) Bahnen.

Dolnja-Glavska-Bocche di Cattaro sammt Flügel Gravosa-Uskoplje (rund 66 km), Schönwehr-Elbogen (rund 15 km), Theilstrecke Triest—Buje der Localbahn Triest-Parenzo (rund 60 km), Freudenthal—Klein-Mohrau (rund 17 km), Chlumetz-Königstadtl (rund 13 km), Lambach-Haag (rund 22 km), Bregenz-Bezau (rund 35 km), Kolin-Čerčan sammt Flügel Rattay-Kaców [exclusive Theilstrecke Kolin — Neuhof] (rund 48 km), Neuhof-Weseritz (rund 24 km), Hinter-Třeban—Lochowitz (rund 27 km), Tannwald-Grünthal (rund 7 km), Theilstrecke Fügen—Zell a/Ziller—Mayrhofen der Zillerthalbahn (rund 21 km), Kimpolung-Valeputna-Jakobeni (rund 31 km), Sattledt-Grünau (rund 32 km), Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf (rund 25 km), Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf (rund 13 km), elektrische Kleinbahnen in Wien (rund 7 km), elektrische Kleinbahnen in Graz und Umgebung (rund 7 km), elektrische Kleinbahn in Brünn und Umgebung (rund 6 km) und Krakauer elektrische Kleinbahn (rund 5 km).

Mithin beträgt die Gesammtlänge der mit Ende des Jahres 1900 im Baue verbliebenen Bahnlinien und Strecken rund 487 km.

Ferner wurden auf den zu Ende des ersten Semesters 1900 im Betriebe gestandenen Bahnlinien im zweiten Semester 1900 die nachfolgenden Stationen und Haltestellen neu errichtet, und zwar:

A. Auf Staatsbahnlinien und vom Staate betriebenen Privatbahnen.

Neu errichtet und eröffnet wurden im Zuge der Linie Deutschbrod—Saar die Haltestelle Uttendorf-Hesov für den Personen-, beschränkten Gepäcks- und Frachtenverkehr in Wagenladungen; auf den Linien Treibach—Althofen—Klein-Glodnitz, Amstetten—Pontafel, Čerčan—Wran, Beraun—Duschnik, Waidhofen a/Ybbs—Kienberg-Gaming, St. Pölten—Leobersdorf die Haltestellen Hacklwirth, Schrattenberg, Libřic, Beraun-Závodi, Furth-Prolling und Rainfeld für den Personen- und Gepäcksverkehr; auf den Linien Budweis—Salnau und Prag—Dobřisch die Haltestellen Pernek und Michle für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr; im Zuge der Linie Trient—Tezze die Haltestelle Civezzano für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr, und im Zuge der Linie Borki wielkie—Grzymałów die Haltestelle Chodaczków mały für den Personenverkehr.

B. Auf im Privatbetriebe stehenden Privatbahnen.

Auf denselben gelangten an neu errichteten Stationen und Haltestellen zur Eröffnung im Zuge der Linie Oderberg—Landesgrenze (Csacsa) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn die Station Orlau für den Gesammtverkehr; auf der Linie Gänserndorf—Marchegg und der Ostrau-Friedlander Bahn, im Betriebe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Haltestellen Weikendorf und Klein-Kuntschitz für den Personen- und Gepäcksverkehr; im Zuge der Linien Wien—Triest, Marburg—Franzensfeste und Kufstein—Ala der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft die Haltestellen Pressen, Berg und Stanz für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr und auf der Linie Marburg—Franzensfeste überdies die Haltestelle Vierschach für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr; auf der Linie Salzburg—Parsch—St. Leonhard-Drachenloch der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft die Güterverladestelle Gartenau; im Zuge der Niederösterreichischen Waldviertelbahn die Haltestelle Böhmzeil für die Ausgabe der Fahrkarten und Abfertigung des Cepäckes durch die Agentie; schliesslich die Gemeinschaftsstation der schmalspurigen Eisenbahn Zittau-Hermsdorf i. B. und der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, Station Hermsdorf i. B., für den Binnenverkehr der genannten Staatsbahnen zur Beförderung von Gütern etc., und im Tarife für die Beförderung von Gütern etc. auf den Schmalspurbahnen Zittau-Markersdorf-Hermsdorf i. B. und Zittau-Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf—Jonsdorf.

Ausserdem wurden in einer Reihe von Fällen, sowohl auf den im Staatsbetriebe, als auch auf den im Privatbetriebe befindlichen Bahnen die Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Haltestellen erweitert.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 10. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. Februar wurde seitens der Regierung folgender Gesetzentwurf eingebracht:

Gesetz

vom . . . . . , betreffend die Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1883, R.-G.-Bl. Nr. 81, über Gebührenerleichterungen anlässlich der Convertirung von Eisenbahn-Prioritätsobligationen.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1883, R.-G.-Bl. Nr. 81, betreffend Gebührenerleichterungen anlässlich der Convertirung von Eisenbahn-Prioritätsobligationen, wird auf den Zeitraum vom 1. Jänner 1900 bis Ende des Jahres 1904 ausgedehnt.

§ 2.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes ist Mein Finanzminister beauftragt.

Bemerkungen
zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1883, R.-G.-Bl. Nr. 81, über Gebührenerleichterungen anlässlich der Convertirung von Eisenbahn-Prioritätsobligationen.

Die Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1883, R.-G.-Bl. Nr. 81, betreffend Gebührenerleichterungen anlässlich der Convertirung von Eisenbahn-Prioritätsobligationen, ist nach dem Verlängerungsgesetze vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 207, mit Ende des Jahres 1899 erloschen.

Da es nicht ausgeschlossen erscheint, dass im Laufe der nächsten Jahre die Durchführung der Convertirung der Prioritätsanlehen seitens einer Anzahl von Eisenbahnunternehmungen angestrebt werden dürfte, hält die Regierung die Verlängerung dieses Gesetzes auf einen weiteren Zeitraum von fünf Jahren für gerechtfertigt.

Der vorliegende Gesetzentwurf wurde bereits in der XVI. Session des Reichsrathes eingebracht (Nr. 645 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses), jedoch nicht in Verhandlung gezogen.

In der 11. Sitzung vom 26. Februar wurde seitens der Abgeordneten Ritter von Berks und Genossen folgender Dringlichkeitsantrag eingebracht:

„Die Regierungsvorlage, enthaltend einen Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und Feststellung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905 werde mit Umgangnahme von einer ersten Lesung dem Eisenbahnausschusse mit dem Auftrage zugewiesen, hierüber seinen Bericht dem hohen Hause innerhalb 14 Tagen zu erstatten."

In derselben Sitzung wurden folgende Interpellationen gestellt:

I. An den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens

1. der Abgeordneten Hauck und Genossen:

Der in Aussicht genommene Bau der Bahnlinie Taus—Tachau mit der Abzweigung nach „Weissensulz—Eisendorf" kann, trotz der bereits seit sechs Jahren geführten Unterhandlungen, Commissionen, gebrachten grossen Opfer u. s. w. noch immer nicht zu einem gedeihlichen Abschlusse gelangen, da, abgesehen von der noch ausständigen Erklärung der Regierung, ein höheres Ausmass von Unterstützung zu bewilligen, der Anschluss in Tachau im Unklaren liegt.

Zwar hatten sich die Parteien bereits über einen Anschluss geeinigt, doch hat das Ministerium bestimmt, dass sich die Parteien in Wien einzufinden haben, um einen endgiltigen Beschluss im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium zu fassen.

Da nun im März, so heisst es, der böhmische Landtag einberufen werden soll, wäre es hoch an der Zeit, die Einladung an die Parteien ergehen zu lassen, damit der Voranschlag dem Landtage rechtzeitig vorgelegt und noch im Frühjahre die Begehungscommission angeordnet werden kann.

Die Gefertigten stellen sohin an Euere Excellenz die dringliche Anfrage:

„Wollen Euere Excellenz den Auftrag ergehen lassen, dass die Einladung sotort erfolge und wollen Euere Excellenz von der Einberufung dem hohen Hause Mittheilung machen?"

2 der Abgeordneten Heimrich und Genossen:

Auf Grund des Gesetzes vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, wurde der Bau der Eisenbahn von Teltsch über Datschitz, Zlabings nach Böttau sichergestellt und die Concessionsurkunde wurde in dem R.-G.-Bl. Nr. 131 ex 1899 veröffentlicht. Die politische Begehungscommission fand bezüglich der Strecke Teltsch—Zlabings vom 19. bis 29. September 1899, bezüglich jener Strecke von Zlabings nach Vöttau vom 22. bis 31. August 1899 statt.

Auf Grund des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. Februar 1900, Nr. 60.691/99, wurde die Bauconcession bis auf eine Fünf-Kilometerstrecke, welche bei Datschitz verlegt werden sollte, ertheilt. Bezüglich dieser Fünf-Kilometerstrecke bei Datschitz hat eine nachträgliche Begehungscommission am 13. Juni 1900 stattgefunden, und wurde auch bezüglich dieser Theilstrecke die Bauconcession ertheilt. Die Interessenten haben einen Betrag von fl. 180.000, das ist K 360.000, wie es vorgeschrieben wurde, an das Creditinstitut für öffentliche Bauunternehmungen in Wien bezahlt. Vom 29. Juli 1899 erhalten die Interessenten von diesem Capitale keine Zinsen und warten auch vergebens, dass endlich auch mit dem Baue der Eisenbahnen begonnen wird.

Nachdem die diese Bahn bis nun entbehrenden Gegenden durch den Mangel an jeder Eisenbahnverbindung täglich grossen Schaden erleiden und daher es schwer tragen, dass das Zustandekommen derselben, trotzdem, dass sie alle ihnen auferlegten Opfer gebracht haben, in das Unendliche verschoben wird, befragen die Unterzeichneten:

„a) Womit kann Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister die Aufschiebung des Baues der Eisenbahnverbindung von Teltsch über Datschitz, Zlabings nach Vöttau rechtfertigen?

b) Ist Seine Excellenz gewillt, alles aufzubieten, damit das Zustandekommen dieser Eisenbahn in der allerkürzesten Zeit erfolge?"

3. der Abgeordneten Dr. Tschan, Kittel, Iro, Berger, Laurenz, Hofer, Dr. Eisenkolb, Kliemann und Genossen, betreffend die sprachlichen Verhältnisse auf der Strecke Dux—Pilsen der k. k. Staatsbahnen.

II. An den Herrn Handelsminister und den Herrn Finanzminister:

Seitens der Abgeordneten Biankini und Genossen:

Mit Ende des Jahres 1898 sind zwei wichtige Artikel des Gesetzes vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 189, betreffend die Subvention der Handelsmarine, erloschen, und zwar: Der Artikel VI, nach welchem Schiffe, für welche 15 Jahre seit ihrem Stapellauf verflossen sind, die Amortisationsprämien zu bekommen haben, und der Artikel IX, welcher die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer für alle Handelsschiffe statuirt.

Die Abgeordneten der maritimen Länder haben seinerzeit die hohe Regierung aufmerksam gemacht auf die Nothwendigkeit, dass diese beiden Artikel auch nach dem Jahre 1898 in Kraft bleiben mögen, wenn nicht die wohlthätigen Früchte der bisherigen Action zu Gunsten unserer Handelsmarine verloren gehen sollen.

Infolge der Stockung in der Thätigkeit des Reichsrathes konnte die Wirksamkeit der zwei genannten Artikel, trotz der eingebrachten Dringlichkeitsanträge, nicht auf dem parlamentarischen Wege verlängert werden.

Die hohe Regierung hat doch im Verordnungswege auf Grund des § 14 die Kraft des Artikels IX verlängert, der Artikel VI aber blieb ausser Kraft.

Durch das Ausserkrafttreten dieses Artikels wurden jene wenigen Segelschiffe aus Holz betroffen — es sind nur noch 7 bis 8 vorhanden — welche noch in unserer Handelsmarine existiren und für welche sich das Gesetz vom 27. December 1893 nicht grossmüthig erwiesen hat, ja sie sogar fast gänzlich vernachlässigte.

Die wenigen Segelschiffe, welche noch existiren, wären doch würdig eines besseren Schicksales. Sie sind der letzte Ueberrest unserer alten glorreichen Handelsmarine, sie sind noch die nothwendige Uebungsschule unserer jungen Schiffscapitäne; man sollte sie wenigstens aus Pietät und Dankbarkeit nicht so vernachlässigen.

Ausserdem findet sich kein zu rechtfertigender Grund, warum nicht auch die Wohlthaten des Unterstützungsgesetzes Schiffe geniessen sollen, welche mehr als zwanzig Jahre alt sind, wenn sie noch brauchbar erscheinen.

Ob ein Schiff alt oder jung ist, es muss dieselbe Anzahl der Bemannung haben, es dient gleichfalls als Schule der jungen Matrosen, und seine Betriebskosten sind noch grössere, weil, je älter ein Schiff ist, desto höher steht seine Assecuranzprämie. Es war auch einer der Zwecke des Unterstützungsgesetzes, dass das alte Material der Handelsmarine so lange als möglich ausgenützt werde, und dass der Rheder durch Begünstigungen des Gesetzes in die Lage versetzt sei, zum Ersatz des alten Materiales Neubauten zu unternehmen.

In Anbetracht alles dessen und in Erwägung, dass die finanzielle Belastung, welche die Verlängerungskraft des Artikels VI des Gesetzes vom 27. December 1893 dem Staatsvoranschlage auferlegen würde, kaum auf K 7000 jährlich berechnet wird, stellen wir an Ihre Excellenzen die Herren Handels- und Finanzminister die Anfrage:

„Sind Ihre Excellenzen geneigt, sofort einen Gesetzentwurf einzubringen, wodurch die Kraft des Artikels VI des Gesetzes vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 189, auf zehn Jahre, und zwar vom 1. Jänner 1899 bis 31. December 1908, verlängert werde?"

Der von den Abgeordneten Dr. Ellenbogen, Hybesch und Genossen eingebrachte Antrag, betreffend die Regelung des Vertragsverhältnisses zwischen den Eisenbahnen und ihren Angestellten wurde dem Eisenbahnausschusse, und die von den Abgeordneten Dr. Lueger, Dr. Edlen von Rapoport, Kaftan und Dr. Šilený eingebrachten Anträge, betreffend den Bau von Wasserstrassen dem zu wählenden Wasserstrassenausschusse zugewiesen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Eisenconstruction der Unterstation Landstrasse.) Die vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojecte der eisernen Ständer im Accumulatorenund Messraume und der Dachconstruction des Maschinenraumes, ferner die Mauerwerkspläne der Unterstation Landstrasse des städtischen Elektricitätswerkes für Strassenbahnbetrieb wurden znr Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 58.543 ex 1900.]

Localbahn Kolin-Čerčan. (Brücke in km 45·474. Eisenconstruction und Mauerwerkspläne.) Die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Detailpläne für die Eisenconstruction und das Mauerwerk der offenen 6·0 m weiten schiefen Brücke der Bezirksstrasse Sazan nach Beneschan in km 55·474 der Localbahn Kolin-Cerčan wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 8205.]

Localbahn Jičin - Turnau. (Variante km 28·5/6 bis 29·0/1: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Turnau hat hinsichtlich des vom Actionscomité für die Localbahn Jičin - Turnau vorgelegten Variantenprojectes der Strecke km 28·5/6 bis 29·0/1 der genannten Localbahn die politische Begehung auf den 16. März anberaumt. [E.-M.-Z. 8911.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

27. Februar. In der Theilstrecke Borszczów—Iwanie puste der Linie Teresin—Iwanie puste wurde der Gesammtverkehr mit dem Zuge Nr. 3854 wieder aufgenommen.

28. Februar. Auf der Localbahn Lemberg - Klcparów—Janów wurde mit dem Zuge Nr. 3252 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

28. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde auf der Theilstrecke Skalat—Grzymalow der Linie Borki wielkie—Grzymalow der Gesammtverkehr auf voraussichtlich drei Tage eingestellt.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway - Gesellschaft. (Abänderung des Stationsnamens Gartenau-St. Leonhard in St. Leonhard-Drachenloch und Bezeichnung der nächst derselben befindlichen Güterladestelle mit dem Namen Gartenau.) Der Stationsname Gartenau-St. Leonhard wurde in die früher bestandene Bezeichnung St. Leonhard-Drachenloch abgeändert und die nächst dem Fabriksetablissement der Firma Gebrüder Leube gelegene Güterladestelle mit dem Namen Gartenau bezeichnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Neuerliche Einstellung des Trajectbetriebes zwischen Gombos und Erdöd.) Infolge der seit einiger Zeit wieder eingetretenen starken Fröste musste der kaum eröffnete Betrieb (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 24) des zwischen Gombos und Erdöd unter normalen Verhältnissen die Zugsverbindung zwischen Nagyvárad (Grosswardein)—Gombos-Bagojevac—Erdöd—Eszék—Villány aufrechthaltenden Dampftrajectes neuerdings eingestellt werden. Aus diesem Anlasse verlautbart die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen, dass während der Daner dieser Störung die Schnellzüge Nr. 6001 und 6002 zwischen Erdöd und Bosna-Brod nicht verkehren und an ihrer Stelle wird die Verbindung via Uj-Dombovár—Eszék mittelst der Schnellzüge Nr. 1913 und 1914 aufrecht erhalten, von welchen ersterer an die Züge Nr. 1907/1901 in der Richtung nach Budapest, letzterer an die Züge Nr. 1004/1902 1908 in der Richtung von Budapest directen Anschluss hat. Für jene Reisenden, die während der Dauer der Einstellung des Trajectverkehres die Absicht haben, nach Möglichkeit auf andere Weise (auf Kähnen) über die Donau zu setzen, um ihre Reise mittelst des von Gombos abgehenden Schnellzuges Nr. 6001 in der Richtung nach Szabadka, resp. mit dem Schnellzuge Nr. 6002 in der Richtung nach Dálja fortzusetzen, stehen zwischen Dálja und Eszék die Localzüge Nr. 6005 und 6008 zur Verfügung. Schliesslich werden während der Einstellung des Trajectverkehres zwischen Borovo und Vukovár die Localzüge Nr. 6627, 6628, 6629 und 6630, welche an die oben erwähnten Schnellzüge Nr. 1913 und 1914 Anschluss haben, in Verkehr gesetzt.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Localbahn-, bezw. Strassenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 12. Jänner 1901, Z. 90.414 ex 1900, den Gutsbesitzern Ladislaus Baron Solymosy, Einwohner von Nagyterem, und Alex Knöpfler de Zaránd, Einwohner von Maros-Keresztur, als Vorconcessionären der projectirten Localbahnen Nyárad-Szereda — Közvényes - Remete und Nyárad - Szereda—Nyáradtö (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22 ex 1892, Vorconcession Post 2), für eine von der Station Maros-Vásárhely der Flügelbahn Kocsárd — Szász-Régen der Hauptlinie Budapest - Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und
   a) einerseits bis zur Stadt Nyáradtö (Comitat Maros-Torda in Siebenbürgen) im Anschlusse an die, wie vorerwähnt, projectirte Localbahn Nyárad-Szereda—Nyáradtö führende,
   b) andererseits von der zukünftigen Endstation Közvényes-Remete der projectirten Localbahn Nyárad-Szereda — Közvényes-Remete abzweigende und diese über Szakadát und weiterhin im Bereiche des Szováthalzuges in der zukünftigen Station Szováta mit der projectirten Localbahn Maros-Vásárhely—Szováta (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 57 ex 1897, Vorconcession Post 3 a—b) verbindende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 12. Jänner 1901, Z. 91.374 ex 1900, dem Grossgrundbesitzer Grafen Josef Teleki und Consorten für eine von einem geeigneten Punkte der Theilstrecke Soroksár—Kun-Szt. Miklós—Tass der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese parallel zum Laufe der Donau über Dömsöd, Dab, Szalk-Szt. Márton, Dunavecse, Apostag, Duna-Egyháza, Solt, Kis-Harta und Duna-Pataj mit der gleichnamigen Schiffahrtsstation sowohl, als nach Ausbau der projectirten Localbahn Soroksár—Duna-Pataj (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1892, Vorconcession Post 2) mit dieser entweder in Duna-Pataj oder Dab verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 12. Jänner 1901, Z. 9177, dem k. und k. Kämmerer Nicolaus Guyáry und der Firma J. M. Deutsch in Szombathely (Steinamanger) im Vereine mit der Wiener Bauunternehmungsfirma Bernhard Rosenthal für eine von der Knotenpunktstation Szombathely der Südbahn-Gesellschaft und der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende und diese im Bereiche des Comitates Vás (Eisenburg) über Nárai (eventuell über Ivák), Pornó, Felsö-Beled, Alsó-Beled, Monyorókerék, Szent Péterfa, Kertes und die Gemarkung der Gemeinde Német-Varoslak in der Station Pinka-Mindszent mit der Localbahn Körmend—Német-Ujvár des Staatsbetriebes verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 18. Jänner 1901, Z. 76, den Budapester Einwohnern Emanuel Neuwohner, Eugen Neuwohner- und dem Advocaten Dr. Jacob Weiler für eine von der Station Sátoralja-Ujhely der Hauptlinien Budapest—Szerencs—Marmaros-Sziget—Körösmezö (Woronienka—Stanislau) und Sátoralja-Ujhely—Mezö-Laborcz (Przemyśl) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende, mit Benützung entsprechender Strassenzüge das städtische Gebiet der Commune Sátoralja-Ujhely durchschneidende und dieses weiterhin mit Benützung der Staatsstrasse mit der Nachbargemeinde Sárospatak verbindende und nach Durchschneidung des Sárospataker städtischen Gebietes in die Szent Negyeder Staatsstrasse einmündende normalspurige Strassenbahn mit Dampf-, eventuell elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 18. Jänner 1901, Z. 210, dem Baczka-Madaraser Gutsbesitzer Baron Béla Horváth und Consorten für eine von der Station Maros-Vásárhely der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Flügelbahn Kocsárd—Szász-Régen der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal abzweigende und diese im Bereiche der Comitate Maros-Torda, Kis-Küküllö und

Nagy-Küküllö über Koronka, Baczka-Madaras, Szt. Gericze, Gyalaknta, Kelementelka, Nagy Kend, Csikmántor, Szász-Nádos und die Gemarkung der Gemeinde Hétár in der Station Segesvár (Schässburg) in diagonaler Richtung mit der Theilstrecke Kocsárd—Brassó—Predeal der vorbenannten Hauptlinie verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlass vom 23. Jänner 1901, Z. 2428, der Direction der Firma „Közgazdasági Bank részvény-társaráy" (Landwirthschaftsbank-Actiengesellschaft) in Budapest für eine von der Station Baja der Flügelbahn Szabadka (Maria-Theresiopel)—Baja der Hanptlinie Budapest — Kis-Körös — Szabadka — Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Baja-Zombor-Ujvidék (Neusatz) und der Donau-Dampfschiffahrtsstation abzweigende,

a) einerseits den Bahnhof der vorbenannten Eisenbahnlinien über den Bereich des städtischen Gebietes der Commune Baja mit dem Donau-Dampfschiffahrts-Landungsplatze verbindende, mit elektrischer Kraft zu betreibende normalspurige Strassenbahn,

b) andererseits für eine von der Eisenbahnstation Baja aus diese über Sz. István, Csarád (Comitat Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun), Sükösd, Nádudvár, Hajos und die Gemarkung der Gemeinde Miske in der Station Kalocsa mit der Flügelbahn Kis-Körös—Kalocsa der vorbenannten Hauptbahn, sowie mit der dortigen Donau-Dampfschiffahrtsstation verbindende, in paralleler Richtung znm linken Donauufer führende Radialbahn;

c) für eine von der Station Kalocsa abzweigende, über Uszód, Szt. Benedék, Ujlak und die Gemarkung der Gemeinde Duna-Pataj bis zur zukünftigen Station Duna-Pataj Kun-Szt. Miklós-Tass (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61 ex 1898, Vorconcession Post 1) führende normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb

auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Losoncz-Poltár und Umgebung. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 8 ex 1901 verlautbart den Wortlaut der Concessionsurkunde zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes einer im Bereiche des Comitates Nógrád projectirten Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135 ex 1900, Vorconcession Post 1), welche nach erfolgter Allerhöchster Genehmigung Sr. Majestät, Wien vom 18. December 1900, zufolge Erlass Z. 90.661 vom 28. December 1900 des kgl. ungarischen Handelsministers in Kraft getreten ist. Concessionär dieser von der Station Losoncz der Hanptlinie Budapest—Hatvan—Losoncz—Rnttka—(Csácza—Oderberg) der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in deren Betriebe stehenden Localbahn Losoncz—Balassa-Gyarmat—Aszód ausgehenden, über Kálnó und Ipoly-Berzencze mit Berührung der dortigen Kohlenbergbau-Reviere über Zelesna bis Poltár führenden Linie, ferner einer von der zukünftigen Station Ipoly-Berzencze abzweigenden und die Hauptlinie über Katalinhuta mit der dortigen Glashütten-Gewerkschaft der Firma Kramer verbindenden Flügelbahn, sind die Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Hermann Pállós (Pollak) und Consorten. Die effectiven Baukosten dieser als normalspurige Localbahn im Sinne der G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betreibenden Linie sind mit K 2,480.000 bemessen, von welcher Summe Beträge von je K 160.000 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und K 30.000 zur Anlage eines Reservefonds entfallen.

— (Constituirende Generalversammlung.) Am 20. Jänner 1901 fand in Budapest unter Vorsitz des Obergespans des Nógráder Comitates, Zoltán Török, die constituirende Generalversammlung der Actionäre der projectirten Localbahn Losoncz—Kálnó—Ipoly-Berzencze—Poltár und deren Flügelbahn Ipoly-Berzencze—Katolinhuta (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135 ex 1900, Vorconcession Post 1) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau, berichtete der Vorsitzende, dass das effective Baucapital concessionsgemäss mit K 2,480.000 und das gesellschaftliche Actiencapital mit K 2,934.000 bemessen wurde. Nach Constituirung der Unternehmung als Actiengesellschaft folgten die Wahlen in den Directions- und Aufsichtsrath und wurde der Gutsbesitzer Baron Aloys Baratta-Dragono zum Präsidenten des Directionsrathes ernannt und die Ausführung des Baues der Firma Hermann Pállós übertragen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsunfälle auf deutschen Eisenbahnen im Monate December 1900.) Im Monate December 1900 sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 11 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 6 bei Personenzügen), 28 Entgleisungen in Stationen (davon 10 bei Personenzügen), 1 Zusammenstoss auf freier Bahn (bei einem Güterzuge), 28 Zusammenstösse in Stationen (davon 7 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 1 Bahnbediensteter getödtet, 6 Reisende und 20 Bahnbedienstete verletzt.

— (Allgemeine Anschlussbedingungen im Bereiche der Preussisch-hessischen Staatsbahnen.) Im § 22 der durch Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 6. December 1899 festgesetzten allgemeinen Bedingungen für die Zulassung von Privatanschlüssen, ist für die Eisenbahnverwaltung das Recht vorbehalten, die Anlage entweder ganz, jedoch nur bis zur Grenze des eigentlichen Werkhofes, oder theilweise gegen Erstattung des derzeitigen Werthes in ihr Eigenthum zu übernehmen. Es ergab sich hieraus für den Anschlussinhaber unter Umständen die Verpflichtung, auch das zur Anschlussanlage verwendete Gelände an die Eisenbahnverwaltung als Eigenthum abzutreten. Mit Rücksicht auf die hiegegen erhobenen Bedenken hat der Minister durch einen Erlass vom 4. Februar eine weitere Erleichterung der allgemeinen Bedingungen für die Zulassung von Privatanschlüssen dahin eintreten lassen, dass der Eingang des § 22 fortan nachstehende Fassung erhält:

„Bei Aufhebung des Anschlusses hat die Eisenbahnverwaltung das Recht, die Anlage, soweit sie auf ihrem eigenen Gelände liegt, entweder ganz oder theilweise gegen Erstattung des derzeitigen gemeinen Werthes in ihr Eigenthum zu übernehmen. Will sie von diesem Rechte keinen Gebrauch machen, so hat der Anschlussinhaber binnen" . . . . . u. s w. wie bisher.

Auf die bestehenden Verträge kann diese Bestimmung bei sich bietender Gelegenheit übertragen werden. Jedenfalls sind die kgl. Eisenbahn-Directionen angewiesen, von den weitergehenden Befugnissen auf Grund des bisherigen Wortlautes der Bedingungen keinen Gebrauch zu machen.

Infolge dieser Aenderung der Anschlussbedingungen bedarf es auch in Zukunft einer Beglaubigung der Anschlussverträge nicht mehr, da eine Verpflichtung zur Eigenthumsübertragung von Grundstücken nicht mehr übernommen wird.

Frankreich. (Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe der projectirten Localbahn Morteau-Maiche.) Die Legislative hat nach Anerkennung der seitens der Präfectur des Departements „Doubs", Landschaft „Franche Comtée" (nächst der Schweizer Grenze bei Genf) im Vereine mit den Interessenten der betheiligten Bezirke ausgesprochenen Gemeinnützigkeitserklärung, der Direction der Compagnie du Chemin de fer Paris — Lyon — Méditerranée die Concession zum Baue und Betriebe einer von der Station Morteau der gesellschaftlichen Linie Besançon—Morteau—Le Locle ausgehenden, über Noël-Cerneux, Chenalotte, Russey, Fontenelles-Bonnétage, Frambonhans und Charquemont bis Maiche (nächst der Grenze der Schweiz) führenden Localbahn ertheilt. Die effectiven Baukosten dieser 35 km langen Linie sind mit Frcs. 2,730.000, die staatliche Subvention mit Maximum Frcs. 54.000 jährlich, das ist mit Frcs. 1570 per Bahnkilometer bemessen.

— (Legung des zweiten Geleises auf der Theilstrecke Bretigny — Dourdan des Eisenbahnnetzes Paris — Orléans.) Die Direction der Compagnie d'Orléans hat den Beschluss gefasst, die Theilstrecke Bretigny — Dourdan ihrer westlichen Transversallinie Paris — Bretigny — Dourdan—Vendôme — Tours — Quimpers (Westküste der Atlantic) mit dem zweiten Geleise auszurüsten, wodurch die Einbeziehung dieser Strecke in den Bereich des Pariser Nachbarschaftsverkehres ermöglicht werden wird.

— (Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten des Ausbaues einer Ergänzungslinie des Algiertunesischen Eisenbahnnetzes.) Der französische Minister für öffentliche Arbeiten hat der Legislative die Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten des Ausbaues der als Sackbahn endigenden Linie Arzew — Tizi — Aïn-Sefra der Algerisch-tunesischen Eisenbahnen von deren Endstation Aïn-Sefra aus über Djenien-Bou-Rezq und Duveyrier bis Igli vorgelegt.

— (Eröffnung der Flügelbahn Étoile — Porte-Dauphine des Métropolitain.) Die von der Station Place de l'Etoile der Hauptlinie Porte Vincennes—Place de l'Etoile—Trocadero der Pariser Untergrundbahn Le Métropolitain im

Bereiche des IV. Arrondissements Hôtel de Ville (Stadthausbezirk) abzweigende und unter dem Place Victor Hugo (Station) bis zur Porte Dauphine führende Flügelbahn wurde Ende December 1900 dem Verkehre übergeben.

— (Rückkauf der Linien der Compagnie Franco-Algérienne.) Das „Journal officiell" vom 13. December 1900 verlautbart das von der Legislative sanctionirte Gesetz, betreffend den Rückkauf der Linien Arzew—Tizi—Aïn-Sefra, Tipi—Mascara, Mostaganem—Tiaret und Bone—Mokta-El-Hadid der Compagnie Franco-Algérienne in einer Gesammtlänge von 697 km, welche Linien vom Tage der Uebergabe an den Staat von diesem betrieben werden sollen. Sollte die Direction der Gesellschaft etwa nicht bereit sein, diese Linien gegen eine zu vereinbarende angemessene Summe dem Staate sofort zu überlassen, wäre das Expropriationsverfahren im Sinne der Bestimmungen der gesellschaftlichen Concessionsurkunde einzuleiten.

— (Einführung einer Prämie [Bons d'importation].) Für Consumartikel, welche von französischen Gebieten aus in fremden Ländern eingeführt werden, hat die Zollcommission des Senates, vorbehaltlich der parlamentarischen Sanction, die Einführung von sogenannten Bons d'importation (eigentlich d'exportation) im Principe genehmigt. Diese vom französischen Fiscus ausgestellten Bons, das ist eine sieben Francs per 100 kg betragende Prämie, für aus dem Bereiche des französischen Gebietes exportirte und in fremdes Gebiet importirte Consumartikel, ohne Unterschied ob französisches Product oder Transitwaare, werden, abzüglich von 4 pCt. Zinsen, an allen Staatscassen an Zahlungsstatt angenommen werden.

Dänemark. (Projectirte Ueberbrückung des Kleinen Belt zur Herstellung der Verbindung zwischen dem Eisenbahnnetze Jüttlands mit jenem der Insel Fünen.) Die kgl. dänische Regierung hat die Ueberbrückung des Kleinen Belt, welcher das Festland Dänemark (Jüttland) von der Insel Fünen trennt, beschlossen. Die Brücke erhält über dem Wasserspiegel eine Spannweite von 210 engl. Fuss, und mit Inbegriff der an beiden Uferseiten zur Gewinnung des Terrainniveau am Lande herzustellenden Fortsetzungen eine Gesammtlänge von 3250 engl. Fuss. Die zur Durchfahrt der Seeschiffe selbst grösster Dimensionen bestimmte mittlere Oeffnung ist mit 169 engl. Fuss und die Höhe im Mittel der Brückenspannung mit 123 engl. Fuss über dem Wasserspiegel bemessen. Ein englisches Consortium bewirbt sich bereits um die Ausführung des Gesammtbaues zum Kostenpreise von rund £ 800.000 (circa Mk. 17,000.000). Die Verbindung der beiderseits in Brücken einmündenden Eisenbahnlinien wird zur Vermeidung der Belastung durch Locomotiven, durch Stabilmaschinen mit Drahtseilbetrieb vermittelt werden.

Bulgarien. (Eröffnung einer neuen Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe in Sofia.) Die von Professor Pallas im Bereiche der Stadt Sofia erbaute neue Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe wurde am 27. December 1900 dem Verkehre übergeben.

Russland. (Project einer im Bereiche der Balkanländer führenden, das Schwarze Meer mit der Adria verbindenden Eisenbahn.) In massgebenden Kreisen Russlands beschäftigt man sich gegenwärtig mit der Frage der projectirten „Transbalkanischen Eisenbahn", das ist einer im Bereiche der Balkanstaaten am kürzesten Wege das Schwarze Meer mit der Adria verbindenden Eisenbahn, deren verkehrspolitischer Zweck die Förderung des Getreideexportes ist, und zwar sowohl aus den Don- und Wolgagebieten, als insbesondere jenes sibirischer Provenienz, u. zw. am kürzesten Schienenwege nach den Consumgebieten des südwestlichen Europas. Die in Aussicht genommene Trasse dieser combinirten Linie soll, dem Projecte zufolge, vom bulgarischen Hafen Varna als östlicher Kopfstation, mit Einbeziehung der Linie Varna — Plevno — Sofia, auf bulgarischem Gebiete bis zur bulgarisch-serbischen Grenze führen, beziehungsweise bis zu dieser verlängert werden; jenseits derselben, die Südspitze Serbiens durchschneidend, über Ristovatz an die Linie (Nis—Ristovatz) — Sibevec — Uesküb — Salonichi und in Verisovitz an die Linie Mitrovitza—Verisovitz—Mitrovitza der Orientbahn-Gesellschaft anschliessen; von Verisovitz aus die Trasse der schon seit Längerem auf türkischem Gebiete (Albanien) projectirten Eisenbahn Verisovitz-Priszen und weiterhin im Drinathale bis zur montenegrinischen Landesgrenze verfolgend, bei Scutari-d'Abania mit Berührung dieser Stadt auf montenegrinischem Gebiete über San-Giovanni-di-Medua und Dulcigno bis zum entsprechend zu erweiternden und einzurichtenden Hafen von Antivari als westlicher Kopfstation führen. Die Realisirung dieses von Seiten Russlands patronisirten Projectes liegt nicht nur, wie Eingangs erwähnt, in dessen eigenem commerciellen Interesse, sondern nicht minder in jenem Bulgariens, Serbiens und der Türkei, insbesondere aber in jenem Montenegros, dessen Verproviantirung mit Brotfrucht derzeit nur unter ungemein schwierigen Verhältnissen erfolgt.

— (Erleichterung des Verkehrs mit Musterwaaren.) Das kaiserlich russische Zolldepartement hat mittelst Circularerlass die betheiligten Aemter verständigt, dass der Termin der Zurückstellung der von Handlungsreisenden für von ihnen eingeführte Waarenmuster bei den Zollämtern hinterlegten Zollgebühren auf ein Jahr ausgedehnt wurde. Bisher wurden nämlich diese Zollbeträge nur dann zurückgestellt, wenn dieselben Waarenmuster innerhalb von sechs Monaten vom Tage der Einfuhr auch wieder über dieselben Zollämter ausgeführt wurden. Eine weitere Erleichterung des Waarenmusterverkehres wird dadurch geschaffen, dass fernerhin die Rückausfuhr der nicht verkauften Muster nicht mehr an das Einfuhrzollamt gebunden ist, sondern über alle Grenzzollämter gestattet ist, insoferne der Reisende sowohl den im früheren Circular vom 30. November 1899 verlautbarten Vorschriften, als auch jenen des vorerwähnten Erlasses nachkommt. Der Reisende hat nunmehr bei Ueberschreiten der Grenze dem dortigen Zollamte eine Detailbeschreibung, und zwar des Ausmasses, Gewichtes, der Eigenschaft etc. der importirten Musterwaaren vorzulegen, deren ein mit dem Visum des Amtes versehenes Parere in seinen Händen verbleibt und im Falle des Rücktransportes der nicht verkauften Waare dem jeweiligen Ausfuhrzollamte vorzuweisen und von diesem gleichfalls zu vidiren ist. Auf Grundlage dieses Documentes erfolgt sodann die Rückerstattung der entsprechenden Quote der bezahlten Zollgebühr.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Die Güterschiffahrt auf der Save wird am 3. März d. J. wieder aufgenommen.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 27. Februar bis 5. März 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

27. Februar,*) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Bosnia", Capitän E. Tarabocchia, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

28. „ „*) um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

1. März *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Snitan", Capitän V. Iveilich, mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto Risano, Perzagno, Cattaro, Budna und Spizza.

2. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Dannbio" Capitän R. Signorelli, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Ziarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

5. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie) Dampfer „Leda", Capitän E. Radonicich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnnovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel impérial in Ragusa, K 90.—.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Venedig.

28. Februar, Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Brazzanovich
2. März, Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Brazzanovich
5. „ Dampfer „Massimiliano", Capitan G. Brazzanovich
} um Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

27. Februar. um 3 Uhr Nachmittags (directe Thessalische Linie) Dampfer „Vesta", Capitän F. de Marocchino, mit Berührung von Corfu, Piräus, Salonich, Dardanellen, Constantinopel, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

28. „ um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän F. Kossovich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung, in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

28. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Tebe", Capitän D. Dabovich, mit Berührung von Fiume,* Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Retbymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen. Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

3. März, um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Venus". Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vatby, Khios, Tschesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Constantinopel, Varna, Kustendje, Sulinà, Braila und Galatz,

5. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Kildampfer), Dampfer „Imperator", Capitän A. Fellner, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Durazzo, Medna, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Manra und Prevesa.

7. „ um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

3. März, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay),** Dampfer „Cleopatra", Capitän R. Coiledani, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

7. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Gisela", Capitän F. Mosca, (von Fiume† am 3. März) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokobama und Kobe.

9. „ Extra (circa) nach Kobe. Dampfer „Proteo", Capitän Buntielich, mit Berührung von Fiume†, Port Said, Suez, Colombo, Singapore, Yokohama und Kobe.

15. „ um 4 Nachmittags (direct nach Bombay),** Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand" Capitän A. Martinolich, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

23. „ (circa). (Winterlinie nach Bombay), Dampfer „Vindobona", Capitän G. Klansberger, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo und Rangoon.

Brasilien.

10. März, Dampfer „Polluce", Capitän C. Tomassevich, nach Santos mit Berührung von Fiume,* Tanger, Pernambuco, Babia und Rio Janeiro.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. und 23. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

† Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im März 1901.)

Im Monate März 1901 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	März
Ronen*	„Széchényi"	1—10
Liverpool	„Veria" (Cunard Line)	1—10
Hull, Newcastle o T	„Voltnrno"	1—10
Hamburg [1])	„Pergamon"	1—10
Gibraltar,[1]) London	„Narva"	1—10
Liverpool	„Atbenian"	5—15
Hamburg [1])	„Bysanz"	5—15
Barcelona, Valencia*	„Szécbényi"	10
Bordeaux*	„Mátyás Király"	10—20
Rotterdam	„Bátbori"	10—20
Hull, Newcastle o T	„Vasco"	10—20
Antwerpen*	„Szent István"	15 25
London	„Szt. László"	15—25
Liverpool	„Cypria" (Cunard Line)	15—25
Ronen	„Tibor"	21 - 31
Algier,[1]) Glasgow*	„Matlekovits"	21—31
Liverpool	„Flaminian"	21—31
Hamburg[1])	„Roma"	21 - 31

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen angemeldet werden, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	März
Bordeaux	Triest, Fiume	„Petöfi"	5—15
Hamburg	„ „	„Venezia"	5—15
Liverpool	„ „	„Pavia" (Cunard Line)	10—20
London	Fiume	„Baross"	10—20
Ronen	„	„B. Kemény"	10—20
Hull, Newcastle o/T	Triest, Fiume	„Ebro"	15—25
Antwerpen	Fiume	„Kálmán Király"	15—25
Ronen	„	„Zicby"	15—25
Glasgow	Triest, Fiume	„Nagy Lajos"	15—25
Liverpool	„ „	„Alsatian"	15—25
Liverpool	„ „	„Aleppo" (Cunard Line)	21—31
Hamburg	„ „	„Lusitania"	21—31
London	„ „	„Sultana"	21—31
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Deák"	21—31

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A. Linie Fiume—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Andrassy" am 4., „Rákóczy" am 11., „Zrinyi" am 18., „Tisza" am 25. März.

Ab Marseille: „Zrinyi" am 3., „Tisza" am 10., „Andrássy" am 17., „Rákóczy" am 24., „Zrinyi" am 31. März.

B. Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Buda" am 6., „Arpád" am 13., „Szápáry" am 20., „Adria" am 27. März.

Ab Marseille: „Szápáry" am 6., „Adria" am 13., „Buda" am 20., Arpád am 27. März.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Moravia" aus Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 15. Juli 1900 mit 2919 Tonnen factischer Ladung, von der 440 Tonnen für Venedig bestimmt waren, von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 37.000 kg Baumwolle für Venedig, 400 kg Droguen, 300.000 kg Eisen für Venedig, 10.150 kg Ginger, 400 kg Gummi, 30.900 kg Gunnies (wovon 450 kg für Venedig), 674.700 kg Häute (wovon 103.000 kg für Venedig), 6293 kg Jute, 13.304 kg Kaffee, 69.593 kg Copra, 9236 kg Mirabolan, 1,702.155 kg Oelsamen, 23.787 kg Perlmutter, 35.017 kg Schellack, 5582 kg Tamarinde und 350 kg Thee.

— (Ankunft des Dampfers „Silesia" von Kobe.) Dieser Dampfer ist am 2. August 1900 mit 6207 Tonnen factischer Ladung, von der 239 Tonnen für Venedig und 253 Tonnen für Fiume bestimmt waren, von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 185.550 kg Baumwolle (wovon 41.620 kg für Fiume), 115.800 kg Gambir, 2535 kg Gummi, 9547 kg Häute, 3298 kg Hörner, 6598 kg Kaffee, 1168 kg Kautschuk, 74.000 kg Kupfer, 29.435 kg Mirabolan, 288.980 kg Oelsamen (wovon 188.230 kg für Venedig), 27.037 kg Perlmutter, 5,008.650 kg Reis (wovon 2,483.867 kg für Fiume), 51.180 kg Sago für Venedig, 540 kg rohe Seide, 23.750 kg spanisches Rohr, 1800 kg Sternanis, 306.000 kg Teak (Holz) (wovon 6000 kg für Fiume), 12.000 kg vegetabilischen Talg, 648 kg Wachs, 23.625 kg Zimmt in Stangen und 35.280 kg Zink.

— (Ankunft des Dampfers „Vindobona" von Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 11. August 1900 mit 2256 Tonnen factischer Ladung, von der 588 Tonnen für Venedig und 302 Tonnen für Fiume bestimmt waren, von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 48.925 kg Baumwolle (wovon 34.865 kg für Venedig), 466 392 kg Eisen (wovon 354.742 kg für Venedig), 15 225 kg Ginger (wovon 10.150 kg für Fiume), 337.690 kg Jute (wovon 45.370 kg für Venedig und 292.320 kg für Fiume), 102.007 kg rohe Jutegewebe, 89.218 kg Copra, 379.000 kg Oelsamen, 38.570 kg Schellack, 6496 kg Tamarinde und 772.405 kg Häute (wovon 153.255 kg für Venedig).

— (Ankunft des Dampfers „India" aus Bombay.) Dieser ist am 11. August 1900 mit 2072 Tonnen factischer Ladung, von der 616 Tonnen für Venedig und 10 Tonnen für Fiume bestimmt waren, von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 726.053 kg Baumwolle (wovon 394.420 kg für Venedig), 8522 kg Curcumawurzel, 25.500 kg Catechu-Erde, 16.037 kg Cocusgarn, 71.558 kg Cocosnussöl (wovon 10.150 kg für Fiume), 2030 kg Droguen, 15 383 kg Gummi, 101.296 kg Häute (wovon 54.810 kg für Venedig), 3550 kg Holzöl, 16.490 kg Kaffee, 100.384 kg Copra, 209.800 kg Mirabolan, 630.961 kg Oelsamen (wovon 167.475 kg für Venedig), 11.165 kg Perlmutter, 40.920 kg Pfeffer, 9186 kg Sapanholz, 459 kg Tabak (in Port-Said für die Levante ausgeschifft), 7000 kg Zimmt in Stangen und 75.600 kg Zink.

— (Ankunft des Dampfers „Gisela" von Kobe.) Dieser Dampfer ist am 15. August 1900 mit 1850 Tonnen factischer Ladung, von welcher 569 Tonnen für Venedig und 93 Tonnen für Fiume bestimmt waren, von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 413.306 kg Baumwolle (wovon 283.470 kg für Venedig), 20.160 kg Gartenerde, 4000 kg Cocosnüsse, 62.422 kg Cocosnussöl, 15.740 kg Cocosgarn für Venedig, 3500 kg Cassia für Fiume, 7600 kg Gummi, 91.665 kg Häute (wovon 66.800 kg für Venedig und 3114 kg für Fiume), 630 kg japanesische Bijouterien, 22.870 kg Kaffee, 147.975 kg Mirabolan (wovon 21.100 kg für Fiume), 233.450 kg Oelsamen (wovon 152.250 kg für Venedig), 1028 kg Perlmutter, 98.165 kg Pfeffer (wovon 65.970 kg für Fiume), 228.882 kg Reis, 7400 kg spanische Rohre, 3000 kg Sternanis, 50.400 kg Sago für Venedig, 339 011 kg Tabak, 3535 kg Thee, 18.000 kg vegetabilischer Talg, 300 kg Weihrauch und 68.250 kg Zimmt in Stangen.

— (Abfahrt des Dampfers „Marquis Bacquehem" nach Kobe.) Dieser Dampfer ist am 23. Juli 1900 mit 3226 Tonnen factischer Ladung, darunter 1277 Tonnen Zucker, von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte: 21.138 kg Baumwollwaaren (wovon 4374 kg ab Venedig), 13.389 kg Bier, 20.000 kg Celluloid, 30.240 kg Cement, 121.092 kg Ceresin, 12.210 kg Dari (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 15.660 kg Eisenwaaren ab Fiume, 95.377 kg Esswaaren (wovon 885 kg ab Venedig und 72.410 kg ab Fiume), 102 kg Fez, 68.926 kg Garne (wovon 2138 kg ab Venedig), 25.344 kg Gerste, 11.898 kg Glasperlen (wovon 9480 kg ab Venedig), 2559 kg Glaswaaren (wovon 50 kg ab Venedig und 759 kg ab Fiume), 456.910 m³ Holz (wovon 179·829 m³ ab Fiume), 2175 kg Holzwaaren, 14.492 kg Kaffee, 207·576 m³ leere Kisten für Datteln ab Fiume, 2488 kg Knöpfe, 14.964 kg Kurzwaaren, 439 kg Lampen, 43.035 kg Manufacturwaaren (wovon 4278 kg ab Venedig), 79.924 kg militärische Gegenstände ab Fiume, 6402 kg Mehl, 152.258 kg Metallwaaren (wovon 88 kg ab Venedig), 375 kg Mineralwasser, 8269 kg Möbel, 972 kg Muster, 615 kg Obst, 812.103 kg Papier (wovon 3603 kg ab Venedig und 71.527 kg ab Fiume), 877 kg Porzellan, 46.568 kg Seife (wovon 229 kg ab Venedig und 43.050 kg in Port-Said aus der Levante eingeschifft wurden), 719 kg Specereien, 6620 kg Spiritus, 3470 kg Storax (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 79 kg Tabak, 9059 kg Thonwaaren (wovon 9009 kg ab Venedig), 117 kg Uhren, 301.317 kg Wein, 1,276.931 kg Zucker (wovon 608.723 kg ab Fiume) und 3416 kg Zündhölzchen.

— (Abfahrt des Dampfers „Moravia" nach Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 5. August 1900 mit 4235 Tonnen factischer Ladung, worunter 3567 Tonnen Zucker, von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte: 2460 kg Asbestwaaren, 50.462 kg Baumwollwaaren (wovon 2369 kg ab Venedig), 6300 kg Bier, 24.590 kg Eisenwaaren ab Fiume, 10.000 kg Erde, 21.821 kg Esswaaren (wovon 2089 kg ab Venedig), 1890 kg Gallerte ab Fiume, 21.400 kg Garne, 42.031 kg Glasperlen (wovon 26.492 kg ab Venedig), 57.897 kg Glaswaaren (wovon 2517 kg ab Fiume), 318·83 m³ Holz, 3832 kg Holzwaaren (wovon 241 kg ab Venedig), 13.908 kg Knöpfe (wovon 1174 kg ab Venedig), 10.693 kg Kurzwaaren (wovon 642 kg ab Venedig), 16.976 kg Lampen, 69.450 kg Manufacturwaaren, 970 kg Mehl, 167.417 kg Metallwaaren, 530 kg Mineralwasser ab Fiume, 7879 kg Möbel, 412 kg Muster, 2274 kg Musikinstrumente, 103.856 kg Papier (wovon 745 kg ab Venedig und 9463 kg ab Fiume), 2550 kg Schuhe, 6972 kg Seife (wovon 1934 kg ab Venedig), 844 kg Specereien, 257 kg Spielwaaren, 985 kg Tabak, 730 kg Uhren, 3,567.287 kg Zucker (wovon 2,279.514 kg ab Fiume) und 850 kg Zündhölzchen.

Europäische Donaucommission. (Herbstsession 1900.) Die Herbstsession 1900 der Europäischen Donaucommission begann am 24. October und dauerte bis 6. November, in welcher Zeit sechs Sitzungen stattfanden. Den Vorsitz führte der Delegirte Rumäniens. Trotzdem die finanzielle Lage der Europäischen Donaucommission im Jahre 1900 keine günstige war, gelang es doch neben der Erhaltung der bestehenden Anlagen eine erhebliche Arbeitsleistung in dem neuen Durchstich zwischen der 18. und 27. Meile zu bewältigen. Der technische Bericht des Ingenieur-résidant, den die Commission in der zweiten Sitzung entgegennahm, constatirt, dass die Hochwässer im abgelaufenen Jahre ungemein nachhaltig waren und der höhere Wasserstand daher vom Februar bis Ende August dauerte. Die Fahrwassertiefe von 24 Fuss wurde in der Sulinamündung während des ganzen Jahres erhalten. Im Monate Juni brachte das Wasser grosse Sandmassen mit sich, weshalb der grosse Seebagger der Commission, der den übrigen Theil des Jahres in der Mündung arbeitete, zur Beseitigung der angeschwemmten Sandmassen stromaufwärts beordert werden musste. Der Gesammtaushub dieses Baggers betrug im abgelaufenen Jahre 156.200 m³. Die Fahrwassertiefe im Sulinaarm war das ganze Jahr über zufriedenstellend, und weist, dank der fortgesetzten Baggerungen, wiederum Fortschritte auf. Die Tiefe betrug am 20. October 1900, bezogen auf den Nullpunkt: in der 44. Meile 20′ 7″ (gegen 18′ 5″ im Jahre 1899) in der 42. Meile 17′ 10″ (gleich dem Vorjahre), in der 39. Meile 20′ 7″ (17′ 3″), in der 37. Meile 18′ 7″ (17′ 10″), zwischen der 27. und 30. Meile 18′ 7″ (17′ 3″), zwischen der 24. und 26. Meile 18′ 10″ (17′ 3″), zwischen der 18. nnd 23. Meile 18′ 4″ (18′ 6″), zwischen der 8. und 18. Meile 19′ 1″ (19′ 9″). Die mittlere Fahrwassertiefe beträgt 19′ 0″ (18′ 0″), hat also um 1′ zugenommen. Die neuen Regulirungsarbeiten in dem Durchstich zwischen der 18. und der 27. Meile wurden durch den Bagger „Sulina" am 19. April begonnen. Im Laufe des Sommers wurden dann auch die Bagger „Hartley" und „Delta" zu diesen Arbeiten beordert. Dieselben sind soweit gediehen, dass der Durchstich durch den See Obretin durchgeführt, die Fahrstrasse in demselben auf 20 Fuss vertieft ist und die Dämme zu beiden Seiten in einer Länge von 3 km hergestellt sind. Die Finanzlage der Commission, welche in der ersten und fünften Sitzung den Gegenstand der Tagesordnung bildete, gestaltete sich zur Zeit der Session, wie folgt: Die Einnahmen an Schiffahrtsgebühren betrugen in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende September 1900 Frcs. 1,007.056, gegen Frcs. 1,117.498 in der gleichen Periode des Vorjahres. Die Gesammteinnahmen, den Uebertrag aus dem Vorjahre eingerechnet, beliefen sich auf Frcs. 1,222.799·47, der Ueberschuss betrug Frcs. 224.516·27. Hievon erliegen Frcs. 190.196·80 in den Cassen der Commission, der Rest ist provisorisch in Effecten angelegt. Bei Berathung des Voranschlages für das Jahr 1901 wurden die Ausgaben mit Frcs. 1,939.083, die Einnahmen mit Frcs. 1,944.000 veranschlagt, was einen Ueberschuss von Frcs. 4917 ergeben würde. Die Auslagen für den eigentlichen Verwaltungsdienst im Jahre 1901 wurden mit Frcs. 142.020 präliminirt, für die Schiffahrts-Inspection und den Lootsendienst wurden Frcs 360.424 eingestellt, für das Hafencapitanat in Sulina und andere Auslagen Frcs. 102.647. Im technischen Dienste wurden eingestellt für die Erhaltung der Schiffahrtsstrasse, der Fahrzeuge und die Leuchtthürme Frcs. 562.347, für diverse Auslagen des technischen Dienstes Frcs. 121.201 und für die Neuarbeiten im Durchstiche zwischen der 18. und 27. Meile Frcs. 300.000. Einen weiteren Programmpunkt der Herbstsession bildeten Personalfragen. Hievon wäre zu erwähnen, dass die Commission nach dem Ableben des Chef-Piloten der Barre in Sulina, diese Stelle dem bisherigen Sous-Chef-Piloten verlieh und dass der Posten eines Sous-Chef-Piloten aufgelassen wurde. Neben diesen regelmässig wiederkehrenden Berathungsgegenständen hatte sich die Commission programmmässig noch mit zwei Fragen zu befassen. Eine derselben betraf die Erhöhung der zulässigen Maximalgeschwindigkeit beim Thalverkehre im Sulinaarme. Diese Maximalgeschwindigkeit beträgt nach der bisherigen Vorschrift 8 Meilen in der Stunde. Die Navigazione generale italiana hatte nun aber eine Anzahl Dampfer für den Verkehr im Sulinaarme in Betrieb gestellt, die zufolge ihrer Bauart mit einer grösseren Geschwindigkeit fahren müssen, um die nöthige Manövrirfähigkeit zu besitzen. Der Delegirte Italiens sah sich daher veranlasst, den Antrag zu stellen, Schiffen dieser Constructionsart, die man mit „paquebots à lignes très fines" bezeichnete, eine weitere Meile, somit 9 Meilen per Stunde zu concediren. Die Commission stimmte diesem Antrage zu, mit der Modification, dass die erhöhte Fahrgeschwindigkeit nur bei gewissen höheren Wasserständen zugelassen wird. Die competenten Organe der Commission werden den Dampfern, denen die erwähnte Begünstigung zugestanden werden kann, über Ansuchen ein besonderes Attest ausfertigen. Die zweite Frage, die zur Erörterung gelangte, betraf Vorkehrungen zur Verhütung von Strandungen, die sich in der letzten Zeit häufiger ereignet hatten. Die Commission einigte sich dahin, den Piloten vorläufig nur im Dienstwege die Weisung zukommen zu lassen, dass sie die Capitäne auf ihre nach der Strompolizeiordnung bestehende Verpflichtung aufmerksam zu machen haben, sich vor dem Auswerfen des Ankers und auch nachher jedesmal von dem Vorhandensein einer genügenden Fahrwassertiefe zu überzeugen. Ausserdem wurden in der Herbstsession noch zwei ausserhalb des Programmes stehende Angelegenheiten in Verhandlung genommen. Die Commission hatte nämlich durch die bulgarische Regierung eine Verständigung erhalten, dass letztere beabsichtige, die Telegraphenämter in Gorzova und Tschatal, deren Erhaltung sich als unrentabel erwies, aufzulassen. Da nun der Bestand dieser beiden Aemter für die Europäische Donaucommission eine Nothwendigkeit ist, beschloss dieselbe, die Kosten für deren Erhaltung zu

übernehmen. Als zweiter ausserordentlicher Verhandlungsgegenstand figurirte die Frage der Anschaffung eines Eisbrechers. Bereits vor zehn Jahren war die Einrichtung eines Eisbrecherdienstes im Schosse der Commission ernstlich in Erwägung gezogen worden. Die Lösung derselben begegnete aber Bedenken, die sowohl in der besonderen Beschaffenheit des Flusses, der Länge, der Strecke von Sulina bis Braila und in der Kostenfrage ihre Begründung fanden. Der Kostenpunkt war auch die Ursache, weshalb die Commission, als die Anschaffung eines Eisbrechers in den Jahren 1894 und 1895 neuerdings zur Sprache gebracht wurde, die definitive Entscheidung einem späteren Zeitpunkte vorbehielt. Im Winter 1899—1900 wurde nun eine grössere Anzahl von Dampfern und Schlepps durch den plötzlichen Eintritt des Frostwetters im Eise festgehalten. Es liefen daher Klagen ein, dass die Commission keinen Eisbrecher besitze und deshalb entschloss man sich, im verflossenen Herbstplenum der Commission der Frage des Ankaufes eines Schiffes, welches zu dem besagten Zwecke geeignet wäre, wiederum näher zu treten. Die Commission beauftragte ihre Ingenieure, zunächst die technische Seite der Frage einem eingehenden Studium zu unterziehen und hierüber sodann im nächsten Frühjahrsplenum zu berichten.

Der Hafenverkehr in Duisburg im Jahre 1900. Wie der „Frankfurter Zeitung" zu entnehmen ist, hat sich der Verkehr im Hafen von Duisburg im verflossenen Jahre von 4,130.339 t im Jahre 1899 auf 4,745.864 t (+ 615.465 t) vermehrt, von denen 2,000 887 t (1,817.900 t) auf die Zufuhr und 2,744.977 t (2,312 499 t) auf die Abfuhr entfallen. Den stärksten Percentsatz bildet natürlich der Kohlenverkehr, der sich allein in Steinkohlen auf 2,676 528 t (2.206.334 t) beziffert. Die Kohlenausfuhr auf der Eisenbahn betrug über den städtischen Hafenbahnhof 2,710.656 t (2,350.729 t). Die zu Schiff abgefahrenen Kohlen betrugen insgesammt 2,680.187 t (2,243.082 t). Nach Holland gingen 202.759 t (167.341 t) Kohle Duisburger Provenienz, nach Belgien 128.226 t (146.278 t). Der Gesammtverkehr in Eisenerzen betrug 711.798 t (685.715 t). Die Zahl der im Jahre 1900 in den Duisburger Hafen eingelaufenen beladenen Schiffe betrug 4547 (4245), die der unbeladenen 6639 (5272). An Flössen liefen ein 134 Stück mit 110.829 t, gegen 127 Stück mit 112.101 t im Vorjahre. Abgefahren aus dem Hafen sind beladene Schiffe im Jahre 1900 6946 (5173), unbeladene 4417 (4257). Hievon betrug der directe Seeverkehr: a) angebracht 14.334 t (24.909 t) in 48 Dampf- und 21 Segelschiffen und b) abgefahren 6661 t (15.086 t) Güter und Kohlen in 62 Dampfschiffen und 1 Segelschiff.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXIV. Stückes.) Das am 13. Februar 1901 herausgegebene XXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5231: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 9. Februar 1901, Z. 1640, betreffend die Regelung des Viehverkehres nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 5232: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 10. Februar 1901, Z. 2385, betreffend die Sperre des politischen Bezirkes Gottschee für den Verkehr mit Borstenvieh.

— (Inhalt des XXV. Stückes.) Das am 14. Februar 1901 herausgegebene XXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5233: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 27. Jänner 1901, Z. 14.285 I, betreffend die Sperre des Bezirkes Bosnisch-Dubica gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 5234: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 11. Februar 1901, Z. 26.247, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 5235: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 11. Februar 1901, Z. 26.246, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche im Bezirke Melnik.

— (Inhalt des XXVI. Stückes.) Das am 16. Februar 1901 herausgegebene XXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5236: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 15. Februar 1901, Z. 5057, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des XXVII. Stückes.) Das am 22. Februar 1901 herausgegebene XXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5237: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 19. Februar 1901, Z. 31.831, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 5238: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 20. Februar 1901, Z. 2438, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Rann in Steiermark.

— (Inhalt des XXVIII. Stückes.) Das am 23. Februar 1901 herausgegebene XXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5239: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 20. Februar 1901, Z. 3038, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schafe aus den Gemeinden Pola und Dignano im Küstenlande.

Nr. 5240: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 20. Februar 1901, Z. 3045, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Borstenthiere aus der Gemeinde Grafenstein im Bezirke Klagenfurt in Kärnten.

— (Inhalt des XXIX. Stückes.) Das am 25. Februar 1901 herausgegebene XXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5241: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 24. Februar 1901, Z. 6527, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Vieh aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Verzeichniss der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Zara pro 1901.) Laut der vorliegenden Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Zara beträgt die Zahl der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten 68, mithin um 5 mehr als im Jahre 1900. [E.-M.-Z. 8213/7.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 29. Jänner für den Personenverkehr eröffnete 11·64 km lange Strecke Kietz-Rummelsburg—Kaulsdorf ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Die Wandflächen ober den Ventilationsfenstern im Innern der Personenwagen der Type Stadtbahn werden im Offertwege zum Aushange von Privatannoncen vermiethet.

In den in Betracht kommenden 796 Personenwagen können an jeder Längenseite zwei Reihen, jede in einer Höhe von 310 mm, in Benützung genommen werden.

Diese Personenwagen stehen in den Localstrecken der k. k. Staatsbahnen, sowie auf sämmtlichen Linien der Wiener Stadtbahn in Verwendung.

Das Offert ist für die Gesammtanzahl der vorerwähnten Wagen mit einem Pauschalbetrag per Jahr zu erstellen.

Die allgemeinen Bedingnisse für die Vermiethung dieser Wandflächen sind bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (XV. Mariahilferstrasse 132, Mezzanin Nr. 16) zu beheben.

Die bezüglichen Offerte sind bis **längstens 14. März 1901, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu übergeben.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, über die Annahme der eingereichten Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelaufenen Offerte zurückzuweisen.

Wien, am 24. Februar 1901.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung ermässigter einfacher Personenzugs-Fahrkarten II. und III. Classe von Wrazow nach Bisenz Stadt oder umgekehrt.

Vom 15. März 1901 angefangen gelangen zwischen Wrazow und Bisenz Stadt einfache Personenzugs-Fahrkarten II. und III. Classe zu nachstehenden ermässigten Preisen zur Einführung:

Von	Nach	Personenzug	
		II. Classe	III. Classe
oder umgekehrt		einfacher Fahrpreis in Hellern einschliesslich Stempel	
Wrazow	Bisenz Stadt	40	20

Wien, am 27. Februar 1901. [156]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Wiedereinführung der tarifmässigen lagergeldfreien Zeit für mineralische Kohlen bei der Abgabe in Prag St.E.G.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 12 vom 26. Jänner 1901 auf Seite 403 kundgemachte Einschränkung der tarifmässigen lagergeldfreien Zeit für mineralische Kohlen bei der Abgabe in Prag St.E.G. wird ab 23. Februar 1901 aufgehoben.

Es tritt demnach von diesem Tage an die tarifmässige lagergeldfreie Zeit von vier Tagen wieder in Kraft.

Wien, am 23. Februar 1901. [157]

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 4.

Ermässigte Frachtsätze für getrocknete Pflaumen.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1901 werden die im 2. Anhang des ab 1. October 1899 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 4, enthaltenen ermässigten Frachtsätze für getrocknete Pflaumen (Zwetschken) wieder in Kraft gesetzt, und bleiben dieselben — bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen — bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901 mit der Massgabe in Wirksamkeit, dass das zu obigem Anhange gehörende Berichtigungsblatt, laut dessen die ermässigten Frachtsätze um 0·06 Mark per 100 kg zu erhöhen sind — ausser Acht zu lassen ist.

Wien, am 27. Februar 1901. [158]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Abänderung der Anwendungsbestimmungen der Frachtsätze für Grubenhölzer.

Mit Giltigkeit vom 15. März 1901 wird im Tarife für den obbezeichneten Güterverkehr, Theil II, Heft 2, vom 1. August 1900, unter B „Besondere Bestimmungen“ der Punkt 3 von „Die Frachtsätze für die zu Grubenzwecken u. s. w.“ bis „ursprünglichen Versandtstation nachgewiesen wird“ ausser Wirksamkeit gesetzt.

Des Weiteren wird in den Ausnahmetarifen B, C und E bei den zu Grubenzwecken bestimmten Stamm- (Rund-) Hölzern der grösste Durchmesser des Querschnittes am stärkeren Ende durchwegs auf 28 cm abgeändert.

Der Tarif findet sonach Anwendung wie folgt:

Ausnahmetarif B und E, wenn der grösste Durchmesser des Querschnittes am stärkeren Ende nicht mehr als 28 cm beträgt, und

Ausnahmetarif C, wenn der grösste Durchmesser des Querschnittes am stärkeren Ende mehr als 28 cm beträgt.

Die sonstige Nomenclatur der genannten Ausnahmetarife bleibt auch hinsichtlich der Längenangaben unverändert aufrecht.

Wien, am 1. März 1901. [159]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Tarif für den Donau-Orientverkehr via Galatz.

Mit Giltigkeit vom Schiffahrtsbeginne 1901 gelangt ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits und Stationen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd andererseits zur Einführung.

Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom Schiffahrtsbeginne 1900 aufgehoben und ersetzt.

Neu aufgenommen wurde die Station Patras.

Die Frachtsätze nach den Stationen Ineboli, Kerasund, Samsun und Trapezunt, sowie jene für Schmieröl und Petrol ab Batum (Anhang II des Tarifes) haben theilweise Aenderungen erfahren.

Exemplare dieses Tarifes sind kostenfrei bei der Direction erhältlich.

Wien, am 28. Februar 1901. [160]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güterschiffahrt auf der Save.

Die Güterschiffahrt auf der Save nach und von den zwischen Sziszek und Zimony (Semlin) — Belgrad gelegenen Stationen wird am 3. März 1901 eröffnet.

Wien, am 27. Februar 1901. [161]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse.

Am 1. April 1901 wird in der Haltestelle Töschling auf der Linie Marburg—Franzensfeste der Personen-Expeditionsdienst activirt. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Wien, am 24. Februar 1901. [162]

Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.

Herabminderung der tarifmässigen lagergeldfreien Frist für Magnesia- und Seidencocons-Transporte bei der Güterabgabe in Mori.

Ueber Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 18. Februar 1901, Z. 3648/16, wird die tarifmässige lagergeldfreie Frist für in der Station Mori als Frachtgut anlangende Magnesia- und Seidencocons-Transporte vom 15. März 1901 an bis auf Weiteres auf 24 Stunden herabgesetzt.

Bozen, am 27. Februar 1901. [163]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. (Nachträge Nr. 2 zu den Tarifheften II, III und IV.) Zu dem Gütertarife Heft II, III und IV für den Verkehr zwischen Frankreich und Russland vom 1. September 1898 traten am 1. Februar 1901 die Nachträge Nr. 2 in Kraft. Sie enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen und können von der Drucksachenverwaltung der kgl. Eisenbahn-Direction Köln käuflich bezogen werden.

Hessisch-Rheinisch-Nassau-Bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Mai 1899. (Einbeziehung der Station Dettingen.) Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1901 wurde die Station Dettingen a. M. (kgl. E.-D. Frankfurt a. M.) in den Hessisch-Rheinisch-Nassau-Bayerischen Thiertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Theilfrachtsätze bis Aschaffenburg geben die betheiligten Dienststellen Aufschluss.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Diedenhofen-Beauregard.) Am 15. Jänner 1901 wurde die Station Diedenhofen-Beanregard der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen für den Wagenladungsverkehr in den oben bezeichneten Verkehr (Tarifheft 4) einbezogen. Die Entfernungen und Frachtsätze sind die gleichen wie für die Station Diedenhofen; neben diesen kommt aber noch eine Ueberführungsgebühr von Mk. 2·— für den Wagen zur Erhebung.

Kgl. Preussische Staatsbahnen etc. (Nothstandstarif für Futter- und Streumittel.) Futter- und Streumittel von sämmtlichen Stationen der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen, der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen und der Oldenburgischen Staatsbahnen und von der Station Kempen BW. nach den Provinzen Westpreussen, Posen, Pommern und Schlesien, ferner nach dem Regierungsbezirke Frankfurt a. Oder und den Kreisen Zauch-Belzig, Jüterbog-Luckenwalde, Beeskow-Storkow, Nieder- und Oberbarnim des Regierungsbezirkes Potsdam, Jerichow I und II des Regierungsbezirkes Magdeburg, Bitterfeld, Delitzsch, Torgau, Liebenwerda, Herzberg, Wittenberg, des Regierungsbezirkes Merseburg, Worbis des Regierungsbezirkes Erfurt, Saarbrücken, Saarlouis und Merzig des Regierungsbezirkes Trier werden in der Zeit vom 6. Februar bis einschliesslich den 30. Juni 1901 auf Grund eines ermässigten Ausnahmetarifes befördert.

Abzüge des Ausnahmetarifes sind durch die Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbureau (Berlin, Bahnhof Alexanderplatz) um 5 Pfg. für das Stück zu beziehen.

Deutsch-Englischer Güterverkehr. (Aufhebung des Ausnahmetarifes für Textilwaaren in Stückgutsendungen.) Am 1. April 1901 wird der Tarif für die Beförderung von Textilwaaren in Stückgutsendungen zwischen Stationen der Preussischen sowie Sächsischen Staatsbahnen und London über Vlissingen und Hoek van Holland vom 1. October 1898 nebst den zu demselben erschienenen zwei Nachträgen aufgehoben.

Deutsch-Russischer Güterverkehr, Ausnahmetarif 7 a für Getreide etc. (Tarifänderungen.) Mit Giltigkeit vom 19. März/1. April 1901 alten/neuen Stiles treten folgende Tarifänderungen ein:

1. Die Vorschrift A, 3 d, auf Seite 2 des Tarifes erhält folgende neue Fassung:

„d) Zur Beförderung in loser Schüttung werden auf den russischen breitspurigen Eisenbahnen folgende Getreide- u. s. w. Arten zugelassen: Roggen, Weizen, Spelz, Emmerweizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Mais, Erbsen, Fisolen, Bohnen, Linsen, Wicken, Tschina (Platterbsen), Malz, Kleie, Samenpresslinge und Sonnenblumensamen.

Ferner werden zur Beförderung in Aermelsäcken des Ingenieurs M. K. Okunjew auf den russischen Eisenbahnen gleicher Spurweite sämmtliche Getreidearten und Oelsaaten zugelassen.

Dagegen sind von der Beförderung in loser Schüttung sowohl, als auch von der Beförderung in Aermelsäcken alle solche Wagenladungen ausgeschlossen, welche aus verschiedenen, im Frachtbriefe getrennt aufgeführten Partien der oben angeführten Getreidearten, Hülsenfrüchte oder Sämereien bestehen."

2. Im Verkehre nach Königsberg i. Pr., Königsberg i. Pr. Kaibahnhof, Königsberg, Pregelbahnhof der Ostpreussischen Südbahn, sowie dem Königsberger Lagerhause daselbst und Memel treten infolge anderweitiger Berechnung die Frachtsätze für die Station Balaschow der Russischen Südostbahnen ausser Kraft.

3. Für die Station Rjäsan-Oka Hafen der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn kommen anderweitige erhöhte Frachtsätze zur Einführung.

4. Die Fracht für Getreide etc. von der Halbstation Pytalowo der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn wird nach den Entfernungen und Frachtsätzen der hintergelegenen Tarifstation Shogowo berechnet. Es treten daher die für Pytalowo durch den I. Nachtrag in den Tarif aufgenommenen Entfernungen und Frachtsätze ausser Kraft.

5. Im Verkehre nach Memel ermässigen sich die Pfennig- und Kopeken-Frachtsätze per 100 kg für die Station Musalewka der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn.

Die neuen Frachtsätze für die Stationen Rjäsan-Oka Hafen und Musalewka sind von den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Ostdeutsch-Westdeutscher und Berlin-Stettin-Westdeutscher Güterverkehr. (Neue Tarifnachträge.) Am 15. Februar 1901 wurde der Nachtrag II zum Tarife für den Ostdeutsch-Westdeutschen Güterverkehr, sowie der Nachtrag III zum Tarife für den Berlin-Stettin-Westdeutschen Güterverkehr herausgegeben. Dieselben enthalten u. A. Entfernungen für die Stationen Isselburg-Anholt des Directionsbezirkes Essen und Urmersbach des Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken, anderweitige, theilweise ermässigte Entfernungen für die Stationen Trompet des Directionsbezirkes Köln und Zerf des Directionsbezirkes Sanct Johann-Saarbrücken, Eisenausnahmesätze für die Stationen Dahlhausen (Ruhr) und Isselburg-Anholt des Directionsbezirkes Essen und Engelskirchen des Directionsbezirkes Eberfeld, sowie Berichtigungen einzelner Entfernungen. Ausserdem enthält der Nachtrag II zum Tarif für den Ostdeutsch-Westdeutschen Güterverkehr anderweitige, theilweise ermässigte, theilweise auch um einen Kilometer erhöhte Entfernungen für verschiedene Stationen des Directionsbezirkes Kattowitz und Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1 (Holztarif) für verschiedene Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg.

Soweit durch die Entfernungsänderungen im Verkehre mit Stationen des Directionsbezirkes Kattowitz, sowie durch Berichtigung von Entfernungen Frachterhöhungen entstehen, werden dieselben erst vom 1. April 1901 ab giltig.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Güterverkehr. (Ausnahmefrachtsätze für Holz.) Mit Giltigkeit vom 20. Februar gelangen im Verkehre zwischen Sitzendorf und den bayerischen Stationen Eisenstein, Ludwigsthal, Regen und Zwiesel ermässigte Frachtsätze für Holz des Specialtarifes II bei Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief zur Einführung.

Ueber die Höhe der Sätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferu nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
757	Buschtěhrader Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt	Beraun	Anžic	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Tarif, Theil II, Heft 3, des Nordwesthöhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Kronen für 10.000 kg 55	53	2	im Kartirungswege		
					Bakov (B.N.B.)				64	63	1			
					Čakovic				49	46	3			
					Haida				72	71	1			
					Klomin				54	53	1			
					Langenau				72	71	1			
					Měšic				52	51	1			
					Münchengrätz				64	63	1			
					Neratovic (B.N.B.)				54	53	1			
					Politz-Sandau				72	71	1			
					Satalic				44	42	2			
					Schluckenau				80	79	1			
					Schönau				80	79	1			
					Strassnitz-Nenstadtl				72	71	1			
					Všetat-Přivor (B.N.B.)				—	—	—			
					Vysočan (B.N.B.)				39	36	3			
				Radotin	Münchengrätz				64	63	1			
					Schönau				80	79	1			
				Prag (Smichow) B.E.B. transit oder Smichow (k.k.St.B.) transit	Haida				—	—	—			
					Schönau				80	79	1			
			Kalkstein	Beraun	Anžic				—	—	—			
					Bakov (B.N.B.)				—	—	—			
					Čakovic				—	—	—			
					Haida				56	55	1			
					Klomin				—	—	—			
					Langenau				—	—	—			
					Měšic				36	35	1			
					Münchengrätz				—	—	—			
					Neratovic (B.N.B.)				38	37	1			
					Politz-Sandau				—	—	—			
					Satalic				—	—	—			
					Schluckenau				—	—	—			
					Schönau				—	—	—			
					Strassnitz-Nenstadtl				—	—	—			
					Všetat-Přivor (B.N.B.)				38	37	1			
					Vysočan (B.N.B.)				—	—	—			
				Radotin	Münchengrätz				—	—	—			
					Schönau				—	—	—			
				Prag (Smichow) B.E.B. transit oder Smichow (k.k.St.B.) transit	Haida				56	55	1			
					Schönau				—	—	—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
758	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Annavölgy Sárisáp Banhida Dorog Drasche hányatelep Ebszöny Kis-Terenne Pálfalva Pilis-Vörösvár Salgó-Tarján Solymár Szt. Iván-kitérö Tokod Tokod rakodó	Maxlug transit für Stationen der Wiener Localbahnen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 64 57 61 64 61 101 103 70 103 71 70 61 61	Verschieden	Im Kartirungswege		
759	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Borke (Rinde) a) gemahlen b) roh	Wlaschim Station der k. k. österr. Staatsbahnen	1. Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen: Glanchan Meerane Planen i. V. (oh. Bhf.) Plauen i. V. (unt. Bhf.) Reichenbach i.V. (oh. Bhf.) Reichenbach i.V. (nnt. Bhf.) Tharandt Weida S.St.B. 2. Sächs.-Preuss. Wettbewerbsstation: Weida Prenss. St.B. oder nmgekehrt	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif-Theil II, Heft 2, für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Pfge. a) | b) 114 | 97 114 | 99 103 | 91 102 | 90 105 | 93 106 | 94 101 | 89 110 | 98 110 | 98		Im Kartirungswege		
760	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Nutzholz laut Nomenclatur im Ausnahmetarife Nr. 41, Abtheilung a), auf Seite 479, des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bacan Piatra-Neamt Sinaia Targul-Ocna Sinaia	Oderberg Oświęcim	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 10. März 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Centimes 271 286 283 301 315		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
761	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Harz, auch Brauerharz, Colophonium und Fichtenharz	Czernowitz Grodek Lemberg Lemberg-Podzamcze Volksgarten Zloczów Saybusch-Żywiec und umgekehrt	Oswitz Station der Preussischen Staatsbahnen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom 5. März 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Tarif-Theil II, Heft 1 vom 1. Februar 1899	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. 318 249 256 256 320 273 132		Im Kartirungswege		
762	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Unterdrauburg-Wöllan	Kohlen, mineralische	Windisch-Graz	Wöllan transit	Aufgabe als Frachtgut mit direct nach Triest lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	220	Heller per Tonne 200	20	Im Kartirungswege		
763	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Stammholz, Bau- und Nutzholz laut Nomenclatur des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Mitrovicz-Száva-part, Station der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	den im Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Verbandsgütertarif, Theil IV, Heft 2, genannten französischen Stationen	Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verbandsgütertarif, Theil IV, Heft 2, vom 1. Mai 1900	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 1000 kg Francs Gold bis zu den Schnittpunkten I: 25·70 II: 35·40		Im Kartirungswege		

Die Gesammtfracht ergibt sich durch Addition der in Rubrik 10 angeführten Schnittfrachtsätze und der in Schnitt-Tarifabelle B des in Rubrik 8 genannten Tarifes enthaltenen correspondirenden Schnittfrachtsätze. Die Einlagerung, bezw. Reexpedition der Transporte ist in den auf Seite 15 (Reexpeditionstabelle) des genannten Tarifes für Sendungen mit Herkunft von ungarischen Stationen der Gruppe C vorgesehenen Lagerhäusern zulässig

764

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	k. k. österr. Staatsbahnen		Mineralwasser	Welchau-Wickwitz	Czernowitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5 000 kg, b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Abfertigung bis Czernowitz nach dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarif. Weiterbeförderung der Transporte entweder in Wageuladungen oder in Theilsendungen via Nowosielitza nach Russland innerhalb sechs Monate vom Tage der Auknnft in Czernowitz. Während dieser Zeit müssen die Sendungen im Babumagazine in Czernowitz unter Babnaufsicht lagern	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband	Verschieden	Heller	a) 462 b) 386	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Frachtdifferenzen erfolgt gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über den Bezug der Sendungen nach Czernowitz und auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Anfnahmsscheine über die Weiterbeförderung der Transporte nach einer russischen Station, bezw., falls diese Weiterbeförderung vorerst nur nach Nowosielitza und von da nach Russland erfolgt ist, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Original-Frachtbriefe über den Transport bis Nowosielitza und Aufnahmsscheine für die Weiterbeförderung ab Nowosielitza nach Russland. Die vorbezeichneten Documente über den Weitertransport ab Czernowitz müssen die bahnämtliche Bestätigung über die Lagerung der Sendungen unter Bahnaufsicht in Czernowitz, bezw. in Nowosielitza tragen. Die bezüglichen Documente sind längstens bis Ende August 1902 der Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen	
				Marienbad						a) 477 b) 399				
				Karlsbad						a) 470 b) 392				
				Bilin						a) 457 b) 382				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
765	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Folgende Artikel laut Güterclassification des Tarifes, Theil 1, Abth. B des Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverbandes: Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—7, soferne dieselben nach Ausnahmetarif II a), b) und c) tarifirt werden, Geräthe, landwirthschaftliche, der Pos. G—7 b), c 2) und d); Maschinen und Maschinentheile der Pos. M—18 a) und c); Metallwaaren der Pos. M—25	Adamstbal Bubna (St.E.G.) Königgrätz Lieben (St.E.G. u. Oe.N.W.B.) Pilsen Prag (St.E.G. u. Oe.N.W.B.) Randnitz Schlan Wien Nordbahnhof Wysočan	Brody (Bhf.) trs. Granica trs., bezw. Szczakowa trs. Nadbrzezie-Landungsplatz trs.*) Nowosielitza (Bhf.) trs. Podwołoczyska (Bhf.) trs.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für: a) unter 5000 kg b) mindestens 5.000 kg } per Frachtbrief und Wagen. c) 10.000 kg } Einhaltung der Tarifbestimmungen für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Ausnahmetarif II a), b) und c)	Ausnahmetarif III a), b) und c)	Resultirende Differenz	Im Kartirungswege			
				Blansko	Brody (Bhf.) trs.			Bestehen keine directen Verbandsfrachtsätze		Heller a) 244 b) 209 c) 178				
					Granica trs. bezw. Szczakowa trs.					a) 113 b) 96 c) 82				
					Nadbrzezie-Landungsplatz trs.*)					a) 211*) b) 169*) c) 145*)				
					Nowosielitza (Bhf.) trs.					a) 304 b) 262 c) 222				
					Podwołoczyska (Bhf.) trs.					a) 273 b) 235 c) 199				
				Tinischt	Brody (Bhf.) trs.					a) 255 b) 220 c) 187				
					Granica trs. bezw. Szczakowa trs.					a) 124 b) 107 c) 91				
					Nadbrzezie-Landungsplatz trs.*)					a) 206*) b) 177*) c) 150*)				
					Nowosielitza (Bhf.) trs.					a) 315 b) 273 c) 231				
					Podwołoczyska (Bhf.) trs.					a) 284 b) 246 c) 208				

*) Die Frachtsätze nach Nadbrzezie Landungsplatz trs. finden nur im Rückvergütungswege auf Grund der im Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr enthaltenen Bestimmungen Anwendung

Fortlaufende Nummer	766	767
1		
Die Publication erfolgt	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen und im der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphta (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, für sämmtliche Artikel in Fässern oder Cisternen-(Reservoir-) Wagen	Stammholz, Bau- und Nutzholz, laut Nomenclatur des in Rubrik 8 genannten Tarifes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Pardubitz (St.E.G.)	Schwanenstadt, Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Troppau (St.B. und K.F.N.B.) Bärn-Andersdorf	den im Oester.-Ungarisch-Französischen Verbandsgütertarif, Theil IV, Heft 1, genannten französischen Stationen
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief und Erfüllung der Bestimmungen des in Spalte 8 angeführten Tarifes	Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1901	Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Verbandsgütertarif, Theil IV, Heft 1, vom 1. Mai 1900
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	94 Heller	bis zu dem Schnittpunkt I Francs in Gold 2.70 per 1000 kg „ „ „ „ II „ „ „ 14.— „ 1000 „
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	72	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		Die Gesammtfracht ergibt sich durch Addition der in Rubrik 10 angeführten Schnittfrachtsätze und der in Schnitttarifttabelle B des in Rubrik 8 genannten Tarifes enthaltenen correspondirenden Schnittfrachtsätze Die Einlagerung, beziehungsweise Reexpedition der Transporte ist in den auf Seite 13 (Reexpeditionstabelle) des genannten Tarifes für Sendungen mit Herkunft von österreichischen Stationen der Gruppe M vorgesehenen Lagerhäusern zulässig

Fortlaufende Nummer	1	768	769	770
Die Publication erfolgte	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
von der Namen der	3	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Bahnverwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Mineralöle, schwere, welche bei 20° Celsius ein specifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität (Dickflüssigkeit) von höchstens 2·6 haben	Seifensiederfluss (Seifensieder-Unterlauge, auch concentrirt, Abfallwasser der Seifenfabrikation)	Güter des Specialtarifes III des in Rubrik 8 genannten Tarifes
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route): von	5	Oderberg (K.F.N.B.)	allen österreichischen Stationen und vice versa, insoweit directe Sätze bestehen	Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz; Aussig-Landungsplatz; Schönpriesen-Umschlag; Dresden-Elbkai
nach	5	Barzdorf	allen preussischen Stationen	Lnžna-Lischan und umgekehrt
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	ab 5. März 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarife	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1899 und Heft 2, vom 1. August 1900	Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. November 1896
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	64 Heller	Die directen Frachtsätze des Specialtarifes III	72; 49 *); 49; 50 *) Pfge.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
771	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Glassand	Hohenbocka (!)	Staah	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 5. März 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif-Theil II, Heft 2, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Besteht keiner	77 Pfennige		Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
	Nr. 21 vom 16. Februar 1901	670	Oesterr. Nordwestbahn		Amerikanisches Nussbaumholz	Lanhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G Wien II (K.F.J.B.) Wien - Lagerhaus (k.k.St.B.) Wien Praterquai (k.k.St.B.) Kornenburg	Anstatt des den Frachtsätzen der angeführten Relationen beigefügten Kreuzes (†) ist ein Stern (*) zu setzen. Das Kreuz (†) in der Fussnote ist zu streichen	
						Schönpriesen-Umschlag	Kornenburg		

PUTZWOLLE

cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 28. **Wien, 5. März 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministeriums vom 1. März 1901,*) betreffend das Verhalten der Seehandelsschiffe und Yachten gegenüber Kriegsschiffen und Befestigungswerken.

§ 1.

Oesterreichische Seehandelsschiffe sind verpflichtet, bei jeder Begegnung mit einem k. und k. Kriegsschiffe, welches selbst die Flagge führt, ihre Flagge zu zeigen.

In den Territorialgewässern besteht diese Verpflichtung auch für fremde Handelsschiffe.

§ 2.

Oesterreichische und fremde Seehandelsschiffe sind verpflichtet, die Flagge zu zeigen, wenn sie innerhalb der Entfernung von drei Seemeilen vor einem Befestigungswerke an der österreichischen oder ungarischen Küste, auf welchem die Fahne weht, ankern oder in Fahrt sind.

§ 3.

Oesterreichische Seehandelsschiffe sind verpflichtet, in fremden Territorialgewässern innerhalb drei Seemeilen von der Küste bei jeder Begegnung mit einem Kriegsschiffe der Territorialmacht, welches selbst die Flagge führt, sowie wenn sie vor einem Befestigungswerke, auf welchem die Fahne weht, ankern oder in Fahrt sind, die Flagge zu zeigen.

§ 4.

Oesterreichische Seehandelsschiffe sind verpflichtet, den ihnen im Einklange mit dem geltenden Seerechte auf Grund des Dienstreglements für die k. und k. Kriegsmarine von Seiten des Commandanten von k. und k. Kriegsschiffen zukommenden Weisungen unbedingt Folge zu leisten.

§ 5.

Trifft ein österreichisches Seehandelsschiff in einem ausländischen Hafen, in welchem keine k. und k. Consularbehörde sich befindet, mit einem oder mehreren k. und k. Kriegsschiffen zusammen, so ist der Commandant des Handelsschiffes verpflichtet, innerhalb 48 Stunden, insofern es die Umstände erlauben, persönlich oder durch einen Stellvertreter dem Commandanten des Kriegsschiffes oder der Escadre seine Ankunft zu melden und ausserdem seine Abfahrt rechtzeitig anzuzeigen. Die Commandanten von in periodischen Fahrten verkehrenden Dampfern, sowie die Führer von Seglern der kleinen Küstenfahrt sind von dieser Verpflichtung befreit.

Jeder Commandant eines österreichischen Seehandelsschiffes ist verpflichtet, auf Verlangen Alles, was für den öffentlichen Dienst von Wichtigkeit sein könnte, oder worüber er vom Commandanten des Kriegsschiffes selbst befragt wird, mitzutheilen.

*) Enthalten in dem am 1. März 1901 ausgegebenen VIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 18.

In Häfen, in welchen keine k. und k. Consularbehörde sich befindet, hat der Commandant eines k. und k. Kriegsschiffes, beziehungsweise einer k. und k. Escadre, in Fällen von Dringlichkeit die Befugniss, alle Untersuchungen und Disciplinaramtshandlungen zu pflegen, welche sonst den k. und k. österreichisch-ungarischen Consularbehörden zustehen. Dampfer, welche auf einer zu ihrem regelmässigen Dienste gehörigen periodischen Fahrt begriffen sind, sollen hiedurch thunlichst an der Einhaltung ihrer Fahrordnung nicht behindert werden.

Die Commandanten von k. und k. Kriegsschiffen werden die ihnen vorgelegten Beschwerden prüfen und bei Beobachtung der geltenden Gesetze den Ausgleich der Parteien anstreben, ferner im Bedarfsfalle mitwirken, damit Ordnung und Disciplin an Bord der nationalen Handelsschiffe erhalten bleibe. Die Inhaftnahme von Personen, welche eine nach den Strafgesetzen strafbare Handlung begangen haben oder welche von der zuständigen Gerichtsbehörde steckbrieflich verfolgt werden, kann nur insofern geschehen, als ein solches Vorgehen mit den Gesetzen des betreffenden Landes nicht in Widerspruch steht oder infolge internationaler Verträge zulässig erscheint.

Die Bestimmungen dieses Paragraphen finden auch bei Begegnungen auf hoher See sinngemässe Anwendung.

§ 6.

Die Commandanten österreichischer Seehandelsschiffe sind verpflichtet, im Nothfalle den Schiffen der k. und k. Kriegsmarine Hilfe und Beistand zu leisten und denselben auf Verlangen und gegen Ersatz des Werthes allen Proviant, über welchen sie ohne Gefährdung der eigenen Mannschaft verfügen können, zu verabfolgen.

§ 7.

Seehandelsschiffe, welche im Convoi von einem Schiffe der k. und k. Kriegsmarine bedeckt werden, haben sich den Anordnungen zu unterwerfen, welche der Convoicommandant von Fall zu Fall und im Einklange mit den im Reglement der k. und k. Kriegsmarine enthaltenen diesbezüglichen Bestimmungen zu treffen für angezeigt hält.

Im Falle, als der Commandant eines solchen Handelsschiffes sich wiederholt ungehorsam zeigen und sein Benehmen die Ordnung und Sicherheit des Convoi gefährden sollte, kann der Commandant des letzteren ihn für die Dauer des Convoi von der nautischen Führung des Schiffes entheben.

§ 8.

Jeder Commandant eines österreichischen Seehandelsschiffes, welcher gegen diese Verordnung verstösst, wird mit einer Geldstrafe bis zu zweihundert Kronen und im Falle der Uneinbringlichkeit mit Arrest von einem Tage für je zehn Kronen bestraft.

Das bezügliche Disciplinarverfahren steht in erster Instanz dem Hafen- oder Consularamte, welches zuerst in die Lage kommt, dasselbe einzuleiten, in zweiter Instanz der Seebehörde und in dritter Instanz dem Handelsministerium zu.

Recurse gegen das Straferkenntniss sind innerhalb 14 Tagen einzubringen.

Die auferlegten Geldstrafen fliessen dem Marine-Unterstützungsfonds zu.

Die Verjährungsfrist für Uebertretungen der gegenwärtigen Verordnung beträgt sechs Monate.

§ 9.

Die Bestimmungen dieser Verordnung finden auf Yachten sinngemässe Anwendung.

§ 10.

Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Verlautbarung in Kraft, und wird hiemit gleichzeitig die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 10. November 1885, R.-G.-Bl. Nr. 156, ausser Kraft gesetzt.

Call m. p.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Močowitz nach Zbraslawitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Ingenieur Josef Köhler in Prag, dem Ingenieur Heinrich Raynal in Prag und dem Advocaten Dr. Johann Zimmer in Časlau mit dem Erlasse vom 17. Mai 1899, Z. 20.867/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 63 vom 3. Juni 1899), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Močowitz der Localbahn Časlau-Močowitz über Krchleb, Třebonin und Roth-Janowitz nach Zbraslawitz im Vereine mit dem Gemeindevorstande von Zbraslawitz, Josef Fučik, unter den in dem bezogenen Erlasse enthaltenen Modalitäten auf die Dauer eines Jahres neuerlich ertheilt.

Wien, am 19. Februar 1901. Z. 7013/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Ober-Laibach nach Idria.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister Ivan Hribar in Laibach im Vereine mit dem Bürgermeister Dragotin Lapajne in Idria die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Ober-Laibach der Localbahn Laibach (Brezovic)—Ober-Laibach über St. Jobst und Hotederschitz nach Idria im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 21. Februar 1901. Z. 3528/2.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Wenn die körperliche Verletzung einer Person erweislich durch ein Verschulden der Eisenbahn herbeigeführt wurde, so ist dieselbe auch zum Ersatze des ausser dem körperlich Verletzten einem Dritten verursachten Schadens nach § 1295 a. b. G.-B. verpflichtet.

(Entscheidung vom 11. October 1900, Z. 9333.)

Während einer Eisenbahnfahrt wurde der Gatte einer Käseerzeugerin dadurch verletzt, dass ihm ein nicht gut schliessbares Coupéfenster auf den rechten Zeigefinger auffiel und dadurch eine Quetschung des Nagels verursachte. Er begehrte nun im Klagewege Schmerzensgeld, dann den Ersatz des Schadens, welcher ihm als Gatten und unbeschränkten Verwalter des Geschäftes seiner Gattin erwachsen ist. Durch Urtheil des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde nun dem Gatten nur das Schmerzensgeld zugesprochen, mit den weiteren Ansprüchen wurde er abgewiesen. Dieses Urtheil wurde von dem k. k. Oberlandesgerichte Wien bestätigt. Daraufhin hat die Gattin des Vorigen und Inhaberin des Käseerzeugungsgewerbes die Schadenersatzklage gegen die Bahn erhoben.

Mit Urtheil des k. k. Handelsgerichtes Wien vom 5. Februar 1900, G.-Z. $\frac{\text{Cg. II. } 238-99}{10}$, wurde nun zu Recht erkannt:

1. Es wird der erhobenen Einwendung der Incompetenz stattgegeben.
2. Die beklagte Bahn ist schuldig, der Klägerin den Theilbetrag von fl. 238·50 sammt 5 Percent vom 1. Februar 1897 binnen 14 Tagen bei Execution zu bezahlen.
3. Mit dem weiteren Theilbetrage von fl. 1437·50 sammt Nebengebühren wird die Klägerin abgewiesen.
4. Die Klägerin ist schuldig, der Beklagten die Hälfte der Gerichtskosten zu bezahlen.

Gründe.

Der von der Beklagten erhobenen Einwendung der Unzuständigkeit des Handelsgerichtes musste aus folgenden Erwägungen stattgegeben werden: Vor die Handelsgerichte gehören zwar Klagen auf Ersatzleistungen, welche auf Grundlage des Gesetzes, betreffend die Haftung der Eisenbahnunternehmungen für die durch Ereignungen auf Eisenbahnen herbeigeführten Verletzungen oder Tödtungen von Menschen, erhoben werden. (Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, § 3, und Art. VI, Z. 2, des Einführungsgesetzes zur Jurisdictionsnorm.) Auf Grundlage des obcitirten Haftpflichtgesetzes können aber gemäss § 1 dieses Gesetzes Ersatzansprüche wider die Eisenbahnunternehmungen nur nach Massgabe der §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B., also nur von den körperlich Verletzten selbst, oder, falls aus einer körperlichen Verletzung der Tod des Verletzten erfolgte, von der hinterlassenen Frau oder den Kindern des Getödteten erhoben werden. Es war daher die Klägerin nicht berechtigt, auf Grundlage obigen Gesetzes Ersatzansprüche zu stellen, und es war demnach, da auch sonst kein anderer Grund vorliegt, welcher die Zuständigkeit des selbstständigen Handelsgerichtes begründen würde, der von der Beklagten erhobenen Einwendung der sachlichen Unzuständigkeit stattzugeben, und fasste der Gerichtshof, da die Rechtssache somit zur allgemeinen Gerichtsbarkeit gehörte, gemäss des im § 61 J.-N. normirten Rechtes den Beschluss, dass der fachmännische Beisitzer durch einen richterlichen Beamten sofort ersetzt werde und die Verhandlung vor dem so veränderten Senate durchzuführen sei.

In thatsächlicher Hinsicht behauptet nun die Klägerin, sie habe durch den ihrem Gatten während seiner Fahrt auf der Strecke der beklagten Eisenbahnunternehmung durch Herabfallen eines Coupéfensters zugestossenen Unfall, respective dadurch, dass infolge dieses Unfalles die Arbeitskraft ihres Gatten ihrem Geschäfte entzogen gewesen sei, einen Schaden erlitten, welcher sich auf fl. 60 für den Schaden, der durch den zwölftägigen Mangel an Ersatzkraft entstanden sei, auf fl. 300 für die ihrem Sohne als Ersatzkraft in verschiedener Form durch fünf Monate zugewendeten Gratificationen, auf fl. 316 für den Aufwand der Erhaltung ihres Gatten durch 158 Tage und auf fl. 1000 für die Ruinirung und den totalen Niedergang des Geschäftes belaufe.

Es handelt sich nun um die Frage, ob thatsächlich die beklagte Eisenbahnunternehmung der Klägerin für diesen Schaden ersatzpflichtig erscheint oder nicht. Vorerst muss jedoch die Frage beantwortet werden, ob im vorliegenden Falle ein Verschulden der beklagten Eisenbahnunternehmung an dem Unfalle des Gatten der Klägerin vorhanden sei. Diesbezüglich musste nun mit Rücksicht auf den bereits durchgeführten Rechtsstreit des Gatten der Klägerin gegen die beklagte Eisenbahnunternehmung, auf welchen Rechtsstreit sich auch in diesem Processe beide Parteien bezogen, das in diesem Rechtsstreite erflossene erstrichterliche und das mit ihm übereinstimmende obergerichtliche Urtheil als erwiesen angenommen werden, dass der dem Gatten der Klägerin zugestossene Unfall auf ein Verschulden der beklagten Eisenbahnunternehmung zurückgeführt werden müsse, und dass somit thatsächlich ein Verschulden der Beklagten vorliege.

Es handelte sich daher in zweiter Linie um die Beantwortung der Frage, ob die Bahn ausser der Haftung aus dem Gesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, dem Gatten der Klägerin gegenüber auch der Klägerin für den von ihr behaupteten, angeblich infolge des Unfalles ihres Gatten ihr erwachsenen Schaden verantwortlich sei. Diesbezüglich hielt der Gerichtshof den Causalzusammenhang zwischen dem dem Gatten der Klägerin zugestossenen Unfalle und dem Geschäfte der Klägerin entstandenen Schaden für erwiesen und musste daher auf die Vergütung dieses der Klägerin erwachsenen Schadens erkennen. Die von der Klägerin behauptete Höhe dieses Schadens muss jedoch als unangemessen bezeichnet werden.

Es ist erwiesen, dass der Gatte der Klägerin laut des ärztlichen Pareres vom 26. Jänner 1897 durch fünf Monate nach dem Unfalle nicht wie bis dahin bei der Erzeugung des Käses, das heisst beim Mischen des Quarkes functioniren konnte, da Niemand mit einem wunden Finger oder mit einem Verbande am Finger im Quarke oder im Käse herumarbeiten kann und dies auch nicht mit Rücksicht auf die Sanitätsvorschriften und auf die Appetitlichkeit der Waare geschehen dürfe. Wenn auch der Gatte der Klägerin durch den Unfall in seiner sonstigen geschäftlichen Thätigkeit nicht gehindert worden sein mochte, so ist es somit erwiesen, dass er bei der Erzeugung des Käses seinen Dienst nicht verrichten konnte, und musste daher die Erwägung platzgreifen, dass die Klägerin durch diesen Umstand nothwendigerweise veranlasst wurde, zur Erzeugung des Käses eine Hilfskraft aufzunehmen.

Der Gerichtshof hat jedoch den von der Klägerin behaupteten Mehraufwand von fl. 60 als Monatslohn für diese Ersatzkraft als für unangemessen befunden und hat den streitigen Betrag dieses zu ersetzenden Schadens im Sinne des § 273 C.-P.-O. nach freier Ueberzeugung auf fl. 45 monatlich festgesetzt, wobei in Betracht zu ziehen war, dass ein vollkommen genauer Beweis nach der Natur der Sache nicht geführt werden kann, und dass auch die in dem Rechtsstreite des Gatten der Klägerin wider die beklagte Eisenbahnunternehmung geführten Sachverständigen diesen Betrag als monatlichen Gehalt einer Ersatzkraft in diesem Fache mit Berücksichtigung aller Umstände für angemessen erklärt haben. Die von der Klägerin vorgebrachte Behauptung, es sei durch zwölf Tage unmöglich gewesen, eine geeignete Ersatzkraft zu finden, erschien dem Gerichte aus dem Grunde, da sich in dieser Gegend, ja in dem Wohnorte der Klägerin zahlreiche Käseerzeuger befinden und daselbst reges Angebot und Nachfrage nach Arbeit herrsche, sowie aus anderen Erwägungen unglaubwürdig, und konnte der Gerichtshof der Klägerin den von ihr für diese zwölf Tage angesprochenen Schadenersatz von fl. 5 per Tag, also fl. 60, nicht zuerkennen, vielmehr war der Gerichtshof der Ueberzeugung, es gebühre der Klägerin der Ersatz des Mehraufwandes, den sie durch den Unfall ihres Mannes nothwendigerweise gehabt habe, indem sie vom 22. August angefangen bis Ende Jänner, also durch fünf Monate neun Tage, zur Erzeugung des Käses eine Ersatzkraft mit dem monatlichen Lohne von fl. 45 aufnehmen musste, weshalb derselben für diese Zeit der Betrag von fl. 238·50 zuerkannt, das Mehrbegehren dagegen abgewiesen wurde. Der von der Klägerin weiter erhobene Ersatzanspruch auf fl. 316, womit sie den durch die Erhaltung und Betreuung ihres Gatten entstandenen Aufwand beziffert, musste als unbegründet zurückgewiesen werden, da nach dem Gesetze die Gattin zum Unterhalte ihres Ehegatten nicht verpflichtet ist und der Klägerin daher ein Ersatzanspruch für gemachte Auslagen, die sich als reine Liberalitätsacte darstellen, nicht zusteht. Vielmehr wäre es Sache des Gatten der Klägerin gewesen, in seinem gegen die beklagte Eisenbahn geführten Rechtsstreite diesbezügliche Ansprüche zu stellen. Auch der von der Klägerin erhobene Schadenersatzanspruch von fl. 1000, welcher sich darauf stützt, dass ihr Gatte durch zwei Monate an der Unternehmung von Geschäftsreisen verhindert war und das Geschäft hiedurch alle Kunden verloren habe, und wegen des so mangelnden Absatzes der bereits fertiggestellten Waaren die beste Fabrikationszeit nicht ausnützen konnte, erscheint dem Gerichte durchaus unglaubwürdig.

Es liegt zwar gewiss in der Natur der Sache, dass der Gatte der Klägerin durch fünf Monate bei der Fabrikation der Waare nicht mitwirken konnte, jedenfalls aber war er während der ganzen Zeit recht gut in der Lage, Geschäftsreisen zu unternehmen. Aus dieser Erwägung und da weiter der angesprochene Schaden von fl. 1000 in keiner Weise specificirt oder bewiesen worden ist, musste der Gerichtshof denselben als zur Grundlage eines Ersatzanspruches ungeeignet betrachten.

Ueber Berufung beider Theile hat das k. k. Oberlandesgericht in Wien mit dem Urtheile vom 2. Mai 1900, G.-Z. Bc. II. 53/00, die Klage gänzlich abgewiesen und die Klägerin zum Ersatze der Kosten verurtheilt.

Gründe:

Das Berufungsgericht pflichtet der Ansicht des ersten Richters, dass die vorliegende Rechtssache zur allgemeinen Gerichtsbarkeit gehöre, bei. Mit Recht hat der erste Richter angenommen, dass das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, auf die Ansprüche der Klägerin keine Anwendung finde, und wird in dieser Richtung auf die zutreffende Begründung des angefochtenen Urtheils verwiesen, welche in der Berufungsschrift in keiner Weise widerlegt worden ist. Nachdem ein anderweitiger Grund zur Handelsgerichtsbarkeit nicht vorhanden ist, erschien daher in der That der angerufene Gerichtshof für diese Rechtssache nicht zuständig. Das Berufungsgericht musste demnach nach § 471, Z. 6 C.-P.-O., in nicht öffentlicher Sitzung das angefochtene Urtheil im Punkte der Entscheidung über die Unzuständigkeitseinwendung bestätigen. Anders dagegen verhält es sich mit der Entscheidung in der Hauptsache. Wem im Falle einer körperlichen Verletzung Schadenersatz zu leisten ist, ist in den §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. ausschliesslich geregelt und es kann demnach die Vorschrift des § 1295 a. b. G.-B., dass Jedermann berechtigt ist, von dem Beschädiger den Ersatz des Schadens, welchen dieser ihm mit Verschulden zugefügt hat, zu fordern, auf den Fall eines aus körperlicher Verletzung entsprungenen Schadens keine Anwendung finden. Hieraus ergibt sich, dass, abgesehen von dem hier ausser Frage stehenden Falle, dass aus der körperlichen Verletzung der Tod erfolgt, immer nur dem Verletzten selbst, niemals aber einem Dritten Schadenersatz gebührt. Es steht daher der Klägerin ein Schadenersatzrecht wegen der ihrem Gatten zugefügten Verletzung überhaupt nicht zu, und war demnach, in Abänderung des angefochtenen Urtheils, der Berufung der Beklagten gemäss das Klagebegehren abzuweisen. Der Umstand, dass in den Gründen des in dem Vorprocesse des Gatten der Klägerin wider die Beklagte erlassenen Urtheils eine andere Rechtsansicht ausgesprochen ist, steht der vorliegenden Entscheidung nicht im Wege, weil die Begründung eines Urtheils nicht in Rechtskraft erwachsen kann.

Ueber Revision der Klägerin wurde jedoch mit dem Urtheile des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 11. October 1900, Z. 9333, das erstrichterliche Urtheil in der Hauptsache und im Kostenspruche wiederhergestellt und erkannt, dass die Beklagte die Kosten der Revision der Klägerin zu ersetzen habe und dass die Kosten des Berufungsverfahrens gegenseitig aufgehoben werden.

Gründe:

Das Urtheil des Berufungsgerichtes wird von der Klägerin aus den Revisionsgründen Z. 3 und 4 des § 503 C.-P.-O. angefochten. Der Revisionsgrund Z. 3 liegt jedoch nicht vor, weil Klägerin Alleinklägerin ist, ihr Gatte nur als Nebenintervenient und nicht als Streitgenosse aufgetreten ist und weil über seine Ansprüche, soweit er als Kläger auftreten konnte, bereits rechtskräftig erkannt worden ist. Dagegen ist die rechtliche Beurtheilung der Streitsache von Seiten des Berufungsgerichtes eine irrthümliche. Der Ersatzanspruch der Klägerin nach § 1295 a. b. G.-B. ist begründet, weil festgestellt ist, dass ein Verschulden der beklagten Bahn in dem Unfalle des Gatten der Klägerin insoferne vorliege, als das Herabfallen des Coupéfensters nur dadurch veranlasst wurde, dass in der unteren Laufschiene, auf welcher das geschlossene Fenster aufsitzt, drei Schrauben

fehlten und die Schiene daher zur erforderlichen Widerstandsleistung unfähig war. Durch die Beschädigung ihres Gatten, welcher in dem Geschäfte der Klägerin thätig war, wurde ihr nun ein vermögensrechtlicher Schaden zugefügt, wofür sie nach § 1295 a. b. G.-B. Ersatz anzusprechen berechtigt ist. Wenn auch ihr Gatte einen Entschädigungsanspruch nach § 1325 a. b. G.-B. zu stellen berechtigt war, und ihm auch zum Theile eine Entschädigung zuerkannt wurde, so schliesst dies den Entschädigungsanspruch der Klägerin nicht aus, weil § 1325 a. b. G.-B. vermöge seiner Stellung im Gesetze nur das Mass der Entschädigung des Verletzten regelt. Wenn nun das Berufungsgericht der Klägerin jedes Recht abspricht, von der Beklagten Schadenersatz zu fordern, so war diese Anschauung des Berufungsgerichtes dem Gesetze nicht entsprechend. Es war daher die Revision der Klägerin gerechtfertigt. Bezüglich der Frage, welcher Anspruch der Klägerin gebührt, hat das erste Gericht mit Recht der Klägerin den Ersatz für die entgangene Arbeitskraft im monatlichen Betrage von fl. 45 oder K 90 zuerkannt, die übrigen Ansprüche dagegen als unbegründet zurückgewiesen, und wird diesbezüglich auf die zutreffende Begründung des erstrichterlichen Urtheiles verwiesen. Es wurde daher auch das erstrichterliche Urtheil wiederhergestellt. Was den Kostenanspruch betrifft, so war die Verfällung der Klägerin in den Ersatz der Hälfte der der Beklagten erwachsenen Kosten erster Instanz in den §§ 41 und 43 C.-P.-O. begründet. Die Berufungskosten mussten, da mit Rücksicht auf diese Entscheidung kein Theil mit seiner Berufung Erfolg hat, gemäss § 43 C.-P.-O. gegen einander aufgehoben werden. Dagegen waren die Revisionskosten der Klägerin nach §§ 41 und 50 C.-P.-O. zuzusprechen, da sie mit ihrer Revision Erfolg hatte.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 12. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. Februar wurden nachstehende Anträge eingebracht:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Nowak und Genossen, betreffend den Ausbau der Eisenbahnstrecke Zwickau—Gabel;

2. der Herren Abgeordneten Nowak und Genossen, betreffend den Bau der Localbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau;

3. der Herren Abgeordneten Dr. Hortis und Genossen, betreffend die Kranken- und Unfallversicherung der Seeleute;

4. der Herren Abgeordneten Schweiger, Hagenhofer, Freiherrn von Morsey und Genossen, betreffend die Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn über den Radl auf Staatskosten;

5. der Herren Abgeordneten Kleewein, Kittinger, Dötz und Genossen, betreffend die Errichtung eines Zollamtsmagazines auf der Staatsbahnstation in Krems.

Ferner wurden an den Herrn Eisenbahnminister folgende Interpellationen gerichtet:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Březnovský und Genossen, betreffend das Vorgehen des Vorstandes der Aussig-Teplitzer Bahn in Leitmeritz;

2. der Herren Abgeordneten Laurenz Hofer und Genossen, betreffend eine raschere Auszahlung der Grundablösungsbeträge anlässlich des Baues der Bahn Tirschnitz-Schönbach;

3. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Delegirtenwahlen in die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen.

Den Mittheilungen des Herrn Präsidenten zufolge hat der Herr Abgeordnete Dr. Binder seine erfolgte Wahl in den Eisenbahnausschuss abgelehnt.

Der Antrag, betreffend den Bau einer Eisenbahn Troppau-Wigstadtl wurde dem Eisenbahnausschusse und der Antrag, betreffend den Bau des Donau-Oder-Canales dem Wasserstrassenausschusse zugewiesen.

In der 13. Sitzung am 28. Februar 1901 wurde von den Abgeordneten Weiser und Genossen ein Antrag, betreffend die Regelung der Urlaubsverhältnisse der Eisenbahnbetriebsbeamten und die Erhöhung der Bezüge der Weichenwärter eingebracht.

Ferner wurde von den Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister eine Interpellation, betreffend die Verkürzung der Arbeitszeit der Eisenbahnbediensteten und die Ausserachtlassung der darüber bestehenden Vorschriften durch das Bahnbetriebsamt in Salzburg gerichtet.

Der Antrag auf Aufhebung der Verordnung des Eisenbahn-Ministerialerlasses vom 20. October 1899, Z. 1780, Punkt 6, betreffend die Ueberwälzung der Steuern auf die Beamten, wurde dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Bauconsenserertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Sanirung der Wasserabflussverhältnisse in der Station Kojetein und für die Herstellung eines Fussweges längs der Zufahrtstrasse daselbst im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 8125.]

Neutitscheiner Localbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Einschaltung einer weiteren Durchflussöffnung bei der Oderbrücke in km 1·1/3 der Localbahn Zauchtel-Neutitschein im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 8126.]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Montanbahn). (Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung zweier Umladegeleise am Abrollbahnhofe der Montanbahn in M.-Ostrau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 8436.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

2. März. In der Strecke Kołomea—Stefanówka wurde der Gesammtverkehr mit den Zügen Nr. 3952 und 3953 wieder aufgenommen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. (Linie Bregenz—St. Margrethen: Auflassung der Haltestelle Birkenfeld.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Antrag der k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck die Auflassung der Personenhaltestelle Birkenfeld auf der Linie Bregenz — St. Margrethen mit 1. März genehmigt. [E.-M.-Z. 4455/20.]

Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien. (Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Linie Kärnthnerstrasse—Matzleinsdorferstrasse.) Am 25. Februar wurde die neue, elektrisch betriebene Strassenbahnlinie verlängerte Kärnthnerstrasse — Matzleinsdorferstrasse dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Localbahn-, bezw. Strassenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 5. Jänner 1901, Z. 82.973 ex 1900, dem Budapester Banquier August Kóber und Consorten für eine von der Station Bánócz der Linie Sátoralja-Ujhely—Bánócz—Mezö-Loborcz (Lupkow) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Lazony-Berettyó, Gatály, Dubróka, Butka, Szalok, Deregnyó, Vaján, Mogyoros, Feketemezö, Kis-Kapos, Nagy-Kapos, Veszkócz, Vajkócz, Matyócz, Palló, Bátfa, Sizlós, Botfalva, Tarnócz und die Gemarkung der Gemeinde Ördárma in der Station Ungvár mit den Linien Nyiregyháza—Csap—Ungvár der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Ungvöly (Ungthal)-Localbahn Ungvár—Nagy-Berczna verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 16. Jänner 1901, Z. 79.646 ex 1900, der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma S. u. V. Hoffmann für eine in Fortsetzung der projectirten Localbahn Ruma-Klenák (vergl. Vorconcession. Vrdgs.-Bl. Nr. 64 und Gesetzentwurf, vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135 ex 1890) nach Ueberbrückung der Save an einem geeigneten Punkte bis Sabac führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 28. Jänner 1901, Z. 6461, den Budapester Einwohnern Leopold Kronberger, Daniel Pekanovits und dem Paul Rabinek, Einwohner von Paks, für eine von der Endstation Paks der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden als Sackbahn endigenden Linie Bicske—Alcsuth—Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) — Adony-Szabolcs—Paks der Fehér (Weissenburg) und Tolnaer Comitats-Localbahnen und der gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrtsstation abzweigende und diese in südlich radialer Richtung, parallel zum rechten Donauufer, im Bereiche des Comitates Tolna über Duna-Szent György, Gerje, Fadd und die Gemarkung der Stadt Tolna in der Station Tolna-Mözs mit der Localbahn Sárbogárd—Tolna-Mözs—Szegzárd—Báttaszék des Staatsbetriebes verbindende normalspurige Localbahn auf die Daner eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 31. Jänuer 1900, Z. 3044, der Budapester Firma „Részvény-társaság villamos és közlekedési vállalatok számára (Actiengesellschaft für elektrische und Verkehrsanlagen) für ein von der Station Hódmezö-Vásárhely der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Hódmezö-Vásárhely—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Hódmezö-Vásárhely—Szentes abzweigendes und mit Beuützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der Stadt Hódmezö-Vásárhely bis zu den städtischeu Ziegelgewerkschaften an der Kutaser Landstrasse führendes normalspuriges Strasseneisenbahnnetz mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

5. Dem Budapester Advocaten Dr. Bartholomäus Kármán für eine von der Station Alsó-Szopor der Linie Nagy-Károly—Alsó-Szopor—Zilak der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Szilágyságer Comitats-Localbahnen abzweigende und diese im Bereiche des Comitates Szilágy über Korond, Hadad, Lele und die Gemarkung der Gemeinde Szilágy-Szek in der Endstation Szilágy-Csek mit der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Sülelmed—Szilágy-Czek der Linie Kolozsvár (Klausenburg)—Zsibó—Sülelmed—Nagy-Bánya der Szamosthalbahn-Gesellschaft verbindende normalspurige Localbahn anf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlass vom 1. Februar 1901, Z. 4880, der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Eugen Berger für eine von der Station Kaba der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Püspöp-Ladány—Kaba—Debreczen—Marmaros-Sziget—Körösmezö (Woronienka—Stanislau) der kgl. Ungarischen Staatsbahneu abzweigende, im Bereiche des Comitates Hajdu bis zur Grossgemeinde Nádudvar führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Preussen. (Gepäcksbeförderung auf den Personenbahnhöfen.) Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den königl. Eisenbahn-Directionen Abschriften des Auszuges aus einem Pariser Reiseberichte zur Keuntnissnahme zugehen lassen, welcher sich mit den Pariser Gepäckskarren beschäftigt. Diese sind jenem Berichte zufolge auf allen Bahnhöfen einheitlich in gleicher Grösse aus Eisen mit einem Eigengewicht von 100 kg hergestellt. Zwei dieser Karren finden nebeneinander auf den Aufzügen, wo solche überhaupt vorhanden sind, Platz. Sie nehmen in der Regel das Gepäck nur eines Reisenden oder einer Reisegesellschaft auf und werden zu dem Zweck bis an die auf die Strasse vorfahrende Droschke herangebracht. Der Gepäcksträger fährt von hier durch den Vorflur des Bahnhofes zu der in den Erdboden eingelassenen Waage. Nachdem Karre und Ladung gewogen, das Karrengewicht mit 100 kg in Abzug gebracht, erfolgt die Weiterbeförderung zum Bahnsteige. Da mehrere Waagen nebeneinander liegen, auch besondere Beamte das Wiegen besorgen und das Gewicht durch Wiegezettel dem Gepäcksträger mittheilen, so geht die Abfertigung rasch von statten. Der Herr Minister spricht sich unter Bezuguahme auf einen früheren Erlass dahin aus, dass es sich vielleicht empfehle, erneute Versuche mit der Einrichtung anf Stationen anzustellen, auf denen es die örtlichen Verhältnisse gestatten.

— (Verwendung weiblicher Personen im Eisenbahndienste.) Da der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten aus den ihm eingereichten Nachweisungen ersehen hat, dass die Einstellung weiblicher Personen, namentlich für den Fahrkartenausgabe- und Telegraphendienst, nicht in dem erwünschten Umfange vor sich gegangen ist, ja in einzelnen Bezirken Franen in diesen Dienstzweigen überhaupt noch nicht beschäftigt sind, so hat er die königl. Eisenbahn-Directionen von Neuem darauf aufmerksam gemacht, dass die Anstellungs- und Besoldnngsverhältnisse der etatsmässigen und diätarischen Fahrkarten-Ausgeberinuen durch neuere Erlässe geregelt sind und empfohlen, auch auf die vermehrte Einstellung von Hilfsfahrkarten-Ausgeberinnen Bedacht zu nehmen und in jedem Falle beim Abgang männlichen Personals zu prüfen, ob nach Lage der Verhältnisse die freigewordenen Stelleu nicht durch Hilfsfahrkarten-Ansgeberinnen wahrgenommen werden können. Weiterhin sind die Eisenbahn-Directionen unter Hinweis auf frühere Erlässe beanftragt, sich die Verwendung von weiblichen Personen auch in den Dienstzweigen des Telegraphen- und Fernsprechdienstes mehr als bisher angelegen sein zu lassen und ihre Verwendung überall da ins Auge zu fassen, wo es nach den Vorschriften znlässig ist und die örtlichen Verhältnisse es gestatten. Der Herr Minister behält sich vor, nach Jahresfrist von Neuem Erhebungen über den Umfang der beschäftigt gewesenen weiblichen Personen anzustellen, um daraus zn ersehen, ob die in Frage kommenden Vorschriften und die vorstehend gegebenen Gesichtspunkte auch überall die gehörige Beachtung gefunden haben. —

Preussen und Hessen. (Kgl. preussische und grossherzogl. hessische Eisenbahn-Direction Mainz: Eröffnung der Nebenbahn Mörlenbach-Wahlen.) Am 1. März wurde die 15·94 km lange Nebenbahnstrecke Mörlenbach—Wahlen für den Verkehr eröffnet. Die Strecke ist normalspurig (1·435 m), liegt auf hessischem Gebiete und wird mit Dampfkraft betrieben. In Mörlenbach schliesst selbe an die hessische Nebenbahn Fürth i. O.-Weinheim an, deren Betrieb durch die Main-Neckarbahn erfolgt. An der neuen Strecke liegen folgende Verkehrsstellen mit den daneben vermerkten Entfernungen von der Gemeinschaftsstation Mörlenbach: Mörlenbach, Gemeinschaftsstation, 0 km; Weiher, Haltepunkt, 2·62 km; Kreidach, Haltestelle, 7·88 km; Waldmichelbach, Haltestelle, 9·66 km; Unter-Waldmichelbach, Haltestelle, 10·83 km; Aschbach, Haltepunkt, 11·96 km; Affolterbach, Haltestelle, 14·17 km und Wahlen, Haltestelle, 15·94 km. Die neue Strecke dient dem Verkehre für Personen, Gepäck, Leichen, Güter, lebende Thiere, Sprengstoffe und Fahrzeuge. Die Annahme und Beförderung von Privatdepeschen ist ausgeschlossen. Die Abfertigungsbefugnisse und Beschränkungen einzelner Verkehrsstellen dieser Strecken sind folgende: Leichen und Sprengstoffe werden nur in Waldmichelbach angenommen und abgefertigt. Sämmtliche Haltestellen sind hinsichtlich der Beförderung lebender Thiere mit fahrbaren Laderampen ausgerüstet. Mit festen Rampen sind jedoch vorerst nur Unter-Waldmichelbach, Affolterbach und Wahlen versehen. Die Annahme und Abfertigung von Fahrzeugen ist für Kreidach und Waldmichelbach ausgeschlossen. Auf den Haltepunkten Aschbach und Weiher, welche nur dem Personenverkehre dienen, finden keinerlei Abfertigungen statt. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt daselbst durch das Zugspersonal. Für den übrigen Verkehr bestehen keinerlei Beschränkungen. Der zulässige grösste Radstand der neuen Strecke beträgt 4·5 m, der grösste Raddruck 7000 kg. Der kleinste Bogenhalbmesser derselben beträgt 200 m und die grösste Neigung 1 : 30. Bei Beladung offener Wagen ist das Lademass I anzuwenden. Die Leitung des Betriebes ist der Verkehrs-, Maschinen- und Werkstätteninspection Darmstadt, sowie der Betriebsinspection Mannheim unterstellt.

Sachsen. (Sitzung des Eisenbahnrathes.) Der sächsische Eisenbahnrath trat am 7. Februar zn seiner Wintersitzung zusammen. Derselbe nahm einige Mittheilungen über Beschlüsse der letzten Generalconferenz der deutscheu Eisenbahnen entgegen, die die Artikel Calcinmcarbid, Futtermehl und Margarine betrafen. In der Frage einer anderweitigen Fassung der Position Holzwaaren der Specialtarife I und II befürwortete der Eisenbahnrath die ihm unterbreiteten, den Interessenten im Allgemeinen günstigeren Tarifirungsvorschläge und sprach sich für eine Declaration der Tarifposition „Hänte und Felle“ des Specialtarifes I dahin aus, dass rohe Rauchwaarenfelle nicht hiernnter fallen.

Was die Tarifirung der Mühlsteine betrifft, so wünschte der Eisenbahnrath, dass auch zusammengesetzte Mühlsteine aus Sandstein nach Specialtarif III berechnet werden möchten. Ferner

unterstützte er das Bestreben der sächsischen Eisenbahnverwaltung, bei grösseren Güterverwaltuugen im Bedarfsfalle die Annahmezeit für gewöhnliches Stückgut an den Werktagen vor Sonn- und Festtagen schon um 6 Uhr Abends zu schliessen. Hierauf erfolgte eine längere Besprechung des Entwurfes für den Sommerfahrplan.

Baden. (Sitzung des Eisenbahnrathes.) Am 9. Februar fand die 41. Sitzung des badischen Eisenbahnrathes statt.

Auf der Tagesordnung stand ausser den üblichen Mittheilungen über die durchgeführten Aenderungen in den Ausnahmetarifen die Frage der allgemeinen Einführung des Rohstofftarifes in den Gütertarif für den inneren badischen Verkehr. Die General-Direction führte aus, die Badischen Staatsbahnen seien dem Vorgehen der Preussischen Staatsbahnen darin gefolgt, dass sie den Rohstofftarif für Steinkohlen (einschliesslich des Gascoaks), für Braunkohlen, für Torf, Torfbriquetts, Torfkohle, Torfstreu und Torfmull allgemein angenommen haben. Für die übrigen in Preussen zum Rohstofftarif tarifirenden Frachtgegenstände sei der Tarif nur insoweit übernommen, als Wettbewerbungsverhältnisse dazu nöthigten. Da aber die badische Verwaltung aus diesem Grunde den Rohstofftarif in sehr zahlreichen Verkehrsbeziehungen habe annehmen müssen und da hiedurch die Aufstellung und Instandhaltung der Tarife sehr erschwert werde, so liege der Gedanke nahe, bei der bevorstehenden Neuausgabe des badischen Binnengütertarifes den Rohstofftarif nunmehr allgemein anzunehmen, soweit dies mit Rücksicht auf die besonderen badischen Verhältnisse angängig sei. Nach Ansicht der Verwaltung bestehe dazu für Holzkohlen und Holzbriquetts, deren Werth beträchtlich höher sei als jener der übrigen Güter des Rohstofftarifes, kein Bedürfniss, gegen die Durchführung dieser Massnahme beim Artikel Holz des Specialtarifes III heständen aber erhebliche wirthschaftliche Bedenken; im Uebrigen sei sie bereit, den Rohstofftarif allgemein zu übernehmen.

Bedenken gegen die Einführung im angedeuteten Umfange wurden seitens des Eisenbahnrathes nicht geltend gemacht.

Ein weiterer Punkt der Tagesordnung war die Berathung des Fahrplanes für den Sommerdienst 1901. Der in den wesentlichen Punkten vom Eisenbahnrath gutgeheissene Fahrplanentwurf sieht gegenüber dem letzten Sommerfahrplan wichtige Aenderungen vor. Um eine bequeme Beförderung der Reisenden während der Zeit des starken Reiseverkehres ohne Ueberlastung der Züge zu ermöglichen, sodann um die in dieser Zeit regelmässig auftretenden Zugsverspätungen nach Möglichkeit zu vermindern und dadurch die Betriebssicherheit zu erhöhen, sind zu den schon im letzten Sommer fahrplanmässig bestandenen eine Reihe weiterer, früher jeweils besonders angeordneter Doppelführungen von Schnellzügen von vornherein in den Fahrplan aufgenommen worden. Die über die badischen Linien führenden directen Schnellzugsverbindungen haben wichtige Bereicherungen erfahren. Zu erwähnen sind besonders die neuen Verbindungen von Paris über Metz-Neunkirchen-Mannheim-Würzburg-Eger nach Karlsbad, bezw. Dresden und Leipzig und umgekehrt, die Einrichtung weiterer Verbindungen zwischen Frankfurt a. M. und Stuttgart (Stuttgart ab $5.^{56}$, Frankfurt a. M. an $9.^{30}$ und Frankfurt a. M. ab $8.^{10}$, Stuttgart an $11.^{57}$), endlich Verbesserung der Schnellzugverbindungen zwischen Mannheim und Stuttgart durch Einlegung eines neuen Schnellzuges mit allen Wagenclassen von Mannheim (ab $6.^{05}$) über Graben, Neudorf-Breten his Stuttgart (an $8.^{30}$), in der Gegenrichtung durch Einlegung eines neuen gleichen Schnellzuges von Stuttgart (ab $4.^{20}$) nach Graben-Neudorf zum Anschlusse an den da $6.^{13}$ abgehenden Schnellzug Karlsruhe-Mannheim (an $6.^{52}$). Auch für den Nahverkehr enthält der Fahrplan durch Einlegung neuer Züge, sowie durch eine theilweise Umgestaltung des Localzugsfahrplanes (Einführung grösserer Fahrgeschwindigkeiten) wichtige Verbesserungen. Für die im Laufe des nächsten Sommers zur Eröffnung kommenden Neubaustrecken Neustadt—Donaueschingen und Waldkirch—Elzach sind Fahrpläne erstmals im Entwurfe vorgesehen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Dänemark. (Lohnerhöhung der Angestellten der Dänischen Staatsbahnen.) Der Verkehrsminister hat dem Folkething eine Vorlage zwecks Lohnerhöhung der Angestellten der Staatsbahnen zugestellt. Es werden K 640.000 dafür gefordert. Es handelt sich hier nur um eine vorläufige Regelung; die Frist für die Arbeiten der Commission, die sich mit der endgiltigen Regelung der Löhne der Eisenbahner befasst, ist um ein Jahr verlängert worden. Die Vorlage wird damit begründet, dass zahlreiche Anträge auf Lohnerhöhung von den Angestellten eingereicht worden sind, ferner damit, dass die gegenwärtig gezahlten Löhne nicht im rechten Verhältnisse zu den Preisen der nothwendigen Lebensmittel stehen und nicht der Höhe der Löhne entsprechen, die in privaten Betrieben gezahlt werden. Die beabsichtigten Lohnerhöhungen betragen auf das Jahr für Bahn- und Telegraphenbeamte, Heizer, Schaffner, Depotarbeiter und Matrosen K 60, für Weichensteller K 120, für Locomotiv- und Zugsführer K 150, für Packetmeister K 120 bis 150.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Trieste" von Kobe.) Dieser Dampfer ist am 21. September 1900 mit 3510 Tonnen factischer Ladung von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 663.462 kg Baumwolle (wovon 235.432 kg für Venedig und 62.280 kg für Fiume), 15.300 kg Bazrabut (in Port-Said nach der Levante ausgeschifft), 1048 kg japanesische Bijouterien (wovon 488 kg für Fiume), 1174 kg Cocosnüsse, 40.600 kg Cocosnussöl, 504.601 kg Copra (wovon 244.446 kg in Port-Said nach der Levante ausgeschifft wurden), 318.580 kg Eisen (wovon 209.546 kg für Venedig), 10.160 kg Gambir, 2899 kg Glaswaaren, 2790 kg rohe Granatsteine, 350 kg Gummi, 52.014 kg Gunnies (in Port-Said nach der Levante ausgeschifft), 240.343 kg Häute (wovon 52.322 kg für Venedig und 4947 kg in Port-Said nach der Levante ausgeschifft wurden), 4700 kg Holz (in Port-Said nach der Levante ausgeschifft), 5582 kg Ingwer, 182.136 kg Jute (in Port-Said nach der Levante ausgeschifft), 65.383 kg Kaffee (wovon 3825 kg in Port-Said nach der Levante ausgeschifft wurden), 29.825 kg Cassia für Fiume, 513 kg Kleider (in Port-Said nach der Levante ausgeschifft), 37.047 kg rohe Leinwand, 200 kg Muscheln für Fiume, 25.375 kg Oelsamen für Venedig, 247.661 kg Pfeffer (wovon 12.787 kg für Venedig und 2875 in Port-Said für die Levante ausgeschifft wurden), 15.020 kg Perlmutter, 499.327 kg Reis für Fiume, 26.223 kg Schellack, 151.020 kg Sago für Venedig, 6803 kg rohe Seide (wovon 57 kg in Port-Said für die Levante ausgeschifft wurden), 14.723 kg Sennablätter, 15.975 kg spanisches Rohr (wovon 3090 kg für Fiume), 8100 kg Sternanis, 57.295 kg Thee, 148.750 kg Zimmt und 105.102 kg Zink (wovon 4302 kg in Port-Said für die Levante ausgeschifft wurden).

— (Ankunft des Dampfers „Maria Valerie" von Calcutta.) Dieser Dampfer von 2644 Tonnen Gehalt ist am 14. October 1900 mit 3201 Tonnen factischer Ladung von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 34.865 kg Baumwolle für Venedig, 301.500 kg Eisen (wovon 200.000 kg für Venedig), 47.402 kg Häute (wovon 21.821 kg für Venedig), 210.000 kg Holz (Teak), 2,415.780 kg Jute (wovon 430.613 kg für Venedig und 1,079.280 kg für Fiume), 10.150 kg Mirabolanen, 9642 kg Schellack und 172.500 kg Thee (in Port-Said für die Levante ausgeschifft).

— (Abfahrt des Dampfers „Silesia" nach Kobe.) Dieser Dampfer ist am 25. August 1900 mit 5212 Tonnen factischer Ladung, worunter 3000 Tonnen Zucker, von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte: 85.698 kg Baumwolle (in Port-Said an der Levante eingeschifft), 31.284 kg Baumwollwaaren (wovon 3800 kg ab Venedig), 23.898 kg Bier, 259.860 kg Cement, 127.165 kg Ceresin, 384 kg Effecten ab Fiume, 123.972 kg Esswaaren (wovon 2957 kg ab Venedig), 10.960 kg Farben, 518 kg Fez, 30.000 kg Futter ab Venedig, 146.715 kg Garne (wovon 1040 kg ab Venedig), 35.915 kg Gerste, 7295 kg Glasperlen (wovon 1808 kg ab Venedig), 11.801 kg Glaswaaren (wovon 77 kg ab Venedig), 548.744 m^3 Holz (wovon 259.374 m^3 ab Fiume), 20.000 kg Holzstoff ab Fiume, 3784 kg Holzwaaren (wovon 635 kg ab Venedig), 3099 kg Knöpfe (wovon 102 kg ab Venedig), 5736 kg Kurzwaaren (wovon 704 kg ab Fiume), 4686 kg Lampen, 69.442 kg Manufacturwaaren (wovon 9638 kg ab Venedig), 236.589 kg Metallwaaren (wovon 5636 kg ab Fiume), 5236 kg Mineralwasser (wovon 4936 kg ab Fiume), 8006 kg Möbel, 945 kg Muster, 17.000 kg Oele, 785.482 kg Papier (wovon 69.640 kg ab Fiume), 1058 kg Porzellan, 1015 kg Quecksilber, 500 kg Schläuche (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 14.856 kg Seife (wovon 1676 kg ab Venedig), 617 kg Schuhwaaren, 5000 kg Schwefel, 3215 kg Spezereien, 2900 kg Storax (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 8955 kg Spiritus (wovon 880 kg ab Fiume), 1436 kg Tabak (wovon 190 kg ab Venedig), 346 kg Uhren, 34.739 kg Wein, 3,000.856 kg Zucker (wovon 2,246.056 kg ab Fiume), 2325 kg Gallerte ab Fiume und 78.910 kg Mehl (wovon 56.365 kg ab Fiume).

— (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer ist am 3. September 1900 mit 1720 Tonnen factischer Ladung, worunter 338 Tonnen Zucker, von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: 286 kg Arzneien

174.870 kg Baumwollwaaren (wovon 1157 kg ab Venedig), 5560 kg Bier, 2200 kg Ceresin, 26.045 kg Esswaaren (wovon 170 kg ab Venedig), 10.470 kg Erdäpfel, 6188 kg Farben, 865 kg Fez (wovon 82 kg ab Venedig), 25.165 kg Garne (wovon 1410 kg ab Venedig), 34.960 kg Glasperlen (wovon 23.578 kg ab Venedig), 103.088 kg Glaswaaren (wovon 5200 kg in Port-Said aus der Levante eingeschifft wurden), 192 kg Goldzwirn (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 19.650 m³ Holz, 11.292 kg Holzwaaren (wovon 593 kg ab Venedig), 13.107 kg Kaffee, 4864 kg Knöpfe (wovon 178 kg ab Venedig), 15.685 kg Kurzwaaren (wovon 267 kg ab Venedig), 11.900 kg Lampen, 1460 kg Mineralwasser, 717 kg Muster, 1900 kg Musikinstrumente, 126.864 kg Manufacturwaaren (wovon 47.707 kg ab Venedig), 173.164 kg Metallwaaren (wovon 5215 kg ab Venedig), 55.325 kg Mehl, 2457 kg Möbel, 476.351 kg Papier (wovon 3720 kg ab Venedig), 2514 kg Porzellanwaaren, 3045 kg Quecksilber, 5455 kg Specereien, 18.797 Seife, 2211 kg Spiritus, 1307 kg Schuhwaaren, 5370 kg Storax (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 2966 kg Tabak, 5000 kg Talg, 5396 kg Thonwaaren (wovon 161 kg ab Venedig), 6070 kg Uhren, 2607 kg Weine, 36.090 kg Zündhölzchen und 338.670 kg Zucker.

— (Abfahrt des Dampfers „Habsburg“ nach Bombay.) Dieser Dampfer ist am 3. October 1900 mit 1285 Tonnen factischer Ladung, worunter 376 Tonnen Zucker, von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte 36.082 kg Baumwollwaaren (wovon 21.595 kg ab Venedig), 17.464 kg Bier, 1083 kg Ceresin, 12.228 kg Esswaren (wovon 2450 kg ab Venedig), 9197 kg Farben, 199 kg Fez (wovon 74 kg ab Venedig), 63.426 kg Glaswaaren (wovon 294 kg ab Venedig), 2958 kg Glasperlen (wovon 1696 kg ab Venedig), 21.897 kg Garne (wovon 2996 kg ab Venedig), 9859 kg Holzwaaren, 26.955 kg Kaffee, 7336 kg Knöpfe (wovon 180 kg ab Venedig), 7744 kg Kurzwaaren (wovon 92 kg ab Venedig), 20.100 kg Lampen, 55.806 kg Manufacturwaaren (wovon 7036 kg ab Venedig), 45.240 kg Mehl, 211.340 kg Metallwaaren (wovon 78 kg für Venedig), 966 kg Mineralwasser, 5208 kg Möbel, 3050 kg Musikinstrumente, 265.528 kg Papier (wovon 1290 kg ab Venedig), 1012 kg Porzellanwaaren, 5075 kg Quecksilber, 5439 kg Seife, 1594 kg Specereien, 602 kg Spielwaaren, 25.811 kg Spiritus, 2190 kg Schuhwaaren, 10.000 kg Talg, 3940 kg Thonwaaren, 709 kg Uhren, 681 kg Weine, 16.931 kg Zündhölzchen (wovon 341 kg ab Venedig), 376.851 kg Zucker (wovon 308.400 kg ab Fiume) und 10.551 kg Tabak.

Schiffahrts- und Flossordnung für die bayerische Donaustrecke. Das am 9. Jänner 1901 herausgegebene Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern enthält eine Bekanntmachung vom 1. Jänner 1901, mit welcher eine neue provisorische Schiffahrts- und Flossordnung für die Donau innerhalb des bayerischen Staatsgebietes erlassen wird. Die neuen Bestimmungen treten an Stelle der Vorschriften der provisorischen Schiffahrts- und Flossordnung vom 4. Juli 1865 (Regierungsblatt 1865, S. 725). Die Verordnung gliedert sich in 4 Abtheilungen und 29 Paragraphe. Die erste Abtheilung: „von der Construction, Ausrüstung, Belastung und Bemannung der Fahrzeuge“ bezieht sich hinsichtlich der privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und Flösserei auf das deutsche Reichsgesetz vom 15. Juni 1895, hinsichtlich der Dampfschiffe im Besonderen aber auf die Bestimmungen des Artikels XVIII der Donauschiffahrtsacte und eine Reihe von bayerischen Specialvorschriften über Anlegung und Betrieb von Dampfkesseln und Anderes. Die zweite Abtheilung ist ebenfalls kurz gehalten und handelt von den Befugnissen und Verpflichtungen der Führer und der Mannschaft der Fahrzeuge. Dagegen ist die dritte Abtheilung, von der Fahrordnung, sehr ausführlich unter genauer Berücksichtigung der besonderen localen Verhältnisse abgefasst. So bestimmt § 8 für zehn zwischen Donauwörth und Passau gelegene Donaustationen ausdrücklich die Höhe der Wasserstände, über welche hinaus die Fahrt von Dampfschiffen untersagt ist; dieselbe ist z. B. bei Vilshofen mit 3·20 Meter über Null fixirt, bei dem oberhalb desselben gelegenen Deggendorf aber erst mit 3·50 Meter. Sehr eingehend sind auch die Vorschriften des § 11 für das Ausweichen der Schiffe, welcher in vier Unterabtheilungen zerfällt und das Begegnen von Dampfern, Ruderschiffen und Flössen im Allgemeinen anders behandelt, als das Begegnen zweier Dampfer untereinander, sowie das Begegnen von Dampfschleppzügen und von Kettendampfern. Dem Passieren der Eisenbahnbrücke bei Steinbach oberhalb Passau ist ein eigener Paragraph (14) gewidmet. Die vierte Abtheilung führt die Ueberschrift: „Vermischte Bestimmungen“, und enthält unter Anderem Control- und Strafbestimmungen. Die neuen Vorschriften treten drei Monate nach deren Bekanntmachung, demnach am 9. April dieses Jahres in Kraft.

Zur deutschen Canalvorlage. Die Längen der nach der deutschen wasserwirthschaftlichen Vorlage neu zu erbauenden oder im Schiffahrts-, bezw. im Landesculturinteresse zu verbessernden Schiffahrtsstrassen und Wasserläufe sind sehr bedeutend. Westlich von der Elbe sind neu zu bauen der Dortmund-Rhein-Canal, 39·5 km, der Mittellandcanal, 325·3 km, die preussischen Zweigcanäle desselben, 88·7 km, zusammen 453·5 km; zu ergänzen, bezw. zu canalisiren sind — die bisherigen Längen sind in Klammern beigefügt — der Canal Dortmund-Emshafen zwischen Dortmund und Bevergern, 117·8 (117·8) km, die Weser zwischen Hameln und Minden, 60·7 (65·7) km, zusammen 178·5 km. Oestlich von der Elbe ergeben sich — und zwar zunächst betreffs der Schiffahrtsstrassen — folgende Längen: Beim Grossschiffahrtsweg Berlin—Stettin sind 44·4 km neu, 55·1 (59·6) km umzubauen, letztere in dem Berlin-Spandauer Schiffahrtscanal, der Havel und dem Malzer Canal; 7·2 km zwischen der Berliner Mühlendamm-Schleuse und der Plötzensee-Schleuse bleiben unverändert. An der Wasserstrasse Oder—Weichsel wird die 69 km lange Strecke der Warthe zwischen Küstrin und der Netzemündung aus etatsmässigen Mitteln in den gewünschten Stand gesetzt; umgebaut werden aus den in der wasserwirthschaftlichen Vorlage vorgesehenen Mitteln die Netze zwischen ihrer Mündung und dem Bromberger Canal, sodann dieser selbst und die untere Brahe mit 223·76 (250·50) km; dem tritt hinzu die Warthe von der Netzemündung bis Posen 172 (174·9) km. Für die 366 km lange Oderstrecke zwischen der Mündung der Glatzer Neisse und Fürstenberg sind in der Vorlage zunächst nur Versuchsbauten vorgesehen, die dem späteren Umbau vorgehen müssen. Ferner sind zu verbessern die Havel vom Beetz-See bis zur Elbe mit 115 km; der daselbst im Interesse von Vorfluth und Schiffahrt anzulegende Wasserweg vom Beetz- zum Piauer See hat etwa 6 km Länge. die nicht schiffbare Spree, die kleine Spree, der Schöps, haben in den Hauptstrecken 301 km, der Umfluthcanal von Leipsch nach Dolgenbrodt 25 km, die schiffbare Spree und der als Umfluther auszugestaltende Theil des Oder-Spree-Canales 186·8 km Länge. Die im Landesculturinteresse umzubauenden Strecken der Oder haben 119 km Länge.

Aus Vorstehendem ergibt sich: es sind im Westen neu zu bauen 453·5 km, umzubauen 178·5 km Schiffahrtsstrassen, im Osten umzubauen im Schiffahrtsinteresse 527 km, neu zu bauen 44·4 km, im Landesculturinteresse neu zu bauen 32·30 km, umzubauen 721·80 km.

Die einzelnen Strecken werden jedoch häufig dem Verkehrs- und dem Landesculturinteresse gleichzeitig dienen. So nutzen grosse Strecken der canalisirten Weser und des Mittellandcanales, auch des Dortmund-Rhein-Canales, ferner Theile des Grossschiffahrtsweges Berlin—Stettin, sowie der Wasserstrasse Oder—Weichsel und endlich die Correctur der Oder zwischen der Mündung der Glatzer Neisse und Fürstenberg neben der Schiffahrt auch der Landesmelioration und andererseits kommen auch die im Interesse der Landescultur vorzunehmenden Arbeiten an der unteren Oder, der schiffbaren Strecke der Spree und an der unteren Havel auch der Schiffahrt und also dem Verkehre zugute.

Verschiedene Mittheilungen.

Verzeichniss der Zollämter und Zollstellen. In dem am 22. Februar ausgegebenen VII. Stücke des Reichsgesetzblattes erscheint unter Nr. 14 unter Bezugnahme auf den § 21 der Durchführungsvorschrift zum allgemeinen Zolltarife des österreichisch-ungarischen Zollgebietes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 49, mit Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 22. December 1900 eine Neuausgabe des im Jahre 1891, R.-G.-Bl. Nr. 154, erschienenen Verzeichnisses der im österreichisch-ungarischen Zollgebiete aufgestellten Zollämter und Zollstellen verlautbart.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Vereinskilometerzeiger.) Der Kilometerzeiger Nr. 111a (norwegische Eisenbahnen) ist neu herausgegeben worden; ferner ist zum Kilometerzeiger Nr. 31 (kgl. Eisenbahn-Direction Altona) der Nachtrag I, zum Kilometerzeiger Nr. 54 (kgl. Württembergische Staatseisenbahnen) der Nachtrag V, zum Kilometerzeiger 75 (priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) und Nr. 110 (dänische Eisenbahnen) je der Nachtrag VIII, endlich zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern“ der Nachtrag II erschienen. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 111a wird der im Juni 1896 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Directe Abfertigung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen den Stationen Gersthof und Michelbeuern einerseits und Ungarn andererseits.

Mit Giltigkeit vom 20. März 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Juni 1901 hat die directe Abfertigung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen den Stationen Gersthof und Michelbeuern einerseits und den im Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897 angeführten ungarischen Stationen andererseits, zu den in diesem Tarife für den Verkehr mit Wien St.E.G. oder K.F.N.B. enthaltenen directen Frachtsätzen, erhöht um nachstehend bezifferte Gebühren, unter Aufrechthaltung der allgemeinen, sowie der in dem vorbezeichneten Tarife angegebenen besonderen Tarifbestimmungen, zu erfolgen:

Im Verkehre mit	Zuschlags-Frachtsätze per 100 kg für											
	Eilgüter			Frachten								
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	I. Classe (Normalclasse)	II. Classe	Ermässigte Wagenladungsclassen			Specialtarife			Sperrige Güter
						A	B	C	1	2	3	
	in Hellern											
Gersthof	35	28	28	24	22	15	14	13	14	13	12	Für sperrige Güter erfolgt die Gebührenberechnung für das 1½fache aufgerundete Gewicht zum Frachtsätze der Classe I
Michelbeuern	34	27	27	23	21	15	13	12	13	12	12	

In den Stationen Gersthof und Michelbeuern sind explosive Güter (Nummer XXXVa der Anlage B zum Betriebsreglement im Tarife, Theil I, von der Aufnahme und Abgabe ausgeschlossen.

Wien, am 4. März 1901. [164]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung neuer Fahrpreise und Rückfahrkarten in einzelnen Relationen.

Mit 1. April 1901 gelangen im Verkehre zwischen der Station Brüx (St.B.) und den Stationen Trebnitz Stadt, Trebnitz und Tschischkowitz der Localbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz neue herabgesetzte Fahrpreise III. Classe zur Einführung, durch welche die gegenwärtig für die gleichen Relationen bestehenden Fahrpreise aufgehoben werden.

Zum gleichen Termine gelangen in den Stationen Strakonitz, Wolin und Wintersberg der Localbahn Strakonitz-Winterberg-Wallern i. B. und den Stationen Wodnan Stadt, Strunkowitz a. d. Blanitz, Husinetz und Prachatitz der Localbahn Wodnan-Prachatitz-Wallern i. B. Rückfahrkarten II. und III. Classe zur Einführung.

Wien, am 1. März 1901. [165]

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartirungssätzen.

Am 1. April 1901 gelangen neue Kartirungssätze nach und von a) Chodau transit, b) Karlsbad K.J. transit für den directen Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn Marienbad - Karlsbad, Karlsbad - Johanngeorgenstadt und Localbahn Chodau-Neudek einerseits und Stationen der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits zur Einführung und werden hiedurch die gleichnamigen im Jänner 1900 ausgegebenen Kartirungssätze aufgehoben.

Exemplare der neuen Kartirungssätze sind bei den betheiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 30 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 2. März 1901. [166]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartirungssätzen.

Am 1. April 1901 gelangen neue Kartirungssätze nach und von Starkenbach transit für den directen Verkehr zwischen Stationen der Localbahn Starkenbach-Rochlitz einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits zur Einführung und werden hiedurch die gleichnamigen im Februar 1900 ausgegebenen Kartirungssätze aufgehoben.

Exemplare der neuen Kartirungssätze sind bei den betheiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 20 Hellern erhältlich.

Wien, am 2. März 1901. [167]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Deutsch-Schweizerische Eisenbahnverbände.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Zum Theil I, Abtheilung B, der Tarife der Deutsch-Schweizerischen Eisenbahnverbände vom 1. April 1899 ist am 1. März 1901 ein II. Nachtrag in Wirksamkeit getreten, welcher Ergänzungen und Berichtigungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterclassification enthält.

Wien, am 2. März 1901. [168]

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. April 1901 gelangen im Verkehre zwischen Lobositz und Stationen der Localbahn Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz über Tschischkowitz, ferner zwischen Lobositz und Brüx (St.B.) im Transit dieser Localbahn neue, theilweise herabgesetzte Fahrpreise zur Einführung, durch welche die gegenwärtig für die gleichen Relationen bestehenden Fahrpreise aufgehoben werden.

Wien, am 1. März 1901. [169]

K. k. österreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Nachtrag I.) Zu dem Tarife, Theil II, Heft 9, vom 15. März 1899 wurde mit Giltigkeit vom 10. Februar 1901 der I. Nachtrag ausgegeben, welcher ausser Aenderungen des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen, von Stationsnamen und Kilometertabellen, Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Alt-Damm des Eisenbahn-Directionsbezirkes Stettin und Neudamm der Stargard - Küstriner Eisenbahn, sowie für eine Anzahl neuer schweizerischer Stationen enthält. Die Frachtsätze für die Stationen Emmenbrücke, Lenzburg und Luzern werden geändert. Soweit durch diese Aenderungen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 10. Mai in Kraft. Exemplare des Nachtrages können von den betheiligten Verwaltungen zum Preise von Mk. 0·20 für das Stück bezogen werden.

Directer Güterverkehr unter deutschen Eisenbahnen. (Tarifirung von Holzkohlen und Holzkohlenbriquetts.) Mit Giltigkeit vom 20. Jänner 1901 wurden die Artikel „Holzkohlen, auch gemahlen und pulverisirt, Holzkohlenbriquetts, unverpackt (Holzkohlenbriquetts, verpackt, auch Presskohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen, gehören zu den Gütern des Specialtarifes II)“ in die Ausnahmetarife Nr. 5 (Rohstofftarife) der nachfolgenden Gütertarife aufgenommen:

1. Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897,
2. Rheinisch-Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897,
3. Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896,
4. Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänuer 1891.

Die Anwendungsbedingungen sind die gleichen wie für Düngemittel.

Die Frachtsätze gelten jedoch nur bei Verkehrsleitung über Aschaffenburg.

Ueber die Verkehrsleitung ertheilen die betheiligten Stationen Auskunft.

Württembergisch - Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1899. (Ausnahmetarif 15 für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollengarn und von Twisten.) Mit Wirkung vom 1. Februar 1901 gelangte folgender Ausnahmetarif zur Einführung:

Ausnahmetarif Nr. 15

für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollengarn und von Twisten bei Frachtzahluug für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief.

Die Berechnung der Fracht erfolgt nach den Sätzen des Specialtarifes II.

Diese Frachtsätze gelten nur im Verkehre zwischen den württembergischen Stationen Esslingen, Heilbronn a.N., Reutlingen, Rottenacker, Stuttgart Hauptbahnhof, Stuttgart Nordbahnhof, Stuttgart Westbahnhof und Zuffenhausen einerseits und den bayerischen Stationen Asch, Haslau, Lindau Stadt, Marktredwitz, Passau andererseits.

Directer Güterverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901. (Neuer Tarif.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 gelangte ein neuer Tarif für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayerischen Linien der Localbahn - Actiengesellschaft in München andererseits zur Einführung.

Insoweit Frachterhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen eintreten, haben dieselben erst Giltigkeit ab 1. April 1901.

Durch dieses Tarifheft wird der Tarif vom 1. Mai 1899 sammt den hiezu erschienenen Nachträgen aufgehoben, bezw. ersetzt.

Gleichzeitig werden die zum Tarife vom 1. Mai 1899 im Tarifanzeiger unter Nr. 1 bis 21 erlassenen Ausschreibungen ungiltig.

Das Ausschreiben Nr. 32.827/III im Tarifanzeiger der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Nr. 22 vom 23. Mai 1898, bezüglich der Tarifirung von Saatgetreide und dergl., bleibt bis auf Weiteres in Geltung.

Der neue Tarif kann vom Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen zum Preise von 50 Pfg. für das Stück bezogen werden.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafenverkehr. (Neuer Ausnahmetarif vom 1. Februar 1901.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1901 gelangte unter Aufhebung des seitherigen Norddeutsch-Bayerischen Seehafen-Ausnahmetarifes vom 1. December 1889 ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen zahlreiche Frachtermässigungen, daneben auch Erhöhungen eintreten. Letztere werden jedoch erst vom 1. April 1901 ab giltig.

Der Tarif kann beim Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München um den Preis von 30 Pfg. bezogen werden.

Localbahn-Aetiengesellschaft in München. (Tarifnachtrag VIII.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1901 ist für den Localverkehr auf den normalspurigen bayerischen Linien:

Sonthofen—Oberstorf,
Markt Oberdorf—Füssen,
Murnau—Garmisch-Partenkirchen,
Fürth—Zirndorf—Cadolzburg,
Isarthalbahn (München Is.—Wolfratshausen—Bichl)

zu dem vom 1. October 1897 giltigen Localtarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern der Nachtrag VIII erschienen.

Insoweit Frachterhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen eintreten, haben dieselben erst Giltigkeit ab 1. April 1901.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
772	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrüben, Zuckerrübenschnitte, Rübenschnitzabfälle, Presslinge, Zuckerrübenabfälle und Saturationsschlamm	Drasow	Tischnowitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif, bezw. Ansnahmetarif 12 zu demselben	12 Heller	10 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
				oder vice versa										
773	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Schleifholz der Pos. H—19 (7) der Güterclassification	Dobřichowitz	Buhentsch	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 25		Im Kartirungswege		
				Ihlawka-Katharinenbad						59				
774	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Milch als Eilgut	Nyitra	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	220 Heller	200 Heller	20 Heller	Im Kartirungswege		
775	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 8 des Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Tarif-Theil II, Heft 1	Mähr.-Neustadt	Braunschweig (Hpthhf.)	Einhaltung der für den Ansnahmetarif Nr. 8 giltigen Tarifbestimmungen	vom 20. März 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. 219		Im Kartirungswege		
					Braunschweig (Ostbhf.)					218				
					Cönnern					183				
					Cöthen					184				
					Dessau					178				
					Eisenach					216				
					Erfurt					199				
					Gotha (Hptbhf.)					207				
					Halberstadt					201				
					Halle a/S.					174				
					Harzburg					215				
					Helmstedt					208				
					Herzberg (Harz)					216				
					Jessnitz (Anhalt)					176				
					Kösen a. S.					182				
					Magdebnrg (alle Bhfe.)					194				
					Nordhausen					203				
					Oberöblingen a/See					182				
					Osterrode (Harz)					220				
					Querfurt					187				
					Seesen (Staatsbhf.)					223				
					Weimar, Preuss. Staatsb.					193				
					Witteuberg (Prov. Sachsen)					167				

Fortlaufende Nummer	1	776	777	778
Die Publication erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
für Artikel	4	Frachtgüter a) der Classe I; b) " " II; c) " " A	Mehl und Mahlproducte	Eisen und Stahl der Pos. E—5 und 6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I; Cement; Maschinen und Maschinentheile; Holz der Classe C und des Specialtarifes 2; Steine der Classe C und des Specialtarifes 3; Mauer- und Dachziegel, Kalk, gebrannt,
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Jungbunzlau (Oe.N.W.B.)	Sternberg (K.F.N.B. oder k.k.St.B.)	Wien Oe.N.W.B., Tetschen Oe N.W.B., Aussig Oe.N.W.B. transit und Prag Oe.N.W.B.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Friedek-Mistek, Kremsier, Mähr.-Ostrau, Mähr.-Trübau, Napagedl, Otrokowitz, Prerau, Prosnitz (K.F.N.B. oder k.k.St.B.), Teschen (K.F.N.B. oder K.O.E.), Troppau (K.F.N.B. oder k.k.St.B.), Zanchtel	Reichstadt	Aussig Oe.N.W.B. trs.; Aussig Oe.N.W.B. trs. Wschetat-Pflwor trs., Wien und Tetschen Oe.N.W.B.; Tetschen Oe.N.W.B.; Tetschen Oe.N.W.B.; Leitmeritz Oe.N.W.B., Gross-Priesen
		oder vice versa		Neschwitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	ad a) und b) Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. ad c Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechtbaltung der für die einzelnen Artikel giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Wlderruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarife	Localtarife	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	a) 477 365 303 b) 372 277 242 c) 446 339 286 245 188 174 387 289 251 381 284 247 347 255 227 317 248 216 501 388 320 423 334 279 405 304 261 Heller	167 Heller	30 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes, mit der Massnahme, dass der Minimalfrachtsatz mindestens 8 b per 100 kg betragen muss
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1902
Besondere Bemerkungen	14			Die Transporte müssen an die Firma Haardt & Co. in Neschwitz adressirt sein, und beim Baue der Metallwaarenfabrik daselbst zur Verwendung gelangen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
779	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eilgüter, ermässigte	Mähr.-Neustadt	Bochnia	Aufgabe in beliebigen Quantitäten	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller		Im Kartirungswege		
					Czernowitz					1061				
					Dembica					491				
					Drohobycz					771				
					Gorlice					550				
					Gródek					720				
					Hadikfalva					1131				
					Jaroslau					602				
					Jasło					573				
					Krosno					602				
					Łańcut					561				
					Lemberg					760				
					Lemberg-Podzamcze					760				
					Mielec					526				
					Milówka					310				
					Monasterzyska					992				
					Mościska					679				
					Neu-Sandec					503				
					Podwołoczyska					980				
					Przemyśl					644				
					Przeworsk					585				
					Radymno					620				
					Rawa ruska					702				
					Rozwadów					609				
					Rzeszów					538				
					Sądowa-Wisznia					702				
					Sambor					720				
					Sanok					655				
					Sędziszów					514				
					Słotwina					419				
					Sokal					783				
					Stanislau					922				
					Tarnobrzeg					573				
					Tarnopol					922				
					Tarnów					443				
					Wieliczka					371				
					Zagórzany					543				
			Därme und Saitlinge (Pos. D 4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Podwołoczyska	Mähr.-Neustadt	Aufgabe als Frachtgut und in Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief				727				
780	k. k. österr. Staatsbahnen		Frachtgüter der Classen I und II	Oberleutensdorf	Wien 11 (K. F. J. B.)	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarif	403 Heller	500 Heller	103 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	781	782	783
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namen und im der betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	Localbahn Unterdrauburg-Wöllan	betheiligten Verwaltungen
Für Artikel	a) Traubenzucker (Glykose), sowie Stärkezucker der Pos. Z—8 c und Syrup der Pos. 67 a b) Stärke der Pos. 8—52 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Holzwolle (Holzfasern) der Pos. H—31 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Papier und Pappe (Pappendeckel), insoweit diese Artikel nach Classe II tarifirt werden
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Poprád-Felka / Igló	St. Gertraud	Saybusch-Żywiec
nach	Czernowitz, Lemberg, Rzeszów, Tarnów / Czernowitz, Lemberg, Rzeszów, Tarnów	Unterdrauburg	Stationen des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. Wien Nordbahnhof, Wien Nordbahn-Donauufer-Bahnhof und der Localbahnstrecken) / Wien Nordbahnhof oder Staatsbahnhof / Wien Nordbahn-Donauufer-Bahnhof etc.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Abladen der sub a) benannten Artikel haben die Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 580 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Anfuhrung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct laufenden Frachtbriefen
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Tarif, Theil II, für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. August 1900
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	12 Heller	Locaigütertarif vom 1. Juli 1899
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: Heller	a) 314 266 244 211 b) 289 242 211 167	10 Heller	Verschieden: 339 (Heller) / 337 (Heller)
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg: Heller	318 275 260 227 293 251 227 293	2 Heller	Rücksichtlich der Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. nach Wien Nordbahnhof und Nordbahn-Donauufer-Bahnhof, dann der Localbahnstrecken) 0·82 h per 100 kg und 1 km, plus 8 h Manipulationsgebühr per 100 kg: 299 (Heller) / 297 (Heller)
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Verschieden: 40 (Heller) / 40 (Heller)
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Im Rückvergütungswege Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, welche einen Rückvergütungsstempel nicht bereits tragen dürfen und spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzulegen sind. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen			Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refactie reclamirende Firma als Absenderin von Saybusch-Żywiec über die Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann nach Wien innerhalb der Geltungsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Sendungen von Papier und Pappe zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Begünstigung nicht bonificationsfähig sind
1	781	782	783
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Fortlaufende Nummer	784	785	786
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
von der Namen und im der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	k. k. österreichische Staatsbahnen
für Artikel	Cement a) in offen gebauten, b) in gedeckt gebauten Wagen verladen	Kalk, gebrannt	Kapselscherben als Frachtgut
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Biedermannsdorf (E.W.A.)	Leitmeritz (A.T.E. oder Oe.N.W.B.)	Karlsbad (B.E.B.), Karlsbad Centralbahnhof, Karlsbad K.J.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Brünn (K.F.N.B. und St.E.G.)	Seidenberg (S.N.D.V.B.)	Chodau (B.-E.B.) Ober-Bris
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, beziehungsweise Empfänger	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Post Nr. 7 b des Nachtrags I zum Anhang des Tarifes, Theil II, Heft I, giltig vom 1. October 1900	Localgütertarif der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, beziehungsweise Veröffentlichung im Verordnungsblatte Nr. 1 ex 1901, fortl. Nr. 16	Tarif, Theil II, Heft 2 des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, vom 1. Juli 1894	Localgütertarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	ad a) 67 Heller „ b) 69 „	82 Heller	79 Heller	Es besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad a) 65 Heller „ b) 67 „	68 Heller	45 Heller	50 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	ad a) 2 Heller „ b) 2 „	14 Heller	34 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen	In den Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr in Biedermannsdorf nicht enthalten	Zu nebigem ermässigten Frachtsatze gelangt der Frachtzuschlag zu den Gebühren der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn nicht zur Einhebung		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
787	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art	Auscha transit (A.T.E.) und umgekehrt	Auscha (L.B.Gr.P.W.A.)	Bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Besteht keiner	Besteht keiner	8 Heller		Im Kartirungswege		
788	**Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Geiersberg	bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachthief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. müssen an den Transporten mit mindestens 40 km langen ununterbrochenen Strecken betheiligt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juli 1900	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Verschieden	Verschieden	30% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des auf den Linien der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. bestehenden Localtarifes rücksichtlich der Strecken der genannten Bahnen Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Firma Gustav Fischl & Friedrich Engel in Geiersberg als Absender und Empfänger erscheinen muss, längstens bis Ende September 1901	Die Transporte müssen zum Bane der mechanischen Weberei in Geiersberg bestimmt sein

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
11	Nr. 3 vom 5. Jänner 1901	164	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle	Dombrau Karwin Trzynietz	Vulka-Pordány	am 10. März 1901	Diese Begünstigung wurde im Verordnungs-Blatte Nr. 9 vom 19. Jänner 1901 unter laufender Zahl 498 ohne Minimalquantum erneuert. Die Abrechnung der allenfalls beförderten Sendungen erfolgt unter Berücksichtigung des pro rata temporis reducirten Minimalquantums von 60 Tonnen, und sind die auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief - Duplicate der Kaschau - Oderberger Eisenbahn bis längstens Ende Juni 1901 vorzulegen

Druck von Otto Maass' Söhne. Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ansland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 29. **Wien, 7. März 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Ueberseeischer Import und Export im Jahre 1900 im Vergleiche zum Jahre 1891. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. Februar 1901, Z. 8008, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wittek m. p.

Verzeichniss

jener vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung an anspruchberechtigte Unterofficiere ertheilten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchherechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens des Anspruchberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
3960	Heggenberger Franz		1					
4109	Grausam Friedrich		1					1
4319	Janek Franz		1					1
4376	Kaineder Michael*)					1		
4452	Marendič Stephan		1					1
4485	Fuhrmann Georg		1					1
4508	Weselsky Franz***)		1					
4568	Luschnig Simon		1					1
4572	Wožniczka Victor Andreas		1					1
4601	Zerer Josef		1					1
4606	Romanowski Sofon		1					1
4763	Träger Johann		1					1
4768	Stýskal Josef		1					1
4891	Rosinger Johann		1					1
4899	Grosskopf Alois		1					1
4974	Nizinski Stanislaus		1					
5078	Zedniček Franz		1					1
5543	Biedrawa Paul	1						
6109	Maier Valentin		1					1
6148	Martincc Wenzel**)		1					

Nr. des Certificates	Name des Anspruchberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchberechtigten	Überschreitung des 45. Lebensjahres des Anspruchberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchberechtigten	Ablebens des Anspruchberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
7243	Peterlin Franz	.	1	.	.	.	.	1
7334	Albrecht Thomas	.	1	.	.	.	.	1
7339	Pramer Georg	1	.	.	.	.	.	1
7555	Winkler Mathias	.	1	.	.	.	.	1
7655	Schreiner Carl	.	.	1	.	.	.	1
7923	Ružička Johann	.	1	.	.	.	.	1
8097	Bielański Basyli †)	.	.	.	.	.	.	1
8498	Schwarz Adolf	1	.	.	.	.	.	1
8620	Weinberg David***)	1	.	.	.	.	.	.
8799	Matys Johann	1	.	.	.	.	.	1
8864	Kunert Johann	.	1	.	.	.	.	.
9036	Maciejowski Michael	1	.	.	.	.	.	1
9083	Sturm Vincenz	1	.	.	.	.	.	.
9184	Duwnjak Božo	1	.	.	.	.	.	1
9215	Nowakowski recte Lyżniak Theodor	1	.	.	.	.	.	1
9221	Michowsky Franz	1	.	.	.	.	.	1
9291	Kardun Grgo. Joso di Sime	1	.	.	.	.	.	1
9295	Stepec Alois	1	.	.	.	.	.	1
9300	Babuchowski Ladislaus	1	.	.	.	.	.	.
9369	Engl Georg	1	.	.	.	.	.	1
9372	Hechenberger Johann	1	.	.	.	.	.	1
9393	Gartler Carl	1	.	.	.	.	.	1
9440	Focke Josef	1	.	.	.	.	.	1
9446	Crivicich Josef	1	.	.	.	.	.	1
9447	Bauer Anton	1	.	.	.	.	.	1
9505	Mazurek Simon	1	.	.	.	.	.	1
9530	Walkiewicz Nicolaus	1	.	.	.	.	.	1
9551	Juźwa Simon	1	.	.	.	.	.	.
9610	Schweiger Josef	1	.	.	.	.	.	1
9672	Wagnerleitner Michael	1	.	.	.	.	.	1
9702	Stürzer Josef	1	.	.	.	.	.	1
9747	Michalik Adalbert	1	.	.	.	.	.	1
9762	Dujmović Kaspar	1	.	.	.	.	.	1
9763	Radolič Josef	1	.	.	.	.	.	1
9774	Leveghi Johann	1	.	.	.	.	.	1
9839	Bundyk Sigmund	1	.	.	.	.	.	1
9847	Cech Anton	1	.	.	.	.	.	1
9869	Troharsch Johann	1	.	.	.	.	.	1
9922	Zapletal Carl	1	.	.	.	.	.	1
9944	Szelest Andreas	1	.	.	.	.	.	1
9946	Schebor Robert	1	.	.	.	.	.	1
9962	Beigel Eduard	1	.	.	.	.	.	1
9995	Kucharski Raphael	1	.	.	.	.	.	1
10001	Zelek Josef	1	.	.	.	.	.	1
10024	Navratil Alois	1	.	.	.	.	.	1
10045	Campregher Angelo	1	.	.	.	.	.	1
10066	Toufar Friedrich	1	.	.	.	.	.	1
10162	Obalek Johann	1	.	.	.	.	.	1
10248	Rodič Mathias	1	.	.	.	.	.	1
10285	Maur Josef	1	.	.	.	.	.	1
10291	Jelinek Georg	1	.	.	.	.	.	1
10310	Maciejowski Bernhard	1	.	.	.	.	.	1
10340	Zerfass Josef	1	.	.	.	.	.	1
10386	Riha Emerich	1	.	.	.	.	.	1
10388	Pilecki Jacob	1	.	.	.	.	.	1

*) Bewerber ist bereits im Jahre 1899 gestorben, das Erlöschen des bezüglichen Certificates wurde bisher nicht verlautbart.
**) Bewerber wurde bereits im Jahre 1894 angestellt, das Erlöschen des bezüglichen Certificates wurde bisher nicht verlautbart.
***) Das bezügliche Certificat konnte nicht eruirt werden und wolle im Vorfindungsfalle an das k. k. Ministerium für Landesvertheidigung eingesendet werden.
†) Bewerber war mit einem Certificate für Dienerstellen betheilt, welches nun wegen Ausfolgung eines Certificates für Beamtenstellen an denselben annullirt wurde.
Anmerkung: Die Einsendung der noch nicht eingelangten Certificate wird vom Ministerium für Landesvertheidigung veranlasst.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

I. Die freiwillige Fortsetzung der Arbeit am Stationsplatze seitens eines Arbeiters während der von der Bahnverwaltung festgesetzten Arbeitspausen begründet an sich allein, wenn nicht ein ausdrückliches Arbeitsverbot für diese Zeit besteht, noch kein die Haftpflicht der Bahnverwaltung ausschliessendes Verschulden des betreffenden Arbeiters an dem ihm in der Arbeitspause zustossenden Unfalle.

II. Zur Beurtheilung der Frage, ob bei einer Verschiebung seitens der Bahnorgane instructionsgemäss vorgegangen wurde, ist die Durchführung eines Sachverständigenbeweises nicht erforderlich.

(Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 5. April 1899, Z. 2763, Bestätigung des Urtheiles des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien vom 5. Jänner 1899, G.-Z. Bc. II $\frac{112/98}{21}$, theilweise Abänderung des Urtheiles des k. k. Handelsgerichtes in Wien vom 21. October 1898, G.-Z. Cg. II $\frac{243/98}{16}$.)

Der Monteur Carl E., welcher am 23. März 1898 während der Legung von Kabeln am Stationsplatze in P. durch eine verschiebende Locomotive eine schwere Verletzung des rechten Ellbogens erlitten hatte, klagte das Eisenbahnärar auf Zahlung eines Schmerzensgeldes von fl. 5000. Von den Gerichten wurde demselben der Betrag von fl. 2000 zuerkannt.

Thatbestand.

Am 23. März 1898 war der Monteur Carl E. am Stationsplatze in P. mit der Legung von Kabeln beschäftigt. Als er zwischen $^1/_2$ 9 und 9 Uhr Vormittags in einer Grube nächst einem Geleise arbeitete, wurde er plötzlich von rückwärts von einer Locomotive, die Waggons verschob, am rechten Arme erfasst und gegen die linke Seite geschleudert, wodurch er eine schwere Verletzung des rechten Ellbogens erlitt.

Diese Thatsachen sind von beiden Theilen unbestritten.

Nach der Darstellung des Klägers befand sich nächst der Grube neben dem Hauptgeleise ein Verbindungsgeleise; er glaubte für seine Sicherheit, insolange der vom Hauptgeleise zum Verbindungsgeleise führende Wechsel nicht in Function gesetzt wurde, schon dadurch hinlänglich vorzusorgen, dass er auf die das Hauptgeleise befahrenden Züge achtete. Am kritischen Tage hatte er die Arbeit um $^1/_2$ 8 Uhr begonnen. Während

die Bahnoberbauarbeiter, die um 6 Uhr die Arbeit beginnen, von $^1/_2$ 9 bis 9 Uhr eine Frühstückspause machten, sah er sich nicht dazu veranlasst, sondern setzte seine Arbeit weiter fort.

Wenzel M., dessen Arbeitspartie der Kläger zugewiesen war, habe, als er um $^1/_2$ 9 Uhr vom Arbeitsplatze fortging, dem Kläger die Fortsetzung der Arbeit nicht ausdrücklich verboten, sondern ihm nur eingeschärft, Acht zu geben. Infolge des erlittenen Unfalles musste sich der Kläger einer Operation unterziehen und hatte sowohl vor, als nach derselben heftige Schmerzen. In dieser Hinsicht beruft sich der Kläger auf das Gutachten und den Befund der Sachverständigen.

Im Gegensatze zu dieser Darstellung behauptet der Vertreter des Aerars, Kläger sei einzig und allein das Opfer seines Verschuldens geworden. Er habe, wenn auch aus Uebereifer, während einer Pause, von der er wusste, dass sie für alle Arbeiter bestimmt sei, und während welcher die nothwendigen Verschiebungen vorgenommen werden, gearbeitet, die Bahnorgane treffe kein Verschulden, sie hätten alle ihnen obliegenden Vorsichtsmassregeln zur Verhütung eines Unfalles beim Verschieben in dem betreffenden Falle getroffen. Die beiderseits über die Entstehung des Unfalles geführten Zeugen gaben Folgendes an:

Zeuge Wenzel M. gibt an, dass es seine Pflicht sei, die ihm unterstehenden Arbeiter zu beaufsichtigen, damit sich kein Unfall ereigne. Die Arbeiter hätten auch die Pflicht, in der Zeit, wo er sich vom Arbeitsplatze wegbegebe, gleichfalls die Arbeit zu unterbrechen. Dass der Kläger mitunter auch in den Pausen arbeitete, habe er nicht gewusst, er sei vielmehr auch am kritischen Tage der Meinung gewesen, dass alle Arbeiter und auch der Kläger den Arbeitsplatz verlassen hätten. Die Pausen hätten den Zweck, als Frühstückspausen zu dienen, nicht aber, um das Verschieben zu ermöglichen, welches den ganzen Tag hindurch vorgenommen werde. Er habe auch, als er den Arbeitsplatz verliess, den Kläger auf die verkehrenden Züge aufmerksam gemacht und ihn zur Vorsicht gemahnt.

Als er sodann gegen 9 Uhr auf den Arbeitsplatz zurückkam, sah er in einer Entfernung von ungefähr hundert Schritten vor der Grube, in der der Kläger arbeitete, eine Reservemaschine, die, als sie sich in Bewegung setzte, das vorgeschriebene Achtungssignal gab.

Die Zeugen St. und H., welche dem Locomotivführer das Zeichen gegeben hatten, dass die Strecke frei sei, sagen übereinstimmend aus, dass am Stationsplatze den ganzen Tag verschoben werde und dass die Frühstückspause in keinem Zusammenhange mit dem Verschubdienste stehe. Bevor sie das Zeichen zur Fahrt gaben, sahen sie nicht in die Grube, weil sie nicht vermutheten, dass Jemand zur Zeit der Frühstückspause in derselben arbeite. Das Signal zur Fahrt hätte der Oberverschieber Ulrich A. geben sollen, nachdem dieser aber gerade damals fortgegangen war und ihnen aufgetragen hatte, die wenigen noch erforderlichen Verschiebungen selbst vorzunehmen, sei dies durch sie geschehen. Bevor sich die Locomotive in Bewegung setzte, sei das vorgeschriebene Achtungssignal abgegeben worden.

Zeuge P. gibt an, dass am Stationsplatze den ganzen Tag hindurch verschoben werde. Er habe am kritischen Tage auf das Zeichen der Verschieber hin die Locomotive in Bewegung gesetzt, zuvor jedoch den vorschriftsmässigen Achtungspfiff erschallen lassen. Vor der Grube, wo sich der Kläger befand, war ein Materialhaufen aufgeschüttet, so dass er eine darin befindliche Person nur in stehender, nicht aber in gebückter Stellung hätte sehen können.

Zeuge Dr. B. bestätigte, dass Kläger sowohl vor als nach der Operation heftige Schmerzen auszustehen hatte und dass die Wunde auch nach vollständiger Heilung bei Witterungswechsel empfindlich bleiben wird.

Entscheidungsgründe.

Mit Rücksicht auf die in den §§ 1 und 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, statuirte Beweislast hatte der Gerichtshof zunächst die Frage zu entscheiden, ob es dem geklagten Aerar gelungen ist, zu erweisen, dass der Unfall des Klägers nur durch sein Verschulden herbeigeführt wurde.

Nach der Auffassung des Vertreters des Aerars sei dies darin zu erblicken, dass der Kläger in einer von der Bahnverwaltung festgesetzten Pause gearbeitet hatte. Bei Prüfung dieser Frage kam aber der Gerichtshof zu der Ueberzeugung, dass hierin ein Verschulden des Klägers nicht zu erblicken sei, denn nach der übereinstimmenden Aussage der Zeugen steht der Verschubdienst in keinem Zusammenhange mit der Frühstückspause und werde am Stationsplatze den ganzen Tag hindurch verschoben. Auch sei die Pause nicht für sämmtliche Arbeiter obligatorisch und wurde dem Kläger nie ausdrücklich verboten, während der Pause zu arbeiten, weshalb ihm aus der Fortsetzung der Arbeit während der Pause ein Verschulden nicht beigemessen werden könne.

Der Gerichtshof hatte daher weiter zu prüfen, ob sich nicht in anderer Richtung ein Verschulden des Klägers aus den bei der Verhandlung vorgebrachten Thatsachen ergeben habe. Dieses fand der Gerichtshof in der zu geringen Aufmerksamkeit des Klägers hinsichtlich der verkehrenden Züge. Der Kläger hätte damit rechnen sollen, dass während der üblichen Pause das verschiebende Bahnpersonal nicht vermuthe, dass sich Arbeiter auf dem Bahnkörper befinden, ferner hätte der Kläger daran denken sollen, dass der Einblick in die Grube durch den vorliegenden Schotterhaufen dem Zugspersonale erschwert sei. Indessen verschärfte er nicht nur nicht seine Aufmerksamkeit, sondern achtete nach seiner eigenen Aussage nur auf Züge, die das Hauptgeleise benützen, während er das Verbindungsgeleise ganz und gar ignorirte. Dieses Nichtbeachten eines vorhandenen Geleises, welches doch dem Zugsverkehre dient, seitens des Klägers muss aber als mangelnde Aufmerksamkeit und damit als Verschulden des Klägers an dem Unfalle angesehen werden.

Der Gerichtshof erblickte aber in dem geringen Mass der Aufmerksamkeit des Klägers nicht die einzige Ursache des Unfalles, sondern fand auch ein Mitverschulden der Bahn, und zwar in folgenden Umständen: Zur Zeit des Unfalles fehlte der Oberverschieber Ulrich A. und hatte derselbe die Ausführung seiner Obliegenheiten den beiden Verschiebern überlassen. Diese, sowie der Locomotivführer P. hatten im Hinblick auf die Frühstückspause ihre Aufmerksamkeit vermindert. Der Locomotivführer traf, obwohl ihm ein Materialhaufen den Einblick in die Grube nicht gestattete, keine Massregeln, um sich die Ueberzeugung zu verschaffen, ob Niemand sich in der Grube befinde. Die beiden Verschieber gaben das Signal auf „Bahn frei“ gleichfalls ohne sich zu über-

zeugen, ob kein Hinderniss vorliege, wozu sie umsomehr verpflichtet gewesen wären, als die Frühstückspause, wenn sie auch ganz allgemein gebräuchlich ist, nicht ausschloss, dass doch während derselben dringende Arbeiten gemacht werden.

In diesen Umständen sah der Gerichtshof ein Verschulden der Bahnorgane, welches nicht minder Ursache des Unfalles gewesen ist, als das dargethane Selbstverschulden des Klägers und erachtete der Gerichtshof Kläger und Geklagte als gleicherweise an dem Unfalle schuldtragend, weshalb der Gerichtshof in Gemässheit des § 1325 a. b. G.-B. das k. k. Eisenbahnärar zur Zahlung der Hälfte des Schmerzensgeldes verurtheilte.

Das Schmerzensgeld wurde mit fl. 2000 festgestellt, da das vom Kläger beanspruchte Schmerzensgeld im Betrage von fl. 5000 als unangemessen erachtet wurde.

Infolge Berufung beider Theile wurde dieses Urtheil vom Oberlandesgerichte in Wien theilweise und zwar dahin abgeändert, dass dem Kläger die Hälfte des mit fl. 4000 bemessenen Schmerzensgeldes zu bezahlen sei.

Das Oberlandesgericht pflichtete im Allgemeinen den Urtheilsgründen der ersten Instanz hinsichtlich des eigenen Verschuldens des Klägers und des Mitverschuldens der Bahnverwaltung bei und führte noch des Weiteren aus, dass bei Vornahme der Verschiebung, welche den Unfall veranlasste, die diesfalls bestehenden Vorschriften seitens des Bahnpersonals nicht beobachtet worden seien. Die Durchführung des von Seiten des Eisenbahnärars beantragten Sachverständigenbeweises darüber, dass die gegenständliche Verschiebung vorschriftsgemäss und mit der erforderlichen Aufmerksamkeit vorgenommen wurde, erachtete das Oberlandesgericht zur Beurtheilung des Mitverschuldens der Bahn weder für nothwendig noch für zulässig, denn die Frage, ob ein Verschulden vorliegt oder nicht, ist eine von dem Richter zu beurtheilende und kann deren Beantwortung auch unter Zugrundelegung der betreffenden Instructionen und der Zeugenaussagen erfolgen.

Was die Höhe des Schmerzensgeldes betrifft, so war das Berufungsgericht der Ansicht, dass dasselbe auf fl. 4000 zu erhöhen sei, weil durch das Gutachten der Sachverständigen und durch die Aussage des Zeugen Dr. B. erwiesen ist, dass die Verletzung des Klägers eine schwere ist, die nicht nur vor, sondern auch nach der Operation mit empfindlichen Schmerzen verbunden war und weil es nach diesem Gutachten nicht nur glaubwürdig ist, dass der Kläger noch gegenwärtig Schmerzen zu leiden hat, sondern auch anzunehmen ist, dass er auch in Zukunft noch öfters bei intendirten Bewegungen oder bei Witterungswechsel Schmerzen leiden wird. Hiezu kommen aber auch die psychischen Schmerzen, welche in der Sorge um die Existenz und Zukunft seiner Familie begründet sind.

Die Theilung des Schadens zur Hälfte ist in den Vorschriften des § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, und des § 1304 a. b. G.-B. begründet, weil sich das Verhältniss des Verschuldens nicht bestimmen lässt.

Dieses Erkenntniss des Berufungsgerichtes wurde über Revision beider Streittheile vom Obersten Gerichtshofe vollinhaltlich bestätigt.

Ueberseeischer Import und Export im Jahre 1900 im Vergleiche zum Jahre 1891.

Den officiellen statistischen Daten zufolge beträgt der Geldwerth der nach den Vereinigten Staaten im Jahre 1900 importirten Güter, ohne Unterschied der Provenienz (siehe Tabelle A und C), Dollars 849,714.670, jener der exportirten (siehe Tabelle B und D) Dollars 1.394,186.371, die Gesammtsumme des Import- und Exportwerthes (siehe Tabelle A—D) sohin Dollars 2.243,901.041 (ca. K 11.219,500.000). Es ergab, im Vergleiche zum Jahre 1891, also nach Ablauf einer zehnjährigen Periode, der

A. Import nach den Vereinigten Staaten von Amerika:

aus	1891	1900
Europa	459,305.372	440,509.480
Asien	72,272.222	139,817.023
Afrika	4,207.146	11,217.116
Australien	25,621.134	34,596.042
Summa	561,405.874	626,139.661

B. Export aus den Vereinigten Staaten von Amerika:

nach	1891	1900
Europa	704,798.047	1.040,167.312
Asien	25,553.308	64,913.984
Afrika	4,757.897	19,469.109
Australien	18,621.801	43,390.927
Summa	753,737.053	1.167,941.332

Ausser dem ausschliesslich der Schiffahrt anheimfallenden Handelsverkehr mit den anderen Welttheilen, ist aber auch der theilweise per mare und über die grossen Binnenseen an der canadischen Grenze, theilweise zu Land durch Eisenbahnen vermittelte Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten, Canada und Südamerika, ein ganz bedeutender. Es beträgt der

C. Import nach den Vereinigten Staaten:

aus	1891	1900
Canada	163,226.079	129,939.875
Südamerika	118,736.668	93,635.134
Summa	281,962.747	223,575.009

D. Export von den Vereinigten Staaten:

nach	1891	1900
Canada	96,549.129	187,299.318
Südamerika	33,708.290	38,945.721
Summa	130.257.419	226,245.039

Totalsumme des Import- und Exportverkehres:

	1891	1900
A. Ueberseeischer Import	561,405.874	626.139.661
B. „ Export	753,737.053	1.167,941.332
C. Interamerikanischer Import	281,962.747	223,575.009
D. Interamerikanischer Export	130,257.419	226,245.039
A—D Totalsumme	1.727,363.093	2.243,901.041

Aus diesen Ziffern geht hervor, dass der Geldwerth des gesammten Güterverkehres der Vereinigten Staaten im auswärtigen Handel während der letzten zehnjährigen Betriebsperiode, d. i. im Vergleiche zwischen den Ergebnissen der Jahre 1891 und 1900, um 516,537.948 Dollars (rund K 2.582,690.000) zugenommen hat.

Was insbesondere den Handel im Wechselverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und den Haupthandelsgebieten Europas betrifft, so erscheint dieser in der folgenden Zusammenstellung dem Werthe (in Dollars) nach dargestellt. Es beträgt der

A. Import nach den Vereinigten Staaten von Amerika:

aus	1891	1900
England	194,723.262	159,583.060
Deutschland	97,316.383	97.330.095
Frankreich	76,688.995	72,998.631
Italien	21,678.208	27,924.176
Schweiz	14,118.805	17,393.168
Niederlande	12,422.174	15,850.969
Belgien	10,945.672	12,940.806
Oesterreich-Ungarn	11,595.310	9,080.988
Spanien	6,033.481	5,950.047
Russland	4,729.778	7,245.467

B. Export aus den Vereinigten Staaten von Amerika:

nach	1891	1900
England	445,414.026	533,829.374
Deutschland	92,295.456	187,370.199
Niederlande	24,113.977	89,376.676
Frankreich	60,693.190	83,312.687
Belgien	27,540.424	48,307.011
Italien	16,046.925	33,256.620
Dänemark	3,317.137	18,487.991
Spanien	14,619 335	13,399.680
Schweden und Norwegen	4.943.180	6,196.892
Oesterreich-Ungarn	1,311.083	7,046.619
Russland	7,764.012	6,386.694

Während in den Tabellen A—D die Gesammtentwicklung des internationalen Wechselverkehres dargestellt ist, soll in den zwei nachfolgenden Tabellen A 1 und B 1 der Import und Export im Vergleiche zwischen den Jahren 1891 und 1900 nach der Gattung jener Waaren vorgeführt werden, deren Gesammtwerth mindestens Dollars 5,000.000 per Jahr beträgt, welche daher als massgebender Factor im Weltverkehr zu betrachten sind.

A 1. Import (in Dollars):

Gattung der Güter	1891	1900
Zucker	96,094.532	101,141.291
Häute und Felle	21,881.886	57,926.998
Kaffee	78,267.432	52,466.993
Chemikalien, Droguen, Medicinen	41,601.988	50,711.602
Seide, roh	24,331.867	45,329.730
Baumwollwaare	29,918.055	41,299.836
Gummi und Guttapercha	14,854.512	31,555.483
Pflanzenfasern-Producte	28,513.200	31,556.638
Seidenwaaren	38,686.374	30,894.966
Pflanzenfasern, roh	20,541.767	26,371.085
Holz und Holzwaaren	17,241.916	20,598.272
Eisen und Stahl	41,679.501	20,476.524
Wolle, roh	15,264.083	20,265.936
Früchte	20,746.471	19,258.575
Zinn	6,898.909	19,098.005
Edelsteine	12,383.335	17,782.654
Wollwaaren	56,582.432	16,166.551
Tabak, roh (zumeist aus Südamerika)	17,605.192	13,296.834
Leder und Lederwaaren	12,436.080	13,291.997
Sprit, Malzbier und Wein	13,600.310	12,732.536
Pelze und Pelzwaaren	7,553.816	12,056.868
Thee (aus China und Japan)	12,317.493	10,557.741
Erden, Marmor- und Chinawaare	7,030.301	8,639.589
Fische (zumeist aus Nordeuropa)	5,289.835	7,364.878
Oele	3,359.953	6,817.678

Diese Artikel umfassen ca. 80 Percent des Gesammtimportes; die übrigen 20 Percent entfallen auf Massensendungen unter dem Gesammtwerthe von Dollars 5,000.000 und speciell auf Stückgüter.

B 1. Export (in Dollars):

Gattung der Güter	1891	1900
Brotstoffe	154,925.927	262,734.026
Baumwolle, roh	250,968.792	241,832.737
Lebensmittel, incl. Fleisch und Molkereien	136,264.506	184,431.716
Eisen und Stahl	25,542.208	121,858.344
Mineralöl	51.403.089	75,611.111
Kupfer	2,349.392	57,851.707
Holz	28,274.529	50.594.819
Vieh	33,638.128	43,565.391
Tabak, roh	21,479.556	29,422.294
Leder	12,438.842	27,288.808
Baumwollwaare	9,999.277	23,980.201
Kohle	6,856.088	19,502.417
Oelkuchen und Oelkuchenmehl	7,999.926	16,757.519
Pflanzenöle	5,612.441	16,344.445
Landwirthschaftsgeräthe	3,859.184	16,091.886
Theer	7,444.446	12,474.194
Früchte	4,059.547	11,634.480
Sämereien	2,637.888	7,036.641
Papier	1,226.686	6,215.559
Tabak, verarbeitet	3,876.045	6,209.646
Fische	6.040.826	5,422.712

Die Summe des Werthes der vorangeführten Güter umfasst ca. 90 Percent des Gesammtexportes. Bezüglich der übrigen 10 Percent gilt das Gleiche wie beim Importe.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Elektrische Kleinbahn in Graz und Umgebung. (Varianten: Linie I, Graz—Andritz, und zwar a) von der Wickenburggasse durch einen Theil der Körösistrasse, durch die Langegasse und die zukünftige Theodor Körnerstrasse bis zum Linienamte Steinbruch, weiter über die Stadtgrenze nach Andritz mit einer Alternativstrasse durch die Laimburggasse; b) von der Wickenburggasse durch die Grabenstrasse bis zum Linienamte Steinbruch; Project II, vom Hauptplatze durch die Sackstrasse bis zur Wickenburggasse zum Anschlusse an die Linie Graz—Andritz: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat hinsichtlich der von der Grazer Tramway-Gesellschaft vorgelegten Variantenprojecte der Linie I, Graz—Andritz, und zwar: a) von der Wickenburggasse durch einen Theil der Körösistrasse, durch die Langegasse und die zukünftige Theodor Körnerstrasse bis zum Linienamte Steinbruch, weiter über die Stadtgrenze nach Andritz, mit einer Alternativstrasse durch die Laimburggasse; b) von der Wickenburggasse durch die Grabenstrasse bis zum Linienamte Steinbruch; Project II, vom Hauptplatze durch die Sackstrasse bis zur Wickenburggasse zum Anschlusse an die Linie Graz—Andritz der elektrischen Kleinbahn in Graz und Umgebung, die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse derselben die politische Begehung auf den 27. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Rudolf Freiherr von Camerlander betraut.

[E.-M.-Z. 9650.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Jänner 1901.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates Jänner 1901 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund): im Baue am 1. Jänner 1901	Hievon in km (rund): verbleiben im Baue am 1. Februar 1901
A. Hauptbahnen:			
Erweiterungsbauten:			
auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg	—	—	—
Werkstättenbahnhof in Pilsen	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
Stationserweiterung Kattowitz	—	—	—
Stationserweiterung Neuhof	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Stationserweiterung Saaz	—	—	—
Stationserweiterung Bilin	—	—	—
Stationserweiterung Oberbřiz	—	—	—
Summe der Hauptbahnen	—	—	—
B. Local- und Kleinbahnen:			
I. Neubauten:			
Schönwehr-Elbogen	15·3	15·3	15·3
Dolnja Glavska-Bocche di Cattaro sammt Flügel von Uskoplje nach Gravosa	66·5	66·5	66·5
Triest-Parenzo:			
Theilstrecke Triest—Buje	59·7	59·7	59·7
Theilstrecke Buje—Parenzo	65·5	—	—
Freudenthal—Klein-Mohrau	17·1	17·1	17·1
Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn	5·8	5·8	5·8
Neuhof-Weseritz	24·4	24·4	24·4
Kolin-Cerčan sammt Abzweigung Rattay-Kacow	79·6	47·7	47·7
Hinter-Treban—Lochowitz	26·6	26·6	26·6
Tannwald-Grünthal	7·0	7·0	7·0
Chlumetz-Königstadtl	13·2	13·2	13·2
Lambach-Haag	21·9	21·9	21·9
Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn)	34·7	34·7	34·7
Sattledt-Grünau (Almthalbahn)	32·0	32·0	32·0
Kimpolung-Dorna watra:			
Theilstrecke Kimpolung—Valeputna	18·9	18·9	18·9
Theilstrecke Valeputna—Jakobeni	11·8	11·8	11·8
Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn):	30·4	—	—
Theilstrecke Fügen—Mayrhofen	—	21·3	21·3
Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf	25·5	25·5	25·5
Elektrische Kleinbahnlinien in Brünn und Umgebung	6·2	6·2	6·2
Elektrische Kleinbahnlinien in Krakau	5·0	5·0	5·0
Elektrische Kleinbahnlinien in Graz und Umgebung	6·8	6·8	6·8
Elektrische Kleinbahnlinien in Wien	7·1	7·1	7·1
Elektrische Kleinbahn Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf	12·9	12·9	12·9
II. Erweiterungsbauten:			
Elektrische Bahn Wien-Baden:			
Zweites Geleise in der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Guntramsdorf	17·2	17·2	17·2
Summe der Local- und Kleinbahnen	611·1	504·6	504·6

Es verbleiben somit am Schlusse des Monates Jänner 1901 an Local- und Kleinbahnlinien 504·6 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass auf der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn auch die Verbindungscurve zur Gürtellinie im Baue ist, ferner dass von der Localbahn Kolin-Cercan die 31·9 km lange Theilstrecke Kolin—Neuhof a. S. am 15. December 1900 eröffnet wurde; dann dass von der Localbahn Kimpolung-Dorna watra die 18·9 km lange Theilstrecke Kimpolung—Valeputna am 9. Jänner 1901, vorläufig jedoch nur für den Güterverkehr, eröffnet wurde und schliesslich, dass von der Zillerthalbahn die 9·1 km lange Theilstrecke Jenbach—Fügen am 20. December 1900 eröffnet wurde.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

4. März. In der Strecke Kutti — Szenics wurde wegen Hochwassers der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

5. März. In der Strecke Nyitra-Jablonicz—Brezova wurde wegen Beschädigung der Bahn der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Südbahn-Gesellschaft. (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Töschling der Linie Marburg—Franzensfeste.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn zufolge wird ab 1. April in der Haltestelle Töschling der Linie Marburg—Franzensfeste der Personen-Expeditionsdienst activirt. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Directe Abfertigung von Reisegepäck ab Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen im Verkehre mit Abbazia via Fiume oder vice versa.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass im Interesse des nach Abbazia reisenden Publicums die Verfügung getroffen wurde, dass das Reisegepäck vom 1. März 1901 angefangen von sämmtlichen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen nach Abbazia oder vice versa direct aufgegeben werden kann. Für die Beförderung des Gepäckes sind ausser den tarifmässigen Bahngebühren für die Schiffsstrecke Abbazia—Finme, unter Berücksichtigung des für diese Strecken gewährten Gepäcks-Freigewichtes von 50 kg für eine ganze und von 25 kg für eine Kinderkarte, 10 Heller für je 10 kg Uebergewicht, sowie für die Ueberführnng des Gepäckes in Fiume von der Bahn znm Schiffe oder umgekehrt eine besondere Gebühr von 50 Hellern per Stück zu entrichten.

— (Massnahmen im Interesse der Beschleunigung des Verkehres von frischen Eiern.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat, nachdem die rasche Beförderung der nach dem Auslande bestimmten Eiertransporte für den Eierhandel (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62 und 119 ex 1900) von besonderer Wichtigkeit ist, nnd erfahrungsgemäss gerade auf den verschiedenen Anschlnssbahnen wiederholt Verzögerungen vorkommen, mittelst einem an alle Stationen gerichteten Circularerlasse diese beauftragt, nicht blos für den Bereich der Staatsbahnen alle nöthigen Vorkehrungen pünktlichst zu treffen, sondern sich auch für die Abwicklung der fraglichen Transporte auf den Anschlussbahnen eingehend zu interessiren, und namentlich, wenn auf Grund der seitens der Aufgeber vorgelegten Original-Frachtbriefe irgend eine Verspätung constatirt wird, der Direction unverzüglich Bericht zu erstatten, damit vom Centrum aus die nöthigen Schritte bei den fremden Bahnen in wirksamer Weise eingeleitet werden können. Um die Direction in diesem Bestreben zu unterstützen, müssen die Aufgeber trachten, die Original-Frachtbriefe von den Adressaten zu erlangen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate December 1900.) Im Deutschen Reiche wurden im Lanfe des Monates December 1900 folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. December der Haltepunkt Worms-Rhein im Bezirke der kgl. preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahn-Direction zu Mainz für den Personenverkehr; der Haltepunkt Wansleben an der Bahnstrecke Halle—Eisleben im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Halle an der Saale, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Gepäcks- und Expressgutverkehr; der Haltepunkt Kleinschönau zwischen Zittau Haltepunkt und Zittel an der schmalspurigen Bahnlinie Zittau—Hermsdorf i. B. der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen als Haltestelle für den Güterverkehr; die Haltestelle Albungen an der Bahnstrecke Göttingen—Bebre im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Cassel, welche bisher nur dem Personen-, Gepäcks- nnd Wagenladungsverkehre diente, auch für den nnbeschränkten Stückgutverkehr; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist wie bisher ausgeschlossen, diejenige von lebenden Thieren bleibt auf Kleinvieh in einzelnen Stücken beschränkt; der Haltepunkt Hirzenach zwischen den Stationen St. Goar und Salzig an der Bahnstrecke Bingerbrück—Coblenz im Bezirke der kgl. preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahn-Direction zn Mainz für die Beförderung von Personen, Gepäck, Gütern, lebenden Thieren und Privatdepeschen; der Güterverkehr erstreckt sich nur auf Eil- und Frachtstückgüter bis zum Gewichte von 150 kg; lebende Thiere können nur als Kleinvieh bei einzelnen Stücken aufgeliefert werden; die Beförderung von Grossvieh, sowie der Wagenladungsverkehr überhaupt ist ausgeschlossen, die Haltestelle Petkum an der Bahnstrecke Leer—Emden im Bezirke der kgl. prenssischen Eisenbahn-Direction zu Münster, welche bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet war, für den unbeschränkten Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Urmersbach zwischen den Haltestellen Monreal und Kaisersesch an der Bahnstrecke Andernach—Gerolstein im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu St. Johann—Saarbrücken, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Güter- und Viehverkehr; die Annahme nnd Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Haltestelle Isselburg-Anholt im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zn Essen für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, Fahrzeugen und Vieh mit Ausnahme von Sprengstoffen, der Haltepunkt Tokaren an der Bahnstrecke Schönsee—Strassburg in Westpreussen im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Personen- und Holzwagenladungsverkehr.

Am 11. December die Station Oberröblingen a/Helme im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Erfurt für die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art.

Am 20. December die Haltestelle Dragass zwischen den Stationen Gruppe und Graudenz an der Bahnstrecke Laskowitz—Graudenz im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Danzig für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, sowie von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist ausgeschlossen.

Am 22. December die Güterladestelle Grube Vaterland zwischen den Stationen Lebus und Frankfnrt a. d. Oder an der Bahnstrecke Cüstrin—Frankfurt a. d. Oder im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 28. December die Stationen Breddin, Hagenow, Hagenow L., Wittenburg und Brunsbüttelkoog im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Altona für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen.

Ferner am 31. December die Haltestelle Schönwalde zwischen den Stationen Soran und Liebsgen im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Wagenladungsverkehr.

Deutsches Reich. (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen: Eröffnung der Station Strassburg Rheinhafen.) Einer Kundmachung der kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zufolge wurde am 1. März die Station Strassburg Rheinhafen als Abfertigungsstelle für den neuen Rheinhafen bei Strassburg eröffnet.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Frankfurt a. M.: Einschränkung der Gepäcksabfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Marbach.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 6. Februar zufolge wird ab 15. April die directe Gepäcksabfertigungsbefugniss des an der Bahnstrecke Frankfurt a. M.—Bebra gelegenen Haltepunktes Marbach aufgehoben. Von dem genannten Zeitpunkte ab werden daselbst Gepäckssendungen nur noch unter Vorbehalt späterer Abfertigung auf der Bestimmungs- oder einer geeigneten Zwischenstation zur Beförderung angenommen. In der Richtung nach Marbach ist in dem in den Preistafeln angegebenen Umfange directe Gepäcksabfertigung nach wie vor zulässig.

— (Ausseretatsmässiger Dispositionsfonds der Preussischen Staatsbahnen.) In den preussischen Etats der letzten Jahre erscheinen regelmässig besondere Capitel, welche einen ausseretatsmässigen Dispositionsfonds zur Vermehrung der Betriebsmittel sowie zur Erweiterung der Bahnanlagen und zu Grunderwerbungen behufs Vorbereitung derartiger Erweiterungen im Falle eines durch Verkehrssteigerung hervorgerufenen, nicht vorherzusehenden Bedürfnisses der Staatsbahnen betreffen. Früher war dieser Dispositionsfonds bis zur Höhe von Mk. 50,000.000 festgesetzt, in letzterer Zeit ist er auf Mk. 30,000.000 beschränkt. Für das Etatsjahr 1899 betrug er noch Mk. 50,000.000. Im letzten Etatsjahr 1900 ist er in der Weise verwendet, dass Mk. 25,000.000 zur Vermehrung der Betriebsmittel der Staatsbahnen und Mk. 11,400.000 für Grunderwerbungen bereit gestellt sind. Für die Mk. 25,000.000 sind 103 Locomotiven, 66 Personenwagen und 6469 Güterwagen angeschafft, von den Grunderwerbskosten entfallen Mk. 4,800.000 auf den Eisenbahn-Directionsbezirk Köln, Mk. 3,400.000 auf Elberfeld, Mk. 500.000 auf Erfurt, Mk. 1,000.000 auf Essen am Rhein, ebensoviel auf Frankfurt am Main, Mk. 700.000 auf Münster i. W. und Mk. 100.000 auf St. Johann-Saarbrücken. Der Rest der Mk. 50,000.000 bis auf den kleinen Betrag von Mk. 9000, der zur Verwendung in die folgenden Jahre übertragen ist, ist für die Erweiterung von Bahnhöfen, Herstellung von Entlastungsbahnen, von zweiten, dritten und vierten Geleisen u. s. w. verwendet worden. In dieser Ausgabengattung hat unter Anderem die Erweiterung des Bahnhofes Coblenz (M.-G.) Mk. 1,200.000,

die Herstellung von Entlastungsbahnen bei Düsseldorf Mk. 1.000.000 die Herstellung des dritten und vierten Geleises auf der Strecke Gelsenkirchen—Wanne Mk. 1,600.000, die Erweiterung des Bahnhofes Strassfurt Mk. 750.000, die Verlegung des Ortsgüter-Bahnhofes zu Neunkirchen Mk. 1,400.000, die Erweiterung des Bahnhofes Brebach Mk. 1,300.000 gekostet. Die Dringlichkeit all dieser Beschaffungen und Bauausführungen ergab sich aus der andauernden, den Anschlag erheblich überschreitenden Verkehrssteigerung, so dass die Uebernahme der Kosten auf den ausseretatsmässigen Dispositionsfonds seiner Zweckbestimmung entsprechend erfolgen konnte.

— (Aborte in den D-Zügen.) In Bezug auf die Aborte in den D-Zügen hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten in einem Erlasse an die nachgeordneten Eisenbahn-Directionen folgende Anordnung getroffen: In jedem D-Zug soll bei einem in der Mitte des Zuges einzustellenden, mit zwei Aborten versehenen Wagen I./II. Classe der eine — grössere — die Aufschrift: „Abort für Frauen", der andere — neben dem Dienstraum gelegene — die Aufschrift: „Abort für Männer" erhalten. Steht der Speisewagen in der Mitte des Zuges und reicht die Anzahl der mit zwei Aborten versehenen Wagen aus, so ist in jeder Zughälfte ein Wagen mit derartig bezeichneten Aborten einzustellen. Führt der D-Zug die III. Wagenclasse, so ist ferner auch ein mit zwei Aborten versehener Wagen III. Classe in gleicher Weise zu bezeichnen. Das Zugspersonal hat die richtige Benützung der bezeichneten Aborte zu überwachen, auch sind die Dienstfrauen anzuweisen, weibliche Reisende im gegebenen Falle auf das Vorhandensein von gesonderten Aborten aufmerksam zu machen. Die nicht bezeichneten Aborte sind wie bisher der allgemeinen Benützung zugänglich zu halten.

— (Prüfung der Lauffähigkeit der als Frachtgut aufgegebenen Eisenbahn-Fahrzeuge.) Die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. October 1899 bestimmt in § 50 B 4, dass Eisenbahn-Fahrzenge, soferne sie auf eigenen Rädern laufen und als Frachtgut befördert werden sollen, sich in lauffähigem Zustande befinden müssen. Hiezu gibt der deutsche Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung A, giltig vom 1. Jänner 1900, unter IV. 1 die Zusatzbestimmung: „Eisenbahn-Fahrzeuge dürfen auf weniger Achsen, als ihre Bauart bedingt, nicht laufen, und werden zur Beförderung auf eigenen Rädern nur zugelassen, wenn sie von einer Eisenbahn hinsichtlich ihrer Lauffähigkeit geprüft sind, darüber einen Prüfungsvermerk tragen oder mit einer hierauf bezüglichen Bescheinigung versehen sind."

Zur einheitlichen Regelung des Verfahrens hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten nun Bestimmungen getroffen, aus denen hervorzuheben ist, dass die Untersuchungen der zur Aufgabe gelangenden Fahrzeuge mit möglichster Beschleunigung, unter Beachtung der in § 14 des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenützung im Bereiche des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, gegebenen Vorschriften über die Beschaffenheit der Wagen zur Zeit ihres Ueberganges auf fremde Bahnen, auszuführen sind. Von der Anschrift eines Prüfungsvermerkes an die Fahrzeuge ist abzusehen. Sofern Bedenken gegen die Lauffähigkeit nicht vorliegen, ist eine Bescheinigung mit vorgeschriebenem Wortlaut auszustellen. Zur Beschleunigung der Abfertigung sind, sofern nicht besondere Bedenken vorliegen, die von den Beamten ausgestellten Bescheinigungen den Absendern unmittelbar zu übergeben. Die hier gegebenen Vorschriften erstrecken sich nicht auf Wagen Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, die nach § 17 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen oder § 18 der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands durch einen zuständigen Beamten mit dem Untersuchungsvermerk versehen sind.

— Beschaffung von Personen-, Gepäcks- und Güterwagen für die Staatsbahnen.) Es sind 584 Personenwagen und 202 Gepäckswagen für bestehende Bahnen, ferner 244 Personen- und Gepäckswagen für die im Jahre 1901 neu zu eröffnenden Bahnlinien, sowie ausserdem 8030 Güterwagen in Bestellung gegeben. Unter den Personenwagen befinden sich insbesondere 87 zweiachsige Durchgangswagen II./III. Classe, 311 zweiachsige Durchgangswagen IV. Classe, 186 Durchgangswagen III. Classe, 85 dreiachsige Abtheilwagen IV. Classe. Unter den Güterwagen sind die grosse Mehrzahl offene, theils gewöhnliche (2000), theils Kohlen- und Coakswagen (3300). An gewöhnlichen bedeckten Güterwagen sind 2000 Stück bestellt, die übrige Zahl vertheilt sich auf verschiedene Arten von Güterwagen, unter denen namentlich Plattformwagen hervortreten. Durch Ministerialerlass ist auch über die Vertheilung aller dieser Wagen auf die einzelnen Directionsbezirke Bestimmung getroffen. Von den Güterwagen erhalten Breslau 1833, Bromberg 863, Köln 1304, Essen 2311, Hannover 820, Magdeburg 560, die übrigen Bezirke nur verhältnissmässig kleine Mengen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Russland. (Eröffnung der Strecke Onon—Kutaiskij—Borsja [Zweiglinie der Transbaikalbahn].) Am 1. Jänner wurde der zeitweilige Verkehr auf der Strecke Onon—Kutaiskij—Borsja (Zweiglinie der Transbaikalbahn) eröffnet. Die Länge der neu eröffneten Strecke beträgt 94 Werst; auf derselben befinden sich zwei Stationen: Turga und Komarnaja. Die Gesammtlänge der ganzen Zweiglinie von der Station Kutaiskij bis zur Station Kitaiskaja Granitza beträgt 322 Werst.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Mit Schiffahrtsbeginn 1901 gelangt ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits und der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd (Odessa, Batum, Constantinopel, Cavalla, Salonich, Smyrna u. s. w.) andererseits zur Einführung. Durch denselben wird der vorjährige Tarif aufgehoben.

Exemplare des Tarifes sind bei der gesellschaftlichen Direction in Wien kostenfrei erhältlich.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2342 Tonnen Gehalt ist am 18. October 1900 mit 2557 Tonnen factischer Ladung, von denen 712 Tonnen für Venedig nnd 346 Tonnen für das Ausland bestimmt waren, von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 1,481.465 kg Baumwolle (wovon 456.025 kg für Venedig, 15.760 kg Cocosgarne, 6324 kg Droguen (in Port-Said nach der Levante ausgeschifft), 101.500 kg Eisen, 400 kg Granatsteine, 2000 kg Häute, 1326 kg Indigo (in Port-Said nach der Levante ausgeschifft), 24.820 kg Kaffee (wovon 2540 kg für Venedig), 472 kg Cassia (in Port-Said nach der Levante ausgeschifft), 412.477 kg Mirabolanen (wovon 122.796 kg in Port-Said für die Levante ausgeschifft wurden), 31.465 kg Perlmutter, 10.000 kg Pfeffer (in Port-Said nach der Levante ausgeschifft), 458.566 kg Samen (wovon 253.750 kg für Venedig und 204.816 kg in Port-Said für die Levante ausgeschifft wurden) und 10.353 kg Weihrauch.

— (Ankunft des Dampfers „Erzherzog Franz Ferdinand" von Kobe.) Dieser Dampfer ist am 28. October 1900 mit 4413 Tonnen factischer Ladung, von welchen 153 Tonnen für Venedig, 1155 Tonnen für Fiume und 168 Tonnen für die Levante bestimmt waren, von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 853.246 kg Baumwolle (wovon 79.576 kg für Venedig und 56.000 kg für Fiume), 39.382 kg Cocosgarne (wovon 15.734 kg für Venedig), 40.600 kg Cocosnussöl, 604.483 kg Copra, 5705 kg Gummi, 82.731 kg Häute (wovon 15.032 kg für Venedig), 10.620 kg japanesische Bijouterien (wovon 400 kg für Fiume und 7000 kg für die Levante), 8387 kg Indigo (wovon 7905 kg in Port-Said für die Levante ausgeschifft wurden), 91.165 kg Kaffee (wovon 8415 kg in Port-Said für die Levante ausgeschifft wurden), 423.000 kg Kupfer, 1041 kg Möbel, 106.964 kg Mirabolanen (wovon 81.436 kg für Fiume), 102.744 kg Oelsamen, 13.947 kg Perlmutter, 275.487 kg Pfeffer (wovon 24.515 kg für Venedig und 45.841 kg für die Levante), 1,012.360 kg Reis für Fiume, 35.000 kg Sennablätter, 2233 kg spanisches Rohr für Venedig, 1500 kg Sternanis, 403.522 kg Tabak (wovon 5537 kg für Fiume), 400 kg Teppiche, 77.630 kg Thee (wovon 54.750 kg in Port-Said für die Levante ausgeschifft wurden), 3198 kg Wachs, 4874 kg Cigarren, 138.160 kg Zimmt in Stangen (wovon 16.535 kg für Venedig), 55.860 kg Zink (wovon 25.620 kg in Port-Said nach der Levante ausgeschifft wurden) und 19.278 kg Cassia (in Port-Said nach der Levante ausgeschifft).

— (Abfahrt des Dampfers „Alberto Treves" nach Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 24. October 1900 mit 3932 Tonnen factischer Ladung, worunter 2888 Tonnen Zucker, von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte: 63.245 kg Baumwollwaaren (wovon 30.014 kg ab Venedig), 12.833 kg Bier, 20.000 kg Dünger, 5790 kg Eisenwaaren ab Fiume, 69.140 kg Esswaaren (wovon 17.777 kg ab Venedig), 3200 kg Farben, 530 kg Fez, 1050 kg Garne (wovon 267 kg ab Venedig), 132.596 kg Glaswaaren (wovon 68.757 kg ab Venedig und 7068 kg ab Fiume), 8373 kg Glasperlen, 18.876 kg Hopfen, 254·75 m³ Holz, 3316 kg Holzwaaren, 9526 kg Knöpfe, 17.483 kg Kurzwaaren, 24.162 kg Lampen, 86.603 kg Manufacturwaaren (wovon 46.691 kg ab Venedig), 15.520 kg Mehl (wovon 4110 kg ab Fiume und 6000 kg in Port-Said aus der Levante eingeschifft

wurden), 6910 kg Mineralwasser (wovon 4240 kg ab Fiume), 225.859 kg Metallwaaren (wovon 320 kg ab Venedig und 11.267 kg ab Fiume), 11.240 kg Möbel (wovon 790 kg ab Venedig), 37.325 kg Oele, 193.049 kg Papier (wovon 2050 kg ab Venedig), 3072 kg Porzellanwaaren, 3800 kg Rosinen (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 419 kg Schuhwaaren, 15.146 kg Seife, 15.761 kg Specereien, 9446 kg Spiritus, 105.026 m³ leere Schachteln ab Fiume, 1450 kg Tabak, 2326 kg Uhren, 2324 kg Wein, 2,888.007 kg Zucker (wovon 2,629.817 kg ab Fiume) und 23.230 kg Zündhölzchen.

— (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer ist am 4. November 1900 mit 2074 Tonnen factischer Ladung, worunter 1242 Tonnen Zucker, von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: 9595 kg Baumwolle (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 19.490 kg Baumwollwaaren, 3105 kg Bier, 250 kg Branntwein (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 441 kg Bücher (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 301 kg Effecten (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 54.486 kg Esswaaren (wovon 13.115 kg ab Venedig), 5096 kg Farben, 408 kg Fez, 11.100 kg Garne, 816 kg Glasperlen, 80.930 kg Glaswaaren (wovon 2344 kg ab Venedig und 7880 kg in Port-Said aus der Levante eingeschifft wurden), 89 kg Goldzwirn [Imitation] (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 10.670 kg Holzwaaren, 4669 kg Knöpfe, 8621 kg Kurzwaaren (wovon 164 kg ab Venedig und 710 kg in Port-Said aus der Levante eingeschifft wurden), 56.929 kg Manufacturwaaren (wovon 8370 kg ab Venedig), 177.182 kg Metallwaaren (wovon 600 kg ab Venedig), 38.800 kg Mehl, 2364 kg Möbel, 2218 kg Mineralwasser, 1327 kg Muster, 3496 kg Oele, 260.160 kg Papier, 3456 kg Porzellanwaaren (wovon 1885 kg in Port-Said aus der Levante eingeschifft wurden), 8100 kg Quecksilber, 1500 kg Rosinen (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 5172 kg Specereien, 1952 kg Spiritus (wovon 252 kg ab Venedig), 15.617 kg Seife (wovon 6200 kg in Port-Said aus der Levante eingeschifft wurden), 1060 kg Schuhwaaren (wovon 290 kg in Port-Said aus der Levante eingeschifft wurden), 900 kg Storax (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 25.000 kg Talg, 1756 kg Uhren, 2704 kg Wein (wovon 1664 kg aus Venedig), 1,242.507 kg Zucker, 11.940 kg Zündhölzchen und 350 kg Cigarettenpapier (in Port-Said aus der Levante eingeschifft).

— (Abfahrt des Dampfers „Maria Valerie" nach Kobe.) Dieser Dampfer ist am 6. November 1900 mit 3306 Tonnen factischer Ladung, worunter 1831 Tonnen Zucker, von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte: 16.220 kg Baumwollwaaren (wovon 782 kg ab Venedig), 18.280 kg Bier, 200.160 kg Cement, 59.164 kg Ceresin, 30 kg Drucksachen ab Fiume, 20.000 kg Dünger, 56.149 kg Esswaaren (wovon 30.218 kg ab Venedig), 8175 kg Farben, 1277 kg Fez, 62.890 kg Garne, 34.589 kg Glaswaaren, 5480 kg Glasperlen, 3446 kg Holzwaaren (wovon 218 kg ab Venedig und 100 kg in Port-Said aus der Levante eingeschifft wurden), 192.312 m³ Holz (wovon 90.182 m³ ab Fiume), 905 kg Knöpfe, 60 kg Conserven (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 119 kg Laudam ab Fiume, 18.962 kg Manufacturwaaren (wovon 950 kg ab Venedig), 5770 kg Mehl (wovon 4500 kg ab Fiume), 175.493 kg Metallwaaren, 3517 kg Mineralwasser (wovon 2114 kg ab Fiume), 2810 kg Möbel, 1292 kg Muster, 373 kg Oele (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 552.408 kg Papier (wovon 685 kg ab Venedig), 432 kg Porzellanwaaren, 13.121 kg Specereien, 7135 kg Seife (wovon 648 kg in Port-Said aus der Levante eingeschifft wurden), 41.225 kg Spiritus, 52 kg Seidenwaaren (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 1100 kg Storax (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 409 kg Spielwaaren ab Fiume, 10 kg Teppiche (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 4654 kg Tabak, 163.938 kg Weine und 1,831.544 kg Zucker.

Zur Canalvorlage in Deutschland. Die Leistungen der Interessenten für diejenigen Bauten, welche in der neuen wasserwirthschaftlichen Vorlage vorgesehen sind, sind verschieden bemessen, je nachdem es sich um Neu- oder grössere Umbauten im Schiffahrtsinteresse oder um solche im Landesculturinteresse handelt. Für die Schiffahrtsstrassen westlich von der Elbe einschliesslich des von Bremen zu canalisirenden Stückes der Weser zwischen Minden und Bremen und des von Braunschweig eventuell zu erbauenden Zweigcanales nach Braunschweig sind erforderlich an Baucapital Mk. 311,713.700; hievon fallen auf den Staat Preussen Mk. 260,784.700 oder 83·66 Percent, auf Bremen Mk. 42,628.000, bezw. 8,301.000 = Mk. 50,929.000 oder 16·34 Percent. Für die Schiffahrtsstrassen und Wasserläufe östlich von der Elbe sind an Baucapital erforderlich Mk. 136,276.000; hievon tragen die Provinz Sachsen Mk. 233.250, die Provinz Brandenburg Mk. 4,651.350, die Provinz Schlesien Mark 98.800 und die Provinz Pommern Mk. 3,066.600. Dies ergibt für die Interessentenverbände zusammen Mk. 8,050.000, so dass von den für den Osten erforderlichen Baucapitalien der preussische Staat Mk. 128,226.000 = 94·09 Percent, die Interessentenverbände 5·91 Percent tragen; ausserdem wird von den Provinzen Brandenburg und Pommern von den Kosten für die untere Oder ein Betrag von Mk. 4,109.000 mit jährlich Mk. 143.815 verzinst und getilgt. An den Jahreskosten der Schiffahrtsstrassen westlich von der Elbe, Mk. 13,556.085, sind betheiligt: Rheinprovinz mit Mk. 560.358, Provinz Westphalen mit Mk. 1,217.701, Provinz Hannover mit Mk. 2,177.525, Stadt Magdeburg mit Mk. 783.909, die Städte Berlin, Spandau, Charlottenburg, Potsdam und Brandenburg mit Mk. 326.628·50, zusammen also die preussischen Interessentenverbände mit Mk. 5,066.121·50, sodann Braunschweig (eventuell) mit Mk. 353.535, Bremen mit Mk. 2,232.608·50. Folglich sind die Interessentenverbände und die nicht preussischen Staaten zusammen hier mit Mk. 7,652.265 oder mit 56·45 Percent der Jahreskosten betheiligt, während den Rest mit Mk. 5,903.820 oder 43·55 Percent Preussen trägt, sofern nicht die Abgaben zur Deckung ausreichen. Dabei betragen die Kosten für die Verzinsung und Tilgung Mk. 10,909.985, die für Verwaltung, Unterhaltung und Schleusenbetrieb Mk. 2,646.100. Hievon tragen die Interessentenverbände und die nichtpreussischen Staaten Mark 5,042.765 (46·22 Percent), bezw. Mk. 2,609.500 (98·62 Percent), der preussische Staat Mk. 5,867.220 (53·78 Percent), bezw. Mk. 36.600 (1·38 Percent). Für die Wasserstrassen östlich von der Elbe sind die gesammten Jahresausgaben deswegen noch nicht festzustellen, weil die Vorlage die erforderlichen Beträge nicht überall im Voraus beziffert hat. Abgesehen von den Kosten der Verwaltung, Unterhaltung u. s. w. betragen die Kosten für Verzinsung und Tilgung allein für den Osten jährlich Mark 4,200.595. Hievon tragen Berlin und Stettin je Mk. 245.000, die Provinz Posen Mk. 220.500, zusammen die Interessentenverbände Mk. 710.500 = 16·91 Percent, während auf den Staat Mark 3,490.095 oder 83·09 Percent fallen. Während aber im Westen es sich nur um Schiffahrtsstrassen handelt, bei denen die Abgaben voraussichtlich bald die berechnete Höhe der Kosten für Verwaltung etc., sowie für Verzinsung etc. erreicht haben werden, handelt es sich im Osten zumeist um Verbesserungen der Wasserläufe im Landesculturinteresse und zum Theil um solche von nichtschiffbaren Wasserläufen. Die Mittel zur Verzinsung und Tilgung belaufen sich allein für den Staatsantheil auf Mark 1,956.010.

Projectirter Bau eines Holz- und Flosshafens in Budapest. (Staatliche Subvention.) Die vom königl. ungar. Handelsminister mit dem Studium der Frage der Anlage eines Holz- und Flosshafens betraute Expertencommission (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 38 ex 1900) hat sich für den Ausbau desselben in Bereiche der Gemarkung von Uj-Pest, d. i. im Norden der Hauptstadt, ausgesprochen. Das Hafenterrain schliesst sich an jenes des Uj-Pester Winterhafens an und wird von der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Budapester Ringbahn begrenzt, welche sämmtliche in Budapest einmündende Bahnen wechselseitig verbindet. Die Auswahl dieses Platzes gestattet die Anlage einer Umschlagstation für die landeinwärts zu befördernden Bauwerk- und Brennhölzer, welche aus dem Bereiche der Waldschläge im Karpathengebiete zugeflötzt werden. Die Kosten des Baues und der Einrichtung des Hafens wird die Direction der Budapester Escompte- und Wechselbank, als Generalpächterin der hauptstädtischen Entrepôts, tragen, während derselben als Beitrag zu den mit der Bassinanlage verbundenen Uferregulirungs- und Dammbauten, sowie der Baggerarbeiten sowohl von Seiten des Staates als auch der Commune eine Subvention von je K 100.000 in Aussicht gestellt wurden.

Regulirung des Soroksárer Donauarmes (unterhalb Budapest) und Herstellung des Gerinnes in gut schiffbaren Zustand. (Beginn der Arbeiten.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister die allerdings in das allgemeine Flussregulirungsprogramm einbezogene Regulirung des Soroksárer Donauarmes (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 40 ex 1898), jedoch ausserordentlich angeordnet und wurden die Arbeiten, soweit als es die Saisonverhältnisse zulassen, bereits unterhalb Ráczkeve, woselbst die Verschlammung des Flussbettes eine Barre bildet, in Angriff genommen. Die Dringlichkeit der Ausführung dieser Arbeit ist nicht nur vom sanitären Standpunkte aus geboten, sondern auch durch die Nothwendigkeit motivirt, den von der Insel Csepel gebildeten linksseitigen mächtigen Donauarm durch entsprechende Vertiefung auch für grosse Dampfer fahrbar herzustellen und derart die von der Eisenbahnbrücke (zwischen den Stationen Budapest-Ferenczváros [Franzstadt] und Budapest-Kelenföld) aus über Promontor, Tetény, Ercsi etc. bis Rácz-Almás reichende Stromsection vom Verkehre

der Remorqueure mit beladenen Schleppschiffen, insbesondere in der Richtung der Bergfahrt, zu entlasten. Die Wiederherstellung der Schiffbarkeit dieses seit Jahren vernachlässigten Wasserlaufes ist schliesslich auch als Vorarbeit für den zu erbauenden Handels- und Winterhafen im Süden von Budapest vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 38 ex 1900 zu betrachten.

Impresa Fiume-Ancona und Fiume-Venezia. (Betriebsergebnisse des Jahres 1900.) Dem Berichte über den durch die Dampfer der staatlich subventionirten „Impresa Fiume-Ancona und Fiume-Venezia" im Jahre 1900 vermittelten Personenverkehr zufolge hat die Anzahl der Cajütenpassagiere zugenommen, jene der Zwischendeckpassagiere aber sich vermindert, welch letzterer Umstand auf den geringeren Zuzug der italienischen Arbeiterschaft nach Ungarn zurückzuführen ist. von welcher im Jahre 1900 nur 10.546 Mann gegenüber von 13.546 im Jahre 1899 befördert wurden. Die Anzahl der Cajütenpassagiere in der Relation Fiume-Venedig betrug im Jahre 1900 deren 9236, gegenüber von 7890 im Vorjahre 1899.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXX. Stückes.) Das am 26. Februar 1901 herausgegebene XXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5242: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 20. Februar 1901, Z. 4331/IV b, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen gegen Dalmatien, Krain und Steiermark.

Nr. 5243: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 4. Februar 1901, Z. 15.986/I, betreffend die Aufhebung der Sperre im Bezirke Vlasenica gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 5244: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 23. Februar 1901, Z. 17.128, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Kärnten.

Nr. 5245: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 23. Februar 1901, Z. 17.129, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Handels-(Futter-)Schweine aus dem Küstenlande.

Nr. 5246: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 23. Februar 1901, Z. 17.127, betreffend die Aufhebung der Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Tirol und Vorarlberg.

Nr. 5247: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 23. Februar 1901, Z. 16.884, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XXXI. Stückes.) Das am 27. Februar 1901 herausgegebene XXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5248: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 23. Februar 1901, Z. 3283, betreffend die Einfubrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5249: Kundmachnng der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 23. Februar 1901, Z. 3402, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XXXII. Stückes.) Das am 28. Februar 1901 herausgegebene XXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5250: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 26. Februar 1901, Z. 4319, betreffend die Aufhebung des Einfubrverbotes für Klauenthiere aus dem politischen Bezirke Feldkirch in Tirol.

Nr. 5251: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 25. Februar 1901, Z. 4190, betreffend die Einfuhrsbescbränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5252: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 25. Februar 1901, Z. 36.402, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 5253: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 25. Februar 1901, Z. 35.308, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5254: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 25. Februar 1901, Z. 2583, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5255: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 26. Februar 1901, Z. 6690, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5256; Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 25. Februar 1901, Z. 8177, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XXXIII. Stückes.) Das am 1. März 1901 herausgegebene XXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5257: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 25. Februar 1901, Z. 32.762, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Kardasch-Rečitz der k. k. österr. Staatsbahnen als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 5258: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 25. Februar 1901, Z. 3769/II, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XXXIV. Stückes.) Das am 2. März 1901 herausgegebene XXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5259: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 24. Februar 1901, Z. 8281, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XXXV. Stückes.) Das am 4. März 1901 herausgegebene XXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5260: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 3. März 1901, Z. 7101, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach Oesterreich geregelt wird.

Nr. 5261: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 26. Februar 1901, Z. 4967, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5262: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 27. Februar 1901, Z. 4859, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5263: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 28. Februar 1901, Z. 8945, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in Vorarlberg.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Neu herausgegeben ist das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 54 (kgl. Württembergische Staatseisenbahnen); ferner ist zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" der Nachtrag VII erschienen. Das im August 1896 ausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 54 wird durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 54 aufgehoben.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat an Stelle des aus dem Staatseisenbahnrathe ausgeschiedenen Mitgliedes Adalbert Ritter von Zaduro wicz, dessen bisherigen Ersatzmann Nicolaus Baron Mustatza zum Mitgliede der genannten Körperschaft und den Landtagsabgeordneten Christoph Ritter von Abrahamowicz zum Ersatzmanne ernannt.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium den k. k. Sectionschef a. D. Dr. Wilhelm Ritter von Leddihn über sein Ansuchen von den Functionen eines Regierungscommissärs bei den k. k. österr. Staatsbahnen, den Linien der Wiener Stadtbahn, den diesseitigen Strecken der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Ungarischen Westbahn, sowie bei den im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder gelegenen Strecken fremder Eisenbahnen enthoben und an seiner Stelle den k. k. Oberfinanzrath der niederösterreichischen Finanzprocuratur, Dr. Moriz Ritter von Stibral, mit den Functionen eines Regierungscommissärs in Gemässheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, bei den angeführten Eisenbahnen betraut.

Zugleich wurde an Stelle des k. k. Ministerialrathes im Handelsministerium, Dr. Rudolf Schuster Edlen von Bonnott, der k. k. Finanzrath der niederösterreichischen Finanzprocuratur, Dr. Josef Ritter Schoen von Perlashof, zum Stellvertreter des Regierungscommissärs bei den oben angeführten Eisenbahnen bestellt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.
Localbahn Sopron-Pozsony
(im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen).

Einführung directer Fahrkarten für einfache Fahrten zwischen Wien St.E.G. und Nezsider.

Ab 1. April 1901 gelangen zwischen Wien Staatsbahnhof und Nezsider über Bruck a/L.—Pándorf directe Fahrkarten für einfache Fahrten zu nachstehend angeführten Preisen zur Einführung:

Von	Nach (oder umgekehrt)	Ueber	Personenzug			Schnellzug *)	
			I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	I. Cl.	II. Cl.
			Einfacher Fahrpreis in Hellern einschl. Stempel				
Wien St.E.G. . .	Nezsider **) . . .	Bruck a/L.—Pándorf	480	290	160	730	490

*) In der Strecke Pándorf—Wien St.E.G. Schnellzug, sonst Personenzug. Diese Fahrkarten gelangen nur in der Richtung von Nezsider nach Wien St.E.G. zur Ausgabe.

**) In der Péagestrecke Pándorf—Nezsider nur zu den Zügen der Sopron-Pozsonyer Localbahn giltig.

Wien, am 5. März 1901. [170]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

In dem vom 1. Jänner 1901 giltigen Nachtrage I zum Anhange zu dem Tarife, Theil II, Heft 1, ist auf Seite 6, Post Nr. 68, bei dem Artikel Garne als Eilgut von Rothkosteletz—Erlach u. s. w. der Frachtsatz b) 1080 auf b) **1018** zu berichtigen.

Wien, am 4. März 1901. [171]

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf-Donauländetr., Theil II, vom 1. März 1897. (Frachtbegünstigung für raffinirtes Petroleum.) Für ab Regensburg abgefertigte Sendungen „raffinirtes Petroleum" rumänischen Ursprungs in Wagenladungen von 10.000 kg wurden mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1901 die nach dem Tarif sich ergebenden Frachten hinsichtlich der bayerischen Antheile im Rückvergütungswege um die nachstehend bezeichneten Beträge gekürzt, und zwar für Sendungen mit directer Abfertigung:

Ueber	Pfennige für 100 kg
Eger	8
Hof	9
Lichtenfels	10
Probstzella	12
Gemünden	24
Aschaffenburg	29

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. October 1900. (Ausnahmetarif 26 für Aluminium.) Am 1. Februar 1901 ist für die Beförderung von Aluminium bei Aufgabe

a) als Frachtstückgut,
b) in Wagenladungen von 5.000 kg,
c) „ „ „ 10.000 „

von Salzburg (Bayerische Staatsbahn) nach Dresden folgender neue Ausnahmetarif 26 in Kraft getreten:

Nach	Von Salzburg (Bayerische Staatsbahn)		
	a	b	c
	für 100 kg in Mark		
Dresden-Altstadt	4·87	3·10	2·65
Dresden-Friedrichstadt	4·93	3·14	2·69
Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof)	4·95	3·15	2·70
Dresden-Elbquai (Alt- und Neustadt)	4·90	3·09	2·66
Dresden König Albert-Hafen	4·90	3·09	2·66

Directer Güterverkehr unter deutschen Bahnen. (Ausnahmefrachtsatz für frische Blumen.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 gelangte für die Beförderung lebender (frischer) Blumen in Körben oder Schachteln als Schnellzugsstückgut von Kufstein nach Erfurt über Bamberg-Lichtenfels-Grimmenthal-Suhl ein Frachtsatz von Mk. 22.— für 100 kg zur Einführung. Der Frachtberechnung wird ein Mindestgewicht von 20 kg für jede Frachtbriefsendung zu Grunde gelegt.

Letztere Bestimmung gilt auch für die im Tarifanzeiger Nr. 49 vom 10. November 1900 unter Nr. 81447 III veröffentlichten Frachtsätze für die Beförderung von lebenden frischen Blumen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
789	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Stroh der Pos. H—11 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Körmend Sárvár Szemere Vaszar	Graz k.k.St.B.	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzablong für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Westungar.-Steier. Eisenbahnverkehr, Tarif, Theil II, Heft 1	Heller 58 74 96 90	Heller 50 66 89 82	Heller 8 8 7 8	im Kartirungswege		
				Körmend Sárvár Szemere Vaszar	Graz S.B. loco				66 82 104 98	60 76 99 92	6 6 5 6			
				Körmend Sárvár Szemere Vaszar	Graz S.B. trs.				58 74 96 90	52 68 91 84	6 6 5 6			
				Körmend Sárvár Szemere Vaszar	Gratwein			Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	68 84 107 100	Verschieden			
790	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eisen, roh, etc. der Pos. E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	A n i n a	Bielitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller 244		im Kartirungswege		In den Frachtsätzen ist die im Localtarife der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vom 1. September 1900, Abschnitt III, Punkt B, II, festgesetzte Specialgebühr bereits enthalten
					Biała					248				
					Dzieditz					249				
791	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Pflastersteine	Bozen-Gries	Stuttgart Westbahnhof	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Eisenbahnwagen und Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 15. März 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Februar 1897 (Ausnahmetarif Nr. 28) für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Es bestehen keine directen Frachtsätze		1·38 Mark	im Kartirungswege		
					Stuttgart Nordbahnhof						1·37 Mark			
					Stuttgart Hauptbahnhof					1·36 Mark				

792

k. k. österr. Staatsbahnen

bethelligten Verwaltungen

Frachtgüter aller Art, und zwar:
Serie 1: Modeconfections- und Tapisseriewaaren; ferner Stoffe, Garne, Bänder, Teppiche, Gewebe, Bekleidungsstücke u. s. w., welche Seide oder Wolle enthalten.
Serie 2: Frachtgüter aller Art mit Ausnahme der unter Serie 1 angeführten Artikel, sowie mit Ausnahme der Artikel: frische Fische, frisches Fleisch, Ganslebern, todtes Geflügel und Wildpret, sowie aller dem raschen Verderben unterliegenden Güter

	Wien-Hauptzollamt	
oder umgekehrt	Paris Reuilly	Paris Donane

Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens
a) 5.000 kg
b) 10.000 kg
für jeden Frachtbrief und Wagen.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif-Theil I, Abtheilung A, und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif-Theil I, Abtheilung B, des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes

vom 15. März 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verbandstarif, Theil V, vom 1. Februar 1890

Es bestehen keine directen Frachtsätze

Zugestandener Frachtsatz per 1000 kg Francs Gold		per 100 kg	
a)	Serie 1	130·50	112·75
b)			
a)	Serie 2	115·75	100·45
b)			
a)	Serie 1	130·50	112·75
b)			
a)	Serie 2	115·70	100·40
b)			

Im Kartirungswege

Bei Zusammenladung verschiedener nach Serie 1 und 2 tarifirender Artikel werden die Frachtsätze der Serie 1 berechnet. Zur Bildung von Wagenladungen dürfen in keiner Weise Güter verwendet werden, welche nach den reglementarischen Bestimmungen in dem nebenbezeichneten Tarif-Theil I, Abtheilung A, vom Transporte gänzlich ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zum Transporte zugelassen sind.

Das Auf- und Abladen der Güter der Serie 1 und 2 auf die Eisenbahnwagen, bezw. aus denselben obliegt in Wien-Hauptzollamt den Parteien. In den französischen Stationen wird das Auf- und Abladen der nach den Frachtsätzen der Serie 1 abzufertigenden Sendungen durch Organe der Bahnverwaltung bewerkstelligt, während bei den Sendungen, für welche die Frachtberechnung nach den Frachtsätzen der Serie 2 erfolgt, diese Leistungen durch die Parteien oder auf deren Kosten und Gefahr zu bewirken sind

1	Fortlaufende Nummer	
2	Die Publication erfolgt	von der
3		und im Namen der
4	Das Zugeständniss wird gemacht	für Artikel
5		für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von / nach
6		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen
7		und gilt in der Zeit
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung
9		Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg
10	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg
11	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	per 100 kg
12	Art der Durchführung	
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
14	Besondere Bemerkungen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
793	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine des Specialtarifes 3	Pulkau	Göllersdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn		Heller 18	7	Im Kartirungswege	Die Sendungen müssen zur Beschotterung der Bezirksstrassen bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksstrassen-Ausschuss Oberhollabrunn als Empfänger erscheinen	
					Gnntersdorf					9	7			
					Hetzmannsdorf-Wnllersdorf					11	7			
					Oberhollabrunn					14	7			
794	**St.E.G.**	Oesterr. Nordwestbahn	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 133 vom 20. November 1900, sub Post-Nr. 2535 enthaltene Publication für Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut von Prag (St.E.G.) nach diversen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn findet unter den gleichen Bedingungen und Modalitäten auch auf **Zeitungspackete von Prag (St.E.G.) nach Böhm.-Skalitz via „Chotzen—Starkotsch“** Anwendung.											
795	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren der Pos. H—15 b der Güterclassification	Teplitz-Waldthor	Bärn-Andersdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 231		Im Kartirungswege	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
					Krzenowitz (K.F.N.B.) und Krenowitz T.B. (St.E.G.)					221				
796	**k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz**	Bukowinaer Localbahnen	Bauholz und Bretter aus Pos. H—18, 1 und 3 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1 B											
			circa 10 Waggons	Berhometh a. S.	Petrontz a. S.	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen für den Bau der Zuckerfabrik in Zuczka bestimmt sein	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende August 1901	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass von dem im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 2, Abschnitt B, Abtheilung B unter 3 a II enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung eines Minimalgebührensatzes von 0·4 Hellern per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 Hellern per 100 kg		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist	
			circa 20 Waggons	Czudin										
				Hlihoka										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg			
797	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Emballagen laut Abschnitt C—V, a des Tarifes, Theil I als Frachtgut	Eszterháza	Liesing	Aufgabe in beliebigen Mengen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1901	Westungarisch-Niederösterreichischer Verband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1901	100	88	12	Im Kartirungswege		
				Győr gy. s. é. v. Győr-rábaparti rakodohely, Győr M.Á.V.					118	111	7			
				Kapuvár-Gartha					107	95	12			
				Lajta-Ujfalu					51	42	9			
				Petőháza gyár					100	88	12			
				Vulka-Pordány					75	66	9			
									Heller incl. ungar. Steuer					
798	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Pflastersteine	Petrowitz oder Karwin	Freistadt i. S.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger; Anrechnbhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zu Pflasterungszwecken der Stadtgemeinde Freistadt bestimmt sein	bis Ende Juni 1901	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	10 Heller	7 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die Stadtgemeinde Freistadt i. S. als Absenderin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
25	Nr. 3 vom 5. Jänner 1901	130 / D Seite 89	K. k. österr. Staatsbahnen		Mahlproducte etc.	galizischen Stationen	Oswiecim transit	In der Rubrik 8 sind hinter „Tarif, Theil II, Heft 3, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina“ die Worte: u. zw. „Ausnahmetarif A und B“ zuzusetzen	

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.
Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.
Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_2$, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 30. **Wien, 9. März 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Gesetzentwurf, betreffend die Inarticulirung des zwischen der kgl. ungarischen Regierung und der Direction der „Ungarisch-croatischen Seeschiffahrts-Actiengesellschaft“ abgeschlossenen neuen Vertrages. — Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn im Jahre 1900. — Commission für Verkehrsanlagen in Wien. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Ausdehnung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn vom Bahnhofe Oderberg in die Stadt Oderberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Stadtvorstande in Oderberg mit dem Erlasse vom 16. October 1900, Z. 44.143/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 123 vom 27. October 1900), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, ausschliesslich für den Personenverkehr bestimmte Kleinbahn vom Bahnhofe Oderberg der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in die Stadt Oderberg auf eine normalspurige, auch für den Lastenverkehr bestimmte Kleinbahn in derselben Relation ausgedehnt.

Wien, am 27. Februar 1901. Z. 6634/2.

Eröffnung der zweiten Theilstrecke Fügen—Kaltenbach-Stumm der Zillerthalbahn.

Am 24. Februar 1901 wurde die zweite Theilstrecke Fügen—Kaltenbach-Stumm der Zillerthalbahn mit den Stationen Uderns und Kaltenbach-Stumm für den gesammten Personen- und Güterverkehr, ausschliesslich des Transportes von Leichen, lebenden Thieren und explosiven Gegenständen, und den Haltestellen Kapfing und Ried für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Den Betrieb führt die Actiengesellschaft „Zillerthalbahn“.

Gesetzentwurf, betreffend die Inarticulirung des zwischen der kgl. ungarischen Regierung und der Direction der „Ungarisch-croatischen Seeschiffahrts-Actiengesellschaft“ abgeschlossenen neuen Vertrages.

Der kgl. ungar. Handelsminister hat dem Abgeordnetenhause in der am 20. Februar 1901 abgehaltenen Sitzung den Gesetzentwurf über die von der Legislative zu genehmigende Inarticulirung des zwischen der kgl. ungar. Regierung und der Direction der „Ungarisch-croatischen Seeschiffahrts-Actiengesellschaft“ abgeschlossenen neuen Vertrages zur Sanctionirung unterbreitet. Den Hauptpunctationen dieses Vertrages zufolge (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 19 ex 1901) verpflichtet sich die Gesellschaft während der Dauer des Vertrages folgende Schiffsrouten mit ihren eigenen Schiffen zu befahren und aufrechtzuerhalten:

Wöchentlich zwei Eilfahrten zwischen Fiume und Cattaro; wöchentlich eine Frachtfahrt zwischen Fiume und Cattaro und wöchentlich eine zweite Frachtfahrt zwischen diesen beiden Häfen, jedoch so, dass in jeder zweiten Woche die Fahrt bis nach Obotti auszudehnen ist; wöchentlich zwei Eilfahrten zwischen Fiume und Gravosa, eine Fahrt zwischen Fiume und Metkovic, zwischen Fiume und den Häfen der Insel Braza; eine Fahrt zwischen Fiume über Zengg nach Zara; eine Fahrt über Lussingrande nach Zara; zweimal wöchentlich eine Fahrt nach Pago. Täglich eine Fahrt von Fiume nach

Zengg, nach Novi. Während der Sommersaison oder vom 1. April bis 30. September täglich eine beschleunigte Fahrt nach Cirkvenice. Vom 1. März bis 31. October täglich zwei, in den übrigen Monaten des Jahres täglich eine Fahrt nach Buccari. Wöchentlich drei Fahrten von Fiume nach Veglia, täglich zwei Fahrten nach Lovrana; wöchentlich eine beschleunigte Fahrt nach Lussinpiccolo und eine Frachtfahrt nach demselben Hafen; wöchentlich eine beschleunigte und zwei Frachtfahrten nach Pola und wöchentlich zwei Fahrten nach Triest.

Sämmtliche Fahrten verstehen sich tour und retour. Die Fahrpläne sind durch die ungarische Seebehörde dem Handelsminister zur Gutheissung vorzulegen und dürfen ohne Bewilligung desselben nicht abgeändert werden. Insofern die geänderten Verkehrsverhältnisse eine Modification der vorher aufgezählten Routen nothwendig machen sollten, hat der Handelsminister das Recht. Veränderungen in der Routenordnung vorzunehmen. Die Eilfahrten sind mit einer Geschwindigkeit von 12·5 Seemeilen, die gewöhnlichen Fahrten mit einer Schnelligkeit von 10 Seemeilen und die übrigen Fahrten mit einer solchen von 8—9 Seemeilen zurückzulegen. Die Gesellschaft verpflichtet sich ausser den 22 Schiffen, welche sie gegenwärtig besitzt, einen neuen Dampfer nach Type des Dampfers „Pannonia“ und zwei neue Dampfer nach der Type des Dampfers „Donau“ bis zum Ablauf des ersten Semesters 1902 einzustellen. Sämmtliche Dampfer der Gesellschaft sind in Fiume zu registriren und stets in gutem Stande zu halten. Die neu zu beschaffenden Dampfer können nur nach eingeholter Prüfung und Bewilligung der ungarischen Seebehörden in Dienst gestellt werden. Falls ein Dampfer dienstuntauglich wird, ist die Gesellschaft gehalten, denselben durch einen neuen Dampfer mit derselben minimalen Geschwindigkeit zu ersetzen. Der Dampfer nach der „Pannonia“-Type kann auf welcher Werfte immer bestellt werden; bezüglich der übrigen Neubeschaffungen übernimmt die Gesellschaft die Verpflichtung,. dieselben unter gleichen Bedingungen, entweder von der Fiumaner oder von einer anderen, an der ungarisch-croatischen Küste befindlichen Werfte erbauen zu lassen. Bei Reparaturen ist unter gleichen Bedingungen den heimischen Werften der Vorzug zu geben. Die Pläne für die neu zu erbauenden Dampfer sind dem Handelsminister behufs Gutheissung vorzulegen. Die Gesellschaft ist verpflichtet, in ihrer Geschäftsführung sowohl, wie in ihren tarifarischen Massnahmen die ungarischen Verkehrs- und Handelsinteressen zu unterstützen und wird über Aufforderung des Handelsministers im Interesse der Küstenschiffahrt alle gewünschten Verfügungen treffen. Besondere Sorge ist für die Sicherheit und Bequemlichkeit der Reisenden zu hegen.

Die Personentarife treten nur mit vorhergängiger Genehmigung des Handelsministers ins Leben und behält sich der Minister das Recht vor, die Abänderung des Tarifes zu fordern, welche die Gesellschaft unverzüglich vornehmen muss. Die Gesellschaft ist auch verpflichtet, mit der Ungarischen Staatsbahn in allen Relationen directe Fahrkarten auszugeben. Die Frachtentarife können ebenfalls nur nach Genehmigung seitens des Handelsministers ins Leben treten und erhöht werden. Dem Minister steht das Recht zu, die Abänderung der Sätze zu verlangen.

Die Gesellschaft ist gehalten, auf Aufforderung der ungarischen Seebehörde Mustersendungen ungarischer Industrieller auf den Vertragslinien bis zu einem Gewichte von einem Metercentner gratis zu befördern. Ohne vorhergängige Zustimmung des Handelsministers kann die Gesellschaft hinsichtlich der Tarife und Versehung des Verkehres mit keinem anderen Seeschiffahrts-Unternehmen in ein Vertragsverhältniss treten. Die Gesellschaft hat statistische Aufzeichnungen über ihren gesammten Verkehr zu führen und in monatlichen Ausweisen der Seebehörde und dem Ministerialcommissär zu unterbreiten. Die Gesellschaft verpflichtet sich, im Mobilisirungs- oder Kriegsfalle ihre sämmtlichen Fahrzeuge, gegen den entsprechenden Tarif, in den Dienst der Kriegsmarine zu stellen und sind die diesbezüglichen Verpflichtungen und Rechte der Gesellschaft prācis geregelt.

Die Gesellschaft wird berechtigt, ausser den stricte zu erfüllenden vertragsmässigen Routen mit ihren eigenen oder gemietheten Dampfern freie Schiffahrt zu üben, ihre diesbezügliche Wirksamkeit ist jedoch an die Beschränkung geknüpft, dass sie anderen vom Staate subventionirten Gesellschaften in den Vertragsrelationen keine Concurrenz machen darf. Die gesammten Angestellten der Gesellschaft haben soweit als möglich ungarische Staatsbürger zu sein. Die Gesellschaft wird vom Handelsminister mit der Vermittlung des Postverkehres betraut und werden auch diesbezüglich die Bedingungen genau festgestellt.

Die Dauer des gegenwärtigen Vertrages wird auf 15 Jahre bestimmt und erhält die Gesellschaft während derselben eine jährliche Subvention von K 430.000, in monatlich posticipando zu bezahlenden, gleichen Raten, die in Fiume zu erheben sind. Die staatlichen Begünstigungen, welche die Gesellschaft bisher geniesst, werden ihr auch während der Dauer dieses Vertrages zugesichert.

Die Gesellschaft erlegt eine Caution von K 60.000. Die ungarische Regierung verpflichtet sich, während der Dauer dieses Vertrages für die gleichen Linien keiner anderen Schiffahrts-Unternehmung eine Subvention zu geben. Die Gesellschaft kann ohne vorhergängige Bewilligung des Handelsministers mit niemandem Anderen einen Vertrag bezüglich der Einrichtung eines Schiffahrtsdienstes abschliessen.

Zwei Drittel der Directionsmitglieder der Gesellschaft müssen ungarische Staatsbürger sein. Die Wahl des Präsidenten, der ein ungarischer Staatsbürger sein muss, unterliegt der Bestätigung des Ministers. Der Minister hat das Recht, zwei Mitglieder in die Direction zu ernennen, er hat auch das Aufsichtsrecht über die Gesellschaft, welches derselbe durch den zu ernennenden Ministerialcommissär und durch die Seebehörde ausübt. Insolange die Gesellschaft mit dem Staate im Vertragsverhältnisse steht, erfordern die Beschlüsse der Generalversammlung derselben, die sich auf Erhöhung oder Reduction des Capitals, auf die Abänderung der Statuten und auf die Auflösung der Gesellschaft beziehen, die Genehmigung des Handelsministers.

In der Motivirung zum Gesetzentwurfe werden die bisherigen Leistungen der Gesellschaft, die von Jahr zu Jahr grössere Dimensionen angenommen haben, hervorgehoben und ebenso die Wichtigkeit der successiven Ausdehnung des Verkehres an der ganzen Ostküste des Adriatischen Meeres, welcher von der Gesellschaft besorgt wird. Bisher hat die Gesellschaft unter verschiedenen Titeln eine Gesammtsubvention von K 386.000 erhalten und hat der Minister, mit Rücksicht auf die beträchtlichen grösseren Dienst-

leistungen, die dieselbe übernimmt, eine Erhöhung der Subvention um K 44.000 bewilligt. Gegenwärtig macht die Gesellschaft in einem Jahre 2850 Fahrten in einer Länge von 342.562 Seemeilen. Künftig wird die Gesellschaft 3397 Fahrten mit einer Gesammtlänge von 443.205 Seemeilen zurücklegen.

Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn im Jahre 1900.

Im Jahre 1900 wurden in Oesterreich-Ungarn im Ganzen 707·989 km neuer Eisenbahnen (gegen 1288 km im Jahre 1899) mit 72 Stationen,*) ferner 30 Anschlüssen an die Linien anderer Bahnverwaltungen und 12 Abzweigungen von eigenen Strecken*) dem Verkehre übergeben.

Von den neu eröffneten Strecken entfallen auf Oesterreich 529·269 km (gegen 706 km im Jahre 1899) und auf Ungarn 178·72 km (gegen 582 km im Jahre 1899).

Neue Anschlüsse gelangten zur Eröffnung zwischen Oesterreich und Ungarn bei Kutti am 8. September, ferner zwischen Oesterreich-Ungarn und Sachsen bei Hermsdorf am 25. August.

Von den neu eröffneten Strecken entfallen:

	Theilstrecken	Länge in Kilometern	Anschlüsse an fremde Bahnen	Abzweigungen von eigenen Bahnstrecken	Stationen und Haltestellen
I. In den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.					
K. k. Staatsbahnen	2	76·528	1	3	7
Zeltweg-Wolfsberg	1	49·717	2	—	11
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1	45·898	1	—	17
Niederösterreicbische Waldviertelbahn	2	39·059	1	1	13
Kolin-Čerčan	1	32·500	1	—	9
Strakonitz-Winterberg	1	27·995	—	—	7
Raudnitz-Hospozin	2	23·646	2	—	9
Piła (Bobcin)-Jaworzno	1	21·176	2	—	4
Gablonzer Strassenbahnen	7	20·751	—	—	—
Tirscbnitz-Schönbach	1	20·370	1	—	8
Stankau-Ronsperg	1	19·536	1	—	7
Mutenitz-Gaya	1	16·002	2	—	3
Čerčan-Modřan	1	14·698	—	1	3
Wiener elektrischc Strassenbahnen	10	14·614	—	—	—
Triester elektrische Kleinbahnen	6	14·249	—	—	—
Prager elektrische Strassenbahnen	4	13·240	—	—	—
Gross-Siegharts—Raabs	1	11·081	1	—	5
Friedland-Hermsdorf	1	10·781	2	—	5
Zillertbalbahn	1	10·621	1	—	6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1	9·537	1	1	1
Schneebergbahn	1	8·633	2	—	1
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn	1	8·300	1	—	8
Grazer elektrische Strassenbahnen	2	7·031	—	—	—
Raspenau-Weissbach	1	6·072	1	—	5
Krakau-Kocmyrzów	1	2·469	—	1	1
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen	1	1·979	1	1	—
Brünner Strassenbahnen	1	1·854	—	—	—
Teplitzer elektrische Kleinbahn	1	0·623	—	—	—
Pilsener elektrische Strassenbahnen	1	0·157	—	—	—
Zittau-Markersdorf-Hermsdorf	1	0·152	—	1	—
Zusammen	57	529·269	24	9	130

*) Hiebei wurden die zahlreichen Haltepunkte und eigenen Abzweigungen der verschiedenen elektrischen Strassenbahnen selbstverständlich ausser Betracht gelassen.

	Theilstrecken	Länge in Kilometern	Anschlüsse an fremde Bahnen	Abzweigungen von eigenen Bahnstrecken	Stationen und Haltestellen
II. In den Ländern der ungarischen Krone.					
Szigetvar-Kaposvar	1	53·48	2	—	11
Körös-Belovar-Verőcze-Barcs	2	48·18	1	—	7
Szatmar-Erdöd	1	28·70	2	—	7
Ungarische Staatsbahnen	2	13·40	—	3	2
Czinkota-Kerepes	1	9·60	—	—	—
Ungarische Nordwest-Localbahn	1	6·86	1	—	1
Budapester Strassenbahnen	3	6·50	—	—	—
Budapest-Szt. Lörincz	1	4·30	—	—	—
Elektrische Stadtbahn in Sopron	1	4·30	—	—	—
Budapester elektrische Stadtbahn	2	1·90	—	—	—
Viaductbahn in Budapest	1	1·10	—	—	—
Kelenfölder Strassenbahn	1	0·40	—	—	—
Zusammen	17	178·72	6	3	28

Nach der chronologischen Reihenfolge wurden eröffnet:

I. In den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

Am 10. Jänner die Linie Zeltweg—Wolfsberg (49·717 km) mit den Anschlüssen in Zeltweg und Wolfsberg an die k. k. Staatsbahnlinien, ferner mit den Stationen, bezw. Haltestellen: Weisskirchen, Eppenstein (Haltestelle), Kathal (Haltestelle), Obdach, Taxwirth (Haltestelle), Reichenfels-St. Peter, St. Leonhard, Wiesenau (Haltestelle), Preblau-Sauerbrunn, Twimberg und Frantschach-St. Gertraud.

Am 14. Jänner die Strecke Przeworsk—Rozwadów der k. k. Staatsbahnen (74·423 km) mit der Abzweigung in Przeworsk und Rozwadów von den bestehenden Linien und den Stationen: Tryncza (Haltestelle), Grodzisko, Lézajsk, Sarzina, Letowina, Rudnik und Nisko.

Am 28. Jänner der Flügel der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen zur Station Traiskirchen [E.W.A.] (1·979 km).

Am 6. Februar die Theilstrecken Alter Markt Gablonz—Reichenau i. B. (9·4 km) und Wienerstrasse—Gablonz a. N. (0·4 km) der Gablonzer Strassenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft.

Am 29. März die Strecke Keplerplatz—Quellengasse—Gellertplatz (0·616 km) der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 2. April die Theilstrecke Ober-Gablonz—Lindengasse (1·148 km) der Gablonzer elektrischen Strassenbahn.

Am 1. Mai die Verbindungsstrecke Eule—Wran (14·698 km) der Localbahn Čerčan-Modřan mit den Zwischenstationen und Haltestellen: Dawle, Luk-Mednik und Pikowitz.

Am 3. Mai die Localbahn Raspenau-Weissbach (6·072 km) mit den Stationen: Raspenau (Uebergangsstation auf die Oesterr. Nordwestbahn), Mildenau, Mildeneichen, Haindorf-Liebwerda und Weissbach.

Am 7. Mai die Theilstrecken Lindengasse—Gablonzer Bahnhof—Brandl und Alter

Markt—Reinowitz Post der Gablonzer elektrischen Strassenbahnen (4·115 km).

Am 14. Mai die Theilstrecken Josefsplatz—Karolinenthal und Graben—Wenzelsplatz der Prager elektrischen Strassenbahnen (2·808 km).

Am 2. Juni die im Betriebe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehende Localbahn Mutenitz-Gaya (16·002 km), welche von der Station Mutenitz der Localbahn Seitz-Tscheitsch-Göding abzweigt und über Dubnian, Swatobořitz nach Gaya zum Anschlusse an die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft führt.

Am 16. Juni für den beschränkten Güterverkehr und am 22. Juli für den beschränkten Personenverkehr die Zweiglinie Czyżyny—Mogila (2·469 km) der Localbahn Krakau-Kocmyrzów mit der Abzweigung in Czyżyny von der bestehenden Station und der Station Mogila für den beschränkten Güterverkehr.

Am 23. Juni die Theilstrecken Museum—Nusslerstiege und Unter-Bruska—Straka'sche Akademie der Prager elektrischen Strassenbahnen (1·125 km).

Am 28. Juni die 8·3 km lange schmalspurige Kleinbahn Berg Isel-Igls (Innsbrucker Mittelgebirgsbahn) mit dem Anschlusse in Berg Isel an die Localbahn Innsbruck-Hall und mit den Zwischenstationen: Ambras, Tantegert, Aldrans, Lans-Sistrans und Lanser See.

Am 30. Juni die von der Station Tirschnitz der Linie Prag—Eger der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn abzweigende Localbahn Tirschnitz-Schönbach (20·37 km) mit den Stationen: Soos (Station), Fonsau (Halte- und Verladestelle), Wildstein (Station), Fleissen-Grossloh (Station), Neukirchen-Brenndorf (Station), Unter-Schönbach (Haltestelle) und Schönbach (Station).

Am 2. Juli die Theilstrecken Straka'sche Akademie—Elektrische Centrale und Blindeninstitut—Strakasche Akademie der Prager elektrischen Strassenbahnen (4·727 km).

Am 4. Juli die schmalspurige Niederösterreichische Waldviertelbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein (39·059 km), anschliessend an die k. k. österr. Staatsbahnen in Gmünd, bestehend aus der Linie Gmünd—Litschau mit den Stationen Gmünd-Localbahn, Neu-Nagelberg, Alt-Nagelberg (Abzweigestation) und Litschau, sowie mit den Haltestellen Gmünd k.k.St.B., Gmünd-Böhmzeil, Breitensee, Brand, Gopprechts und Schönau, dann der Linie Alt-Nagelberg—Heidenreichstein mit den Stationen Alt-Nagelberg (Abzweigestation), Aalfang und Heidenreichstein, sowie mit der Haltestelle Langegg.

Am 9. Juli die Theilstrecke Winterberg—Eleonorenhain (27·995 km) der Localbahn Strakonitz-Winterberg-Wallern i. B. Diese Theilstrecke verbindet die bisher getrennt betriebenen Strecken Strakonitz — Winterberg und Eleonorenhain—Wallern i. B. der Localbahn-Actiengesellschaft Strakonitz-Winterberg. In der eröffneten Theilstrecke liegen folgende Abfertigungsstellen: Winterberg (Haltestelle), Bärenloch (Halte- und Verladestelle), Freiung im Böhmerwald (Station), Obermoldau (Station), Obermoldau (Haltestelle), Schattawa (Haltestelle) und Schattawa (Ladestelle).

Am 17. Juli die Theilstrecke Schulplatz—Stefansplatz der Teplitzer elektrischen Kleinbahn (0·623 km).

Am 4. August die Theilstrecke Nepomukstrasse—Skurzon zum Bahnhofe der k. k. Staatsbahnen in Pilsen der elektrischen Strassenbahn in Pilsen (0·157 km).

Am 6. August die Localbahn Stankau-Ronsperg (19·536 km) mit den Stationen: Stankau (bestehende Station der k. k. Staatsbahnen), Křenowa (Halte- und Verladestelle), Semeschitz (Haltestelle), Bischofteinitz (Station), Maschowitz (Haltestelle), Metzling (Station), Klein-Semlowitz (Haltestelle) und Ronsperg. Die Localbahn zweigt in km 151·086 zwischen den Stationen Stankau und Blisowa der Linie Prag—Furth i. W. der k. k. Staatsbahnen ab, und benützen die Localbahnzüge zur Fahrt von dieser Abzweigung in die Station Stankau und umgekehrt das Geleise der k. k. österr. Staatsbahnen.

Am 20. August die Theilstrecke Margarethenplatz—Alserstrasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen (3·4 km).

Am 25. August die schmalspurige Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf (10·629 km) mit den Stationen: Friedland Localbahn (Uebergangsstation auf die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn), Kunnersdorf, Dittersbach, Hermsdorf (Haltestelle) und Hermsdorf (Uebergangsstation auf die am gleichen Tage eröffnete schmalspurige sächsische Secundärbahn Zittau-Markersdorf-Hermsdorf). [Die auf österreichischem Gebiete gelegene Strecke der letzteren Bahn beträgt 0·152 km.]

Am 27. August die Linie Sollenau L.B.—Feuerwerksanstalt der Schneebergbahn (8·633 km). Nachdem die Station Sollenau L.B. (Anschluss an die gleichnamige Station der Eisenbahn Wien-Aspang) schon früher für den Gesammtverkehr eingerichtet war, wurden mit dem Tage der Eröffnung der neuen Linie nur die Stationen Steinabrückl Schneebergbahn (Anschluss an die k. k. Staatsbahnlinie Leobersdorf—Gutenstein) und Feuerwerksanstalt, welch letztere bis dahin als Personen-Haltestelle bereits bestanden hat, dem Gesammtverkehre übergeben.

Am 5. September die Strecken Reinowitz Post—Johannesberg und Gablonz Brandl — Reinowitz Post (5·688 km) der Gablonzer Strassenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft.

Am 8. September die Localbahn Lundenburg-Landesgrenze (9·537 km) der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Dieselbe zweigt von der Station Lundenburg der Hauptlinie Wien—Krakau ab, führt über Landshut nach der mährisch-ungarischen Landesgrenze und schliesst dort an die Ungarische Nordwest-Localeisenbahn-Gesellschaft nach Kutti an.

Am 12. September die Strecke Radetzkystrasse—Hintere Zollamtsstrasse—Landstrasse Hauptstrasse (Invalidenhaus) der Wiener elektrischen Strassenbahnen in Wien (0·639 km).

Am 17. September die Schlussstrecke Niemes—Reichenberg A.T.E. der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg der Aussig-Teplitzer Eisenbahn (45·898 km).

Hiebei gelangen die Stationen Niemes-Stadt (unter gleichzeitiger Sperrung der bisherigen Station Niemes), Brims, Gabel, Ringelshain, Schönbach-Seifersdorf, Kriesdorf, Karlswald und Rosenthal-Johannesthal für den Gesammt-

verkehr zur Eröffnung, Reichenberg A.T.E. (Güterbahnhof) jedoch nur für den Eil- und Frachtgutverkehr.

Gleichzeitig wurden eröffnet die Halte- und Ladestellen Dobern, Grünau, Gross-Walten, Christofsgrund und Berzdorf für die Abfertigung von Personen und Gepäck, dann Gütern in Wagenladungen, endlich die Personen-Haltestellen Barzdorf-Rehwasser, Lämberg-Markersdorf und Neuland für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr.

Solange der Hauptbahnhof Reichenberg S.N.D.V.B. nicht für den Verkehr der Aussig-Teplitzer Personenzüge eingerichtet ist, findet die Abfertigung derselben in Rosenthal R.G.T.E. (Reichenberg A.T.E.) statt. Es besteht demnach auch nur ein directer Personen- und Gepäcksübergang zwischen der Aussig-Teplitzer Bahn und der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn, während ein solcher zwischen der Aussig-Teplitzer Bahn einerseits und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie der Sächsischen Staatsbahn (Zittau-Reichenberger Bahn) andererseits bis auf Weiteres ausgeschlossen bleibt.

Eil- und Frachtgüter übergehen in Reichenberg zwischen der Aussig-Teplitzer Bahn und den vorgenannten drei Bahnen direct.

Am 1. October die zusammen 9·828 km langen Theilstrecken Boschetto—Servola, Südbahnhof—Barcola und Südbahnhof—Chiozza der Triester elektrischen Kleinbahnen.

Am 9. October die 1·854 km lange Theilstrecke der Brünner Strassenbahn Zerb-Grosser Platz.

Am 15. October die Theilstrecke Gross-Siegharts—Raabs (Verlängerung der Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts) (11·081 km) mit den Stationen Weinern und Raabs, den Haltestellen Sieghartsles, Pfaffenschlag-Aigen und Oberndorf bei Raabs.

Am 22. October die zusammen 2·81 km langen Theilstrecken Invalidenhaus—Wollzeile, die Geleiseschleife am Gellertplatze, Stubenring—Aspernbrücke und Ferdinandsbrücke—Nordwestbahnhof, ferner am 24. October die 2·145 km lange Strecke Schottenring—Porzellangasse—Viriotplatz, schliesslich am 25. October die 2·404 km lange Theilstrecke Kärnthnerstrasse—Favoritenstrasse—Südbahnviaduct der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 23. October die Theilstrecke Raudnitz-Bezděkov—Hospozin der Localbahn Raudnitz-Hospozin (22·330 km) mit den Stationen Hracholusk, Wražkow, Černuc und Hospozin (Anschlussstation der k. k. Staatsbahnen) und Halte- und Verladestellen Raudnitz-Bezděkov, Klenč, Wodochod, Bříza und Loucka.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der obigen Theilstrecke wurde auch die bestehende, bisher nur im beschränkten Masse benützte Flügelbahn der k. k. Staatsbahnen Zlonitz—Hospozin mit ihren Stationen Břeschťan und Hospozin, sowie mit der Anschlussstation Zlonitz für den Gesammtverkehr eröffnet.

Am 27. October die Localbahn Piła (Bołecin)-Jaworzno (21·176 km) mit den Stationen Bołecin (bestehende Anschlussstation der Localbahn Skawce-Siersza wodna), Chrzanów (bestehende Anschlussstation der Linie Wien—Krakau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn), Jaworzno (Endstation der neuen Localbahn Bołecin-Jaworzno) mit den Personenhalte- und Ladestellen Płaża und Byczyna und mit der Ladestelle Pogorzyce.

Am 1. November die Theilstrecke Griesplatz—Centralfriedhof—Puntigam der Grazer elektrischen Strassenbahnen (4·212 km).

Am 2. November die Verbindungsstrecke Raudnitz—Bezděkov—Raudnitz der Localbahn Raudnitz-Hospozin (1·316 km) mit der Station Raudnitz (Anschlussstation der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft).

Am 2. November die 1·404 km langen Theilstrecken Barriera vechia—Piazza delle Legna—Corso Negozianti—Statione, Chiozza—Armonia, ferner die 3·017 km langen Theilstrecken Via Sette Fontane—Via Conti—Piazza della Legna—Via St. Antonio—Piazza Cesarina—Rojano der Triester elektrischen Kleinbahnen.

Am 14. November die Strecke Linz—Urfahr (2·105 km) der k. k. Staatsbahnen mit dem Anschlusse in Linz einerseits an die k. k. Staatsbahnen und in Urfahr an die Mühlkreisbahn.

Am 28. November die Theilstrecke Graz—Eggenberg der Grazer elektrischen Strassenbahnen (2·819 km).

Am 5. December die 2·6 km lange Strecke Eschenbachgasse—Gumpendorferstrasse bis zur Haltestelle der Wiener Stadtbahn der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 15. December die Theilstrecke Kolin—Neuhof a. d. Sazawa der Localbahn Kolin-Čerčan (32·500 km) mit dem Anschlusse in Kolin an die Staatseisenbahn-Gesellschaft und den Stationen Kolin (Localbahn), Roth-Pečkau, Radbor, Chotouchov-Putscher, Putscher (Haltestelle), Bečvar (Anschluss an die Staatseisenbahn-Gesellschaft), Hote (Haltestelle), Kohljanowič und Neuhof a. d. Sazawa.

Am 17. December die Strecke Teschnow—Smichow der Prager elektrischen Strassenbahnen (4·58 km).

Am 20. December die Strecke Jenbach—Fügen (10·546 km) der schmalspurigen Zillerthalbahn mit den Stationen Jenbach-Zillerthal (Anschlussstation an die Südbahn), Rothholz, Strass, Schlitters, Gagering und Fügen.

II. In den Ländern der ungarischen Krone.

Am 2. Jänner die Strecke Katalena—Verőcze (36·927 km) der Localbahn Körös-Belovar-Verőcze-Barcs mit den Verkehrsstellen Katalena, Kloštar, Kloštar (Haltestelle), Pitomaca, Vukosavljevica, Spišic-Bukovica und Verőcze (Anschluss an die Barcs-Pakraczer Bahn).

Am 24. Jänner die Verlängerung der Leopoldringlinie der Budapester elektrischen Stadtbahn bis zum Theresienring (0·2 km).

Am 28. Februar der erste Theil der Linie Szepilona—Hüvösvölgy der Budapester Strassenbahn (2·2 km).

Am 27. März die Abzweigung Fiume—Brajdicza der Staatsbahnlinie Budapest—Fiume (2·9 km).

Am 12. April die Fortsetzung der Linie Szepilona—Hüvösvölgy der Budapester Strassenbahn (2 km).

Am 19. April die Zweiglinie zum Salzbade in Budapest der Kelenfölder Strassenbahn (0·4 km).

Am 28. April die elektrische Stadtbahn in Sopron (4·3 km).

Am 4. Mai die Verbindungsstrecke zwischen den bestehenden Stationen Misulinovac und Katalena der Körös-Belovar-Vörözce-Barcser Localbahn (11·257 km).

Am 14. Juni die schmalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe Szatmár-Erdöd (28·7 km) mit den Stationen Szatmár-Hidfö, Verlade- und Haltestelle, Szatmár-Gözfürész, Anschluss- und Umladestation, Csonkás, Kis-Lippa, Szatmárhegy-Piacz, Erdödvár und Karolyi-Erdöd. Die Bahn hat Anschlüsse in Szatmár-Gözfürész an die kgl. Ungarischen Staatsbahnen und in Károlyi-Erdöd an die schmalspurige Localbahn Nagykároly-Somkut.

Am 28. August die Localbahn Czinkota-Kerepes (9·6 km).

Am 8. September die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebenen Strecken der Ungar. Nordwest-Localeisenbahn von der Landesgrenze bis Kutti (Anschluss an die Ungar. Nordwest-Localeisenbahn) mit der Verladestation Broczko (6·862 km).

Am 12. October neue Strecken der Localbahn mit elektrischem Betriebe Budapest-Szt. Lörincz (4·3 km).

Am 20. October die Viaductbahn Petöfiér-Akademie am Budapester Donauufer (1·1 km).

Am 9. November die Localbahn Szigetvar-Kaposvar (53·480 km) mit dem Anschlusse in Szigetvar an die Pecs-Barcser Eisenbahn und den Verkehrsstellen Czertö, Mozagó-Szulimán, Szt. László, Almamellék, Terecsenypuszto, Böszényfa, Gálosfa, Gyarmát-Hajmas, Szt. Balasz und dem Anschlusse in Káposvar an die Linie Budapest—Agram der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Am 4. December die Linie in der Mestergasse der Budapester Strassenbahn (2·3 km).

Am 9. December die Verbindungslinie Ersekujvar (Neuhäusel)—Nagy-Surany der kgl. Ungar. Staatsbahnen (10·5 km) mit den Anschlüssen in Ersekujvar und Nagy-Surany an die bestehenden Stationen und der Haltestelle Bankeszi.

Am 28. December die Verlängerung der Megyerer Zweiglinie der Budapest videker elektrischen Strassenbahn (1·7 km).

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

In der am 4. März 1901 unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter von Wittek stattgehabten Vollversammlung hat die Commission die über den Gebahrungsstand der Credite für den Bau der einzelnen Verkehrsanlagen erstatteten Berichte der Baudirectoren einstweilen zur Kenntniss genommen und sich die geeigneten Verfügungen für jenen Zeitpunkt vorbehalten, in welchem die genauen Ziffern der Baugebahrung vorliegen werden. Zum Zwecke der genauen Evidenthaltung des finanziellen Erfolges des Baugeschäftes wurden die Baudirectoren beauftragt, baldthunlichst einen neuerlichen eingehenden Bericht zu erstatten.

Sodann wurde beschlossen, auf den seitens der betriebführenden Staatsbahn-Direction vorgelegten Antrag auf Bewilligung eines Credites behufs Aufstellung einer Geleisebrückenwaage in der Station Gersthof der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn vorerst nicht einzugehen und auf diese Angelegenheit erst dann zurückzukommen, falls in sicherer Weise eine ausreichende, für eine Reihe von Jahren giltige Frachtengarantie würde geboten werden.

Das in der Vollversammlung vom 25. September 1899 mit den Vorarbeiten zur Herausgabe einer fachlichen Denkschrift über die gesammten Wiener Verkehrsanlagen betraute Comité erstattete einen Bericht über seine bisherigen Berathungen, in welchen zunächst der Inhalt dieser Publication, die Auswahl der Pläne, Zeichnungen, Illustrationen, das Format und die Kosten festgestellt wurden. Nachdem diese letzteren besonders hoch erschienen, wurde das Comité beauftragt, noch weitere Studien wegen Herabminderung der Kosten zu pflegen und sodann einen möglichst genauen detaillirten Kostenvoranschlag vorzulegen.

Hierauf wurde die seitens der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn erfolgte Vergebung der Arbeiten im Bahngeschosse für die beiden Aufnahmsgebäude der Haltestelle Ferdinandsbrücke der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn, dann der Abgangsstiegen und Perrons ebendort an die Union-Baugesellschaft nachträglich genehmigt.

Den nächsten Gegenstand bildete die Wahl der Geländertype für die Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn und die Quaibauten am Canale, und zwar wurde der vom künstlerischen Beirathe der Commission Herrn Oberbaurath Professor Otto Wagner vorgeschlagenen Type mit excentrischen Ringen, wie sie an der Radetzkybrücke bereits angebracht wurde, zugestimmt. Von diesem Geländer werden circa 1880 m für die Donaucanallinie und circa 2180 m für die Quaibauten benöthigt werden.

Zur Erlangung von entsprechenden Offerten wird eine allgemeine öffentliche Ausschreibung veranlasst werden.

Schliesslich gelangte noch die von der betriebführenden Staatsbahn-Direction Wien angeregte Frage zur Berathung, ob nicht einzelne Mauerflächen der Stadtbahn, namentlich in den Durchfahrten, zu Placatirungszwecken verwendet werden könnten.

Obwohl auf Grund eines eingehend ausgearbeiteten technischen Referates unter weitgehender Rücksichtnahme auf das ästhetische Moment schon eine bedeutende Anzahl der von der Staatsbahn-Direction ursprünglich zu diesem Zwecke in Aussicht genommenen Mauerwerksflächen ausgeschieden worden war, so hat die Commission doch den diesfalls geäusserten weitergehenden Bedenken Raum gegeben und es derzeit überhaupt abgelehnt, der Anbringung von Placaten auf den Mauerwerksflächen der Wiener Stadtbahn zuzustimmen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 12. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. Februar wurden nachstehende Anträge eingebracht:

Seitens

der Herren Abgeordneten Nowak und Genossen:

1. Seit vielen, vielen Jahren streben die Vertretungen des Bezirkes Zwickau, wie auch der Stadt Zwickau und der Gemeinde Kunersdorf eine Bahnverbindung zwischen den Städten Zwickau und Gabel durch Ausbau der von der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn von der Station Röhrsdorf nach Zwickau seinerzeit geschaffenen Localbahn an, ohne dass bisher diese berechtigten Bestrebungen zu einem nennenswerthen Erfolge geführt hätten.

Die k. k. priv. Böhmische Nordbahn hat bereits im Jahre 1894 die Vorconcession zur Erbauung dieser normalspurigen Localbahn erworben, und im Grunde des von ihr vorgelegten generellen Projectes fand bereits mit Erlass des hohen k. k. Handelsministeriums vom 27. August 1894, Z. 44.025, die Trassenrevision und Stationscommission am 25. September 1894 mit einem in jeder Beziehung befriedigenden Erfolge statt. Seit dieser Zeit sind sieben Jahre vergangen. Viel wurde von den verschiedenen Regierungen von Industrieförderung und von Unterstützung der Landwirthschaft und des Gewerbes gesprochen, aber der Ausbau der Sackbahn Röhrsdorf-Zwickau, welcher so wichtig wäre, zumal jetzt die k. k. priv. Aussig-Teplitzer Bahn die Strecke Leipa—Gabel—Reichenberg fertiggestellt hat, blieb unerledigt, obwohl gerade durch die Eröffnung der Strecke Teplitz—Leipa—Reichenberg die unbedingte Nothwendigkeit und Erspriesslichkeit des Ausbaues der genannten Sackbahn Röhrsdorf-Zwickau bis Gabel noch mehr zutage tritt.

Die Gefertigten stellen daher den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn in Prag die Concession zum Zwecke Ausbaues der Strecke Zwickau—Gabel über Kunersdorf mit möglichster Beschleunigung zu ertheilen und für die baldigste Inangriffnahme dieses Ausbaues Sorge zu tragen."

2. Der Landtag des Königreiches Böhmen hat in seiner 27. Sitzung am 21. December 1900 den Landesausschuss ermächtigt, dem Localeisenbahnunternehmen Böhmisch-Leipa—Steinschönau die Landesgarantie für die Verzinsung und Tilgung von Eisenbahnschuldverschreibungen nach dem Landesgesetze vom 17. December 1892, sowie unter der weiteren Bedingung zuzusichern, dass die mit den Interessenten und der k. k. Regierung eingeleiteten Verhandlungen zu einem befriedigenden Resultate gelangen.

Ferner wurde der Landesausschuss aufgefordert, mit der k. k. Regierung sofort Verhandlungen zu dem Zwecke einzuleiten, dass dieselbe den von den Interessenten durch Zeichnung von Stammactien geleisteten Beitrag mittelst Zuwendung eines Staatsbeitrages in Stammactien auf 30 Percent des ermittelten definitiven Anlagecapitals ergänze.

Die Gefertigten stellen daher den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die oben genannten Verhandlungen mit den Interessenten des Localeisenbahnunternehmens Böhmisch-Leipa—Steinschönau in kürzester Zeit zu Ende zu führen, damit diese einen der industriereichsten und dichtbevölkertsten Bezirke Böhmens durchziehende Localbahn, um deren Zustandekommen nun schon volle zehn Jahre gekämpft wird, endlich zum Segen der Bevölkerung zustandekomme und der Bau noch im heurigen Jahre begonnen werden könne."

In formeller Beziehung wolle der Antrag dem Eisenbahnausschusse zugewiesen werden.

3. der Herren Abgeordneten Dr. Hortis und Genossen:

Weder das Gesetz vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, betreffend die Krankenversicherung (§ 1, Alinea 2), noch das Gesetz vom 26. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter (§ 2, Alinea 2), finden auf solche Personen eine Anwendung, die in einem den Seegesetzen unterliegenden Schiffahrtsbetriebe auf dem Meere oder bei der Seefischerei beschäftigt sind.

Dem langjährigen Bestreben aller interessirten Kreise und dem von Gemeinden und Landtagen des Küstenlandes oft ausgesprochenen Verlangen, diese nicht zu rechtfertigende Lücke der socialen Gesetzgebung auszufüllen, hat sich jüngst auch die Unfallversicherungsanstalt in Triest angeschlossen, indem sie in ihrem letzten Jahresberichte auf die seit mehr als einem Jahrzehnte im Deutschen Reiche in Wirksamkeit stehende Unfallversicherung der Seeleute und sonstiger bei der Seeschiffahrt betheiligten Personen hinweist und laut beklagt, dass, während die Wohlthat der Unfallversicherung durch immer neue Bestimmungen minder gefährlichen Berufen zutheil werde, dieselbe den Seeleuten, trotz der so naheliegenden Gefährlichkeit ihres Betriebes, hartnäckig vorenthalten werde.

Was die Krankenversicherung der Seeleute betrifft, ist deren Lage geradezu als trostlos zu bezeichnen.

In der Erwägung, dass die wachsende Entwicklung der Handelsmarine eine Vorsorge zu Gunsten der Seeleute dringend erheischt, beehren sich die Unterfertigten, dem hohen Hause folgenden Antrag zu stellen:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, ehestens dem hohen Hause eine Gesetzesvorlage, betreffend die Kranken- und Unfallversicherung der Seeleute, vorzulegen."

4. der Herren Abgeordneten Schweiger, Freiherr von Morsey und Genossen:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, eine normalspurige Eisenbahn von der Station der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn Wies, oder von der Südbahnstation Leibnitz via Wies, über den Radl im Anschlusse an die Südbahnstation Saldenhofen, beziehungsweise Wies—Unter-Drauburg herzustellen, und zu diesem Zwecke die nöthigen Erhebungen zu pflegen und dem Abgeordnetenhause diesbezüglich ehemöglichst bestimmte Anträge zu erstatten."

5. der Herren Abgeordneten Kleewein, Kittinger, Dötz und Genossen:

„Seine Excellenz der Finanzminister werde ersucht, sich mit der Staatsbahn-Direction ins Einvernehmen zu setzen, um das k. k. Zollamt in Krems auf die k. k. Staatsbahnstation Krems zu verlegen."

In formeller Hinsicht wird beantragt, diesen Antrag nach § 31 der Geschäftsordnung dem Budgetausschusse ohne erste Lesung zuzuweisen.

In der 13. Sitzung vom 28. Februar wurde seitens der Herren Abgeordneten Weiser und Genossen ein Antrag, betreffend die Regelung der Urlaubsverhältnisse der Eisenbahnbetriebsbeamten und die Erhöhung der Bezüge der Weichenwärter, eingebracht.

In der 14. Sitzung vom 1. März gelangte nachfolgende Regierungsvorlage zur Einbringung:

Gesetz

vom . . . . . .

betreffend

Stempel- und Gebührenbefreiungen aus Anlass der Erweiterung der Hafenanlagen und des Freigebietes in Triest.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Das von der Staatsverwaltung mit der Gemeinde Triest abgeschlossene Uebereinkommen ddto. $\frac{\text{Triest, 19. September}}{\text{Wien, 10. October}}$ 1900, betreffend die Erweiterung der Hafenanlagen und des Freigebietes in Triest, sowie alle aus Anlass dieses Uebereinkommens ausgefertigten Urkunden werden von den Stempel- und unmittelbaren Gebühren befreit.

§ 2.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit tritt, ist Mein Finanzminister beauftragt.

Bemerkungen.

Der von der Regierung in der XV. Reichsrathssession (237 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses) und nach Schliessung derselben neuerlich in der XVI. Reichsrathssession (335 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses) eingebrachte Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest, nach welchem die im Artikel I dieses Entwurfes bezeichneten Herstellungen auf Staatskosten auszuführen waren und die Staatsverwaltung ermächtigt werden sollte, zur Bestreitung der Baukosten mit der Gemeinde Triest ein Uebereinkommen dahin zu schliessen, dass diese Gemeinde der Staatsverwaltung ein mit $3^1/_4$ Percent per Jahr zu verzinsendes Darlehen bis zum Höchstbetrage von fl. 6,000.000 ö. W. = K 12,000.000 gegen Rückzahlung in Raten von fl. 500.000 ö. W. = K 1,000.000 zur Verfügung stelle, hat infolge Schliessung der letzten Session seine Erledi-

gung nicht gefunden. Damit ist auch der vorbehaltlich der legislativen Ermächtigung unterm 30. März 1899 abgeschlossene Darlehensvertrag nicht zur Wirksamkeit gelangt.

Die unbedingte Nothwendigkeit der Ausgestaltnng der Triester Hafenanlagen im Interesse der Erhaltung der Concurrenzfähigkeit dieses Seehafens drängte jedoch zu einer baldigen Lösung.

Auf Grund weiterer Verhandlungen mit der Gemeinde Triest entschloss sich daher die Regierung, von der ursprünglich geplanten Aufnahme eines Darlehens bei der Gemeinde abzusehen und die Bauführung nach Massgabe der jeweils im Budget in Anspruch zu nehmenden Credite unter Leistung eines Beitrages per 1 Million Kronen à fonds perdu seitens der Gemeinde in Aussicht zu nehmen.

Auf dieser Basis wurde sohin zwischen Regierung und Gemeinde das Uebereinkommen ddto. $\frac{\text{Triest, 19. September}}{\text{Wien, 10. October}}$ 1900 — und zwar selbstverständlich unter dem Vorbehalte der verfassungsmässigen Bewilligung der betreffenden Credite — abgeschlossen.

Pro 1901 wurde als erste Rate ein Credit per 1 Million Kronen angefordert, welchem der Gemeindebeitrag in gleicher Höhe als Bedeckung gegenübersteht.

In dem erwähnten neuen Uebereinkommen verpflichtet sich die Gemeinde Triest, zu den Kosten der in Hinsicht des Bauprogrammes nicht wesentlich modificirten Herstellungen an Stelle des früher in Aussicht genommenen, mit $3^1/_4$ Percent per Jahr zu verzinsenden Darlehens von K 12,000.000 einen festen Beitrag à fonds perdu von K 1,000.000 nach Massgabe des jeweiligen Bedarfes an die Staatsverwaltung zu leisten. Zu dieser Beitragsleistung erklärte sich die Stadtgemeinde jedoch nur dann bereit, wenn ihr — abgesehen von anderen Zugeständnissen — für alle aus dem gegenständlichen Uebereinkommen entspringenden Rechtsgeschäfte, sowie für dieses Uebereinkommen selbst im legislativen Wege die Gebührenfreiheit gewährt würde.

In der Erwägung, dass die den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Ausgestaltung unseres einzigen grossen Seehafens keine blos locale Angelegenheit Triests bildet, vielmehr in hervorragender Weise auch dem allgemeinen staatlichen Interesse dient, hat die Regierung im Artikel VI des vorgenannten Uebereinkommens die Verbindlichkeit übernommen, für die Erwirkung der Stempel- und Gebührenfreiheit der Stadtgemeinde Triest in Ansehung dieses Uebereinkommens und aller aus Anlass desselben ausgefertigten Urkunden bei den gesetzgebenden Factoren einzutreten, und ist ihrer Ansicht nach die Einräumung dieser Begünstigung, welche durch den vorstehenden Gesetzentwurf erreicht werden soll, nach den dargelegten Verhältnissen gerechtfertigt.

In derselben Sitzung wurde an Stelle des Herrn Abgeordneten Dr. Binder der Herr Abgeordnete Dr. Seinfeld als Mitglied des Eisenbahnausschusses gewählt.

In der 15. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. März richteten die Herren Abgeordneten Kienmann und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister folgende Anfrage:

„Ist Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister geneigt, in der nachdrücklichsten Weise dahin zu wirken, dass der Umbau der Südbahnhofanlage in Wiener-Neustadt in einer den heutigen Verkehrsverhältnissen entsprechenden Weise endlich zur Durchführung gelangt?"

In der 16. Sitzung vom 5. März interpellirten die Herren Abgeordneten Blöchl, Wagner und Genossen den Herrn Eisenbahnminister wegen Errichtung von Schutzhütten auf der Bahnstrecke Linz—Budweis.

Ferner richtete der Herr Abgeordnete Biankini an den Herrn Präsidenten eine Anfrage wegen Beantwortung der am 12. Februar d. J. vom Herrn Abgeordneten Kaftan an den Herrn Eisenbahnminister gerichteten Interpellation, betreffend die Bahnverbindung Dalmatiens mit Bosnien, welche der Herr Präsident dahingehend beantwortete, dass er den Herrn Eisenbahnminister von dieser Anfrage in Kenntniss setzen werde.

Schliesslich theilte der Herr Präsident mit, dass sich der in der Sitzung vom 28. Februar gewählte Wasserstrassen-Ausschuss constituirt habe.

Bei der Constituirung desselben wurden gewählt:

Zum Obmann der Herr Abgeordnete Dr. Lueger, zum ersten Obmannstellvertreter der Herr Abgeordnete Kaftan, zum zweiten Obmannstellvertreter der Herr Abgeordnete Dr. Chiari und zu Schriftführern die Herren Abgeordneten Dr. Stojan und Franz Hofmann. Die übrigen Mitglieder sind die Herren Abgeordneten: Mayer, Steiner, Dr. Graf Belcredi, Dr. v. Mettal, Nikolaj R. v. Wassilko, Lindner, Dötz, Spindler, Maštálka, Rozkošný, Dr. Šileny, Taroš, Zázvorka, Baltazzi, Dr. Mayreder, Wenger, Freiherr v. Morsey, Unterladstätter, Freiherr v. Ehrenfels, v. Fürstl, Dr. Hubert Freiherr v. Klein, Stwiertnia, Dr. R. v. Wielowieyski, R. v. Chamiec, Merunowicz, R. v. Jędrzejowicz, Dr. Kolischer, Dr. v. Rapoport, R. v. Vuković, Dr. Tavčar, Kleewein, Dr. Beurle, Kaiser, Hinterhuber, R. v. Berks, Bohoprivicz, R. v. Kink, Dr. Menger, Primavesi, Dr. Schremer, Daszyński, Mazorano und Basevi.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Erweiterung des Betriebsbahnhofes Erdberg: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. Februar l. J. die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojectes für die Erweiterung des Betriebsbahnhofes Erdberg der Wiener elektrischen Strassenbahnen die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, für das ganze begangene Project bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione nach § 20 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6486.]

Localbahn Jenbach-Mayrhofen [Zillerthalbahn]. (Aufnahmsgebäude und Waarenmagazin in der Station Zell am Ziller: Bauconsenstheilung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des von der Bauleitung der Zillerthalbahn vorgelegten und vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen entsprechend befundenen Projectes für die Herstellung des Aufnahmsgebäudes mit angebautem Waarenmagazin und Verladerampe in der Station Zell am Ziller der Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9089.]

Projectirte Localbahn Nikolsburg—Unter-Tannowitz. (Ergebniss der politischen Begehung: Bauconsenstheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Brünn mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 4. bis incl. 6. December 1900 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des von August Kopetzky, Gewerbeschulprofessor in Brünn, vorgelegten Projectes der Localbahn Nikolsburg — Unter-Tannowitz, sowie das Resultat der in derselben Zeit erfolgten Festsetzung der feuersicheren Herstellungen wurde unter Genehmigung der von der Commission getroffenen Bestimmungen, beziehungsweise gestellten Anträge mit dem Bemerken zur Kenntniss genommen, dass der Bauconsens für die begangene Strecke erst mit dem Zeitpunkte der Concessionsertheilung für die genannte Localbahn in Kraft tritt und mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 4907.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

6. März. In der Strecke Nyitra-Jablonicz—Brezova wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

6. März. In den Strecken Mohora — Nándor und Trázs—Litke wurde wegen Hochwassers der Gesammtverkehr eingestellt.

8. März. In der Strecke Szenicz — Mária-Sasvár wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

8. März. In den Strecken Mohora — Nándor und Trázs—Litke wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien. (Eröffnung der neuen elektrischen Strassenbahnlinie Schwarzenbergplatz—Heugasse—Südbahnhof.) Am 4. März wurde die neue elektrische Strassenbahnlinie Schwarzenbergplatz—Hengasse—Südbahnhof dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Zusammenstellung

der im Monate Jänner 1901 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien	390	10237	992	11619	58	74	7	139	1·2	112	.	17	1	6	.	.	3	.	2
„ Linz	189	3682	217	4088	10	39	2	51	1·2	46	2	6	1	.	.	.	1	.	3
„ Innsbruck	248	2074	124	2446	4	6	3	13	0·5	10	.	6	.	1	.	.	2	1	5
„ Villach	186	1972	2604	4762	13	39	24	76	1·6	62	.	15	.	.	.	.	1	1	.
„ Triest	63	915	124	1102	5	23	6	34	3·1	23	.	10	.	.	.	.	1	.	4
„ Pilsen	187	2293	4125	6605	4	38	20	62	0·9	47	3	62	4	.	.	.	1	17	26
„ Prag	155	2498	3169	5822	10	38	17	65	1·1	48	.	15	2	.	.	.	.	.	12
„ Olmütz	124	1797	3123	5044	6	11	9	26	0·5	11	.	11	3	.	.	.	1	.	3
„ Krakau	93	1836	310	2239	27	114	7	148	6·6	118	.	70	13	.	.	.	6	.	5
„ Lemberg	186	1891	635	2712	3	21	2	26	1·0	23	.	.	2	1	.	.	.	.	26
„ Stanislau	124	1085	2655	3864	20	69	20	109	2·8	45	4	35	24	.	.	.	1	.	11
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	1038	496	1594	.	4	.	4	0·3	3	.	6	.	.	.	.	.	.	5
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1179	1085	2450	1	6	2	9	0·4	8	.	8	.	.	.	.	2	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	124	434	1677	2235	19	1	3	23	1·0	18	.	13	1	.	.	.	2	.	7
Eisenbahn Wien-Aspang	.	1085	26	1111	.	22	.	22	2·0	13	.	9	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	310	62	372	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	627	5364	5063	11054	155	272	30	457	4·1	425	9	130	33	10	.	2	9	.	55
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	85	620	.	705	9	20	.	29	4·1	6	.	11	6	2	.	.	2	2	9
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	7	.	7	2·8	8	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	372	5883	124	6379	11	25	.	36	0·6	43	1	19	.	.	.	.	.	.	49
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	620	5632	3782	10034	103	191	15	309	3·1	275	3	105	1	.	.	.	3	10	14
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	320	41	361	.	5	1	6	1·7	6	1	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1210	6187	434	7831	128	72	3	203	2·6	177	7	60	9	3	.	5	2	40	8
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	2017	.	2017	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	589	.	589	.	5	.	5	0·8	4	.	4	2	.	.	.	1	.	.

Die Zugsverspätungen im Staatsbahn-Directionsbezirke Krakau wurden grösstentheils durch die Ungunst der Witterung, durch Sturm und Schneetreiben auf den eigenen und den Anschlusslinien, insbesondere zu Anfang des Monates Jänner verursacht.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate December 1900.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates December 1900 folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. December die 16·710 km lange Theilstrecke Berent—Lippusch der normalspurigen Nebenbahn Berent-Butow im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Danzig mit den Stationen Lubianen und Lippusch für den öffentlichen Verkehr; die Stationen dienen dem Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehre; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; in Lubianen ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, ebenfalls ausgeschlossen; die 27·31 km lange Reststrecke Wittingen—Triangel der Neubaustrecke Wieren—Triangel im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Magdeburg mit den Stationen Knesebeck, Neudorf-Platendorf, Schönewörde und Wahrenholz für den öffentlichen Verkehr; die Stationen Knesebeck, Neudorf-Platendorf und Wahrenholz sind für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtgutverkehr, für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen (ausgenommen für Fahrzeuge, die nur von der Stirnseite der Wagen aus ver- oder entladen werden können), Schönewörde nur für den Personenverkehr eingerichtet; zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die Stationen nicht geeignet; die 6·2 km lange Theilstrecke Empel—Isselburg—Anholt der Neubaustrecke Empel—Borken im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Münster mit der Haltestelle Isselburg-Anholt für den Wagenladungsgüterverkehr, sowie für die Abfertigung von Fahrzeugen und Thieren; die Annahme und Auslieferung von Eilgut, Frachtstückgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die 5·020 km lange Streeke Worms Hauptbahnhof bis zur Einmündung in die Strecke Hofheim—Rosengarten und vom Abzweigungspunkte der vorgenannten Strecke bis zur Einmündung in die Streeke Lampertheim—Rosengarten (1·866 km) der kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-

Direction zu Mainz für den öffentlichen Verkehr; die 14·36 km lange Nebeneisenbahn Ilsfeld-Heilbronn Südbahnhof (Württembergische Staatseisenbahnen) mit den Stationen Schozach, Thalheim, Rauher Stich, Sontheim und Heilbronn Südbahnhof für den Gesammtverkehr; diese Nebeneisenbahn schliesst in Ilsfeld (Endpunkt der schmalspurigen Nebeneisenbahn Marbach a. N.-Ilsfeld) an das Netz der Württembergischen Staatseisenbahnen an; sie ist von Ilsfeld bis Thalheim mit 0·75 m Spurweite, auf der Strecke Thalheim – Heilbronn Südbahnhof dreischienig für Schmal- und Vollspur erbaut; für den Vollspurbetrieb ist die letztere Strecke jedoch erst nach Eröffnung der Linie Heilbronn Südbahnhof — Heilbronn Hauptbahnhof benützbar;

am 4. December die 8·08 km lange Neubaustrecke Niederfüllbach—Rossach im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr; der bisherige Haltepunkt Niederfüllbach wurde mit dem oberwähnten Tage aufgehoben und gleichzeitig eine neue Haltestelle Niederfüllbach, 570 m näher nach Coburg zu gelegen, eröffnet; von den an der neu eröffneten Strecke gelegenen Verkehrsstellen besitzen die Haltestellen Niederfüllbach, Siemau-Scherneck, Grossheirath und Rossach die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; in Niederfüllbach, Siemau-Scherneck und Grossheirath dürfen jedoch nur solche Fahrzeuge ein- und ausgeliefert werden, die durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können; der Haltepunkt Meschenbach dient nur dem Personenverkehre (Verkauf der Fahrkarten durch Zugsführer); die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Privatdepeschen ist auf allen Verkehrsstellen ausgeschlossen;

am 5. December die Theilstrecke Wallstawe — Dülseberg der Salzwedeler Kleinbahn mit den Stationen Ellenberg, Deutsch-Horst, Dähre und Dülseberg für den Gesammtverkehr;

am 12. December die Theilstrecke Oberlangenbielau — Silberberg der Eulengebirgsbahn für den Personenverkehr;

am 15. December die 6·20 km lange Theilstrecke Köppelsdorf-Oberlind—Neuhaus (Kreis Sonneberg) der Neubaustrecke Köppelsdorf — Stockheim im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr; von den an dieser Theilstrecke gelegenen Verkehrsstellen besitzt die Haltestelle Neuhaus (Kreis Sonneberg) die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen; der Haltepunkt Föritz dient nur dem Personen- und Gepäcksverkehre; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Privatdepeschen ist auf beiden Verkehrsstellen ausgeschlossen; die 1·05 km lange Nebenbahn Bobrek-Karf im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Kattowitz für den öffentlichen Verkehr; diese Nebenbahn, an welcher keine Verkehrsstellen liegen, ist der Betriebsinspection 1 Beuthen O.-S., der Verkehrs- und Maschineninspection Kattowitz und der Werkstätteninspection Gleiwitz unterstellt; die Theilstrecke Oberlangenbielau—Silberberg der Eulengebirgsbahn auch für den Güterverkehr;

am 16. December die 36·04 km lange vollspurige Nebenbahn Stralsund-Triebsees der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft mit den Stationen Negast, Steinhagener Weiche, Steinhagen, Richtenberg, Franzburg, Neumühler Weiche, Pöglitz, Rckentin und Siemersdorf für den Gesammtverkehr; diese Nebenbahn schliesst in Stralsund an die Preussischen Staatsbahnen, in Franzburg an die Franzburger Südbahn und in Triebsees an die Greifswald-Grimmener Bahn, die Mecklenburgische Friedrich Franz-Bahn und die Franzburger Südbahn an;

am 18. December die 39·0 km lange schmalspurige Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach mit den Stationen Möckmühl, Ruchsen, Widdern, Olnhausen, Jagsthausen, Berlichingen, Schönthal, Bieringen, Westernhausen, Winzenhofen, Marlach, Gommersdorf, Krautheim, Klepsau und Dörzbach für den Güterverkehr in Wagenladungen, Stückgütern, Eilgütern und Expressgütern; Fahrzeuge, welche nur an den Stirnseiten der Wagen eingeladen werden können, sowie Sprengstoffe werden zur Beförderung nicht angenommen; die amtliche Leitung des Betriebes erfolgt durch die Bahnverwaltung in Dörzbach;

am 20. December die 14·84 km lange Strecke Cranz—Pobethen-Rantau der Königsberg-Cranzer Eisenbahn für den öffentlichen Verkehr; ferner

am 21. December die Kleinbahn Beuel-Grossenbusch im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. mit den Stationen Umschlagsbahnhof Beuel, Pützchen, Bechlinghoven, Ausweiche, Hangelar, Grossenbusch und Limperich-Küdinghoven für den Güterverkehr.

Deutsches Reich. (Aufbrauch von Frachtbriefformularen älterer Art.) Durch Bekanntmachung vom 1. November 1899 wurde bestimmt, dass die in den Anlagen C und D der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 vorgeschriebenen Frachtbriefformulare auch nach Einführung der neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. October 1899 noch bis zum 31. December 1900 einschliesslich verwendet werden dürften. Da noch jetzt grössere Bestände von den alten Formularen vorhanden sind, so hat das Reichseisenbahnamt die Frist für deren Anfbrauch bis zum 31. December 1901 einschliesslich erstreckt.

— (Uebergang der Rühlaer Eisenbahn in den Betrieb der Betriebsverwaltung thüringischer Nebenbahnen). Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist die Rühlaer Eisenbahn in den Betrieb der Betriebsverwaltung thüringischer Nebenbahnen übergegangen.

Italien. (Eisenbahn Nizza — Col di Tenda — Turin.) Die Münchener „Allgemeine Zeitung“ bringt einen ausführlichen Aufsatz über die geplante Bahn von Nizza über den Col di Tenda nach Turin, dem wir folgende Einzelheiten entnehmen: Die seit fast 40 Jahren geplante Bahnverbindung gilt nun als gesichert, die Voruntersuchungen sind beendet und es steht zu hoffen, dass das französische Parlament im Interesse Frankreichs und des Auslandes seine Zustimmung zu dem Bahnbaue nicht versagen wird. Die Bahnlinie zweigt 2 km östlich von Nizza von der Küstenbahn Marseille-Genua ab, folgt dem Laufe des Daillon bis zum Städtchen Escaréne, durchfährt den Col de Brans in einem 3500 m langen Tunnel und erreicht das an der Bévere gelegene Sospello. Von dort an steigt die Bahnlinie bis zu dem Städtchen Breil und gelangt sodann nordwärts nach dem italienischen Tenda. Das 4 km weiter nördlich gelegene Vievola ist zur Zeit der Endpunkt der Bahnstrecke Turin — Cunco — Limone. Dort beginnt der 8000 m lange, unter dem Col di Tenda hindurchführende Tunnel, welcher bei Limone ausmündet. Die Bahn fällt nun nach Borgo St. Dalmazzo herab und erreicht die schon über 30 Jahre durch eine Eisenbahn mit Turin verbundene Stadt Cuneo. Die Bedeutung der neuen Bahn ist eine strategische, wirthschaftliche und internationale. Durch die Vollendung des Col di Tenda-Tunnels entstand für Frankreich eine directe Gefahr, da man nun italienischerseits innerhalb weniger Stunden aus den starken Garnisonen der Po-Ebene bedeutende Truppenmassen an die französische Grenze befördern kann. Um nun an die gefährdeten Punkte schnell Vertheidigungstruppen werfen, um dadurch der Gefahr wirksam begegnen zu können, ist für Frankreich der Bau einer directen Bahnverbindung von Nizza über Sospello an die Grenze unbedingt nöthig. In wirthschaftlicher Beziehung hofft man französischerseits, dass die neue Bahn zunächst der Stadt Nizza und dem Seealpendepartement, sodann aber auch der ganzen Riviera zugute kommen wird. Man hofft, dass die Handelsbeziehungen zwischen Nizza und Piemont wieder aufleben und dass die grossen Handelsplätze der Lombardei, wenn sie durch eine directe Bahn mit der französischen Riviera verbunden sind, sich dort neue Absatzgebiete für ihre Erzeugnisse schaffen werden. Der internationale Vortheil der neuen Bahn würde darin bestehen, dass die aus der westlichen Schweiz, Elsass-Lothringen, Belgien und Holland nach der Riviera bestimmten Waaren an dem näheren und billigeren Schienenwege über den Mont Cenis oder den Simplon und den Col di Tenda befördert werden könnten. Wie für den Waarenverkehr, so gilt dieser Vortheil auch für den Personenverkehr. Ausserdem sei noch erwähnt, dass die neue Bahn die herrlichen Seealpen dem Fremden- und Touristenverkehre zugänglicher machen würde. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

— (Wettbewerb zwischen den Häfen von Genua und Marseille.) Die Handelskammer von Genua hat soeben eine Statistik der Handels- und Schiffahrtsbewegung des Hafens von Genua für das Jahr 1899 im Vergleich zum Jahre 1898 veröffentlicht. Die Höhe der verladenen und entladenen Güter belief sich im Jahre 1899 auf 4,966.493 t und vermehrte sich gegen 1898 nur um 24.725 t. Zieht man den Zeitraum von 1890 bis 1899 in Betracht, so beträgt die Zunahme im Schiffahrtsverkehre 2,330.327 t, diejenige des Seehandels 769.110 t, während im Vergleich dazu der Schiffahrtsverkehr des Hafens von Marseille um 2,888.692 t, sein Seehandel um 831.231 t zunahm. Die Eisenbahnen führten im Jahre 1898 dem Hafen von Genua 813.088 t zu und beförderten von dort 3,356.874 t, dem Hafen von Marseille dagegen brachten sie 1,454.300 t und beförderten von dort 1,883.974 t. Zieht man die auf dem See- und Landwege abgehenden Güter von den ankommenden ab, so

blieben im Jahre 1898 im Hafen von Genua 971.781 t, im Hafen von Marseille 1,668 745 t zurück. Der „Monitore delle Strade Ferrate", dem wir diese Angaben entnehmen, knüpft daran Vergleiche über den Wettbewerb beider Häfen im internationalen Durchgangsverkehre nach der Schweiz und kommt zu dem Schlusse, dass es nach der Eröffnung der Simplonbahn einzig und allein darauf ankommen wird, welcher der beiden Häfen den Schiffen die grösste Bequemlichkeit und die niedrigsten Tarife bieten wird, und deshalb habe Genua den Wettbewerb Marseilles nicht zu befürchten, da sein Hafen leicht in den Stand gesetzt werden könne, allen neuen Anforderungen des Handels und der Schiffahrt zu genügen, wogegen dies bei dem älteren Hafen von Marseille zu bezweifeln sei. Schon jetzt sollen die Entladungsgebühren im Hafen von Genua niedrigere sein als im Hafen von Marseille. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Vereinigte Staaten von Amerika. (Längen, Einnahmen, Fahrbetriebsmittelstand und finanzielle Verhältnisse des Eisenbahnnetzes im verflossenen Betriebsjahre.) Dem officiellen statistischen Ausweise der Railway-Commission zufolge hatte bei Beginn des Fiscaljahres Juli 1899 bis Juli 1900 das Netz der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten (mit Ausschluss von Werks-, Industrie- und Strassenbahnen) eine Gesammtlänge von 192.000 englischen Meilen (= 309.120 km) erreicht. Der Zuwachs neuer Linien im Laufe des vorbezeichneten Fiscaljahres betrug circa 6000 engl. Meilen (= 9660 km). Die Einnahmen nach dem Betriebe betreffend, ergab der Personenverkehr K 1.499,760.948, der Güterverkehr K 4.701,425.201, die Gesammt-Bruttoeinnahme nach dem Betriebe K 6.201,186.149 und nach Abschlag der K 3.917,706.979 betragenden Betriebsspesen der Reingewinn K 2.283,479.170. Mit Hinzurechnung von K 337,305.988 an sonstigen Einnahmen standen somit K 2.620,785.158 zur Verfügung. Nach Verzinsung der Titres mit K 2.095,397.928 verblieb ein Ueberschuss von K 525,387.230, welcher theils zur Bezahlung von Superdividenden, theils auf neue Rechnung zu Gunsten des Fiscaljahres Juli 1900 bis Juli 1901 gestellt wurde. Der Stand der Fahrbetriebsmittel erhöhte sich bis Ende des verflossenen Fiscaljahres auf 37.245 Locomotiven, 56.660 Personen-, Gepäcks-, Postambulance- etc. Wagen und 1,328.084 Güterwagen der verschiedenartigsten Typen. Sämmtliche Eisenbahnen der eingangs erwähnten Kategorie befinden sich mit Ausschluss einiger Privatbahnen derzeit in Händen von 1735 Körperschaften (Actienunternehmungen), während 910 selbstständige Directionen den Betrieb leiten. Von den im Laufe der letzten Jahre durch Fusionirung einer grossen Anzahl kleinerer Gesellschaften entstandenen grösseren neuen Gesellschaften besitzen deren 53 zusammen 212.061 km Bahnlänge, von welchen 57·68 km in Pacht gegeben sind. Die Activen sämmtlicher Eisenbahnen der Vereinigten Staaten betrugen zu Anfang des verflossenen Fiscaljahres K 64.201,552.296. Das Actiencapital erfuhr innerhalb der letzten zehn Jahre durch Neubildung von Actiengesellschaften eine Zunahme von K 2.317,477.312, während die Obligations-Schuldenlast sich während dieser Epoche um die bedeutende Summe von K 1.159,025.887 verminderte, so zwar, dass gegenwärtig per laufendes Bahnkilometer K 120.462 an Actien und K 108.487 an Obligationen entfallen.

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. Die Güteraufnahme auf sämmtlichen Schiffahrtsstrecken wird am 9. März d. J. eröffnet.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 5. bis 12. März 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

6. März *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Almissa", Capitän G. Merlato,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Traoano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

7. „ *) um 8½ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld,
mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

8. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro),
Dampfer „Galatea", Capitän B. Bednarz,
mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

9. März *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Bosnia" Capitän E. Taraboccbia,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Ziarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postare, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

12. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie)
Dampfer „Selene", Capitän L. Ivancich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.

NB. Rundreisebillets 1. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Imperial in Ragusa, K 90.—.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Venedig.

7. März, Dampfer „Massimiliano", Capitän P. Komoenovich
9. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän P. Komnenovich
12. „ Dampfer „Massimiliano", Capitan P. Komnenovich
} um Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

7. März, um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

7. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Thalia", Capitän G. Burgstaller,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Retbymo, Candieu, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna und Kustendje.

7. „ (circa) Dampfer „Minerva", Capitän S. Lucovich (Extra)
nach Constantinopel, Sulina, Braila und Galatz.

10. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A),
Dampfer „Saturno", Capitän D. Mistrorigo,
mit Berührung von Fiume†), Corfu. Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vatby, Kbios, Tschesmè, und Smyrna.

12. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Kildampfer),
Dampfer „Carniolia", Capitän E. Radeglia,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu. Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Varna, Kustendje, Sulina, Braila und Galatz. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

13. „ um 3 Uhr Nachmittags (directe Thessalische Linie)
Dampfer „Jupiter", Capitän F. Tosoni,
mit Berührung von Corfu, Piräus, Salonich, Dardanellen, Constantioopel, Samsun, Kerasund, Trapeznut, Rizeh und Batum.

14. „ um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Capitän R. Mitis,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung, in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

9. März, um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan),
Dampfer „Gisela", Capitän F. Mosca,
(von Fiume† am 3. März) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

15. „ um 4 Nachmittags (direct nach Bombay),**
Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand" Capitän A. Martinolich, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

16. „ Extra (circa) nach Kobe.
Dampfer „Proteo", Capitän Buntielich,
mit Berührung von Fiume†, Port Said, Suez, Colombo, Singapore, Yokobama und Kobe.

23. „ (circa). (Winterlinie nach Bombay),
Dampfer „Vindobona", Capitän G. Klausberger,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo und Rangoon.

Brasilien.

10. März, Dampfer „Poluce", Capitän C. Tomassevich, nach Santos mit Berührung von Fiume,* Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. und 23. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

† Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Moravia" aus Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 10. November 1900 mit 3323 Tonnen factischer Ladung, von der 169 Tonnen für Venedig, 391 Tonnen für Fiume und 383 Tonnen für die Levante bestimmt waren, von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 2950 kg Cocosnüsse, 10.800 kg Datteln, 60.190 kg Eisen (wovon 50.750 kg für Venedig), 19.020 kg Gummi, 47.705 kg Gunnies, 47·16 m³ Gunnies (in Port-Said für

die Levante ausgeschifft), 212.905 kg Häute (wovon 59.880 kg für Venedig und 1320 kg für Fiume), 2,377.370 kg Jute (wovon 58.870 kg für Venedig und 390.000 kg für Fiume), 334.859 kg Kaffee (wovon 841 kg in Port-Said für die Levante ausgeschifft wurden), 76.372 kg Copra (in Port-Said nach der Levante ausgeschifft), 1000 kg Colonialwaaren, 1268 kg Perlmutter, 306.000 kg Reis (in Port-Said nach der Levante ansgeschifft), 12.992 kg Schellack, 371·96 m³ Thee (in Port-Said nach der Levante ausgeschifft), 150.000 kg Teak (Holz), 4500 kg Wachs und 5050 kg Zimmt.

— (Ankunft des Dampfers „Cbina" von Kobe.) Dieser Dampfer ist am 24. November 1900 mit 3699 Tonnen factischer Ladung, wovon 597 Tonnen für Venedig, 688 Tonnen nach Fiume und 41 Tonnen für das Ausland bestimmt waren, von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 4000 kg Alcohol, 331.310 kg Baumwolle (wovon 35.250 kg für Venedig und 18.000 kg für Fiume), 452.398 kg Copra (wovon 152.250 kg für Venedig), 66.480 kg Catem-Erde, 3000 kg Datteln, 7000 kg Eisen für Venedig, 200 kg Fächer, 1800 kg Galläpfel, 14.953 kg Galangal (in Port-Said nach der Levante ausgeschifft), 4·797 m³ Gunnies (in Port-Said nach der Levante ausgeschifft), 34.891 kg Häute (wovon 19.380 kg für Venedig), 25.216 kg Kaffee, 18.650 kg Cocosnüsse, 71.557 kg Cocosnussöl, 13.679 kg Cassia (wovon 6985 kg für Fiume und 6694 kg in Port-Said nach der Levante ausgeschifft), 31.200 kg rohe Leinwand, 100 kg Muscheln für Fiume, 12.440 kg Oelsamen (in Port-Said nach der Levante ausgeschifft), 129.082 kg Pfeffer (wovon 15.000 kg für Venedig, 25.404 kg für Fiume und 7172 kg wurden in Port-Said nach der Levante ausgeschifft), 5390 kg Perlmutter, 12.600 kg Seidenwaaren, 17.945 kg spanisches Rohr (wovon 14.900 kg für Venedig), 600 kg Sternanis, 2560 kg Schellack, 7917 kg Sapanholz, 100.800 kg Sago für Venedig, 1800 kg Tapioca, 4340 kg Thee, 114 857 m³ Thee (in Port-Said nach der Levante ausgeschifft), 25.000 kg Wachs, 104.376 kg Zimmt und 2,035.395 kg Jute (wovon 190.313 kg für Venedig und 637.740 kg für Fiume).

— (Ankunft des Dampfers „Vindobona" von Calcutta.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 7. December 1900 mit 2275 Tonnen factischer Ladung, wovon 174 Tonnen für Venedig und 339 Tonnen für Fiume bestimmt waren, von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: 9135 kg Eisen, 18.164 kg Gummi, 15·835 m³ Gunnies (in Port-Said nach der Levante ausgeschifft), 98.733 kg Häute (wovon 15.734 kg für Venedig), 2580 kg Indigo (wovon 300 kg in Port-Said nach der Levante eingeschifft wurden), 2,017.536 kg Jute (wovon 158.593 kg für Venedig und 339.000 kg für Fiume), 6306 kg Kaffee, 20.909 kg Leinwand, 20.047 kg Schellack, 6120 kg Seide, 20.000 kg Teak (Holz), 1800 kg Thee, 161·639 m³ Thee (in Port-Said nach der Levante ausgeschifft) und 54.280 kg Zink.

— (Ankunft des Dampfers „Marquis Bacquehem" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2744 Tonnengehalt ist am 16. December 1900 nach 71tägiger Fahrt mit 5 Passagieren und 1890 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 169 Tonnen für Venedig und 267 Tonnen für das übrige Ausland bestimmt waren, von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 4000 kg Alcohol, 1300 kg Perlmutter; aus Canton 7000 kg Quassia, 27.000 kg Seide; aus Hongkong 58.350 kg Quassia (wovon 7700 kg für das Ausland), 300 kg Oelessenz, 2000 kg indisches Rohr für das Ausland; aus Canton 1920 kg Thee für das Ausland. 2160 kg Spelt für das Ausland; aus Manila 280 kg Perlmutter; aus Penang 110.680 kg Cocosnussfasern für das Ausland, 11.050 kg Häute für Salonicbi, 61.800 kg Pfeffer; aus Colombo 250.723 kg Cocosnussfasern (wovon 80.000 kg für das Ausland), 1625 kg Tbee (wovon 750 kg für das Ausland), 2000 kg Zimmt, 25.000 kg Teakholz, 59.220 kg Baumwolle; aus Singapore 42.630 kg Sago für Venedig, 25.200 kg Fette für Venedig, 130.585 kg Cocosnussfasern (wovon 100.800 kg für Venedig), 39.240 kg Pfeffer, 35.460 kg Gambir, 50.400 kg Zinn, 560 kg Curiositäten; aus Soerabaya 5162 kg Häute; aus Calcutta 835.395 kg Jute, 42.650 kg Thee für das Ausland; aus Macassar 2386 kg Perlmutter, 3088 kg Kaffee; aus Aden 7700 kg Häute für das Ausland, 2536 kg Kaffee, 23.548 kg Gummi, 15.733 kg Weihrauch und 1624 kg Perlmutter. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 1,678.774.

— (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 3. December 1900 mit 1669 Tonnen factischer Ladung, darunter 1159 Tonnen Zucker, von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: 9372 kg Baumwollwaaren (wovon 3300 kg ab Venedig), 11.650 kg Bier, 656 kg Drucksachen (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 77 kg Effecten (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 109.905 kg Esswaaren (wovon 4740 kg ab Venedig), 17.764 kg Farben (wovon 4270 kg ab Venedig), 950 kg Fez, 530 kg Garne (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 37.530 kg Glaswaaren, 37·70 m³ Holz, 2700 kg Knöpfe, 2202 kg Kurzwaaren (wovon 250 kg in Port-Said aus der Levante eingeschifft wurden), 3300 kg Lampen, 35.856 kg Manufacturwaaren (wovon 254 kg ab Venedig), 112.111 kg Metallwaaren, 4890 kg Möbel, 120.606 kg Papier, 3960 kg Perlen, 4060 kg Quecksilber, 16.120 kg Spiritus, 48 kg Strickereien (in Port-Said aus der Levante eingeschifft), 10.100 kg Talg, 1054 kg Weine, 1,159.430 kg Zucker (wovon 24.700 kg in Port-Said aus der Levante eingeschifft wurden) und 4615 kg Zündhölzchen.

Niederösterreich. (Aichung hölzerner Ruderfahrzeuge an der Donau im Jahre 1900.) Der von der k. k. Statthalterei in Wien verfassten Zusammenstellung über die von den Schiffsaichbehörden in Niederösterreich im Jahre 1900 vorgenommenen Aichungen von hölzernen Ruderfahrzeugen an der Donau ist Nachstehendes zu entnehmen: Im Berichtsjahre wurden geaicht: von der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Melk eine Plätte mit einer Tragfähigkeit von 180 t; von der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Krems sechs Trauner mit einer Tragfähigkeit von 245 t, zwei Stocktrauner mit einer Tragfähigkeit von 88 t, drei Stockplätten mit einer Tragfähigkeit von 173 t; von der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tulln drei Siebnerzillen mit einer Tragfähigkeit von 277 t; von der Wiener Donaucanal-Inspection zwei Siebnerzillen mit einer Tragfähigkeit von 245 t, acht Trauner mit einer Tragfähigkeit von 466 t, sechs Stockplätten mit einer Tragfähigkeit von 866 t, ein Stockgam mit einer Tragfähigkeit von 257 t. Im Ganzen wurden daher im Jahre 1900 32 Fahrzeuge (1899 13 Fahrzeuge) mit einer Gesammttragfähigkeit von 2797 t (1899 1147 t) geaicht. Bei den als Aichbehörden fungirenden k. k. Bezirkshauptmannschaften in Amstetten, Pöggstall, St. Pölten, Korneuburg, Floridsdorf und Bruck, sowie beim Magistrate in Wien wurden im Jahre 1900 keine Aichungen vorgenommen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Nr. 5689/3.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Linz benöthigt für das Jahr 1901 noch circa 70.000 Stück Oberbauschwellen der Type II III und 10.000 Stück Schwellen der Type IV aus Lärchen- oder Föhrenholz.

Als Lieferungstermin wird bedingt die Zeit vom 1. April bis Ende December 1901.

Für die Lieferung sind die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse der k. k. österreichischen Staatsbahnen massgebend.

Im Offert ist die Anzahl der zu liefernden Schwellen, die Holzgattung und der Einheitspreis genau anzugeben.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze Bedarfsquantum oder auch nur auf Theile desselben erstrecken.

Die auf diese Lieferung bezughabenden Offertformulare, sowie die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse können bei der **k. k. Staatsbahn-Direction in Linz, Abtheilung 3,** eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden, woselbst auch Auskünfte über die Modalitäten der Lieferung ertheilt werden.

Die in allen ihren Theilen vollständig ausgefüllten Offertformulare sind sammt eventuellen Beilagen, per Bogen mit einem Kronenstempel versehen, **längstens bis 30. März 1901, Mittags 12 Uhr, bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz** einzubringen.

Den Offerenten steht es frei, der am **30. März 1901, Vormittags 9 Uhr,** stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Die Preise sind franco einer oder mehrerer namentlich anzuführender Stationen der im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehenden Linien zu notiren.

Der k. k. Staatsbahn-Direction Linz steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach obigem Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Linz, am 4. März 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Abänderung einer Tarifanmerkung.

Auf Seite 78 des Tarif-Theiles II sind in der mit Kreuz (†) bezeichneten Anmerkung die Worte „für Fiume“ mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1901 zu streichen.

Wien, am 4. März 1901. [172]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Erhöhung von Frachtsätzen für Petroleum, roh, im Tarife, Theil II, Heft 4, vom 1. Jänner 1901 im Verkehre nach Csány.

Mit 18. April 1901 treten an Stelle der im Tarife für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr, Theil II, Heft 4, vom 1. Jänner 1901 sub Post Nr. 33 enthaltenen Frachtsätze, welche gleichzeitig aufgehoben werden, rücksichtlich der nachbenannten Relationen die folgenden erhöhten Frachtsätze in Kraft, und zwar:

Von						
Gorlice	Iwonicz	Jasło	Jedlicze	Krosno	Skołyszyn	Zagórzany
nach Csány						
Heller per 100 kg						
113	113	119	116	113	116	113

Wien, am 5. März 1901. [173]

K. k. österreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarif-Theil I, Abtheilung B, für den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits.

Abänderung der Güterclassification.

In der Güterclassification ist bei der Position T—12 „Thonerde aller Art“ in der Rubrik für Quantitäten von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen die Classe B zu streichen und an deren Stelle das Zeichen „—“ zu setzen. Diese Abänderung tritt am 15. April 1901 in Kraft.

Wien, am 1. März 1901. [174]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr mit Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Frachtberechnung für Torf.

Mit 1. April 1901 gelangt zu dem vom 1. November 1900 giltigen Tarife für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft andererseits ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe, welches dahin lautet, dass in der Tarif-Tabelle Abschnitt A, Rubrik Ausnahmetarif IV, bei Torf, Pos. T—25, ein Kreuz (†) zu setzen und als Fussnote nachzutragen ist:

†) Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes IV finden hinsichtlich des Artikels Torf auf der Linie der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft schon bei Frachtzahlung für 8000 kg per Frachtbrief und Wagen Anwendung.

Wien, am 6. März 1901. [175]

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil III, Heft 4, und des Nachtrages I zum Theil II, Heft D (gemeinschaftliches Heft).

Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 gelangen zur Einführung:

1. Ein neuer Tarif, Theil III, Heft 4, enthaltend: Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten, Malz und Oelsaaten zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Linien in Galizien) und der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Localbahn Asch-Rossbach andererseits.

   Gleichzeitig treten der vom 1. September 1889 giltige Tarif, Theil III, Heft 5, des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes nebst den hiezu im Verfügungswege veröffentlichten Frachtsätzen ausser Kraft. Insoweit jedoch Frachterhöhungen oder Erschwerungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende April 1901.
2. Der Nachtrag I zum Tarife, Theil II, Heft D (gemeinschaftliches Heft), vom 1. Jänner 1899, enthaltend: Ergänzungen des Kilometerzeigers, Aenderung von Stationsnamen und eine Berichtigung des Haupttarifes.

Exemplare des neuen Tarifes sind zum Preise von Mk. 0·40 = K 0·50 für das Stück, solche des sub 2 genannten Nachtrages unentgeltlich bei den Verwaltungen der Endbahnen, sowie auch durch Vermittlung der Stationen zu beziehen.

Wien, am 5. März 1901. [176]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme auf sämmtlichen Stationen der Donau und deren Nebenflüssen.

Wir bringen zur Kenntniss, dass die Güteraufnahme an sämmtlichen Stationen der Donau und deren Nebenflüssen mit 9. März 1901 eröffnet wird.

Wien, am 6. März 1901. [177]

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifen etc.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 treten in Kraft:

a) Ein Tarif, Theil II, Heft 3, für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (excl. der Linien Wien—Marchegg und Wien—Bruck a/L.—Hainburg), sowie der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien) einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger Bahn und der Wald-Rüti-Bahn), der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Schweizerischen Südostbahn, der Schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn), der Emmenthalbahn (einschliesslich der Burgdorf-Thun-Bahn), der Thunerseebahn und der Jura-Simplon-Bahn andererseits.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, bezw. Bötzbergbahn gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.

b) Ein Anhang zum Tarife, Theil V, 3. Heft, vom 1. März 1889, enthaltend: Frachtsätze für die Beförderung von Spiritus und Sprit in Fässern oder Reservoir-, resp. Cisternenwagen im Verkehre mit Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.

c) Ein Nachtrag II zu dem gemeinschaftlichen Heft C vom 1. Februar 1898, enthaltend: Aenderung von Bestimmungen, Ergänzung und Abänderung des Kilometerzeigers und des alphabetischen Stationsverzeichnisses etc.

Hiedurch werden aufgehoben:

1. Der Tarif, Theil II, Tarifheft Nr. 3 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 1. September 1886 sammt den Nachträgen I—V.
2. Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Bier in Fässern, sowie von retourgehenden, leeren Bierfässern des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 15. Juli 1890.
3. Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Erde, gewöhnlicher, Steinen, gebrannten, und Chamottemörtel des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1892.
4. Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Kartoffeln (Erdäpfel) des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1893.
5. Der Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Artikeln des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1896.

Insoweit durch den unter a) bezeichneten Tarif Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. April 1901 in Wirksamkeit.

Insoweit ferner der unter c) bezeichnete Nachtrag höhere Distanzen enthält als der Haupttarif, finden dieselben erst vom 1. Juli 1901 an Anwendung.

Bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen werden (ab 15. März 1901) Exemplare des unter a) bezeichneten Tarifes zum Preise von 3 Kronen = 3 Francs für das Stück, des unter c) bezeichneten Nachtrages zum Preise von 20 Hellern = 20 Centimes für das Stück und das unter b) bezeichneten Anhanges unentgeltlich zu beziehen sein.

Wien, am 5. März 1901. [178]

K. k. österreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsches Reich. (Aenderung der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.) Nach Vorschrift in Nr. XLIV a der Anlage B sind die Behälter, in denen gasförmige Kohlensäure und Grubengas befördert werden, alljährlich einer amtlichen Prüfung zu unterziehen, während für Behälter, die zur Beförderung der unter Nr. XLIV angeführten verflüssigten Gase: Kohlensäure, Stickoxydul und Ammoniak dienen, nur eine dreijährige Prüfung vorgeschrieben ist. Da gasförmige Kohlensäure und Grubengas nach dem Urtheile Sachverständiger ungefährlicher als die unter XLIV bezeichneten Gase sind und die dreijährigen Prüfungsperioden für jene verflüssigten Gase schon seit längerer Zeit bestehen, ohne dass sich Unzuträglichkeiten ergeben hätten, hat der Bundesrath über Befürwortung des Reichseisenbahnamtes beschlossen, in der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung folgende Aenderung vorzunehmen: In Nr. XLIV a ist im ersten Satze statt der Worte „innerhalb Jahresfrist“ zu setzen: „innerhalb dreier Jahre“ und im zweiten Satze statt „alljährlich“: „alle drei Jahre.“ Die Bekanntmachung dieser Aenderung, welche mit 24. December 1900 in Kraft getreten ist, erfolgte im Reichs-Gesetzblatt unter Nr. 2742. In Oesterreich sind die gleichen Erleichterungen bereits mit Nachtrag IV zum Betriebsreglement zur Einführung gelangt.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. October 1896. (Seehafen-Ausnahmetarif L für Bier nach Stettin.) Der Seehafen-Ausnahmetarif L für Bier nach Stettin ist mit Giltigkeit vom 1. Februar l. J. in den Norddeutsch-Bayerischen Seehafen-Ausnahmetarif, Classe S, einbezogen und im obenbezeichneten Gütertarife aufgehoben worden.

Die Sätze für München Rangirbahnhof (-Laim) und Nürnberg Rangirbahnhof, die in den neuen Tarif nicht übernommen sind, treten am 1. April l. J. ausser Kraft.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Local-Gütertarif, Heft C, Abschnitt I B, Beförderung von Gütern, giltig vom 1. Jänner 1900.) Mit Giltigkeit vom 10. April 1901 treten folgende Aenderungen ein, durch welche Frachterhöhungen herbeigeführt werden:

a) In § 4, Absatz 1 (3. Zeile) der Allgemeinen Tarifvorschriften sind die Worte:

„ohne Unterschied der Artikel"

zu streichen.

b) § 20 der Allgemeinen Tarifvorschriften erhält folgenden Zusatz:

„Bei Schnellzugsgütern werden die Eilstückgutsätze für das Dreifache des wirklichen Gewichtes erhoben; als Mindestgewicht für jede Frachtbriefsendung werden 60 kg berechnet."

c) § 21 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften erhält folgende Fassung:

„Für theils aus sperrigem, theils aus nichtsperrigem Gute (Eilgut, auch Schnellzugsgut oder Frachtgut) bestehende Stückgutsendungen wird für das sperrige Gut das $1^1/_2$ fache Gewicht — für sperriges Schnellzugsgut das 3fache Gewicht — in Ansatz gebracht, während für das nichtsperrige Gut das wirkliche Gewicht — für nichtsperriges Schnellzugsgut das doppelte wirkliche Gewicht — angesetzt wird. Die Fracht wird für das Gesammtgewicht, jedoch mindestens für 30 kg — bei Schnellzugsgut mindestens für 60 kg — berechnet."

d) Der Artikel

Monazitsand

ist unter Sp.-T. II einzureihen. Dementsprechend ist die Anmerkung zur Position „Erde, gewöhnliche" des Sp.-T. III dahin zu ergänzen, dass hinter dem Worte „Talk" angefügt wird „und Monazitsand".

Französisch - Deutscher Eisenbahn - Gütertarif über Belgien, Theil I, Abth. B, vom 1. Jänner 1895. (Auf-, bezw. Abladegebühr.) Auf Seite 2 des Nachtrages II ist in der linken Spalte der letzte Satz, lautend: „Bahnseitiges Auf- oder Abladen ist ausgeschlossen" zu streichen. An Stelle desselben trat mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 folgende Bestimmung: „Wird auf Antrag des Absenders oder Empfängers das Auf- oder Abladen eisenbahnseitig bewirkt, so kommt hiefür eine Gebühr von 30 Centimes für die Tonne zur Erhebung."

Französisch - Deutscher Eisenbahn - Gütertarif über Belgien, Theil II, Heft 1a, 1c und 1d. (Auf-, bezw. Abladegebühr.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner l. J. erfahren in der Tariftabelle für die frachtgutmässige Beförderung von Fahrzeugen (Seite 36 bis 39) die Frachtsätze der Spalten 2, 3, 4, 7, 8 und 9 durch Herabsetzung der Abfertigungsgebühren eine Ermässigung von 50 Centimes für jedes Fahrzeug von oder nach einer Station der Französischen Nordbahn, und eine solche von einem Franken für jedes Fahrzeug im Transit über diese Bahn.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Für die vom 16. mit 18. Februar 1901 in Themar stattfindende Geflügel-Ausstellung wurde auf den Bayerischen Staatseisenbahnen Frachtvergünstigung nach Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes gewährt.

Directer Güterverkehr der Bayer. Staatseisenbahnen mit anderen deutschen Eisenbahnen. (Erweiterung des Rohstoff-Ausnahmetarifes.) Der in den Tarifen für den directen Verkehr der Bayerischen Staatseisenbahnen mit den Preussisch-hessischen und den Sächsischen Staatseisenbahnen bestehende Rohstofftarif (Ausnahmetarif 2 und 10) findet vom 1. Februar l. J. ab im gleichen Umfange wie für „Torf etc.", sonach nur im Verkehre mit den preussisch - bayerischen und sächsisch - bayerischen Wettbewerbsstationen Anwendung auf den Artikel: „Holzbriquetts (Briquetts aus Holzabfällen, als Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergleichen) hergestellte."

Bayerisch - Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S. C. B. und weiter) vom 1. Jänner 1900. (Nachtrag III.) Am 15. Februar l. J. ist der III. Nachtrag in Kraft getreten, welcher Ergänzungen der Ausnahmetarife Nr. 14 für Düngemittel und Nr. 34 für Petroleum rumänischen Ursprunges enthält.

Transittarif für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern vom 1. October 1896. (Nachtrag III.) Am 15. Februar l. J. ist der Nachtrag III in Kraft getreten, durch welchen die Uebergangsstation Dzieditz und mehrere deutsche Versandtstationen in den Tarif einbezogen wurden.

Der Nachtrag enthält ausserdem Aenderungen der Bahnhofsbezeichnungen und der Bahnhofsverhältnisse einzelner Stationen, sowie Berichtigungen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Bestimmungen B über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern (Getreide u. s. w.) unter Auflassung von Abfertigungsgebühren vom 1. April 1897.) Mit Wirksamkeit vom 15. Februar l. J. wurde die Giltigkeit der Bestimmungen auf das „Lagerhaus der Bayerischen Central-Darlehenscasse" in Moosach bei München ausgedehnt.

Artikel 6 der Bestimmungen ist entsprechend zu ergänzen.

Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif vom 16. Juli 1900. (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 gelangte der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält hauptsächlich eine Neuauflage der Bestimmungen und Anstosssätze für den Verkehr mit bayerischen Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München, wodurch neben einigen geringen Frachterhöhungen, insbesondere bei den Stationen der Isarthalbahn Frachtermässigungen eintreten, ferner Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Soweit Frachterhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen eintreten, gelten dieselben vom 1. April 1901.

Der Nachtrag wird, soweit der Vorrath reicht, vom Materialdepot der Generaldirection der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München an Besitzer des Haupttarifes kostenfrei abgegeben.

Tarif für den directen Viehverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Juli 1899. (Nachtrag I.) Am 1. Februar 1901 gelangte zum Tarife für den directen Viehverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München andererseits vom 1. Juli 1899 Nachtrag I zur Einführung.

Insoweit Erhöhungen eintreten, treten dieselben erst am 1. April in Giltigkeit.

Dieser Nachtrag enthält theilweise geänderte Frachtsätze für Fletzen, neue Frachtsätze für Fürth Westvorstadt und München Südbahnhof, Ergänzungen und Berichtigungen im Haupttarife, sowie eine neue Fassung des Vorworts und kann von dem Materialdepot der Generaldirection der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich bezogen werden.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigungen für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die Geflügelausstellung in Aalen — 1. mit 4. Februar 1901 —;
2. die Geflügelausstellung in Altdorf — 31. Jänner mit 3. Februar 1901 —;
3. die Geflügelausstellung in Blankenhain — 17. mit 19. Februar 1901 —;
4. die Geflügelausstellung in Braunschweig — 1. mit 4. Februar 1901 —;
5. die Geflügelausstellung in Frankfurt a. M.-Niederrad — 23. mit 25. Februar 1901 —;
6. die Geflügelausstellung in Hamburg-Barmbeck — 23. mit 27. Februar 1901 —;
7. die Geflügel- und Kaninchenausstelluug in Oelsnitz i. Voigtl. — 9. mit 13. Februar 1901 —;
8. die Kaninchenausstellung in Plauen i. Voigtl. — 2. mit 3. Februar 1901 —;
9. die Geflügel- und Kaninchenausstellung in Roda (Sachsen-Altenburg) — 17. mit 19. Februar 1901 —;
10. die Geflügelausstellung in Rudolstadt — 8. mit 11. Februar 1901 — und
11. auf die Geflügelausstellung in Taucha — 9. mit 11. Februar 1901 —;

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
799	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Krakau-Kocnyrzów	Zuckerrübenschnitte der Pos. Z—11 der Güterclassification Zuckerrüben, frische, der Pos. Z—10	Krakau	Kocnyrzów	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	22 Heller	18 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
				Kocnyrzów	Krakau									
800	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Brennholz aus Pos. H 19 - 1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Hruschau	Rajcza	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband. Tarif, Theil II, Heft I, giltig vom 1. Jänner 1900	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 48		Im Kartirungswege		
					Sól					48				
				Mähr.-Ostrau	Rajcza					48				
					Sól					48				
801	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Buchenholz der Pos. H—18 Punct 3) und 5) der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Homonna	Lodygowice	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarif	Directer Frachtsatz besteht nicht	143 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1	802	803	804
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	Bukowinaer Localbahnen	
für Artikel	4	Beeren, Brod, Butter, Fische, Gemüse, Milch, Stein- und Kernobst, Weintrauben (siehe Nomenclatur des Ausnahmetarifes 1 b des in der 8. Rubrik genannten Tarifes)	Bruchsteine der Pos. 8—55/a der Güterclassification	Buchenholz aus Pos. H—18, Punkt 3 und 5, der Güterclassification
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Tharandt Station der Sächsischen Staatseisenbahnen	den Steinbrüchen nächst km 75·9 (zwischen Pozoritta und Kimpolung)	Skole Stryj
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Prag Station der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Valepntna	Oświęcim transit Sayhusch-Zywiec transit Zwardoń transit
oder umgekehrt				
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Anfgabe als Frachtgut und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Die Sendungen müssen zum Bahnhof der Theilstrecke Valepntna—Jakobeny bestimmt sein	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken
und gilt in der Zeit	7	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 9. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis zur Durchführung im Tarifwege
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Localtarif, Theil II, Heft 2, und Gemeinsame Beilagen zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Besteht keiner	Es besteht kein Frachtsatz	Specialtarif 2
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	279 Pfennige	50percentiger Nachlass von den für die Wagenbeistellung auf offener Strecke und den Transport von Pozoritta nach Valeputna entfallenden normalen tarifmässigen Gebühren	Ansnahmetarif I
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
805	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffinirt), Blau-, Grün-, Berg-, Erd-, Steinöl und Mineraltheer, in Fässern oder in Reservoirwagen	Siehe die nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf-, bezw. Abladen der Sendungen ist Sache der Parteien	vom 15. März 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1		Siehe die Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von																	
	Eigenthumsbahn	Adjud	Albesti	Baicoi	Bucuresti gara de nord	Buzen	Campina	Doftana	Doicesti	Gageni	Monteor	Onesti	Ploesti	Plopeni	Targovistea	Targul-Ocna	Ulmeni
	Frachtsätze in Centimes für 100 kg																
Bodenbach	St.E.G.	—	435	422	445	—	416	418	452	428	—	—	429	430	449	—	—
Elbe-Teinitz	St E.G.	—	400	387	410	—	381	383	417	393	—	—	394	395	414	—	—
Floridsdorf	K.F.N.B.	—	292	279	302	304	273	275	309	285	302	—	286	287	306	—	301
Oderberg	K.O.E.	—	—	—	—	—	330	332	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oderberg	K.F.N.B.	—	—	—	—	—	330	332	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pardubitz	Oe.N.W.B.	—	400	387	410	—	381	383	417	393	—	—	394	395	414	—	—
Pardubitz	St.E.G.	—	400	387	410	—	381	383	417	393	—	—	394	395	414	—	—
Prag	Oe.N.W.B.	—	401	388	413	—	382	384	418	396	—	—	395	396	415	—	—
Prag	St.E.G.	—	401	388	413	—	382	384	418	396	—	—	395	396	415	—	—
Prag	K.k.St.B.	—	401	388	413	—	382	384	418	396	—	—	395	396	415	—	—
Tetschen	Oe.N.W.B.	—	435	422	445	—	416	418	452	428	—	—	429	430	449	—	—
Triest	S.B.	384	344	331	354	356	325	327	353	337	354	395	338	339	350	399	353
Wien	K.F.N.B.	—	292	279	302	304	273	275	309	285	302	—	286	287	306	—	301
Wien	St.E.G.	—	292	279	302	304	273	275	309	285	302	—	286	287	306	—	301

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
806	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Felle und Häute, rohe, gesalzen oder getrocknet, in verschnürten Ballen oder verpackt (Pelzwerk ausgenommen)	**Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen:** **Budapest-Angyalföld** **Budapest-dunaparti** **Budapest-fövarosi közr.** **Budapest-Józsefváros** **Budapest-Kelenföld** **Budapest-Kiterö** **Budapest-Lipótváros** **Budapest-nyng. p. n.**	**Paris, Douane und La Villette**	**Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens** **a) 5.000 kg** **b) 10.000 kg** **für jeden Frachtbrief und Wagen.** **Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif-Theile I, Abtheilung A, und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif-Theile I, Abtheilung B, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband**	**vom 15. März 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901**	Gütertarif, Theil V, des nebenbezeichneten Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1890	**Francs Gold per 1000 kg**					
					Paris, Renilly				a) 109·35 b) 99·75	a) 95·10 b) 90·—	a) 14·25 b) 9·75			
				Barcs	**Paris, Douane und La Villette**				a) — b) 98·35	a) — b) 95·55	a) — b) 2·80			
					Paris, Renilly				a) — b) 98·35	a) — b) 96·25	a) — b) 2·10			
				Budapest d. v.	**Paris, Douane und La Villette**				a) 109·35 b) 99·75	a) 94·40 b) 89·30	a) 14·95 b) 10·45			
					Paris, Renilly				a) 109·35 b) 99·75	a) 95·10 b) 90·—	a) 14·25 b) 9·75			
				oder umgekehrt								Im Kartirungswege		
807	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Marmor in Blöcken, roh behauen, im Gewichte bis zu 10 Tonnen das Stück	Pontebba transit	Niklasdorf (k. k. St. B.)	Aufgabe von mindestens 10.900 kg genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen des Tarifes vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung gelangen	vom 15. März 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	2·86 Francs per 100 kg	2·82 Francs per 100 kg	0·04 Francs per 100 kg	Kartirung		

809	808	Fortlaufende Nummer 1													
Buschtěhrader Eisenbahn	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Die Publication erfolgt	von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
		2	3		4		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen									Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg					
Cocosknochen und Palmkernmehl	Zerlegte Maschinen															
Schreckenstein	Baden, Station der Schweizerischen Nordostbahn					von	nach									
Gabel (A.T.E.)	Granica transit, bezw. Szczakowa transit für Lodz															
1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg } per Frachtbrief und Wagen b) 10.000 kg } Einhaltung der Bestimmungen der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife															
Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	vom 13. März 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901															
Local-Gütertarife	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahn-Verband, bezw. Grenzverkehr Russland—Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach, bezw. Localtarife															
Es besteht kein directer Frachtsatz	Bestehen keine directen Frachtsätze															
82 Heller	a) 427 Centimes b) 366 Centimes															
Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege															
	Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage der von Baden an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn adressirten Original-Frachtbriefe, sowie der von demselben Empfänger als Aufgeber lautenden Original-Frachtbriefe über die innerhalb 8 Tagen erfolgte Weiterbeförderung der Sendungen von Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn nach Granica transit, bezw. Szczakowa transit und der Zolldocumente über den erfolgten Antritt der Transporte nach Russland. Die letztgenannten Frachtbriefe müssen die bahnämtliche Bestätigung der Station Granica tragen, dass fragliche Sendungen nach Lodz innerhalb 42 Tagen weiterbefördert wurden. Die Vorlage der Documente ist spätestens bis 30. Juni 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck zu bewirken.															

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
810	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Melasse und Osmosewasser	Austerlitz	Morawan (St.E.G.) transit	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Heller 100	Heller 95	Heller 5	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
				Brünn (St.E.G.)					81	76	5			
				Grussbach-Schönau (St.E.G.)					108	103	5			
				Kauitz-Eibenschitz					97	92	5			
				Kromau					101	96	5			
				Littau					80	75	5			
				Müglitz					68	63	5			
				Olmütz (St.E.G.)					80	75	5			
				Raitz					71	67	4			
				Segen-Gottes					109	104	5			
				Ung.-Ostra					120	115	5			
				Wikosch-Keltschan					120	115	5			
811	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Vide Tabelle		Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil III, Heft 2	Verschieden	Vide Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		Gleichzeitig tritt die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 7 ex 1901 sub Position 421 enthaltene Verlautbarung ausser Kraft

Von	Nach							
	Dombran	Jablunkan	Karwin	Lonkau	Oderberg Ks.Od. loco *)	Oderberg Ks.Od. transit für Sendungen im Verkehre mit Deutschland †)	Teschen	Trzynietz
	Frachtsätze in Hellern per 100 kg							
Debreczen	253	227	250	217	255	262	240	238
Losoncz	.	151	.	171	179	186	.	162
Miskolcz gömöri p. u.	.	190	.	210	218	225	203	201
Nyiregyháza	.	217	.	237	245	252	230	228
Putnok	204	178	201	198	206	213	191	189

*) Auch für Sendungen nach österreichischen Stationen.

†) In diesen Frachtsätzen ist die Oderberger Ueberfuhrsgebühr bereits inbegriffen.

Fortlaufende Nummer	812	813	814	815
1	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
2	Die Publication erfolgt von der			
3	und im Namen der betheiligten Verwaltungen			
4	für Artikel	Pottasche	Eiserne Maschinen, zerlegt	Melasse und Osmosewasser	Esel, lebende
5	Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Smiřitz S.N.D.V.B.	Tannwald-Schnmburg	Černožitz	Oderberg transit
5	Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Stockerau	Wien, Südhahn, transit	Smiřitz	India / Szabadka / Versecz
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzablnng mindestens für 10.000 kg per Frachthrief nnd Wagen, und unter Anfrecbthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Anf- nnd Ahladen obliegt den Parteien	Fracbtzahlnng mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, unter Einbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlnng mindestens für 10.000 kg per Fracbtbrief nnd Wagen und nnter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmnngen. Anf- nnd Abladen ohliegt den Parteien	Bei Frachtzahlung für den Laderanm des verwendeten Wagens
7	und gilt in der Zeit	bis auf Widerrnf, längstens jedocb bis Ende Decemher 1901	his auf Widerrnf, längstens jedocb bis Ende Decemher 1901	bis anf Widerrnf, längstens jedocb bis Ende Decemher 1901	vom 15. März 1901 bis zur Dnrchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. Decemher 1901
8	Tarif, anf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	Oesterr. Eisenbabnverband	Localtarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	178 Heller	292 Heller		
10	per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	160 Heller	254 Heller		11·37 / 9·83 / 11·65 Kronen per Qadratmeter
11	per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	18 Heller	38 Heller	Der Frachtzuschlag der S.N.D.V.B. von 4 Hellern für 100 kg gelangt nicht znr Einhebnng	
12	Art der Durchführung	1m Kartirungswege	1m Rückvergütnngswege	1m Kartirungswege	1m Kartirnngswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, nnd Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gescbehen mnss		Gegen Vorlage der anf die reclamirende Firma als Absenderin lantenden babnämtlich beglanbigten Duplicat-Frachtbriefe, bis längstens Ende März 1902		
14	Besondere Bemerkungen	Der Frachtznschlag der Süd-Norddentscben Verbindnngsbahn gelangt nicht znr Einhebnng			

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
12	Nr. 145 vom 18. December 1900	3460	K. k. österr. Staatsbahnen	nicht namentlich angeführt	Erde, gewöhnliche etc.	Kaaden-Brunnersdorf	Lindau trs. etc.	31. März 1901	Entsprechende Frachtsätze erscheinen in den am 1. April 1901 in Wirksamkeit tretenden Tarif-Theil II, Heft 8, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes aufgenommen
13	Nr. 146 vom 20. December 1900	3485			Porzellanerde (Kaolin, Chinaclay)	Dobrzan, Kasnau etc.	Basel (N. O. B. und Bad. B), Utzenstorf		
14	Nr. 146 vom 20. December 1900	3511			Maschinentheile, eiserne etc.	Töss	Halbstadt, Pelsdorf		
15	Nr. 147 vom 22. December 1900	3585			Eisen und Stahl etc.	Pilsen, Pilsen-Skodawerke, Prag	Bregenz trs. Buchs trs. etc.		
						Bregenz trs. Buchs trs. etc.	Pilsen, Pilsen-Skodawerke, Prag		
16	Nr. 147 vom 22. December 1900	3587			Bier	Pilsen, Pilsenetz	Zürich-Tiefenbrunnen		
					Bierfässer, leere	Zürich	Pilsen, Pilsenetz		
17	Nr. 147 vom 22. December 1900	3592			Bier	Budweis	St. Gallen		
					Bierfässer, leere	St. Gallen	Budweis		
18	Nr. 149 vom 29. December 1900	3646			Stärke etc.	Battelau etc.	Bregenz trs. etc.		
19	Nr. 149 vom 29. December 1900	3657			Möbel aus gebogenem Holze etc.	Bielitz	Lausanne, Genf		
20	Nr. 149 vom 29. December 1900	3660			Wollkämmlinge, gepresst	Schaffhausen	Dziedlitz, Bielitz		
						Derendingen	Prag		
21	Nr. 149 vom 29. December 1900	3663			Kartoffeln	Budischau, Gr.-Meseritsch etc.	Schweizerischen Stationen, Bregenz trs. etc.		
22	Nr. 149 vom 29. December 1900	3667			Pottasche, Kalidungssalz etc.	Bubentsch etc.	Bregenz trs. etc.		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
26	Nr. 23 vom 21. Februar 1901	702	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. österr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2	Sternberg K.F.N.B.	Olmütz St.B. loco	Der in Spalte 7 stehende Text gehört in Spalte 8, wogegen in Spalte 7 einzusetzen ist: „Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901“	

PUTZWOLLE

cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

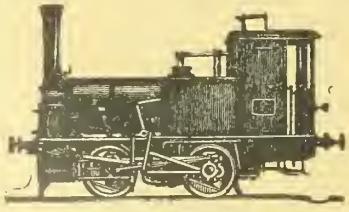
Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

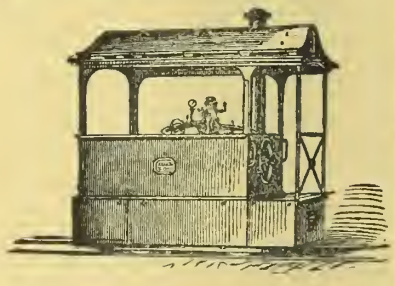
TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.





613)

Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,

LOCOMOBILEN

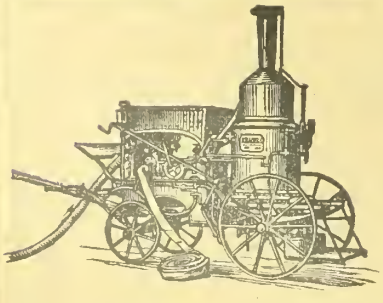
von 2—12 Pferdekraft.

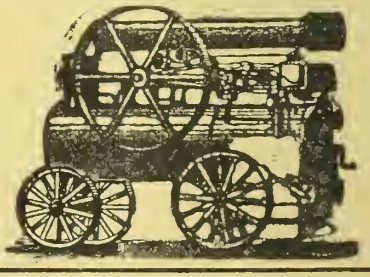
Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 31. **Wien, 12. März 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Auszug aus dem Geschäftsberichte des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. Februar 1901, Z. 9241, an sämmtliche Privatbahn-Verwaltungen, betreffend die Aufnahme der färbigen Textfiguren in die Signalordnung.

Die bei den einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen in Verwendung stehenden, die Signalordnung umfassenden Instructionen enthalten nicht immer die färbigen Textfiguren, welche die „Signalordnung für die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns“, bezw. die „Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen“ aufweisen.

Da diese Textfiguren das Studium der Signale, namentlich bei dem untergeordneten Personale, ausserordentlich erleichtern, so wird die geehrte Verwaltung eingeladen, in der Folge Neuauflagen derartiger Instructionen stets nur mit Einbeziehung der bezeichneten Textbilder zu bewirken und bei Neuaufstellung oder Aenderung solcher Instructionen dieselben nur in der angedeuteten Ausstattung zur Genehmigung in Vorlage zu bringen.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Verordnung des Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit den Ministerien der Finanzen, des Innern und der Justiz vom 28. Februar 1901,*) betreffend die Verwendbarkeit der Obligationen Kategorie A, Emission 1901, des k. k. privilegirten österreichischen Credit-Institutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien.

Das k. k. privilegirte österreichische Credit-Institut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten emittirt in Gemässheit der Gesellschaftsstatuten auf Grund des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, über Bahnen niederer Ordnung, des Gesetzes vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, betreffend die im Jahre 1898 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, wie auch auf Grund sonstiger Vorschriften, wonach den zu emittirenden Effecten die Pupillarsicherheit eingeräumt werden kann, auf Kronen lautende Obligationen (Schuldverschreibungen) de dato 1. Februar 1901, welche mit vier Percent pro anno verzinslich und längstens innerhalb achtundsiebzig Jahren im vollen Nominalbetrage rückzahlbar sind und den Vermerk „Kategorie A, Emission 1901“ tragen.

Diese Obligationen (Schuldverschreibungen) werden hiemit als zur fruchtbringenden Anlegung von Capitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des Postsparcassenamtes, dann von Pupillar-, Fideicommiss- und Depositengeldern und zu Dienst- und Geschäftscautionen verwendbar erklärt.

Die vorstehenden Bestimmungen treten mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

Körber m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p. **Spens** m. p.

*) Enthalten in dem am 8. März 1901 ausgegebenen IX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 20.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

I. Eine im Privateigenthum stehende, nicht eingefriedete und daher dem allgemeinen Zutritt offenstehende Fläche erlangt nicht schon dadurch die Eigenschaft eines öffentlichen Weges, dass sie von beliebigen Personen factisch betreten, zum Gehen oder Fahren benützt wird und der Eigenthümer dies stillschweigend duldet.

II. Ein öffentlicher Weg entsteht nur dann, wenn eine Grundfläche zufolge ausdrücklicher oder aus den Umständen zu erschliessender Widmung zur dauernden Befriedigung eines wirklichen Verkehrsbedürfnisses bestimmt ist. (Böhmen.)

Mit der Entscheidung vom 29. Juli 1897, Z. 39.209, wurde vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen unter Behebung des Beschlusses der Gemeindevertretung in Žďár und der Recursentscheidung des Bezirksausschusses in Münchengrätz erkannt, dass dem zum landtäflichen Gute Svijan (Eigenthum des Fürsten X) landtäflich zugeschriebenen Wege C.-Z. 1397 in Žďár die rechtliche Eigenschaft eines öffentlichen Gemeindeweges nicht zukomme.

Gegen diese Entscheidung wurde seitens der Gemeinde Žďár die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof ergriffen, welcher hierüber unterm 9. December 1898, Z. 6814, das nachstehende Erkenntniss fällte:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen. Ein Kostenzuspruch findet nicht statt.

Entscheidungsgründe:

Die Streitsache hatte von der seitens der Forstverwaltung der Domäne Svijan geplanten Einschliessung der sogenannten Přihrazer Enclave mit einem Wildzaune ihren Ausgang genommen, indem die Gemeinde Žďár gegen die Einbeziehung eines Theiles der Wegparcelle 1397 in das eingefriedete Terrain, beziehungsweise gegen die projectirte Errichtung von selbstschliessenden Thoren an den beiden Enden dieses Wegetheiles, und zwar an der westlichen Spitze der Grundparcelle 923 und an der nordöstlichen Ecke der Grundparcelle 1070 Einsprache erhoben hatte.

Den eigentlichen Streitgegenstand bildet somit nur der durch diese Parcellen abgegrenzte Theil des Weges 1397, und der Verwaltungsgerichtshof musste die vorliegenden Entscheidungen der autonomen Behörden umsomehr auf diesen Wegetheil allein beziehen, als die beiden Fortsetzungen desselben mit Rücksicht auf die östlich und westlich stattfindenden Einmündungen anderer Communicationen möglicherweise eine andere Beurtheilung finden könnten, für welche in dem gegenwärtig vorliegenden Erhebungsmateriale eine hinreichende Grundlage nicht geboten erscheint.

Die in der Beschwerde der Gemeinde Žďár erhobene formelle Einwendung, dass die fürstliche Forstverwaltung in Sichrov zur Anfechtung der Entscheidung des Bezirksausschusses im autonomen Instanzenzuge nicht legitimirt und ihr an den Landesausschuss erhobener Recurs demnach ohne meritorische Entscheidung zurückzuweisen gewesen wäre, erscheint im Hinblicke auf § 1029 a. b. G.-B. hinfällig, umsomehr, als die beschwerdeführende Gemeinde selbst das Einschreiten dieser Forstverwaltung der instanzmässigen Amtshandlung zugeführt hatte.

In merito vindicirt die Beschwerde für die streitige Wegstrecke die Eigenschaft eines öffentlichen Gemeindeweges wesentlich aus dem Grunde, weil dieselbe die Gemeinden Březina und Žehrov, sowie die Ortschaften Přihraz, Doubrav, Žďár und Žehrov untereinander verbinde und von den Gemeindeinsassen, sowie den Bewohnern der Nachbarorte seit jeher allgemein und ungehindert benützt worden sei. Belangend zunächst die erstere Behauptung, so ergibt sich aus den den Administrativacten beiliegenden kartographischen Behelfen und der Catastralmappe, dass parallel mit dem streitigen Wege, nur etwas über 1 km nach Norden entfernt, die von der Münchengrätz-Turnauer Aerarialstrasse abzweigende Bezirksstrasse verläuft, welche die Gemeinden Doubrava, Žďár und Žehrov direct verbindet, ohne dass hiebei der streitige Wegetheil irgendwie in Frage kommen könnte. Das Gleiche ist der Fall bei der Verbindung der Ortschaft Přihraz mit der Gemeinde Žďár einerseits und der Gemeinde Žehrov andererseits, wenn sonst nicht ein ganz überflüssiger Umweg gemacht werden will. Diese Verbindung wird mittelst des parallel mit dem streitigen Wege verlaufenden und nur etwa $^1/_2$ km südlich die Ortschaft Přihraz durchziehenden Weges C.-Z. 1408/1 hergestellt, welcher rechtskräftig für einen öffentlichen Gemeindeweg erklärt worden ist, und zwar gegen Žďár durch die sich anschliessenden Wege C.-Z. 1395, 1394, 1393 und 1296, gegen Žehrov aber durch die am Meierhofe Arnoštic vorbeiführende, im Territorium von Žehrov liegende Communication. Diese beiden Hauptlinien, nämlich die Bezirksstrasse nördlich und der eben genannte Weg C.-Z. 1408 1 südlich von der streitigen Wegparcelle, markiren auch mit ihren westlichen und östlichen Anschlüssen die Verbindung der in diesen Weltgegenden liegenden entfernteren Ortschaften, insbesondere der Gemeinden Březina, Bouda, Dařenic (westlich) und Skokov, Vyskeř (östlich). Die geographische Lage des streitigen Wegetheiles rechtfertigt daher durchaus nicht den Schluss auf dessen Nothwendigkeit für den allgemeinen Verkehr, und er könnte höchstens — wenn von seiner sehr ungünstigen und, wie im Erhebungsprotokolle constatirt ist, an einzelnen Stellen für schwerere Lasten ungeeigneten Beschaffenheit abgesehen werden wollte — lediglich für eine, übrigens nicht bedeutende Wegabkürzung in Betracht kommen.

Es ist nun allerdings richtig, dass durch die Aussagen der meisten einvernommenen Gedenkmänner bestätigt erscheint, dass der streitige Weg von ihnen und den Bewohnern der Umgegend zum Fussgange, Viehtriebe und auch zur Fahrt nach Bedarf und ungehindert benützt worden ist, wenn auch einzelne derselben (Josef Wrabec und Johann Francu) im Protokolle vom 14. Mai 1897 zugegeben haben, dass diese Benützung in letzter Zeit eine geringe sei, und der Letztgenannte überdies bemerkte, dass die stärkere Frequenz des Weges mit dem Bestande der seither aufgehobenen Bezirksstrassenmauth in Žďár zeitlich zusammenfiel.

So wichtig nun die allgemein frei geübte Benützung eines Weges für die Beurtheilung der rechtlichen Eigenschaft desselben in dem Falle erscheint, wenn auch die übrigen Kriterien der Oeffentlichkeit, wie insbesondere die aus seiner Lage hervorgehende Bedeutung für den allgemeinen Verkehr, dargethan sind, so genügt sie doch an sich allein nicht, einer solchen Communication den Charakter eines dem allgemeinen Verkehre gewidmeten Gemeindeweges (§ 4, Gesetz vom 12. August 1864, L.-G.-Bl. Nr. 46) aufzuprägen. Denn eine im Privateigenthum stehende, nicht eingefriedete und daher dem allgemeinen Zutritt offenstehende Fläche erlangt nicht schon dadurch die Eigenschaft eines öffentlichen Weges, dass sie von beliebigen Personen factisch betreten, zum

Gehen oder Fahren benützt wird und der Eigenthümer dies aus beliebigen Motiven stillschweigend duldet. Ein öffentlicher und von den hiezu berufenen öffentlichen Organen zu erhaltender Weg entsteht nur dann, wenn eine Grundfläche zufolge ausdrücklicher oder aus den Umständen zu erschliessender Widmung zur dauernden Befriedigung eines wirklichen Verkehrsbedürfnisses bestimmt ist. Wollten aber alle aus Bequemlichkeitsrücksichten gesuchten und gefundenen, von den betreffenden Eigenthümern stillschweigend geduldeten Abkürzungen bestehender öffentlicher Communicationen als öffentliche Wege anerkannt werden, so würde dies einerseits in die Sicherheit des Privateigenthumes tief einschneiden und freundnachbarliche Gefälligkeiten der Grundbesitzer im Hinblicke auf solche Consequenzen ganz unmöglich machen, andererseits aber den Gemeinden, welche zur Erhaltung der in ihrem Gebiete befindlichen öffentlichen Wege verpflichtet sind (§ 12, leg. cit.), und hiezu von den vorgesetzten Instanzen jederzeit verhalten werden können, eine allzugrosse Belastung auferlegen. Auch im vorliegenden Falle handelt es sich nur um eine von einer unbestimmten Personenzahl aus Bequemlichkeitsrücksichten geübte Benützung der streitigen Grundfläche. Dass dieselbe aber zur Communication zwischen den mehrgenannten Ortschaften allgemein benützt worden wäre, erscheint durch die Aussagen der einvernommenen Gedenkzeugen keineswegs erwiesen, vielmehr durch die oben geschilderte geographische Lage des streitigen Weges, sowie durch den Bestand in geringer Entfernung parallel verlaufender besserer Communicationsmittel geradezu ausgeschlossen. Die Gedenkmänner vermochten denn auch — abgesehen von der Angabe des Bohumil Johann Ždárský und des Josef Brunclík, dass der streitige Weg für das Vieh weicher und gegenüber der Communication auf der Bezirksstrasse kürzer sei — keinerlei triftige Gründe für die Nothwendigkeit desselben anzuführen. Die in der angefochtenen Entscheidung implicite anerkannte Entbehrlichkeit des streitigen Weges für den öffentlichen Verkehr steht daher mit der Actenlage in keinem Widerspruche.

Ausser der soeben besprochenen Benützung des streitigen Weges findet sich aber in den Administrativacten kein einziges für dessen Oeffentlichkeit zeugendes, wohl aber mehrere derselben widersprechende Momente. Nach seiner Lage ist der streitige Weg ein Theil jener Communication, welche die zur Herrschaft Svijan gehörigen Meierhöfe Arnoštic und Blat, sowie die dazwischenliegenden Jägerhäuser bei Žehrov und St. Maria verbindet. Er ist nicht nur dem Fürsten X als Bestandtheil des Gutes Svijan in der Landtafel als Eigenthum zugeschrieben, sondern seine private Eigenschaft wurde in dem anlässlich der Grundbuchs-, bezw. Landtafelanlegung aufgenommenen gerichtlichen Protokolle vom 20. October 1883, respective 15. November 1883 seitens des dabei intervenirenden Obmannes der Bezirksvertretung und des Gemeindevorstandes von Ždár dadurch ausdrücklich anerkannt, dass diese zur Wahrung der autonomen Communicationsinteressen berufenen Organe der Zuschreibung der streitigen Wegparcelle 1397 und ihrer östlichen Fortsetzung, Parcelle Nr. 1404, zum Gutsbestande der Domäne Svijan unter der einzigen Bedingung zustimmten, dass für die Besitzer mehrerer namentlich angeführten Realitäten in Ždár behufs Zufahrt zu ihren in dieser Lage befindlichen Grundstücken die privatrechtliche Servitut des Fahrweges auf den beiden streitigen Wegparcellen einverleibt werde. Es liegt auf der Hand, dass dieser Vorbehalt gar keinen Sinn gehabt hätte, wenn schon damals an eine Oeffentlichkeit des streitigen Weges auch nur gedacht worden wäre.

Dass diese Erklärung des Bezirksobmannes und des Gemeindevorstandes im vollen Einklange mit der in der Gemeinde Ždár damals bestandenen Auffassung sich befand, beweist auch der durch die Erhebungen festgestellte Umstand, dass der streitige Wegetheil in den Siebziger-Jahren ohne vorherige Befragung der Gemeinde und ohne jede Einsprache ihrerseits in einen Thiergarten einbezogen wurde und an beiden Enden desselben mit Riegeln verschliessbare Thore angebracht waren, welche der Besitzer später allerdings, jedoch nur aus eigenem Antriebe, wieder beseitigt hat.

Die Gemeinde Ždár hat denn auch in Bezug auf den streitigen Weg bis in die jüngste Zeit keinen wie immer gearteten Verwaltungsact ausgeübt; die Erhaltung desselben, um die sie sich zugestandenermassen niemals bekümmerte, wurde ausschliesslich von der Herrschaft Svijan, beziehungsweise deren Meierhofspächtern besorgt und bestritten.

Im Zusammenhalt aller dieser Umstände vermochte sich auch der Verwaltungsgerichtshof nicht zu überzeugen, dass die streitige Grundfläche die Merkmale eines dem allgemeinen Verkehre gewidmeten Weges (§ 4, Gesetz vom 12. August 1864), sohin eines öffentlichen Gemeindeweges aufweise.

(Conf. Budwiński, V.-G.-H.-Erkenntnisse, Bd. XXII, Nr. 12.244.)

Auszug aus dem Geschäftsberichte des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport.

(Achtes Jahr: 1900.)

. . . . . .

Pariser Zusatzübereinkommen.

Leider konnte das in der Pariser Conferenz von 1896 vereinbarte Zusatzübereinkommen zum Internationalen Uebereinkommen auch im Berichtsjahre noch nicht in Kraft treten, weil immer noch die Genehmigung seitens Italiens ausstand. Dieses Hinderniss ist nun gehoben. Die Kammer der Abgeordneten und der Senat in Rom haben unterm 18./21. December 1900 die Genehmigung ausgesprochen. Die Niederlegung der Ratificationsurkunden wird nächstens in Paris stattfinden. Drei Monate nachher tritt das Zusatzübereinkommen in Kraft.

Der bereinigte Text des Uebereinkommens befindet sich im Drucke. Die Drucksache wird in einer Auflage von 18.000 Exemplaren erscheinen.

Organisation. — Personal. — . . . .

Am 16. Juni 1900 wurde vom schweizerischen Bundesrathe an die Stelle des am 15. December 1899 verstorbenen Herrn Dr. Numa Droz Herr Dr. L. Forrer in Winterthur als Director des Centralamtes gewählt. Der Gewählte trat das Amt unterm 15. Juli 1900 an. Inzwischen hat der Vicedirector Herr Farner das Centralamt geleitet.

Im Uebrigen sind das Personal des Centralamtes und ebenso die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes unverändert geblieben.

. . . . . .

Arbeiten des Centralamtes.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport.

(Art. 57[2] des I. U. und Art. II des Reglements.)

Mit Beginn des Berichtsjahres sind aus der Zeitschrift die „Gesetze und Verordnungen" ausgeschieden und in einen Anhang verwiesen worden. Das Centralamt hat stets darauf gehalten, dass die einzelnen in diese Kategorie fallenden Publicationen, welche oft von grösserem Umfange sind, der Uebersichtlichkeit halber ohne Unterbrechung, also in einem und demselben Heft, erscheinen. Infolgedessen erhielten einzelne Monatshefte einen viel zu grossen Umfang, was auch in der Druckerei Schwierigkeiten bereitete. Die neue Anordnung schafft Abhilfe. Indem die Gesetze und Vollzugsverordnungen in abgesonderten Bogen, welche am Jahresschlusse zusammen eingebunden werden können, erscheinen, ist der Zusammenhang dieser Publicationen gesichert, ohne dass der Umfang der einzelnen Monatshefte bald grösser, bald kleiner zu sein braucht. Die gesammte Seitenzahl der Zeitschrift ist jedoch unverändert geblieben.

Von den erschienenen Abhandlungen heben wir die successive in fünf Nummern veröffentlichte werthvolle orientirende Arbeit eines hervorragenden deutschen Fachmannes „Ueber die Entstehung und Fortbildung des I. U." hervor. Für fernere Mitarbeit aus Fachkreisen wäre das Centralamt sehr dankbar.

Die Zeitschrift wurde im Berichtsjahre wiederum in 1300 Exemplaren gedruckt. Davon sind 1113 ausgegeben worden, und zwar 465 unentgeltlich, 648 gegen Zahlung des Jahresabonnements.

. . . . . .

Für die Zeitschrift wurden ausgelegt:

an Druckkosten	Frcs.	7462·15	
„ Autorhonoraren . .	„	1100·—	
„ Porti	„	1838·60	Frcs. 10.400·75
Die Einnahmen haben betragen .	„		5.827·03
Die Rechnung schliesst also mit einem Ausgabenüberschuss von		Frcs.	4.573·72

welcher, wie in den früheren Jahren, aus dem dem Centralamt zur Verfügung stehenden Credit gedeckt worden ist.

Mittheilungen und Nachrichten.

(Art. 57[1,2], Art. 58 und Art. 2 des I U., Art. II, Absatz 2 und 3 des Reglements.)

1. Die VI. Ausgabe der *Liste der Eisenbahnstrecken*, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet (Art. 1 I. U.), ist zu Anfang des Berichtsjahres versandt worden. Eine neue, VII. Ausgabe ist vorbereitet und wird dem im Drucke befindlichen revidirten I. U. beigefügt werden.

2. *Verzeichniss der Gegenstände, auf welche das Internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet* (Art. 2 I. U.). Das im letzten Jahresberichte angekündigte neue Verzeichniss wurde am 21. Februar 1900 an die Vertragsstaaten und die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen versandt. Im weiteren Verlaufe des Berichtsjahres sind alsdann wiederum sechs Nachträge ausgegeben worden.

3. *Schutzmassregeln gegen ansteckende Krankheiten.* Im Berichtsjahre wurden acht Circulare versandt. In Zukunft wird sich das Centralamt auf die Veröffentlichung in der Zeitschrift beschränken.

4. *Besondere Vereinbarungen zwischen einzelnen Staaten* (§ 1, letzter Absatz der Ausführungsbestimmungen) sind dem Centralamte im Berichtsjahre nicht zur Kenntniss gelangt.

5. Das im letzten Jahresberichte angekündigte neue *Verzeichniss der Zuschlagsfristen* wurde am 11. Juni 1900 versandt. Dasselbe ist alsdann durch sechs Nachträge ergänzt worden. Das Centralamt macht an dieser Stelle neuerdings darauf aufmerksam, dass nur diejenigen Anordnungen, welche ihm direct von den Verbandsstaaten zur Kenntniss gebracht werden, den Gegenstand besonderer Circulare bilden. Mittheilungen aus anderen Quellen werden lediglich in der Zeitschrift bekannt gemacht.

6. Die neue vollständige Ausgabe des *Stationsverzeichnisses* erfordert eine sehr bedeutende Arbeit und konnte deshalb noch nicht im Berichtsjahre, wird jedoch im Laufe des Jahres 1901 erscheinen.

7. Den *Präjudicien* aus dem Bereiche des I. U. widmet das Centralamt vermehrte Aufmerksamkeit. Dieselben werden nur selten direct hieher mitgetheilt, sondern müssen zumeist den Fachzeitschriften der verschiedenen Länder des I. U. entnommen werden. Leider geben einzelne dieser Zeitschriften den Thatbestand, und zwar gerade in punctum saliens oft sehr lückenhaft.

8. Die im letzten Jahresberichte erwähnte deutsche Ausgabe des Allgemeinen Gesetzes für die russischen Eisenbahnen vom 12. Juni 1885 mit den wichtigsten seither erschienenen Erläuterungsbeschlüssen und Vollziehungsverordnungen ist am 16. Jänner 1900 zur Versendung gelangt.

Schiedsgerichtliche Urtheile und andere Entscheidungen.

(Art. 57[3] des I. U.: Art. III des Reglements.)

Am 10. Februar 1900 wurde der aus dem Vorjahre herübergenommene Streit zwischen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der kgl. Eisenbahn-Direction in Magdeburg entschieden (Zeitschrift 1900, Seite 83 ff.). Sodann hatte sich das Schiedsgericht mit zwei weiteren, im Berichtsjahre anhängig gemachten Streitigkeiten, betreffend Rückgriff, zu beschäftigen. Dieselben wurden noch im Berichtsjahre entschieden. Die beiden letzteren Urtheile finden sich in der Zeitschrift 1901, Seite 2 ff. und Seite 41 ff.

Conferenzen

(Art. 57[4] und Art. 59 des I. U.)

haben im Berichtsjahre nicht stattgefunden.

Gesuche um Aufnahme neuer Staaten.

(Zusatzerklärung vom 20. September 1893.)

Die beiden Staaten, welche die Aufnahme von Monaco in das Internationale Uebereinkommen nur unter der Bedingung zugestehen wollten, dass dem Fürstenthum, ähnlich wie dies hinsichtlich Liechtenstein geschieht, ein Stimmrecht nicht eingeräumt werde, haben im Laufe des Jahres 1900 erklärt, dass sie auf ihrem Standpunkte beharren. Der fürstlichen Regierung ist durch den schweizerischen Bundesrath hievon Kenntniss gegeben worden. Die Frage dürfte damit als für einmal erledigt zu betrachten sein.

Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnen.

(I. U. 57[5] und Art. III des Reglements.)

Auch im Berichtsjahre ist das Centralamt nicht in die Lage gekommen, von den ihm im Art. 57, Ziffer 5

I. U., und im Art. III des Reglements übertragenen Befugnissen Gebrauch zu machen.

Andere Angelegenheiten.

Im vorjährigen Geschäftsberichte ist mitgetheilt worden, dass die internationalen Bureaux zur Betheiligung an der Weltausstellung in Paris von 1900 eingeladen worden sind. Das Centralamt hat zu diesem Zwecke eine graphische Darstellung der wichtigsten Daten über den Stand und die finanziellen Ergebnisse der Eisenbahnen in Europa bearbeitet, welche mit einer Karte über das Verkehrsgebiet des Internationalen Uebereinkommens und einer Sammlung der diesem zugrunde liegenden Verträge, der dazu erschienenen Commentare, sowie der bisher vom Centralamte ausgegangenen grösseren Arbeiten zur Ausstellung gelangte. Dem Centralamte wurde dafür, gleichwie den übrigen internationalen Bureaux, der „Grand prix“ zuerkannt.

. . . . . .

Rechnungsergebnisse des achten Jahres.

(Vom 1. Jänner bis 31. December 1900.)

Die Ausgaben des Centralamtes während dieser Periode betragen nach Abzug der Einnahmen Francs 85.163·11.

Auf das Kreisschreiben des Centralamtes vom 3. August 1900 ist von den Staaten die Länge der dem I. U. unterstellten Eisenbahnstrecken zum 31. März 1900 wie folgt angegeben worden:

Deutschland	50.384 km
Oesterreich	18.157 „
Ungarn	16.794 „
Oesterr.-ungar. Occupationsgebiet . .	105 „
Belgien	4.608 „
Dänemark	1.958 „
Frankreich	37.276 „
Italien	13.197 „
Luxemburg	356 „
Niederlande	2.556 „
Russland	44.611 „
Schweiz	3.429 „
Total . . .	193.431 km

Es entfallen daher auf jeden Bahnkilometer 44·02765 Centimes (gegen 49·13 Centimes pro 1899).

. . . . . .

Inland.

Parlamentarisches.

Herrenhaus.

In der 5. Sitzung vom 4. März wurde die Wahl von 15 Mitgliedern in die Specialcommission zur Vorberathung des Gesetzentwurfes, womit eine Seemannsordnung für die österreichische Handelsmarine erlassen wird, vorgenommen.

Abgeordnetenhaus.

In der 15. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. März wurde seitens der Herren Abgeordneten Plass, Wenger und Genossen folgender Antrag eingebracht:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, ehestens dafür Sorge zu tragen, dass die Frachtentarife der Eisenbahnen für die eigenen Producte in den einzelnen Kronländern nicht höher gehalten werden, als für dieselben Gegenstände ungarischer oder ausländischer Herkunft“

Dieser Antrag wolle dem Eisenbahnausschusse zugewiesen werden.

In derselben Sitzung wurde seitens der Herren Abgeordneten Dr. Menger, Dr. Chiari, Dr. Schreiner, Kink, Kleewein, Leopold Steiner, Kaftan, Dr. Šilený, Graf A. Dzieduszycki, David von Abrahamowicz und Genossen ein Motivenbericht und Antrag, betreffend den Bau von Schiffahrtscanälen und die Schiffbarmachung von Flussstrecken, eingebracht; in Nachstehendem wird der Wortlaut desselben wiedergegeben:

„Ein Vergleich der Entwicklung, welche die Communicationsmittel der grösseren Länder Europas in den letzten Jahrzehnten genommen haben, ergibt ganz unzweifelhaft, dass neben den Eisenbahnen die künstlichen Wasserstrassen, die Schiffahrtscanäle und canalisirten Flüsse sehr grosse Bedeutung erlangten, dass der Verkehr auf diesen sich vergleichsweise stärker vermehrte, als selbst auf den Eisenbahnen, dass der Transport ganz neuer Arten schwerster Massengüter durch die Wasserstrassen erst ermöglicht wurde, oder doch eine ganz ungeahnte Ausdehnung erfuhr. Nach den bisherigen Erfahrungen wurde durch die künstlichen Wasserstrassen das Aufblühen von Industrien in bisher der Industrie verschlossenen Gebieten ermöglicht. Die Land- und Forstwirthschaft erhielt durch die Canalbauten nicht nur in Bezug auf den Transport ihrer Producte grosse Vortheile, auch in Rücksicht auf ihren Betrieb, auf Meliorationen des Bodens wurde sie sehr erheblich gefördert. Schiffahrtscanäle sind für die Hebung der Landescultur erfahrungsgemäss von sehr grosser Bedeutung.

Bei manchen der in Preussen neu projectirten grossen Canalbauten rechnet man darauf, dass ein erheblicher Theil der Kosten durch die Gewinnung motorischer Kräfte, die der Industrie, dem Gewerbe und der Landwirthschaft zugute kommen, bedeckt werde.

In der Herstellung eines Systems künstlicher Wasserstrassen, in dem Bau der grossen Schiffahrtscanäle und der Canalisirung der Flüsse liegt nach den bisherigen Erfahrungen unzweifelhaft eine weitere, für alle Zweige der Production und des Consums überaus folgenreiche Stufe volkswirthschaftlicher Entwicklung, welche mit den grossen Strassenbauten in der ersten, mit den grossen Eisenbahnbauten in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts auf gleiche Stufe gestellt werden muss. Ein Staat, der in Bezug auf die Herstellung dieser Art von Communicationsmitteln zurückbliebe, würde seiner volkswirthschaftlichen Entwicklung gleichen Schaden zufügen, als ob er gegenüber der Entwicklung der Eisenbahnen in den Staaten des europäisch-amerikanischen Culturkreises sich auf verständnisslose Unthätigkeit beschränkt hätte. Schon im Jahre 1894 hatte das Deutsche Reich auf etwa 42.900 km Eisenbahnen 21.429 km schiffbarer und flössbarer Binnengewässer, wovon mehr als die Hälfte Canäle waren.

Trotzdem haben Preussen und andere deutsche Staaten seit jener Zeit kein Jahr vorübergehen lassen, in dem nicht unermüdlich an der Ausdehnung und Verbesserung der künstlichen Wasserstrassen gearbeitet worden wäre. Um die grossartige Ausdehnung des Netzes der schiffbaren Binnenwasserstrassen, um seine Dienstbarmachung für alle Zweige der Volkswirthschaft wurden in Preussen die hartnäckigsten grössten öffentlichen Kämpfe während der letzten Jahre geführt. Die letzten preussischen Motivenberichte heben hervor, dass ein vollständiges Netz von Schiffahrtscanälen für strategische Zwecke, insbesondere für die Vertheidigung des Landes geradezu massgebende Bedeutung besitze. Nach Ansicht dieser Motivenberichte könnten die riesigen Heere der Gegenwart insbesondere bei der Vertheidigung des heimatlichen Bodens, wenn die Eisenbahnen durch die Truppentransporte in Anspruch genommen sind, ohne ein Netz von Binnenschiffahrtscanälen gar nicht mit allem Nöthigen versehen werden.

Preussen, das schon derzeit eines der besten Wasserstrassennetze unter den europäischen Staaten besitzt, wird nach Ausführung der grossen projectirten Schiffahrtscanäle wohl das beste und vollständigste Wasserstrassennetz in ganz Europa besitzen und in dieser Richtung selbst Frankreich überflügeln. Der preussische Motivenbericht zur letzten grossen Wasserstrassenvorlage hebt hervor, dass schon bisher auf den preussischen Wasserstrassen der Verkehr sich im Allgemeinen relativ rascher entwickelt, als selbst auf den Eisenbahnen, und dass die Vorhersagungen, als ob die Bahnen durch die Wasserstrassen in ihrer Prosperität irgendwie dauernd leiden würden, sich als ganz unrichtig erwiesen haben.

Frankreich, welches schon in den Siebziger-Jahren des vorigen Jahrhunderts ein ausgedehntes Canalnetz, an dessen Herstellung Jahrhunderte thätig gewesen waren, besass, hat zur Verbesserung und Ausdehnung dieses Canalnetzes in den Sieb-

ziger-Jahren, also nach den grossen volkswirthschaftlichen und finanziellen Verlusten infolge des deutsch-französischen Krieges, durch das bekannte Freycinet'sche Gesetz (1879) nahezu eine Milliarde Francs zur Verbesserung und Vervollkommnung seines Canalsystems votirt.

Trotz dieser riesigen Entwicklung, die in Holland, in Belgien, Italien, in grösster Ausdehnung in Russland, Nordamerika und anderen Staaten wiederkehrt, besitzt Oesterreich bisher nicht ein Kilometer Schiffahrtscanäle. Selbst Ungarn ist in dieser Richtung schon derzeit überlegen. In Ungarn wird die Frage der Ausdehnung der nothwendigen künstlichen Wasserstrassen der ernstesten Erwägung unterzogen. Der Plan, die Donau mittelst des Waagflusses mit der Oder zu verbinden und auf diese Art den ganzen mitteleuropäischen Verkehr, soweit er den Wasserstrassen folgt, über Ungarn zu lenken, findet in der öffentlichen Meinung Verständniss und thatkräftige Unterstützung.

Die Ausgangspunkte des Systems künftiger Wasserstrassen des Deutschen Reiches berühren die österreichische Grenze, von der der derzeitige Kopfpunkt der schiffbar gemachten Oder bei Kosel nur wenige Kilometer entfernt ist, während die schiffbare Elbe mit den böhmischen Elbestrecken, die, soweit sie schiffbar sind, schon jetzt zu den verkehrsreichen Wasserstrecken Europas gehören, in unmittelbarer Verbindung steht. Diese an die österreichische Grenze reichenden Wasserstrassenstrecken sind mit den übrigen norddeutschen Wasserstrassen schon derzeit in Verbindung, und werden es, wenn die neuprojectirten Wasserstrassen des Deutschen Reiches ausgeführt sein werden, noch mehr werden. Die Besorgniss ist vollständig gerechtfertigt, dass, wenn neuerdings durch mehrere Jahre in Oesterreich über die Nothwendigkeit der Wasserstrassen, insbesondere des Donau-Odercanals mit der Fortsetzung zur Weichsel und zum Dniester und über den Donau-Moldau-Elbecanal lediglich debattirt und geschrieben, jedoch kein Schritt zur thatsächlichen Ausführung, zur gesetzlichen Feststellung und finanziellen Sicherung gemacht wird, der grosse Verkehr, der sich erfahrungsgemäss neben den Eisenbahnen den Wasserstrassen anschliesst, von Oesterreich abgelenkt und der österreichischen volkswirthschaftlichen Entwicklung ein nicht mehr gut zu machender schwerer Schaden zugefügt werden wird.

Diese Besorgniss ist in einem Lande gerechtfertigt, in welchem schon in den Siebziger-Jahren das Abgeordnetenhaus Resolutionen wegen des Baues des Donau-Odercanals gefasst hat, bisher aber noch immer kein Spatenstich vorgenommen wurde, obwohl die seit einem Menschenalter projectirten Schiffahrtscanäle eine so günstige Lage haben, wie nur in wenigen anderen Ländern. An dem einen Ende des Donau-Odercanals ist das ungeheure Kohlen- und Industriegebiet von Mährisch-Ostrau, Karwin, Neutitschein und anderen Städten, ihm schliessen sich granit-, kalk-, marmor- und holzreiche Gebirgsgegenden von grösster Ausdehnung an. Am anderen Ende befindet sich als der naturgemässe Mittelpunkt des künftigen Wasserstrassennetzes Wien, die Hauptstadt und der grösste Consument des Staates. Zwischen Anfang und Ende der anderen Canallinien, zwischen den weiten Flächen an der Weichsel und dem Dniester und den mährisch-schlesischen Industriegebieten, zwischen Wien, Prag und dem an massigen Naturproducten wie an Industrieproducten reichen Böhmen, wiederholt sich dasselbe Verhältniss.

Unverkennbar droht Oesterreichs volkswirthschaftlicher Entwicklung in ernstester Weise die schwere Gefahr, dass, wenn nicht zugleich mit der Votirung der Investitionsvorlage der Bau des nach langen, fast endlosen Erörterungen und fachmännischen Untersuchungen in den Hauptlinien feststehenden Systems österreichischer Binnenwasserstrassen gesichert wird, die so dringend nöthige Ausführung des Netzes von Binnenschiffahrtsstrassen auf lange Zeit, wahrscheinlich, wenn derzeit der letzte mögliche Zeitpunkt verloren wird und Ungarn trotz minder günstiger Lage die wichtige Vorhand gewonnen hat, für immer aufgeschoben bleiben wird.

Ausser den grossen Beträgen, welche die Investitionsvorlagen für Bahnbauten in den südlichen Kronländern in der Zeit bis zum Jahre 1905 in Anspruch nimmt, werden schon derzeit Credite im Betrage von 54 Millionen Kronen in der Zeit nach dem Jahre 1905 zu demselben Zwecke in Aussicht gestellt. Dazu kommen eventuelle, erfahrungsgemäss nicht eben geringe Ueberschreitungen. Wir gönnen den südlichen Kronländern aufrichtig und rückhaltlos die Besserung ihrer volkswirthschaftlichen Lage, die sie von diesen Bahnbauten erhoffen, ohne uns hier in die Erörterung der Trassen irgendwie einlassen zu wollen. Doch unzweifelhaft werden nach der Steuerleistung die nördlichen Kronländer und Niederösterreich, die zusammen über 80 Percent der directen Steuern zahlen, den Löwenantheil an den Kosten dieser grossen Investitionen zu tragen haben. Ebenso nothwendig wie billig ist es, dass gleichzeitig mit der Investitionsvorlage der Bau der Binnenwasserstrassen in den nördlichen Kronländern mit dem Centrum in Wien gesetzlich festgestellt und finanziell gesichert werde, nicht dass der Bau der Canäle nach dem Jahre 1905 recte 1908 aufgeschoben, das ist muthmasslich so gut wie unmöglich gemacht werde.

Die nothwendige Folge davon wäre, dass einerseits Ungarn die weitaus verkehrsreichste und verkehrssicherste Hauptlinie des projectirten Wasserstrassensystems, den Donau-Odercanal durch Verbindung der Donau von Pressburg durch das Waagthal mit der Oder bauen und mit dieser Linie den grossen Verkehr von Massengütern aus Galizien, Mähren und Schlesien an sich ziehen würde. Auch sonst würde der Verkehr der Massengüter auf die nahen Wasserstrassen des Deutschen Reiches abgelenkt. Oesterreich würde somit eine ganz unabsehbare Störung seiner volkswirthschaftlichen Entwicklung, einen kaum wieder gut zu machenden Schaden im grössten Masse erleiden.

Mit Rücksicht auf diese Umstände müssen wir bestimmt erwarten, dass zugleich mit der Votirung der Investitionsvorlage die Ausführung des Systems österreichischer Binnenwasserstrassen, und zwar:

a) des Donau-Odercanals;
b) des Donau-Moldau-Elbecanals;
c) des Oder-Weichsel-Dniestercanals

gesetzlich festgestellt und finanziell gesichert werde.

Wir müssen von dem Gerechtigkeitssinne und der Billigkeit aller Abgeordneten, auch jener der südlichen und südwestlichen Kronländer erwarten, dass sie uns bei diesem unserem Bemühen aufrichtig und rückhaltlos unterstützen werden. Die nähere Bestimmung der Trassen soll, wie in den preussischen Gesetzentwürfen, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Canälen, der besonderen Beschlussfassung des Reichsrathes vorbehalten werden. Zur finanziellen Sicherstellung dieser für die Volkswirthschaft Oesterreichs, insbesondere der nördlichen Kronländer und Wiens, dringendst nothwendigen hochwichtigen Entwicklung soll ein Wasserstrassenfonds gegründet werden, welchem alljährlich Einnahmen von etwa 22 bis 24 Millionen Kronen zugewiesen würden. Aus diesem Fonds wären die Kosten des Baues der erwähnten Binnenschiffahrtsstrassen zu bestreiten. Dieser Betrag wäre zunächst aus den nach Artikel IX der Finanzgesetze verfügbaren Beträgen zu bedecken. Sollten diese nicht dazu hinreichen, so wäre der Fehlbetrag durch Emission von Staatsrente aufzubringen. Auf diese Art könnten, pessimistisch gerechnet, in 20 bis 25 Jahren die nöthigen Wasserstrassen gebaut und der ganze Norden Oesterreichs mit einem System von Communicationsmitteln versehen werden, welches diese so reich gesegneten Länder in ihrer volkswirthschaftlichen Entwicklung fördern und deren Concurrenz in schweren Massengütern mit dem Auslande ermöglichen würde.

Die Unterzeichneten fassen ihre Wünsche in nachfolgendem Gesetzentwurfe zusammen:

Gesetz

vom . . . . . .

betreffend den

Bau von Schiffahrtscanälen und die Schiffbarmachung von Flussstrecken.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Herstellung nachfolgender Schiffahrtscanäle wird beschlossen, wobei die Flussstrecken, durch welche die Canalstrecken unterbrochen werden, gleichfalls soweit dies zur Herstellung der Schiffahrtswege nothwendig erscheint, der Regulirung und Schiffbarmachung zu unterziehen sind:

a) der Donau-Odercanal;
b) der Donau-Moldau-Elbecanal;
c) der Oder-Weichsel- und der Weichsel-Dniestercanal.

§ 2

Die definitive Herstellung der Trassen, der etwaigen Seitencanalstrecken, die Reihenfolge der Ausführung, mit welcher möglichst bald zu beginnen ist, sowie der Kostenvoranschläge haben im Gesetzgebungswege zu erfolgen.

§ 3.

Zum Zwecke der Bedeckung der Baukosten der in § 1 und § 2 erwähnten Wasserstrassen wird ein Baufonds für Binnenschiffahrtsstrassen geschaffen, welchem während der Jahre 1901 bis 1920 alljährlich aus den im Artikel IX des Finanzgesetzes erwähnten Beträgen 22 Millionen Kronen zugewiesen werden. Soweit dieser Zufluss den Betrag von 22 Millionen Kronen nicht

erreicht, wird der Fehlbetrag durch die Emission von Staatsrente bedeckt.

Die näheren Bestimmungen über die Verwaltung und Verwendung dieses Fonds erfolgen im Verordnungswege durch das k. k. Handelsministerium.

§ 4.

Das Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

§ 5.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes sind Meine Minister des Handels, des Innern und der Finanzen betraut.

In formeller Beziehung wird die Ueberweisung an den Wasserstrassenausschuss beantragt.

Wien, 4. März 1901.

Dr. Menger, Dr. Chiari, Dr. Schreiner, Kink, Kleewein, Leopold Steiner, Kaftan, Dr. Šilený, Adalbert Dzieduszycki, David Abrahamowicz, Romanowicz, Dubsky, Eltz, Dr. Hubert Klein, Dungel, Dr. Hirsch, Dr. Jaksch, Kielmansegg, Doblhoff, Dr. Grabmayr, Carl Max Zedtwitz, Ehrenfels, Terlago, Dr. Jabłoński, Stwiertnia, Dr. Seinfeld, Merunowicz, Axmann, Dr. Schoepfer, Schraffl, Vincenz Hofmann, Dr. Gessmann, Dr. Vogler, Dr. Weisskirchner, Dr. Demel, Alwin Hanich, Johann Klein, Dr. Nitsche, Dr. Schalk, Kaiser, Dr. Doboszyński, Kratochvíl, Maštálka, Sokol, Bečvář, Dr. Funke, Dr. Licht, Dr. Stojan, Dr. Rapoport, Golnchowski, Piepes-Poratyński, Wodzicki, Dr. Szeptycki, Dr. Kozłowski, Dr. Byk, Włazowski, Jędrzejowicz, Rotter, Baltazzi, Schuhmeier, Cingr, Eldersch, Hybeš, Grössl, Dr. Lueger, Dasehl, Sehlesinger, Huber (Bruck), Dr. Scheicher, Loser, Liechtenstein, Seitz, Lindner, Dötz, Dr. Eisenkolb, Kittel, Herzog, Kutscher, Dr. Tschan, Holanský, Dr. Pražák, Heinrich, Pospišil, Rozkošný, Jaroš, Dr. Hruban, Loula, Špindler, Reichstädter, Stein, Wolf, Pacher, König, Dr. Heller, Dr. Ryba, Formánek, Wenzel Hrubý, Doctor Kramář, Brdlík, Březnovský, Václav Sehnal, Dr. Götz, Hauck, Skene, Dr. Baernreither, Aehrenthal, Dr. Damm, Skrbensky, Fürstl, Kübeck, Dr. Roszkowski, Giżowski, Horica, Hartig, Pastor, Dr. Starzyński, Nowak, Dr. Gross, d'Elvert, Hübner, Dr. Schücker, Iro, Berger, Schreiber.

In der 16. Sitzung vom 5. März wurden nachstehende Anträge eingebracht:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Dr. Chiari, Zimmer und Genossen:

„Es sei der Bau der Bahn Altstadt - Hannsdorf und der Bahn Zöptau - Römerstadt bei Aufstellung des Localbahnprogrammes in erster Linie zu berücksichtigen, damit diese Bahnen baldigst gebaut werden."

2. der Herren Abgeordneten Weiser, Julian Freiherr von Błazowski, Dr. Cwikliński und Genossen:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, eine normalspurige Eisenbahn von der Station Lemberg über Winniki nach Przemyślany - Brzeżany herzustellen, und nachdem die diesbezüglichen Erhebungen bereits gepflogen wurden, dem Abgeordnetenhause diesbezüglich ehemöglichst bestimmte Anträge zu erstatten."

In der 17. Sitzung vom 6. März richteten die Herren Abgeordneten Alwin Hannich, Stein, Herzog und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister eine Interpellation, betreffend die Regelung der Dienstverhältnisse der Angestellten der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

In derselben Sitzung wurde durch den Herrn Abgeordneten Perić eine Petition der Gemeindevertretung Imotski um den Bau der Bahnstrecke Spalato und Aržano überreicht. Der Antrag dieses Herrn Abgeordneten, dass diese Petition dem stenographischen Protokolle vollkommen beigedruckt und dem Eisenbahnausschusse zugewiesen werde, wurde angenommen.

Ferner wurde der Antrag der Herren Abgeordneten Dr. Menger und Genossen, betreffend den Bau von Schiffahrtscanälen und Schiffbarmachung von Flussstrecken, dem Wasserstrassenausschusse zugewiesen.

In der 18. Sitzung vom 7. März interpellirten die Herren Abgeordneten Iro, Hanck und Genossen den Herrn Eisenbahnminister wegen Errichtung einer Haltestelle in Teschelitz.

Schliesslich wurde der seitens der Herren Abgeordneten Plass, Wenger und Genossen in der 15. Sitzung eingebrachte Antrag, betreffend die Eisenbahnfrachttarife für den Fernverkehr, dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

Am 8. März hielt der Wasserstrassenausschuss unter dem Vorsitze des Obmannes Dr. Lueger eine Sitzung, welcher seitens des Handelsministeriums Hofrath Hillinger beiwohnte und in der die Wahl der Referenten vorgenommen wurde, und zwar wurden gewählt: zum Generalreferenten Abg. Dr. Menger, zu Referenten: für den Donau - Moldau - Elbecanal die Abgeordneten Kaftan und Dr. Schreiner, für den Donau-Oder-canal die Abgeordneten Primavesi und Dr. Šilený, für den Donau - Weichsel- und Weichsel - Dniestercanal die Abgeordneten Merunowicz und Dr. von Rapoport.

Die Abgeordneten Dr. Kolischer und Kaftan beantragten, zu der vom Ausschusse abzuführenden Generaldebatte die Regierung einzuladen, damit sie ihre Stellung präcisire.

Obmann Dr. Lueger erklärte, dass dieser Anregung selbstverständlich werde Rechnung getragen werden.

Nach der Sitzung traten die gewählten Referenten zu einer Besprechung über einen gemeinsamen Arbeitsplan zusammen. Es wurden die Grundzüge der Action eingehend erörtert und beschlossen, am Dienstag Vormittags die nächste Sitzung abzuhalten.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von der Station Wessely a. d. March zur mährisch-ungarischen Grenze. (Ergebniss der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat im Hinblicke auf das Ergebniss der am 13. und 14. Juli 1897 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich der von der Bauunternehmung F. Horschitz in Wien projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Wessely a. d. March der Linie Brünn—Vlarapass der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Louka und Welka zur mährisch-ungarischen Grenze die Trassenführung der genannten Localbahn nur bis einschliesslich der Station Kuželau unter Gutheissung der Commissionsanträge als Grundlage für die allfällige Aufstellung des Detailprojectes genehmigt. [E.-M.-Z. 13.291 I ex 1897.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien. (Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Linie Nordwestbahnhof—Innstrasse.) Am 7. März wurde der elektrische Betrieb auf der Linie Nordwestbahnhof—Innstrasse eröffnet. Die Wagen verkehren von der Ferdinandsbrücke durch die Taborstrasse zum Nordwestbahnhofe, dann durch die Nordbahn- und Innstrasse bis zur Endstation Engerthstrasse und zurück.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausbau des zweiten Geleises im Bereiche der Hauptlinie Budapest—Marchegg [Wien].) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im laufenden Staatsbudget als fünfte Rate zum Ausbau des zweiten Geleises auf der Strecke Budapest—Marchegg K 900.000 präliminirt (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 138 ex 1900). Von dieser Summe sollen nach dem Vorschlage der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen K 130.000 auf die beim Umbaue der Polybrücke aufgetauchten Kosten, K 770.000 aber auf die programmgemässe Fortsetzung der Pressburger Tunnelumbauarbeiten verwendet werden.

— (Erweiterung des Staatsbahnhofes von Fiume.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat auf Grund seither geänderter Bedürfnisse und der mittlerweile gewonnenen Erfahrungen den Beschluss gefasst, an den bereits im Jahre 1893 genehmigten Projectselaboraten für den Ausbau und die Erweiterung der Station Fiume der kgl Ungarischen Staatsbahnen, deren Kosten aus dem Investitionscredite zu bestreiten sind (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 49 ex 1893), mehrere mitunter bedeutendere Aenderungen vornehmen zu lassen. Behufs Feststellung eines allen Anforderungen des Betriebes entsprechenden Programmes wurde unter dem Vorsitze des Gouverneurs von Fiume Grafen Ladislaus Szápáry eine in Fiume tagende Enquetecommission eingesetzt, in welcher das kgl. ungar. Handelsministerium durch den

Sectionsrath Béla Gonda, ferner die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, sowie jene der Schiffahrts-Unternehmungen, die Handels- und Gewerbekammer etc. etc. durch Delegirte vertreten sind.

Eisenbahn Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek. (Uebernahme des Betriebes durch die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen gegen Vergütung der Selbstkosten.) Während der Betrieb auf der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn seit der Verstaatlichung der ungarischen Linien der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen auf Rechnung der Eigenthümerin versehen wurde, wird derselbe seit dem 1. Jänner 1901 seitens der letztgenannten gegen Vergütung der Selbstkosten geführt. Diese Modification findet ihre Basis in einem mit der Rechtsnachfolgerin der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Bahn, und zwar mit der Localeisenbahn-Actiengesellschaft der vereinigten Linien Szeged—Karlova und Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek abgeschlossenen Vertrage (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 59 ex 1890). Bei dieser Gelegenheit sind die Fahrbetriebsmittel genannter Bahnlinien in den Besitz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen übergegangen, und zwar 7 Stück Locomotiven, 13 Stück Personenwagen, 2 Postwagen, 2 Conducteurwagen und 30 Stück Lastwagen.

Localbahn Ruma - Klenak. (Constituirende Generalversammlung.) Am 1. Februar 1901 fand in Budapest unter Vorsitz des Reichstags-Abgeordneten Dr. Julius Keppich die constituirende Generalversammlung der Actionäre der projectirten Localbahn Ruma-Klenak (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 146 ex 1898, Vorconcession Post 1) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründungscomité zur Verlesung, welchem zufolge das gesellschaftliche Actiencapital K 2,366.600 beträgt und in 3500 Stamm- und 8333 Prioritätsactien zerfällt. Zur Beschaffung der Fahrbetriebsmittel sind zu Handen der den Betrieb im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 übernehmenden Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen K 15.000 zu bezahlen und K 30.000 zur Anlage eines Reservefonds zu reserviren. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes ertheilte die Versammlung dem Gründungscomité die Absolution und beschloss die Ausführung des Baues der Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Eugen Berger zu übertragen, worauf die Wahlen in den Directionsrath und den Aufsichtsrath erfolgten und Ministerialrath i. P. Hugo Kilényi zum Präsidenten des ersteren ernannt wurde. Die neue Linie wird von der Station Ruma der Linie India—Ruma—Mitrovicza—Vinkovce der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (südliche Grenzbahn) abzweigen und im Bereiche des Comitates Serem (Syrmien) bis Klena und von dort aus zum Saveufer führen, an welchem eine Umschlagstation zu errichten ist, die speciell für die Ausfuhr zu Schiff von Hölzern aus dem ehemaligen Grenzgebiete nach den Balkanstaaten von Bedeutung sein wird.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Localeisenbahnen ertheilt:

1. Mit Erlass vom 4. Februar, Z. 4727, den Gutsbesitzern Coloman Fischer und Emerich Milkovics im Vereine mit dem Fabriksdirector Stefan Bornet für eine von der Station Györ (Raab) der Hauptlinie Budapest—Györ—Bruck a. d. L. (—Wien) und Györ—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring (—Graz) der kgl. Ungar. Staatsbahnen, sowie der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Györ — Jutas — Lepsény — Uj-Dombovár, schliesslich der Linie Györ—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurt abzweigende und diese über Böly, Bana, Bábolna, Ölbö-Puszta, Tarcs-Puszta und die Gemarkung der Gemeinde Aszár in der Station Kisbér mit der Südbahnlinie Komárom (Komorn)—Kisbér—Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 4. Februar, Z. 6356, dem Grossgrundbesitzer Baron Hermann Popper de Podrágy für eine von der Grenzstation Csácza der Hauptlinie Kassa (Kaschau)—Csácza—Oderberg der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft abzweigende und im Bereiche des Comitates Trencsén bis Turóczfalva und von dort aus einerseits bis zum Fusse des die Grenze zwischen Ungarn und Oesterreich (Mähren) bildenden Lemesna-Gebirgsstockes, andererseits bis zum Fusse des Konecsnagebirges und weiterhin zu den dortigen Holzschlagrevieren führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 4. Februar, Z. 7308, der Budapester Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Mandel, Revész & Comp. für eine von der Endstation Fogaras der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Nagy-Szeben (Hermannstadt)—Olt-Hid—Felek—Fogaras abzweigende und diese im Bereiche der Comitate Fogaras und Brassó entweder

a) über Mundra, Sárkány, Vád, Ó-Sinka, Uj-Sinka, Holbák, Fekete-Halom und Vidombak in der Endstation Zernest der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Brassó (Kronstadt)—Zernest der Brassó-Háromszéker Comitats-Localbahnen, oder

b) von der zukünftigen Station Ó-Sinka aus die Linie a) am kürzeren Wege direct über Fekete-Halom in der Station Brassó (Kronstadt) sowohl mit der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein) -Brassó—Predeal und der Localbahn Brassó-Zernest

verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Breslau: Verlegung der Eisenbahnverkehrs-Inspection von Glogau nach Liegnitz.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 13 Februar zufolge wird die Eisenbahnverkehrs-Inspection von Glogau mit 1. April nach Liegnitz verlegt werden.

Italien. (Fernsprecher in italienischen Bahnhöfen.) Der oberste Eisenbahnausschuss hat dem Projecte, die italienischen Bahnhöfe an das öffentliche Fernsprechnetz anzuschliessen, seine Genehmigung ertheilt.

— (Elektrischer Betrieb der Linien S. Benedetto—Ascoli Piceno und Giulianova—Teramo.) Die Gesellschaft der Adriatischen Bahnen beabsichtigt auf den vorgenannten beiden Linien, welche sich von der grossen Küstenlinie Ancona—Foggia—Brindisi gegen das Innere des Landes abzweigen, den elektrischen Betrieb einzurichten. Sie hat sich bereits die nöthige Wasserkraft von 1500 PS gesichert und das endgiltige Project für die Einrichtungsarbeiten zur Erzeugung und Uebertragung der Kraft und für den nöthigen Umbau der Linien fertiggestellt. Die Linien sind 33, bezw. 26 km lang.

— (Betriebseinnahmen der italienischen Bahnen.) Die Adriatischen Bahnen können mit Befriedigung auf die finanziellen Ergebnisse ihrer Linien im Jahre 1900 zurückblicken. Es schloss mit einer Gesammteinnahme von Lire 130,200.000, mit einem Unterschied von mehr als Lire 4,000.000 gegen das Jahr 1899. Diese Steigerung der Einnahmen geht vollständig auf Rechnung des Personenverkehres, welcher einen Mehrbetrag von Lire 5,200.000 abwarf; auch der Frachtgüterverkehr steigerte sich um Lire 1,200 000, aber der Eilgutverkehr ging hauptsächlich infolge der gänzlich ausgebliebenen Weinernte in Apulien und Süditalien, überhaupt um Lire 2,600.000 zurück. Bei der Mittelmeerbahn trat im ersten Halbjahre ihres Betriebsjahres, 1. Juli 1900 bis 30. Juni 1901, gleichfalls eine erfreuliche Steigerung der Einnahmen ein. Sie betrugen Lire 76,400.000, mit einer Steigerung von Lire 3,100.000 gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres. Auch an dieser Vermehrung der Einnahmen hat an erster Stelle der Personenverkehr mit über Lire 2,000.000 Antheil, was den Pilgerzügen nach Rom zu den Feierlichkeiten des heiligen Jahres und dem lebhaften Reiseverkehr nach Paris zuzuschreiben sein dürfte.

— (Eröffnung der elektrisch betriebenen Strecke Bologna—Persiceto.) Am 1. Jänner wurde die neue elektrisch betriebene Bahnstrecke Bologna—Persiceto der Adriatischen Bahnen dem Betriebe übergeben. Bei der Probefahrt wurde die 22 km lange Linie in 22 Minuten durchfahren.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2352 Tonnen Gehalt ist am 17. Jänner 1901 nach 18tägiger Fahrt mit 13 Passagieren und 2330 Gewichtstonnen factischer Ladung, von der 305 Tonnen nach Venedig, 3 Tonnen nach dem übrigen Auslande und 18 Tonnen nach Fiume bestimmt waren, von

Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 1,705.092 kg Baumwolle (wovon 305.250 kg für Venedig und 13.857 kg für Fiume), 513.590 kg Gingellysamen, 67.295 kg Mirabellen, 2030 kg Perlmutter, 500 kg Besen, 200 kg Cigarren, 4210 kg Spelt für Fiume; aus Malabar Coast 10.150 kg Cocosöl, 7764 kg Spelt und aus Aden 3350 kg Häute für Salonichi und 14.310 kg Weihrauch. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,205.829.

— (Abfahrt des Dampfers „Melpomene" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 1854 Tonnen Gehalt ist am 23. Jänner 1901 mit 6 Passagieren und 400 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port-Said 330 kg Esswaaren, 270 kg Glaswaaren; nach Tananariva 36 kg Muster; nach Soerabaya 413 kg Seife; nach Aden 700 kg Esswaaren; nach Bombay 345 kg Kurzwaaren; nach Bagdad 15 kg Muster; nach Beyhore 8 kg Muster; nach Karachi 700 kg Esswaaren, 1150 kg Manufacturwaaren; nach Singapore 630 kg Mützen, 3790 kg Bier, 71.400 kg Papier, 37.100 kg Erdwachs, 710 kg Kurzwaaren, 21.500 kg Baumwollwaaren, 3250 kg Manufacturwaaren, 37.800 kg Metallwaaren, 1480 kg Holzwaaren, 510 kg Glasperlen, 2200 kg Glaswaaren, 2537 kg Schwefel; nach Soerabaya 1070 kg Knöpfe, 570 kg Mützen, 32.900 kg Papier, 22.075 kg Erdwachs, 1430 kg Kurzwaaren, 1281 kg Esswaaren, 1650 kg Metallwaaren, 840 kg Seife, 2700 kg Manufacturwaaren; nach Batavia 2515 kg Papier, 143 kg Kurzwaaren, 1600 kg Manufacturwaaren, 17.500 kg Metallwaaren; nach Samarang 9600 kg Papier, 560 kg Manufacturwaaren, 15.435 kg Erdwachs, 590 kg Metallwaaren; nach Ambossia 1940 kg Mehl; nach Bandiermassi 1338 kg Metallwaaren; nach Banda 582 kg Mehl; nach Ternate 341 kg Perlen; nach Cherifon 599 kg Baumwolle, 468 kg Metallwaaren; nach Macassar 5100 kg Garne; nach Padang 804 kg Perlen; nach Athieh 490 kg Papier; nach Saigon 603 kg Möbel; nach Bangkog 1190 kg Metallwaaren; nach Manila 5860 kg Bier, 19.875 kg Papier, 347 kg Lampen, 4790 kg Metallwaaren; nach Sbanghai 265 kg Knöpfe, 1435 kg Esswaaren, 294 kg Glaswaaren, 12.450 kg Bier, 975 kg Papier, 2430 kg Kurzwaaren, 2306 kg Esswaaren, 1750 kg Manufacturwaaren, 10.000 kg Metallwaaren, 2650 kg Holzwaaren, 10.020 kg Oel, 348 kg Glaswaaren, 1005 kg Spiritus, 9018 kg Lehm; nach Port-Arthur 8 kg Muster; nach Tientsin 1225 kg Seife und nach Hongkong 27 kg Muster. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 526.745.

— (Abfahrt des Dampfers „Presjednik Becher" nach Bombay.) Dieser vom Oesterreichischen Lloyd gecharterte Dampfer ist am 27. Jänner 1901 mit 5 Passagieren und 2438 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 2198 Tonnen Zucker, welcher nach Port-Said, Karachi und Bombay bestimmt war, nebst 120 Stück Holz von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port-Said 170 kg Kurzwaaren, 111 kg Baumwollwaaren, 570 kg Manufacturwaaren, 390 kg Metallwaaren, 2890 kg Möbel, 6000 kg Zucker, 120 Stück Balken; nach Samarang 2204 kg Papier; nach Soerabaya 182 kg Knöpfe, 1526 kg Manufacturwaaren; nach Karachi 785 kg Knöpfe, 150 kg Kurzwaaren, 340 kg Baumwollwaaren, 950 kg Papier, 5470 kg Manufacturwaaren, 8030 kg Metallwaaren, 1578 kg Möbel, 495 kg Seife, 550 kg Glaswaaren, 847.680 kg Zucker; nach Bombay 450 kg Mützen, 690 kg Knöpfe, 74.425 kg Papier, 1430 kg Baumwollwaaren, 2645 kg Kurzwaaren, 3553 kg Farben, 4620 kg Manufacturwaaren, 7555 kg Glaswaaren, 51.595 kg Metallwaaren, 2835 kg Möbel, 1130 kg Holzwaaren, 202 kg Uhren, 17.650 kg Perlen, 320 kg Schuhwaaren, 477 kg Töpferwaaren, 231 kg Wein, 4927 kg Manufacturwaaren, 3975 kg Glaswaaren, 1,341.205 kg Zucker, 4800 kg Esswaaren; nach Bagdad 62 kg Kurzwaaren, 6510 kg Metallwaaren; nach Bassorah 1830 kg Esswaaren, 3362 kg Manufacturwaaren, 710 kg Perlen, 4750 kg Zündhölzchen; nach Bushire 1196 kg Papier, 240 kg Manufacturwaaren und 11.050 kg Zündhölzchen. Der Werth der ausgeschifften Waaren betrug K 988.416.

Deutsches Reich. (Schiffsverkehr im Hafen zu Leer im Jahre 1900.) Wie der Zeitschrift „Das Schiff" entnommen wird, kamen in dem Hafen zu Leer (fiscalischer Dockhafen, sowie städtischer Hafen an der Leda) nach der vom kgl. Hafenamte herausgegebenen Uebersicht im Jahre 1900 im Ganzen 4232 Schiffe mit einer Ladungsfähigkeit von 135.924 t an, darunter 549 Seeschiffe mit 67.747 t und 3683 Fluss- und Canalschiffe mit 68.177 t. Von den angekommenen Seeschiffen waren 312 Segler mit 15.665 t und 237 Dampfer mit 52.082 t Ladefähigkeit. Der Nationalität nach waren von den Seglern 1 russisch, 1 norwegisch, 2 schwedisch, 15 niederländisch und 294 deutsch; von den Dampfern 3 norwegisch, 1 schwedisch, 6 grossbritannisch und 227 deutsch. Beladen waren von den eingegangenen Seeschiffen 497 mit 60.978 t, unbeladen 52 mit 6769 t Ladungsfähigkeit. Von den Fluss- und Canalschiffen waren 2868 zu 47.970 t beladen, 815 zu 20.207 t unbeladen. Der Nationalität nach waren von den Fluss- und Canalschiffen 3126 preussisch, 486 oldenburgisch und 89 niederländisch.

Abgefahren sind aus dem Hafen im Ganzen 4254 Schiffe mit einer Ladungsfähigkeit von 139.193 t, darunter 511 Seeschiffe zu 66.172 t und 3743 Fluss- und Canalschiffe zu 73.021 t. Von den abgefahrenen Seeschiffen waren 385 zu 41.296 t beladen, 126 zu 24.876 t unbeladen. Von den abgefahrenen Fluss- und Canalschiffen waren 1693 zu 34.345 t beladen, 2050 zu 38.676 t unbeladen.

Der Gesammtverkehr der eingegangenen und ausgegangenen beladenen Schiffe stellte sich demnach folgendermassen: 882 Seeschiffe (incl. Dampfschiffe) zu 102.274 t, 4561 Fluss- und Canalschiffe zu 82.315 t, insgesammt 5443 Schiffe zu 184.589 t Ladefähigkeit.

— (Verkehr in Heilbronn im Jahre 1900.) Nach einer in der Zeitschrift „Das Schiff" veröffentlichten Zusammenstellung kamen in Heilbronn im Jahre 1900 zu Wasser an: 399.790 q (1899: 366.430) Kaufmannsgüter, 447.880 q (1899: 439.310) Privatkohlen, 57.980 q (1899: 43.900) Steine, Holz und Zuckerrüben; abgegangen sind: 157.100 q (1899: 115.940) Güter, 158.100 q (1899: 175.800) Bretter und Latten, 681.417 q (1899: 411.877) Salz. Der Gesammtverkehr auf dem Neckar betrug (ausschliesslich Langholz): 1,250.390 q (1899: 1,160.610) zu Berg, 1,352.180 (1899: 1,159.750) zu Thal, zusammen 2,602.570 q (1899: 2,320.360). An Flössen wurden 457 (1899: 567) eingebunden und 20 (1899: 25) durchgeführt.

Schiffahrtsverkehr auf den Wasserstrassen Berlins. Wie die „Berliner Börsen-Zeitung" berichtet, kamen im Jahre 1900 55.427 Dampfer und Segelschiffe in Berlin an, 54.513 gingen von Berlin ab und 4130 berührten Berlin auf der Durchfahrt. Die Zahl der angekommenen Schiffe blieb gegen die des Jahres 1899 um etwa 2000 und die der abgegangenen um 1000 zurück, während die Zahl der durchfahrenden Schiffe nahezu unverändert blieb. Der Güterverkehr hat insofern eine Aenderung erfahren, als die angekommenen Güter um rund 250.100 t, die durchtransportirten Güter um rund 9700 t abgenommen haben. Die von Berlin abgegangenen Güter dagegen haben um 46.479 t zugenommen. Zur Verminderung des Güterverkehres hat wohl der anhaltend niedrige Wasserstand der Oder und Elbe beigetragen, auch ist in Berechnung zu ziehen, dass der Verkehr auf dem Verbindungscanal jetzt fast ausschliesslich in Charlottenburg verzeichnet wird. Das Gesammtgewicht der in Berlin angekommenen Güter betrug 4,781.200 t, das der von Berlin zu Schiff abgegangenen 672.560 t, das Gewicht der auf durchfahrenden Schiffen beförderten Güter 801.336 t. Unter den angekommenen Schiffen befanden sich 4296 Personendampfer, 18.042 Schleppdampfer und 858 Güter-Dampfschiffe. Letztere hatten eine Tragfähigkeit von zusammen etwa 73.100 t und waren mit 62.964 t Gütern beladen. Ferner kamen 32.231 Segelschiffe an mit 5,182.200 t Tragfähigkeit und beladen mit 4,718.250 t Gütern. Von den angekommenen Schiffen waren 129, von den abgegangenen 53 und von den durchfahrenden 96 österreichische, der Rest deutsche Schiffe.

Die grosse Differenz zwischen den angekommenen und abgegangenen Fahrzeugen der österreichischen Schiffahrt findet darin ihre Erklärung, dass aus Böhmen eine grosse Zahl sogenannter nackter oder Budweiser Zillen, die wegen ihrer leichteren Bauart nur zu einer einmaligen Thalfahrt geeignet sind, nach Berlin gehen und dort als Brennholz zerschlagen werden.

Russland. (Binnenschiffahrt 1899.) Nach officiellen Ausweisen wurden im Jahre 1899 im europäischen Russland 862 Flüsse, 39 Seen und 38 Canäle in einer Gesammtlänge von 115.370 Werst befahren. Der Dampferverkehr erstreckte sich auf 25.846 Werst und jener von Passagierdampfern auf 22.217 Werst. Die Länge der künstlich hergestellten Wasserstrassen betrug 1838 Werst. Die schiff- und flossbaren Wasserwege des asiatischen Russlands besitzen eine Ausdehnung von 114.405 Werst. Zu Anfang des Jahres 1899 zählte man in der Flussschiffahrtsflotte 3040 Dampfer, von denen mehr als die Hälfte (1593) dem Verkehre auf der Wolga dienten. Die Anzahl der übrigen Fahrzeuge (ca. 5474) ist in den letzten 5 Jahren im Abnehmen begriffen, was durch den Umstand erklärt wird, dass die in den letzten Jahren gebauten Fahrzeuge eine bei weitem grössere Tragkraft aufweisen. Die Gesammtmenge der im Binnenschiffahrtsverkehr im europäischen Russland transportirten Güter erfuhr im Jahre 1899 eine abermalige Steigerung, obwohl dieselbe nicht so gross war, als jene in den Jahren 1896—1899. Es

wurden transportirt: 1895: 1456 Mill. Pud (à 16.380 t), und zwar zu Schiff 873 Mill. Pud, mit Flössen 583 Mill. Pud; 1896: 1553 Mill. Pud, zu Schiff 896, mit Flössen 657; 1897: 1700 Mill. Pud, zu Schiff 1025, mit Flössen 675; 1898: 1799 Mill. Pud, zu Schiff 1082, mit Flössen 717; 1899: 1869 Mill. Pud, zu Schiff 1120, mit Flössen 749.

Im Newabassin (mit dem Ladoga- und Onega-See) begann die Schiffahrt im April und endete Mitte November. Es wurden in diesem Bassin 268 Mill. Pud Güter transportirt, was eine Steigerung des Verkehres in den letzten 10 Jahren um 38 Percent bedeutet. In den letzten 2 Jahren lässt sich eine bedeutende Abnahme der Holztransporte auf Flössen constatiren (von 85 Mill. Pud im Jahre 1897 auf 61 Mill. Pud in 1899).

Der Waarentransport auf der nördlichen Dwina geht, wie auch auf dem Bassin der Onega, hauptsächlich auf Flössen vor sich und bezifferte sich auf dem erstgenannten Flusse auf 72 Mill. Pud (gegen 24 in 1890), auf letzterem auf 6 Mill. Pud (gegen 1 in 1890). Auf der westlichen Dwina kommt ebenfalls die Flössung im Waarenverkehre mehr zur Verwendung als die Schiffahrt.

Russland. Ein neues russisches Canalproject, das eine Verbindung zwischen dem Schwarzen und dem Kaspischen Meere bezweckt, beschäftigt, wie aus St. Petersburg berichtet wird, die russischen Regierungskreise. Das Industriecentrum Russlands nähert sich mehr und mehr dem Süden des Reiches, wo die Naphtha-, Kohlen- und Metallproduction in schnellem Steigen begriffen ist und wo die vorhandenen Eisenbahnverbindungen den Waarenaustausch kaum mehr bewältigen können. Der Canal würde dem abhelfen, vor Allem aber auch den Westen und Südwesten des Reiches dem Südosten um durchschnittlich 500 km nähern; der Weg von Warschau über Odessa nach Astrachan würde um 700, der von Kiew nach Astrachan um 600 km gekürzt. Der Canal, dessen Kosten auf etwa 100 Millionen Kronen veranschlagt werden und dessen Breite circa 54 m messen soll, würde ferner die Städte Astrachan, Rostow am Don und Taganrog in Seehäfen verwandeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 1. März:

Erste Ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen. I. Em. (Rückzahlung ab 1. September), II. Em. (Rückzahlung ab 1. Juli).

Mährische Grenzbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Mährisch-schlesische Centralbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Silberprioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Generalversammlungen.

Im Monate März:

6. (Wien.) Kolomeaer Localbahnen (ausserordentliche Generalversammlung).
8. (Salzburg.) Achenseebahn-Gesellschaft.
9. (Wien.) Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
10. (Innsbruck.) Localbahn Innsbruck-Hall i. T.
15. (Budapest.) Ungarische Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft.
21. (Wien.) Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft.
30. (Budapest.) Verstaatlichte Ungarische Westbahn.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. Vortrag des Ingenieurs und Directors der Oesterr. Asphalt-Actiengesellschaft Paul Faulhammer: „Ueber Einbettung von Strassenbahngeleisen“.) In der Einleitung des Vortrages wird vorerst auf die günstigen Erfolge hingewiesen, welche schon seit vielen Jahren mit der Anwendung des Asphaltes in der Form von Asphalt-Beton namentlich bei Fundirung von Maschinen erreicht wurden und sodann in eingehender Weise die Arten der Einbettung, sowie die verschiedenen Pflasterungsmethoden (Stein-, Holz- und Asphaltpflaster) besprochen und im Zusammenhange hiemit über die dermalen im Gebrauche stehenden Strassenbahntypen an der Hand von Zeichnungen ausführliche Mittheilungen gemacht.

In Bezug auf Dauerhaftigkeit, Geräuschlosigkeit, Reinlichkeit, Hygiene, Aussehen, angenehmes Befahren und leichtere Reparatur entspricht das Asphalt allen Anforderungen in weit höherem Masse als die übrigen Pflasterungsarten.

In gleicher Weise eignet sich Asphalt als Einbettung für Strassenbahngeleise. Bei den elektrischen Strassenbahnen in Hamburg und Mannheim wurden in grösserem Umfange mit einer besonderen Art von Asphaltplatten aus der Fabrik Sehnde in Hannover Versuche gemacht, welche als elastische Unterlagen der Schienen zur Aufhebung der Stösse und dadurch zur Schonung des Oberbaumaterials und des Betonbettes sich mit Erfolg bewährt haben.

Mit seinen weiteren Ausführungen versucht der Vortragende den Nachweis zu erbringen, dass Asphalt-Beton als Einbettungsmaterial für Strassenbahnen vermöge seiner vorhin geschilderten werthvollen Eigenschaften allgemeine Beachtung verdient. Die bei den einzelnen Einbettungsarten auftretenden Mängel werden durch die Anwendung von Asphalt-Beton erheblich vermindert und ist hiebei auch der grosse Vortheil in Betracht zu ziehen, dass mit diesem Material infolge der vollständigen Einhüllung der Schienen in Asphalt, den durch die vagabondirenden Ströme verursachten Beschädigungen anderer in der Erde liegender Leitungen und den hieraus erwachsenden Entschädigungsansprüchen vorgebeugt wird und insbesondere eine bedeutende Ersparniss bei den Unterhaltungskosten der Fahrbetriebsmittel und des Geleises erzielt werden könnte.

Der Vortragende bezeichnet es als sehr wünschenswerth, dass auch bei uns in Wien mit diesem Material grössere Versuche ausgeführt werden und betont schliesslich, dass nicht in der grösstmöglichen Billigkeit der ersten Anlagen, sondern in der Sparsamkeit bei der Erhaltung die wahre Oekonomie bei allen öffentlichen Unternehmungen zu suchen sei.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Februar 1901.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Februar 1901	Eingelagert vom ersten bis letzten Februar	Ausgelagert vom ersten bis letzten Februar	Stand am letzten Februar 1901
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	62.972	12.716	17.453	58.235
Darunter wichtige Waaren:				
Eisen	6.427	101	184	6.344
Kaffee	6.051	1.570	1.431	6.190
Wein	3.315	486	741	3.060
Zucker	7.635	6.212	5.174	8.673
Hafer	—	—	—	—
Stärke	6.059	107	290	5.876
Mehl	5.603	372	953	5.022
Diverse	27.882	3.868	8.680	23.070
Assecuranzwerth . . K	4,645.069	1,154.160	1,414.050	4,385.179

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 23 Arbeitstagen 131.170 kg, Assecuranzwerth von K 112.100.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Februar 1901	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Februar	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Februar	Stand am letzten Februar 1901
Lagerscheine:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Neuer Seehafen-Ausnahmetarif, Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarif zur Einführung.

Derselbe enthält ausser „Besonderen Bestimmungen" und „Vorbemerkungen zu den Tariftabellen" Frachtsätze der Seehafen-Ausnahmetarife Nr. 1 bis 16 für den Verkehr zwischen den deutschen Hafenstationen Bremen, Hamburg B, Stettin u. s. w. einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Niederösterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien), Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn sammt Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits.

Hiedurch wird der Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. August 1898 nebst den Nachträgen I—III ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes werden bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 8. März 1901. [179]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. Korneuburg.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die in dem vom 1. Juni 1895 giltigen Tarife für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen Frachtsätze nach und von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen treten mit 30. April 1901 ausser Kraft.

Wien, am 7. März 1901. [180]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Berichtigung des Verzeichnisses der Verbands- und Nichtverbandsstationen.

Im Verzeichnisse der Verbands- und Nichtverbandsstationen, Seite 163—182 des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, ist bei den Stationen Feldkirchen und Glanegg in der 4. Rubrik (Umkartirungsstation für die Nichtverbandsstation im Verkehre via Pontebba) statt „Villach S.B." zu setzen: „Villach k.k.St.B.".

Wien, am 5. März 1901. [181]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Tarif, Theil II, Heft 3, vom 1. November 1897.

Einbeziehung der Station Maria Rast S.B. in den Ausnahmetarif Nr. 3 B.

Mit Giltigkeit vom 20. März 1901 wird die Station Maria Rast S.B. in den Ausnahmetarif Nr. 3 B (Schlacken zum Hochofenbetriebe) einbezogen.

Der Schnittsatz südlich vom Schnittpunkte beträgt von Maria Rast S.B. 78·5 Pfennige für 100 kg. Die Schnittsätze nördlich vom Schnittpunkte sind aus dem Tarife zu ersehen.

Wien, am 8. März 1901. [182]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. Schneebergbahn.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr.

Mit 1. Mai 1901 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (einschliesslich der im Staatsbetriebe stehenden Localbahn Ebenfurth-Wittmannsdorf) einerseits und Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und der Schneebergbahn andererseits zur Einführung, wodurch der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1899 aufgehoben wird.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 30 Hellern erhältlich.

Wien, am 8. März 1901. [183]

K. k. österreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Im Tarife, Theil II, Heft 1, des Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehres, giltig vom 1. December 1900, auf Seite 219 in der Relation Zolyóm—Brezó—Orló (Leluchów) Landesgrenze sind die Frachtsätze wie folgt zu berichtigen:

Ermässigtes Eilgut	von	512	auf	513 Heller
Classe A	„	280	„	282 „
Classe B	„	201	„	209 „
Classe C	„	159	„	167 „
Specialtarif 1	„	235	„	243 „
Specialtarif 2	„	139	„	147 „
Specialtarif 3	„	125	„	133 „

Die berichtigten Frachtsätze treten mit 15. April 1901 in Giltigkeit.

Wien, am 7. März 1901. [184]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Infolge der Auflassung der Kartirungsstelle Rakos transit ist in den Tarifen, Theil IIa, 2. Heft, vom 15. November 1890 und Theil V vom 1. Februar 1890 des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes die Station der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Rakos transit nebst den zugehörigen Frachtsätzen zu streichen.

Wien, am 6. März 1901. [185]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Auflassung der Station Roncogno und Eröffnung derselben als Personenhaltestelle mit beschränktem Gepäcks- und Güterverkehre.

Mit 1. April 1901 wird die für den Gesammtverkehr eingerichtet gewesene Station Roncogno der Linie Trient—Tezze als solche aufgelassen und als Personenhaltestelle mit beschränktem Gepäcks- und Güterverkehre eröffnet.

Hienach treten mit Giltigkeit vom genannten Tage an folgende Aenderungen in den Abfertigungsbefugnissen und Verrechnungsbestimmungen für Roncogno in Kraft:

1. Die Aufnahme und Abfertigung von Personen findet in der neuen Haltestelle selbst durch einen dort stationirten Bediensteten (Arbeiter) nach den für besetzte Haltestellen bestehenden Vorschriften statt.

Hinsichtlich Verrechnung der Einnahmen aus dem Personentransporte werden die Haltestellen Roncogno und Civezzano der Station Pergine zugewiesen.

2. Die Abfertigung von Reisegepäck und von seitens der Reisenden mitgeführten Hunden erfolgt durch Nachzahlung in der Bestimmungsstation oder im Zuge. Zur Beförderung als Reisegepäck sind nur solche Gegenstände zuzulassen, welche mit Rücksicht auf ihr Gewicht und ihren Umfang von einem Manne leicht gehandhabt werden können.

3. Die Auf- und Abgabe von Wagenladungen ist ausgeschlossen. Die Auf- und Abgabe von Eil- und Frachtstückgütern findet unter folgenden Beschränkungen statt:

Das Gewicht der einzelnen zur Aufgabe gelangenden Eil- und Frachtstückgüter darf 50 kg und das Gewicht einer aus mehreren Frachtstücken bestehenden Sendung 100 kg nicht überschreiten.

Bei der Abgabe gilt die Gewichtsbeschränkung von 50 kg per Collo und 100 kg per Sendung nur für Eilgut.

Bei der Abgabe von Frachtstückgut tritt im Allgemeinen eine Gewichtsbeschränkung nicht ein, jedoch sind besonders umfangreiche Güter, oder Güter, deren Entladung besondere Vorsicht erfordert oder Schwierigkeiten bereitet, von der Abgabe in dieser Haltestelle ausgeschlossen.

Ausgeschlossen sind ferner von der Auf- und Abgabe: Explosive, sowie alle nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter.

Die in der Haltestelle zur Aufgabe gelangenden Stückgüter sind eine halbe Stunde vor Eintreffen der nachstehend angeführten Züge aufzuliefern und von den Aufgebern selbst unter Intervention des in der Haltestelle stationirten Bediensteten in den vom Zugsführer zu bezeichnenden Wagen des betreffenden Zuges einzuladen:

Die Güter sind aufzunehmen	und weiter zu befördern von	
zu Zug 4011	Pergine	mit Zug 4013
zu Zug 4052	Villazzano . . .	mit Zug 4014

Die Ausladung der in der Haltestelle zur Abgabe gelangenden Sendungen erfolgt bahnseitig.

Die Frachtberechnung hat unter Zugrundelegung der Kilometerentfernungen von der Haltestelle nach Massgabe der im Localtarife festgesetzten Zoneneintheilung zu erfolgen.

Innsbruck, im Jänner 1901. [186]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Schleppbahngebühren für den Austriaschacht IV bei Mariaschein.

Die Schleppbahngebühren für Kohlensendungen von dem binnen Kurzem in Betrieb gelangenden Austriaschachte IV (Eigenthümer Perutz, J. Peter und Consorten) bis in die Station Mariaschein betragen:

a) im Inlandverkehre . K 2·40,

b) im Auslandverkehre . Mk. 2·10, bezw. Frcs. 2·60

für 10.000 kg bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.

Teplitz, am 7. März 1901. [187]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung eines Rollfuhrdienstes in der Station Lemberg.

Auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wird mit 1. April 1901 in der Station Lemberg der k. k. österr. Staatsbahnen eine Rollfuhrunternehmung errichtet. Die Rollfuhrunternehmung wurde der Firma J. Klinkiewicz & Comp. übertragen, deren Geschäftslocale sich in Lemberg, ul. Akademicka 8, befindet.

Dieser Rollfuhrunternehmung obliegt unter der im Betriebsreglement diesfalls festgesetzten bahnseitigen Haftung und zu den im nachstehenden Tarife bezifferten Gebühren:

a) die Abstreifung der in der Station Lemberg zur Abgabe gelangenden Eil- und Frachtgüter an die Behausung oder an das Geschäftslocale der Empfänger innerhalb des im Tarife bezeichneten Zustellungsgebietes. Die seitens der Rollfuhrunternehmung zuzustellenden oder in das Zollamt in Lemberg zu überführenden Güter werden den Empfängern bahnseitig nicht avisirt und werden die Frachtbriefe über diese Güter nebst den etwaigen Beilagen den Adressaten bei Zustellung derselben, bezw. nach Ueberführung der Güter in das Zollamt in Lemberg durch die Rollfuhrunternehmung übermittelt.

Dieser sind hiebei seitens des Adressaten die auf dem Gute aushaftenden Beträge zu bezahlen und die Empfangsbescheinigung auf dem Aviso und Bezugsscheine durch Datirung, sowie Beisetzung der Stunde der Zustellung und Unterfertigung desselben zu ertheilen. Bei Annahme von Kronenwährung für in fremden Währungen zahlbare Ueberweisungen werden seitens der Rollfuhrunternehmung die gleichen Umrechnungscourse wie bei der Frachtcasse der Station Lemberg angewendet.

b) die Zustreifung der von den Parteien der obgenannten Rollfuhrunternehmung übergebenen Eil- und Frachtgüter von der Behausung oder dem Geschäftslocale der Parteien nach dem vorbezeichneten Bahnhofe zur Veranlassung der Aufgabe.

Von der Ab-, bezw. Zustreifung durch die Rollfuhrunternehmung sind ausgeschlossen:

1. Alle Eil- und Frachtgüter, welche an solche Parteien adressirt sind, die bei der Station Lemberg unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift das schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie anlangenden Güter im Allgemeinen nicht zuzustellen, sondern zu avisiren sind.

2. Alle Güter, für welche die Frachtgebühren unter Zugrundelegung eines Gewichtes von mindestens 5000 kg berechnet wurden.

3. Leichen.

4. Unverpackte lebende Thiere.

5. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Documente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten.

6. Explodirbare Güter.

7. Havarirte Güter.

8. Sendungen, bei welchen einzelne Frachtstücke mehr als 750 kg wiegen (ausschliesslich gefüllte Fässer mit kreisrunden Böden) oder deren Länge 6·3 m überschreitet.

9. Sendungen mit Frachtstücken, welche mit Schlössern versperrt sind und Verzehrungssteuerlinien zu passiren haben.

Tarif.

Von und nach	Nach und von	Für Eilgüter inclus. Stockgebühr		Für Frachtgüter	
		per Sendung			
		bis zu 25 kg	über 25 kg für je 100 kg	per 100 kg	Minimalgebühr per Sendung
		Heller			
der Station Lemberg der k. k. österr. Staatsbahnen	dem Geschäftslocale, bezw. der Behausung	50	60	40	40
	Für die im Tarife, Theil I, als sperrig bezeichneten Güter, dann für Claviere und eiserne Cassen bis zu 750 kg Gewicht ist die $1^1/_2$fache Zustreifgebühr zu entrichten.				

Obige Gebühren gelten bei Frachtgütern für die Zustellung der Güter bis in die ebenerdigen Locale, Magazine etc. der Empfänger, bezw. in das Zollamt in Lemberg oder umgekehrt für die Zustreifung von den ebenerdigen Localen, Magazinen etc. der Absender zum Bahnhofe.

Ueber Verlangen der Parteien werden die abgestreiften, bezw. die zuzustreifenden Güter in den Keller oder aus demselben, bezw. in ein höheres oder aus einem höherem Stockwerke als das Erdgeschoss gegen eine von den Parteien zu entrichtende Gebühr von 10 Hellern per je angefangene 100 kg, in minimo aber von 20 Hellern per Sendung, ohne Rücksicht auf die zu einer Frachtbriefsendung gehörige Collianzahl getragen. Werden über Verlangen des Absenders von der Rollfuhrunternehmung Zoll- und Steuerpapiere, sowie statistische Anmeldescheine, ferners Frachtbriefe oder Frachtbrief-Duplicate ausgefüllt (ausgefertigt), so kann die Rollfuhrunternehmung hiefür eine Gebühr von 10 Hellern per Stück aufrechnen, jedoch ist die Rollfuhrunternehmung in einem solchen Falle als Beauftragte des Absenders anzusehen und bleibt die Haftung der Eisenbahn für die richtige Ausfertigung der Documente ausgeschlossen.

Für die Blanquette selbst sind seitens der Rollfuhrunternehmung nur jene Gebühren zu berechnen, welche im Einzelverkaufe von den Güterexpediten erhoben werden. Ausser den vorbezifferten Gebühren, ferner den nachgewiesenen Auslagen für ohne Verschulden der Rollfuhrunternehmung nothwendig gewordene Reparaturen und der eventuell erlegten Verzehrungssteuer dürfen keine weiteren Gebühren berechnet werden.

Die Organe der Rollfuhrunternehmung sind verpflichtet, ein Exemplar dieser Kundmachung stets bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuzeigen.

Allfällige Beschwerden über die Rollfuhrunternehmung sind bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg einzubringen.

Lemberg, im Monate Februar 1901. [188]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Norddeutsch-Schweizerische Gütertarife. (Ergänzung des Tarifes, Theil II, Heft 3, zweite Abtheilung vom 1. September 1900.) Mit 1. Februar ist für die Beförderung von Harzöl in Wagenladungen von 10.000 kg von Hamburg nach Genf loco ein Frachtsatz von Frcs. 8.78 per 100 kg in Kraft getreten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber **K 50** pro Recbnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Tbeilrechnungen werden in maximo gleicbfalls nur K 50 eingeboben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
816	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Strakonitz-Winterberg-Wallern	Holz des Specialtarifes 2	Eleonorenhain	Strakonitz loco und transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	70 Heller	59 Heller	11 Heller	Im Kartirungswege		
817	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Holz laut Nomenclator des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes (Abschnitt I)	Königswart-Sangerberg	Wernberg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 20. März 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Tarif, Theil IV, Heft 3, vom 1. August 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Abtheilung a) 0·39 Mark	b) 0·40 Mark	c) 0·45 Mark	Im Kartirungswege	
				Kuttenplan	Hof					0·38	0·40	0·44		
				Plan	Hof					0·43	0·44	0·48		
			Schleifholz (Prügel- und Rundholz), wenn dasselbe an eine Cellulose- oder Holzpapierstofffabrik in Hof adressirt ist, und zwar: a) bis zu 2·5 m Länge und 20 cm Durchmesser b) über 2·5 m bis 3·5 m Länge und 20 cm Durchmesser	Kuttenplan	Hof	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen				a) 0·34 Mark	b) 0·36 Mark			
				Plan	Hof					0·39	0·40			

819	818	Fortlaufende Nummer	1
k. k. österr. Staatsbahnen	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Die Publication erfolgt — von der	2
		Die Publication erfolgt — und im Namen der	3
Kaiser Ferdinands-Nordbahn			
Abfallwasser, schwefelsänrehältiges (Abfallproducte bei der Oelraffination), der Pos. A—23 b der Güterclassification	Schleifholz der Pos. H—19, Punkt 7, des Tarifes, Theil I a) bis 4 Meter Länge und beliebigem Durchmesser b) bis 6 Meter Länge und 25 Centimeter Maximaldurchmesser	Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4
Trzebinia — Dziedzitz	Stationen der Linien Amstetten —, bezw. St. Valentin—Selzthal, dann Söll-Lenkenthal—St. Michael und südlich bis Villach (excl.) und Klagenfurt (excl.)	Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5
Lemberg-Podzamcze	Leoben S.B. transit	Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	
Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Transporte müssen an die Cellulose- und Holzstofffabrik in Niklasdorf (Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft) adressirt sein und daselbst bezogen werden. Die Gebührenberechnung für die in Betracht kommenden Entfernungen hat nach den Bestimmungen des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, Abschnitt A/VII, zu erfolgen	Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7
Localtarife	Localtarif	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8
Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
96 — 98 — Heller	von 1—50 km . . . . . 0·24 Heller „ 51—150 km . . . . . 0·22 „ „ 151—300 km . . . . . 0·18 „ über 300 km . . . . . 0·16 „ für 100 kg und 1 km nebst einer Manipulationsgebühr von 8 Hellern für 100 kg	per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
	Verschieden	per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Art der Durchführung	12
		Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
	Sollte sich die Frachtberechnung nach dem Ausnahmetarife I des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, für das verladene Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen, billiger stellen, so gelangt diese zur Anwendung	Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolget, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
820	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Spiritus zur Ausfuhr seewärts	Siehe nntenstehende Tahelle		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Für die im Rückvergütungswege Anwendung findenden Frachtsätze sind ausserdem die für die inneren deutschen Verkehre bestehenden einschlägigen Controlvorschriften einzuhalten	vom 10. Mai 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandstarif, Theil II. Heft 1, vom 1. August 1898		Siehe untenstehende Tahelle		Im Verkehre mit Pommerensdorf, Stettin, Swinemünde und Warnemünde im Kartirungswege; im Verkehre mit den übrigen Verbands-Hafenstationen jedoch nur im Rückvergütungswege**)		

Nach	Von: Bubentsch, Bubna, Lieben (Oe.N.W.B. und St.E.G.), Prag (B.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.), Prag (Bubna), Prag (Sandthor), Prag (Smichow), Smichow, Wysočan (B.N.B. and Oe.N.W.B.)	Von: Junghunzlau	Von: Kolin (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Von: Pardubitz (St.E.G. und S.N.D.V.B.)	Von: Raitz	Von: Smiritz
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen					
Altona	340	349	381	396	447	390
Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)	346	355	387	402	453	396
Brake (Oldenburg)						
Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen)						
Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen)	366	375	407	422	473	416
Nordenham						
Nordenham (Fischereihafen)						
Hamburg B.	336	345	377	392	443	386
Wilhelmsburg						
Hamburg-Sternschanze	338	347	379	394	445	388
Harburg H.	331	340	372	387	438	381
Harburg U. E.	332	341	373	388	439	382
Lübeck	331	340	372	387	438	381
Pommerensdorf	268*)	277	309	319	364	301
Stettin	266*)	275	307	317	362	299
Swinemünde	305*)	314	346	356	401	338
Warnemünde	338*)	361	379	418	463	400

*) Diese Frachtsätze haben für Sendungen von Prag (Bubna), Prag (Sandthor) und Prag (Smichow) keine Giltigkeit.

**) NB. Die Frachtdifferenz zwischen den bei der Aufgabe der Sendungen zur Berechnung gelangenden Frachtsätzen der Wagenladungsclasse B und den Rückvergütungsfrachtsätzen erfolgt nur beim Nachweis der wirklich stattgehabten Verfrachtung zur See. Das Nähere über die hiebei einzuhaltenden Fristen und die zu beachtenden Förmlichkeiten ist in den Hafenstationen zu erfragen, sowie aus den Localgütertarifen der deutschen Empfangshahnen zu ersehen.

Hiedurch treten die im Verordnungs-Blatte Nr. 17 vom 7. Februar 1901 unter fortlaufender Nummer 605 verlautharten einschlägigen Kartirungssätze am 10. Mai 1901 ausser Kraft.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
821	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes	Kronau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Kohlentarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1898	340 Heller per Tonne à 1000 kg	320 Heller per Tonne à 1000 kg	20 Heller per Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1902 vorzulegen sind	
822	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bierfässer, leere gebrauchte	Michelheuern	Olmütz-Hodolein	In beliebigen Mengen. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	125 Heller	112 Heller	Im Kartirungswege		
			Bier in Fässern	Olmütz-Hodolein (für Sendungen der Etablissements, welche mit der Station Olmütz-Hodolein in Schienenverbindung stehen)	Michelheuern									
823	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Aujezd-Lubatschowitz		Ansterlitz Bisenz Stadt Brankowitz Butschowitz Gaya Knnowitz Nemotitz Strassnitz Sudoměřitz-Petrau Ung.-Hradisch Stadt Ung.-Hradisch trs. Ung.-Ostra Wessely a. d. March	Aufgabe als Frachtgut ad I. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, ad II. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	Heller ad I. / ad II. 38 / 44 21 / 24 33 / 39 36 / 42 27 / 31 13 / 15 32 / 38 21 / 24 23 / 27 14 / 16 15 / 17 16 / 19 18 / 21	Verschieden	Im Kartirungswege		

I. Steine des Specialtarifes 3 (ad Pos. 8—55 a der Güterclassification)
II. Steine der Classe C (ad Pos. 8—55 b der Güterclassification)

Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien an eigene Kosten zu besorgen

824

Buschtěhrader Eisenbahn

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	k. k. österr. Staatsbahnen	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen (siehe Besondere Bemerkungen)	vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

1. Die für Güter der Stückgutclasse I bei Aufgabe von mindestens 5000, resp. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen vorgesehenen Wagenladungssätze, welche für explosive Gegenstände nicht gelten, finden auch dann Anwendung, wenn Sendungen von mindestens 5000, bezw. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zum Theil aus Gütern der Stückgutclasse I und zum Theil aus Gütern der Stückgutclasse II bestehen. Bei Sendungen von mindestens 5000, bezw. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, welche aus Stückgütern der Classe I (Normalclasse) und aus sperrigen Gütern gebildet werden, ist das wirkliche Gewicht der sperrigen Güter um die Hälfte zu erhöhen, zu diesem von 10 zu 10 kg aufgerundeten erhöhten Gewichte das ebenfalls aufgerundete Gewicht der Stückgüter der Classe I zuzuschlagen und für das Gesammtgewicht die Fracht nach dem betreffenden Wagenladungssatze zu berechnen.
2. Für jene Artikel, für welche gemäss des Tarifes, Theil I, und bezw. der Ausnahmetarife (Bier, Eisen etc.) schon bei Aufgabe in beliebigen Mengen die Frachtsätze der Classe A anzuwenden sind, werden die bei Aufgabe von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen giltigen Frachtsätze der Classe A für das Effectivgewicht zur Einhebung gebracht.

Von — Nach oder umgekehrt		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Hellern incl. Manipulationsgebühr für Frachten																
		Eilgüter			Classe I (Normalclasse)			Classe II			Ermässigte Wagenladungsclassen				Specialtarife			Sperrige Güter
											A		B	C	1	2	3	
		bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für																
		gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief	mindestens 5000 kg per Frachtbrief	mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief	mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens				Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief
Eger (B.E.B.)	Fleissen-Grossloh	94	47	47	47	37	34	38	36	33	29	28	23	22	27	23	20	66
	Fonsau*)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	27	23	22	26	23	20	—
	Neukirchen-Brenndorf	122	57	57	57	55	52	52	51	48	44	43	37	30	37	33	27	81
	Schönbach	137	65	65	65	63	60	59	58	55	50	49	42	34	42	37	30	93
	Soos	86	38	38	25	23	20	24	23	20	20	19	17	17	19	17	17	33
	Wildstein	89	39	39	39	37	34	37	36	33	28	27	23	22	27	23	20	54
Franzensbad (B.E.B.)	Fleissen-Grossloh	89	39	39	39	37	34	37	36	33	29	28	23	19	24	20	19	54
	Fonsau*)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	24	21	19	24	19	19	—
	Neukirchen-Brenndorf	122	57	57	57	55	52	52	51	48	44	43	37	30	37	33	27	81
	Schönbach	137	65	65	65	63	60	59	58	55	50	49	42	34	42	37	30	93
	Soos	86	38	38	25	23	20	24	23	20	20	19	17	17	19	17	17	33
	Wildstein	89	39	39	39	37	33	37	36	33	24	24	21	19	24	19	19	54
Graslitz oberer Bahnhof	Fleissen-Grossloh	216	84	84	84	84	84	74	74	73	56	56	45	39	47	41	37	114
	Fonsau*)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56	52	43	37	46	41	37	—
	Neukirchen-Brenndorf	249	102	102	102	102	102	89	89	89	71	71	59	50	57	53	44	141
	Schönbach	264	110	110	110	110	110	96	96	96	77	77	64	54	62	57	47	153
	Soos	213	83	83	70	70	70	61	61	61	47	47	39	37	39	37	34	93
	Wildstein	216	84	84	84	83	76	74	74	71	56	52	43	37	47	41	37	114
Klingenthal (B.E.B.)	Fleissen-Grossloh	227	90	90	90	80	77	79	78	76	60	60	48	41	47	43	36	122
	Fonsau*)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54	54	43	37	46	39	33	—
	Neukirchen-Brenndorf	265	108	108	108	106	103	94	94	94	75	75	62	52	60	56	46	149
	Schönbach	280	116	116	116	114	111	101	101	101	81	81	67	56	65	60	49	161
	Soos	212	89	89	76	76	76	66	66	66	51	51	42	37	42	39	33	101
	Wildstein	212	90	90	90	80	76	79	73	71	54	54	43	37	46	39	33	122
Reitzenhain (B.E.B.)	Fleissen-Grossloh	562	216	216	216	208	208	186	186	179	138	132	105	72	101	80	67	292
	Fonsau*)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	131	131	104	72	95	75	67	—
	Neukirchen-Brenndorf	585	226	226	226	226	226	194	194	194	145	145	116	80	106	85	74	307
	Schönbach	600	234	234	234	234	234	201	201	201	151	151	121	84	111	89	77	319
	Soos	549	207	207	194	194	194	166	166	166	121	121	96	67	88	69	64	259
	Wildstein	552	208	208	208	208	200	179	179	179	132	132	105	72	96	76	67	280
Weipert (B.E.B.)	Fleissen-Grossloh	500	237	237	237	165	152	203	164	151	128	118	94	67	106	77	62	320
	Fonsau*)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	123	114	92	67	105	77	62	—
	Neukirchen-Brenndorf	553	255	255	255	191	178	219	187	174	151	141	116	85	116	96	76	347
	Schönbach	568	263	263	263	199	186	226	194	181	157	147	121	89	121	94	79	359
	Soos	500	231	231	223	159	146	191	159	146	123	114	92	67	98	74	62	299
	Wildstein	500	231	231	231	165	151	196	164	151	123	114	92	67	106	77	62	320

*) Nur für Frachtgüter in Wagenladungen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
825	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Bestimmungen	vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kattirungswege		†) Die Frachtsätze für Komotau transit (k. k. St. B.) gelten nur für den Verkehr mit Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (ebenmässige Dux-Bodenbacher Eisenbahn) und darüber hinaus. *) Die Station Neukladno ist für den Frachtenverkehr — den Kohlenverkehr ausgenommen — vorläufig noch nicht eingerichtet	

Tirschnitz transit

(nur für Sendungen im Verkehre mit Stationen der Localbahn Tirschnitz—Wildstein—Schönbach)

nach oder von

	Zugestandene Frachtsätze per 100 kg für											
	Eilgüter			Frachtgüter								
						Wagenladungsclassen			Specialtarife			
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	Classe I (Normalclasse)	Classe II	A	B	C	1	2	3	sperrige
	in Hellern											
Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn:												
Altkladno	668	246	246	246	209	147	114	71	100	71	66	328
Annathal-Rothau	146	54	54	54	46	34	28	26	28	26	22	70
Bleistadt	130	48	48	48	41	31	25	23	25	23	20	62
Brandejsl	674	248	248	248	211	148	115	71	101	72	66	331
Buschtěhrad	668	246	246	246	209	147	114	71	100	71	66	328
Chodau	127	46	46	46	40	30	24	23	24	23	20	61
Dassnitz	60	22	22	22	19	15	14	12	14	13	11	28
Deutsch-Kralupp	332	122	122	122	104	76	60	46	56	50	43	162
Domina-Schönlind	418	154	154	154	131	94	74	52	68	59	49	205
Duby	662	244	244	244	207	146	113	71	99	71	66	325
Falkenau a. d. Eger	89	32	32	32	28	21	17	16	17	16	15	42
Graslitz unterer Bahnhof	159	58	58	58	50	37	30	28	30	28	24	77

Tirschnitz transit

(nur für Sendungen im Verkehre mit Stationen der Localbahn Tirschnitz – Wildstein—Schönbach)

nach oder von

Zugestandene Frachtsätze per 100 kg für

	Eilgüter			Frachtgüter								
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	Classe I (Normalclasse)	Classe II	Wagenladungsclassen A	B	C	Specialtarife 1	2	3	sperrige
	in Hellern											
Hartenberg	114	42	42	42	36	27	22	21	22	21	18	55
Hauenstein-Warta	252	93	93	93	79	58	46	38	44	40	37	123
Horatitz	370	136	136	136	116	84	66	49	61	54	46	181
Hostiwitz	671	247	247	247	210	148	115	71	100	72	66	329
Jenč	662	244	244	244	207	146	113	71	99	71	66	325
Jinonitz	—	261	261	261	222	—	—	74	105	74	—	348
Kaaden-Brunnersdorf	316	116	116	116	99	72	57	44	54	48	42	154
Karlsbad (B.E.B.)	162	59	59	59	51	38	30	28	30	28	25	78
Kladno	630	232	232	232	197	139	108	68	95	69	64	309
Klösterle	294	108	108	108	92	67	53	42	50	45	40	143
Komotau	354	130	130	130	111	81	64	48	59	52	45	173
†Komotau transit (k.k.St.B.)	358	131	131	131	112	81	64	48	60	53	45	175
Kralup	—	264	264	264	—	—	—	74	106	74	—	352
Krima-Neudorf	—	169	169	169	144	103	—	—	74	60	53	225
Krupa	508	187	187	187	159	113	89	59	80	61	56	249
Kupferberg	—	188	188	188	160	—	—	—	80	62	—	250
Lana	588	216	216	216	184	130	102	65	90	66	61	288
Lužna-Lischan	524	193	193	193	164	117	91	60	82	62	57	257
Michelob	431	159	159	159	135	97	76	53	70	59	50	211
Milostin-Kounowa	492	181	181	181	154	110	86	58	78	60	55	241
Neudau	188	69	69	69	59	44	35	32	34	32	28	91
*Neukladno	642	236	236	236	201	142	110	69	97	70	64	315
Neusattl	114	42	42	42	36	27	22	21	22	21	18	55
Neustraschitz	566	208	208	208	177	126	98	64	87	65	60	277
Prag (Bubna)	—	—	—	—	—	—	—	75	107	75	—	356
Prag (Sandthor)	—	262	262	262	—	—	—	74	106	74	—	350
Prag (Smichow)	—	—	—	—	—	—	—	75	108	76	—	361
Prag St.E.G.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	377
Pressnitz-Reischdorf	—	183	183	183	156	—	—	—	79	61	—	244
Priesen	348	128	128	128	109	79	63	47	58	52	44	170
Pürstein	271	100	100	100	85	62	49	40	47	42	38	132
Rakonitz	553	203	203	203	173	123	96	63	86	64	59	271
Renč	550	202	202	202	172	122	95	62	85	64	59	269
Repy	687	253	253	253	215	151	—	72	102	73	—	337
Rusin	684	252	252	252	214	150	—	72	102	72	—	336
Saaz	393	144	144	144	123	89	70	51	64	56	48	192
Satkau-Teschnitz	457	168	168	168	143	103	80	55	73	60	52	224
Schlackenwerth	214	78	78	78	67	49	39	34	38	35	32	104
Schmiedeberg	—	200	200	200	170	—	—	—	84	64	—	266
Sebastiansberg	482	177	177	177	151	108	84	57	77	60	54	236
Smečna-Sternberg	610	225	225	225	191	135	105	67	93	68	62	299
Sonnenberg	—	175	175	175	149	107	—	—	76	60	54	233
Trnowan	406	149	149	149	127	92	72	52	66	57	49	198
Tschernowitz	374	137	137	137	117	85	67	49	62	54	46	183
Tuschmitz	332	122	122	122	104	76	60	46	56	50	43	162
Unhoscht	642	236	236	236	201	142	110	69	97	70	64	315
Welchau-Wickwitz	233	85	85	85	73	54	43	36	41	38	34	113
Weleslawin	694	255	255	255	217	152	—	73	103	73	—	341
Wotwowitz	700	258	258	258	219	—	—	73	104	73	—	344
Zakolan	694	255	255	255	217	152	—	73	103	73	—	341
Zieditz	79	29	29	29	25	19	16	15	16	15	13	37
Zwodau-Davidsthal	95	35	35	35	30	23	19	18	19	18	15	45

Fortlaufende Nummer	826	827
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Leder der Pos. L—3 des Tarifes, Theil I, unverpackt; Häute der Pos. H—2 a und b des Tarifes, Theil I; Extracte aus Eichen- und Fichtenholz der Pos. E—23 a des Tarifes, Theil I	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle als Frachtgut
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Fleissen-Grosslob; Eger (B.E.B.); Franzensbad (B.E.B.)	Deutsch-Kralupp; Kaaden-Brunnersdorf; Komotau; Tuschmitz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Franzensbad (B.E.B.); Fleissen-Grossloh	Kralup (B.E.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief; Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens
und gilt in der Zeit	Erfüllung der übrigen, für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen; vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1901	vom 15. März 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarife	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: Heller	31; 36; 44	494; 482; 480; 470
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	20; 19; 32	416; 416; 416; 416
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11; 17; 12	78; 66; 64; 54
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gescheheu muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
828	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Stahlröhren als Frachtgut	Komotau (B.E.B.)	Kralup (B.E.B.)	1. Aufgabe von einem Absender mit mehreren, höchstens jedoch mit fünf Frachtbriefen an verschiedene Empfänger in einer der nebenstehend angeführten Bestimmungsstationen und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen unter Aufrundung des Gewichtes für jede einzelne Sendung auf volle 10 kg und separater Behandlung jeder Sendung hinsichtlich der Berechnung der Fracht und der Nebengebühren. 2. Die Anwendung dieser Bestimmungen muss auf sämmtlichen zu einer Wagenladung gehörigen Frachtbriefen seitens des Absenders vorgeschrieben werden, und es muss überdies auf jedem Frachtbriefe die Anzahl der zusammengehörigen, eine Wagenladung bildenden Frachtbriefe angeführt sein. 3. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif	97	94	3	Im Kartirungswege		Wenn zu einer Wagenladung mehr als fünf Frachtbriefe beigebracht werden sollten, so erfolgt die Berechnung der Frachtgebühr für jede einzelne zu einem Frachtbriefe gehörige Sendung, ohne Rücksichtnahme auf die anderen Sendungen. Kommen Sendungen zur Verfrachtung, bei welchen das Gewicht von 5000 kg per Wagen mit den zu einer Wagenladung gehörenden Frachtbriefen nicht erreicht wird, so hat der Absender die Frachtgebühr für die Differenz, welche sich zwischen dem thatsächlich aufgelieferten, bezw. zur Berechnung kommenden Gewichte und dem Quantum von 5000 kg ergibt, in allen Fällen zu frankiren. Gelangen dagegen Sendungen zur Verfrachtung, bei welchen das Gewicht von 5000 kg per Wagen überschritten ist, so wird für das in einem Wagen verladene Gewicht die Gebühr nach dem zugestandenen Frachtsatze von 94 Hellern per 100 kg berechnet; dagegen ist das den Fassungsraum des Wagens überschreitende Gewicht mit separatem Frachtbriefe aufzugeben und als neue Sendung unter abgesonderter Frachtberechnung für dieselbe, nach den betreffenden allgemeinen Tarifbestimmungen zu behandeln	
					Prag (Bubna)				98	94	4			
					Prag (Sandthor)				96	94	2			
					Prag (Smichow)				100	94	6			
					Prag (St.E.G.)				112	94	18			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der Nr.	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
829		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bier in Fässern	Mähr.-Ostrau	Troppau K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	32 Heller	26 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
830		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Ustron	Friedek-Mistek, Teschen, Mähr.-Ostrau	**Nachweisung eines Minimalverfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1901	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird nicht vergütet, wenn nicht sowohl bezüglich der Hauptbahnstrecken als auch der Localbahnstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die vollen ungekürzten Frachtsätze der nebenbezeichneten Localgütertarife Anwendung gefunden haben. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die bezüglichen normalen Localtarifsätze eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz gekürzt
831		Oesterr. Nordwestbahn	Steine des Specialtarifes 3	Gabel a. A. Gabel a. A. Skutsch	Tinischt Oe.N.W.B. Wildenschwert Oe.N.W.B. Chrast	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1901	28 16 12	20 9 8	8 7 4	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Beschotterung der Bezirksstrassen in Holitz bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Holitz, als Empfänger erscheinen

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 32. **Wien, 14. März 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes Ottakring. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Kernhof über Mariazell nach Weichselboden.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur E. Landesmann in Wien im Vereine mit dem Bauunternehmer E. Czeczowicka in Brünn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn mit Adhäsions- oder gemischtem (Adhäsions- und Zahnstangen-) Betriebe von Kernhof in das Thal der stillen Mürz, von da über den Lahnsattel in das Hallthal, sodann durch dieses Thal nach Mariazell und nach Gusswerk und sohin über Greith und Dürradmer nach Weichselboden im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 5. März 1901. Z. 855/2.

Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes Ottakring.

Das blosse Einsteigen in eine höhere Wagenclasse als für welche die Fahrkarte gelöst wurde und das Verweilen in derselben bis zur nachweislich nächsten Gelegenheit des Uebertretens in die gehörige Wagenclasse kann nicht als „Benützung" der höheren Classe betrachtet werden und begründet daher nicht die Einhebung der Strafgebühr.

(Entscheidung vom 4. Juli 1900, Z. C b IV $\frac{699/00}{4}$.)

Der Passagier N. N. war in einer Station der Wiener Stadtbahn mit einer Fahrkarte III. Classe in einen Waggon II. Classe eingestiegen, verliess denselben jedoch, um sich in die III. Classe zu begeben, in dem Momente, in welchem der Zugsrevisor von der entgegengesetzten Seite den Waggon II. Classe betrat. Von dem Zugsrevisor beanständet, verweigerte N. N. die Erlegung der durch Zusatzbestimmung IV des Stadtbahntarifes zu § 21 Betr.-Regl. für die Benützung einer höheren als der bezahlten Wagenclasse festgesetzten Strafgebühr, weshalb gegen ihn im Rechtswege vorgegangen wurde.

Bei der Streitverhandlung wendete der Beklagte ein, dass er die II. Wagenclasse nicht benützt habe, weil er nicht absichtlich in dieselbe eingestiegen sei, sondern infolge des Drängens der Conducteure zum Einsteigen von der heranstürmenden Menschenmenge zufällig in die II. Wagenclasse, die er von aussen als solche nicht erkannt habe, hineingedrängt worden sei; erst im Innern des Wagens sei er darauf gekommen, dass er sich in einem Wagen II. Classe befinde, weshalb er sofort getrachtet habe, wieder hinaus zu kommen. Da aber der Zug sich gerade in dem an der Einsteigstation anschliessenden Tunnel bewegte, habe er aus Gründen der körperlichen Sicherheit den Wagen erst unmittelbar nach dem Tunnel verlassen und sei er thatsächlich erst in dem Wagen III. Classe von dem Zugsrevisor beanständet worden. Es könne daher von einer Benützung der II. Wagenclasse nicht gesprochen werden.

Der als Zeuge einvernommene Zugsrevisor gab an, dass er den Beklagten unmittelbar hinter dem Tunnel in einem Wagen II. Classe angetroffen habe, wie er diese Wagenclasse verlassen und sich in die III. Wagen-

classe begeben habe. Ein Unterschied der Wagenclasse nach Farben bestehe nicht und sei ein Unterschied von Aussen nur durch die Numerirung gegeben. Ob es in der Einsteigstation einen Massenandrang beim Einsteigen gegeben habe, erinnere er sich nicht.

Zeuge A. S. sagte unter Eid aus, es sei damals ein ungeheurer Menschenandrang gewesen, die Conducteure hätten zum Einsteigen gedrängt. Der Beklagte sei in den Nebenwagen ihm zur rechten Hand hineingedrängt worden und kaum seien sie oben gewesen, sei schon das Signal zur Abfahrt gegeben worden. Zeuge habe sofort bemerkt, dass der Beklagte irrthümlich in die II. Wagenclasse gelangt sei und sei er, um Unzukömmlichkeiten zu vermeiden, sofort hinübergegangen, um den Beklagten aus der II. Wagenclasse herauszurufen. In demselben Momente sei auf der entgegengesetzten Seite dieses Wagens der Zugsrevisor zur Thüre hereingekommen.

Auf die Vernehmung der weiters geführten Zeugen wurde verzichtet. Der Richter wies das Klagebegehren mit folgender Begründung ab:

Es unterliegt keinem Zweifel, dass Jedermann, der eine Eisenbahnkarte löst, sich unbedingt den Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder im Sinne der Verordnung vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, unterwirft, welche Verordnung Normen für die Benützung der Bahnen aufstellt. Die Bestimmungen des § 21, bezw. die Zusatzbestimmung IV hiezu enthält eine Strafsanction, welcher im Sinne des § 6 a. b. G.-B. in der Anwendung kein anderer Verstand beigelegt werden darf, als welcher aus der eigenthümlichen Bedeutung der Worte in ihrem Zusammenhange und aus der klaren Absicht des Gesetzgebers hervorleuchtet. Es kann auch keinem Zweifel unterliegen, dass mit den Bestimmungen des § 21, Absatz 2, des citirten Betriebsreglements die unbefugte Benützung eines Zuges überhaupt, wie auch die einer theueren Wagenclasse getroffen werden soll.

Da jedoch im gegebenen Falle durch die Zeugenaussage erwiesen wurde, dass der Beklagte gegen seinen Willen und zufällig in die fragliche Wagenclasse hineingedrängt worden ist, so musste das Gericht zu der Ueberzeugung gelangen, dass von einer Benützung der II. Wagenclasse seitens des Beklagten nicht gesprochen werden kann, weil nach dem Sprachgebrauche das Wort „benützen“ ein beabsichtigtes Gebrauchen einer Sache zu einem bestimmten Zwecke bedeutet. Erwägt man weiters, dass der Beklagte thatsächlich diesen Wagen sobald als möglich wieder verliess, um in die III. Classe zu gelangen, so kann wohl noch weniger von einer unbefugten Benützung die Rede sein. Es war somit das Klagebegehren als nicht begründet abzuweisen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 17. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. März wurden nachstehende Anträge eingebracht:

Seitens

I. der Herren Abgeordneten Voelkl und Genossen:

Seit mehr als zehn Jahren bestreben sich zahlreiche Gemeinden des Viertels ober und unter dem Wienerwalde nach Verwirklichung einer Wienerwaldbahn, welche von Hütteldorf nach Königstetten—St. Pölten und dann weiter nach dem grossen Industrieorte Harland zu führen hätte und vermöge der Pielachthalbahn den Anschluss nach Mariazell und bis zur Steiermärkischen Landesbahn Seewiesen—Kapfenberg einerseits und den Anschluss an die Ybbsthalbahn andererseits finden könnte.

Diese Bahn würde stark bevölkerte und insbesondere für die Approvisionirung von Wien wichtige Gebiete, andererseits bedeutende industrielle und landwirthschaftliche Gegenden, die bisher in verkehrspolitischer Hinsicht sehr stiefmütterlich behandelt sind, dem Verkehre erschliessen und insbesondere von Wichtigkeit für nachstehende Orte sein: Königstetten, Siegbartskirchen, Asperhofen, Würmla, Murstetten, Perschling, Weissenkirchen, Kapellen, Pottenbrunn, Ober- und Unterwagram, St. Pölten, Stattersdorf, Harland, Kirchberg an der Pielach, Frankenfels, Schwarzenbach, Wienerbruck, Mariazell; andererseits Waidhofen an der Ybbs, Lunz, Scheibbs, Neuhaus.

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die zur Sicherstelluug der vorbezeichneten Linie dienlichen Vorlagen dem Abgeordnetenhause ehestens zu unterbreiten.“

II. der Herren Abgeordneten Dr. Beurle und Genossen:

Es wird wenige Gebiete Oesterreichs geben, an denen in verkehrspolitischer Hinsicht so arg gesündigt worden ist, wie an dem oberösterreicbischen Mühlviertel. Die grossen Gebiete Oberösterreichs westlicb und östlich der Linz-Budweiser Eisenbahn entbehren noch heute entsprechender Bahnverbindungen, und diesem Mangel vermocbte auch der erst im letzten Jahrzebnte erfolgte Bau der Mühlkreisbahn und der Bau der Mauthausen-Greiner Bahn nicht abzuhelfen; denn diese beiden Bahnen, welche überdies auch heute noch ihres vollen Ausbaues harren, und von denen die Mübkreisbahn bis zum October 1900 sogar das Unicum einer mit dem übrigen Bahnnetze gar nicht verbundenen Babn darstellte, sind mehr nünder Donauuferbahnen und kommen dem nördlichen Mühlviertel gar nicht zugute.

Die Folge dieser verkehrspolitischen Vernachlässigung des nördlichen Mühlviertels hat sicb auch in dem unverkennbaren wirthschaftlicben Niedergange des hier in Betracht kommenden Gebietes gezeigt: Die noch vor 50 Jahren blühende Industrie dieser Gegenden ist verschwunden, ihre land- und forstwirthscbaftliche Production leidet unter der Ungunst der Absatzverhältnisse, ihr einstmals blühender Handel ist zum erträgnisslosen Kleinhandel zusammengescbrumpft.

Soll die Steuerkraft dieses Gebietes nicht ganz lahmgelegt werden, so muss mit dem vorgeschilderten System der wirthschaftlichen Vernachlässigung des Mühlviertels gebrochen und eine umfassende Localbabnaction eingeleitet werden, deren unerlässliche Voraussetzung jedoch eine ausgiebige Beibilfe aus Staatsmitteln ist, weil ja die Bevölkerung der hier fraglichen Landestheile selbst heute viel weniger leistungsfähig ist, als vor zwei oder drei Jahrzehnten.

Die hier in Betracht kommenden Localbahnlinien sind folgende:

1. Eine Verbindung des östlichen Mühlviertels mit dem angrenzenden niederösterreichiscben Waldviertel. Hier liegt ein in den Jahren 1891 und 1892 ausgearbeitetes Project einer Localbahn Freistadt-Harracbstbal-Gmünd vor.

2. Eine Verbindung des Marktes Leonfelden mit der k. k. Staatsbahn entweder durch den Haselgraben nach Urfabr-Linz oder in der Richtung nach Freistadt, über welche Linien gleichfalls ausgearbeitete Projecte vorliegen.

3. Eine Zweigbahn von der Mühlkreisbahn in den Böhmerwald, um welche Anschlüsse sich die Orte Haslach und Aigen bemühen.

4. Die Fortsetzung der Mühlkreisbabn über die bayerische Grenze.

Alle diese Bahnen durchziehen Gebiete, welche sich durch Reichthum an forstwirthschaftlichen Producten auszeichnen; der Bau dieser Bahnen würde den Anstoss zur Ausnützung nicht unbedeutender Wasserkräfte und zur Wiederbelebung industrieller Thätigkeit geben.

Die Gefertigten stellen daher den Antrag:

Das hohe Haus wolle bescbliessen:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, geeignete Schritte zur Aufstellung und Verwirklichung eines Localbahnprogrammes für das nördliche Mübkviertel unter Zusage ausgiebiger Staatshilfe einzuleiten, für die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel vorzusorgen und die hiezu zweckdienlichen Vorlagen baldigst zur verfassungsmässigen Behandlung einzubringen.“

III. der Herren Abgeordneten Nowak, Dr. Kindermann und Genossen.

In der XV. Session des hohen Reichsrathes wurde in der Sitzung vom 14. December 1898 unter anderen Bahnen niederer Ordnung auch die Anschlussbahn Nixdorf-Sebnitz sichergestellt. Der diesbezügliche Staatsvertrag zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreiche Sachsen wurde schon am 27. November 1898 unterfertigt und am 9. Februar 1899 im Reichsgesetzblatte verlautbart.

Die im Gerichtsbezirke Hainspach interessirten Gemeinden hatten es sich jahrelang grosse Geldopfer und Mühe kosten lassen, um die Voreoncession zu erhalten und die Vorarbeiten durchzuführen. Sie glaubten, dass durch die Uebertragung des Baues an die Böhmische Nordbahn alle weiteren Schwierigkeiten behoben sein würden, und dass der ehebaldigsten Inangriffnahme der Bauarbeiten, bezw. der Verleihung der Concession an die Böhmische Nordbahn kein Hinderniss mehr im Wege stehen würde. Doch dem ist nicht so. Die Verhandlungen der Böhmischen Nordbahn mit der kgl. sächsischen Regierung, welche nun schon wieder an zwei Jahre dauern, haben noch immer keinen befriedigenden Abschluss gefunden, und es scheint, als ob absichtlich eine Verschleppung dieser für den Bezirk Hainspach eine Lebensfrage bildenden Action herbeigeführt würde. Die Gefertigten sind überzeugt, dass die k. k. Regierung durch ein energisches Eingreifen in kürzester Frist eine Erledigung dieser Frage herbeiführen könnte. Sie stellen daher den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, allen ihren Einfluss geltend zu machen, dass die zwischen der königlich sächsischen Regierung und der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, betreffs des Ausbaues der Eisenbahnstrecke Sebnitz — Nixdorf schwebenden Verhandlungen baldigst einem befriedigenden Ende zugeführt und die Inangriffnahme dieses Baues nicht länger verzögert werde."

In formeller Beziehung wird die Zuweisung des Antrages an den Eisenbahnausschuss beantragt.

In der 18. Sitzung vom 7. März wurde von der Regierung nachfolgender Gesetzentwurf über die Arbeitsstatistik vorgelegt:

Gesetz

vom . . . . . .

betreffend

die Arbeitsstatistik.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Für die Zwecke der wirthschaftlichen und socialen Gesetzgebung und Verwaltung sind arbeitsstatistische Daten systematisch zu erheben und zu verarbeiten, sowie periodisch zu veröffentlichen.

Diese Daten werden sich auf die Lage der arbeitenden Classen, insbesondere in der Industrie und im Gewerbe, im Bergbau und im land- und forstwirthschaftlichen Betriebe, im Handel und Verkehrswesen, ferner auf die Wirksamkeit der Einrichtungen und Gesetze zur Förderung der Wohlfahrt der arbeitenden Classen, sowie auf den Umfang und Zustand der Production in den bezeichneten Zweigen zu beziehen haben.

§ 2.

Mit den im § 1 bezeichneten Aufgaben wird eine abgesonderte Abtheilung des Handelsministeriums betraut, welche die Bezeichnung „K. k. arbeitsstatistisches Amt" führt. Diese Abtheilung hat hinsichtlich der Besorgung von Erhebungen und Zwischenverfügungen nach aussen hin als ein selbstständiges Amt zu fungiren.

§ 3.

Sollen Erhebungen hinsichtlich solcher Betriebe durchgeführt werden, welche dem Wirkungskreise eines anderen Ministeriums als des Handelsministeriums angehören, so ist vor Einleitung derselben das Einvernehmen zwischen dem Handelsministerium und dem betreffenden Ministerium zu pflegen, welchem letzteren sohin die Vornahme der Erhebungen zukommt, soferne es nicht in einzelnen Fällen die Uebertragung derselben an das arbeitsstatistische Amt für zweckmässiger erachtet.

§ 4.

Die Auskünfte und Angaben, welche aus Anlass der arbeitsstatistischen Erhebungen auf Grund dieses Gesetzes abverlangt werden, sind seitens der hiezu Aufgeforderten ohne Verzug genau und wahrheitsgemäss zu liefern.

Den entsprechend legitimirten Organen ist zum Zwecke der ihnen obliegenden Erhebungen die Einsichtnahme sowohl in die Arbeiterverzeichnisse, Arbeits- und Dienstbücher, Arbeitsordnungen, als auch in die im § 23 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, erwähnten, für die Feststellung der Unfallversicherungsbeiträge dienenden Aufschreibungen und die sonstigen in den Unternehmungen etwa vorhandenen Lohnlisten zu gestatten. Denselben ist auch jederzeit, in der Nacht jedoch nur während des Betriebes, der Eintritt in die Arbeitsräume und die übrigen zum Betriebe gehörigen Räumlichkeiten, sowie auch in passenden Stunden in die vom Arbeitgeber beigestellten Arbeiterwohnräume zu gewähren.

§ 5.

Die für die Durchführung der arbeitsstatistischen Erhebungen nöthigen weiteren Anordnungen, sowie jene in Betreff der Nutzbarmachung des arbeitsstatistischen Amtes für Zwecke der socialen Verwaltung sind im Verordnungswege zu erlassen.

Zur Mitwirkung an den Arbeiten dieses Amtes sind die staatlichen und Gemeindebehörden, Handels- und Gewerbekammern, Landesculturräthe und Landwirthschaftsgesellschaften, Bergbau- und Gewerbegenossenschaften, Gewerbegerichte, genossenschaftlichen und anderen Schiedsgerichte, Arbeiter-Unfallversicherungsanstalten, -Krankencassen und sonstigen Arbeiter-Hilfscassen in der nach Bedarf im Verordnungswege zu regelnden Weise verpflichtet.

§ 6.

Zur Unterstützung des arbeitsstatistischen Amtes, sowie zur Beförderung des gedeihlichen Zusammenwirkens desselben und der Betriebe, auf welche sich seine Wirksamkeit erstreckt, wird ein ständiger Beirath gebildet, dessen Zusammensetzung und Wirkungskreis im Verordnungswege geregelt werden.

§ 7.

Das arbeitsstatistische Amt hat die thatsächlichen Verhältnisse, welche den Gegenstand arbeitsstatistischer Erhebungen gebildet haben, auf Veranlassung des Ministers, in dessen Wirkungskreis jene Verhältnisse gehören, zu begutachten und die Gutachten, sowie die etwaigen Anträge dem Handelsminister, bezw. dem betheiligten Ministerium im Wege des Handelsministers vorzulegen.

Der Vorstand des arbeitsstatistischen Amtes hat jährlich über die Thätigkeit des Amtes und das Ergebniss seiner Arbeiten dem Handelsminister und den mitbetheiligten Ministern Bericht zu erstatten, welcher dem Reichsrathe in entsprechender Bearbeitung vorzulegen ist.

§ 8.

Wer den Organen des arbeitsstatistischen Amtes die Einsichtnahme in die im § 4 erwähnten Verzeichnisse und Aufschreibungen oder den Eintritt in die ebendaselbst bezeichneten Räume verweigert oder diese Amtshandlung zu verhindern sucht, ist, insoferne seine Handlungsweise nicht den Thatbestand einer nach dem allgemeinen Strafgesetze zu ahndenden strafbaren Handlung begründet, mit einer Geldstrafe bis zum Betrage von K 1000 zu belegen.

§ 9.

Wer ohne genügende Rechtfertigung den Aufforderungen des arbeitsstatistischen Amtes, bezw. der nach § 3 berufenen Behörden zur Ertheilung von Auskünften nicht oder nicht in entsprechender Weise nachkommt oder den für die Durchführung arbeitsstatistischer Erhebungen auf Grund des § 5, 1. Absatz, getroffenen Anordnungen zuwiderhandelt, ist auf Antrag des arbeitsstatistischen Amtes mit Ordnungsstrafen bis zu K 200 zu bestrafen.

§ 10.

Die Beamten und sonstigen Organe des arbeitsstatistischen Amtes dürfen mit Aufgaben, welche dem Wirkungskreise des letzteren fremd sind, nicht betraut und insbesondere nicht von der Finanzverwaltung nach irgend einer Richtung hin in Anspruch genommen werden.

§ 11.

Die Geheimhaltung der arbeitsstatistischen Erhebungen und Feststellungen gegenüber allen unberufenen Personen ist strenge Amtspflicht der Beamten und Angestellten des arbeitsstatistischen Amtes, sowie anderer mit arbeitsstatistischen Erhebungen im Sinne dieses Gesetzes betrauten Behörden und Aemter.

Dies gilt insbesondere hinsichtlich der gelegentlich amtlicher Erhebungen etwa zu ihrer Kenntniss gelangten, vom Unternehmer ihnen als geheim bezeichneten Geschäfts- und Betriebsverhältnisse, technischen Einrichtungen und Verfahrungsweisen.

Ein Vergehen begeht, wer als geheim bezeichnete Geschäfts- oder Betriebsverhältnisse, technische Einrichtungen oder Verfahrungsarten, die ihm in seiner Stellung als Beamter oder

Angestellter des arbeitsstatistischen Amtes oder anderer mit arbeitsstatistischen Erhebungen im Sinne dieses Gesetzes betrauten Behörden und Aemter bekannt geworden sind, während der Dauer dieser Stellung oder nach seinem Austritt unbefugt einem Anderen mittheilt, veröffentlicht oder zu seinem Vortheile verwerthet. Die Strafe dieses Vergehens ist Arrest von drei Tagen bis zu sechs Monaten oder Geld von K 50 bis K 200.

§ 12.

Zum Verfahren über das im § 11 bezeichnete Vergehen sind die ordentlichen Gerichte zuständig.

In den Straffällen der §§ 8 und 9 steht das Verfahren den politischen Behörden nach den hiefür geltenden Vorschriften zu. Die von den politischen Behörden verhängten Geldstrafen fliessen dem Armenfonds der Gemeinde zu, in welchem der Straffällige seinen Wohnsitz hat.

§ 13.

Alle Eingaben und deren Beilagen, Ausweise, Anzeigen, Urkunden und Correspondenzen in Angelegenheiten der Arbeitsstatistik sind gebühren- und stempelfrei.

§ 14.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes ist Mein Handelsminister im Einvernehmen mit den betheiligten Ministern beauftragt.

Die Wiedereinbringung dieser Regierungsvorlage war nothwendig, weil zwar das Abgeordnetenhaus in der vorhergehenden Session den Gesetzentwurf erledigt hatte, das Herrenhaus aber nicht mehr zu einer Beschlussfassung hierüber gelangt war.

Die gegenwärtige Vorlage entspricht im Wesentlichen den seinerzeitigen Beschlüssen des Abgeordnetenhauses; demgemäss enthält sie nicht lediglich Bestimmungen, welche in dem im Verordnungswege 1898 erlassenen Statute des arbeitsstatistischen Amtes nicht berücksichtigt werden konnten, weil für ihre Erlassung ein Act der Gesetzgebung erforderlich erscheint, sondern reproducirt auch, mit nur wenig belangreichen Aenderungen, die wichtigsten, in dem bezeichneten Statute bereits enthaltenen Festsetzungen, so über die Stellung des arbeitsstatistischen Amtes im Handelsministerium, das Verhältniss dieses Dienstzweiges zu den anderen Ministerien, den Bestand des Arbeitsbeiratbes u. s. w. Der Gesetzentwurf statuirt sodann in gleicher Weise, wie es in den früheren Vorlagen der Fall war, eine Auskunftspflicht des Publicums zu Gunsten der arbeitsstatistischen Erhebungen, sowie das Recht der amtlichen Organe zum Eintritte in die Arbeitsräume und zur Einsichtnahme in gewisse, auf das Arbeitsverhältniss bezughabende Documente (Arbeiterverzeichnisse, Arbeitsbücher, Arbeitsordnungen, Lohnlisten). Bezüglich der Strafbestimmungen für Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften sind im Vergleiche mit den von dem Abgeordnetenhause seinerzeit gefassten Beschlüssen einige Aenderungen zu verzeichnen. Das Abgeordnetenhaus hatte nämlich die Uebertretungsfälle in zwei Gruppen getrennt, von welchen die eine die Verweigerung des Eintrittes und dergleichen umfasste und der Judicatur der Gerichte zugewiesen war, welche Arrest bis zu 14 Tagen oder Geldstrafen von 10 bis 200 Kronen zu verhängen gehabt hätten, während die zweite Gruppe alle übrigen Zuwiderhandlungen, also namentlich jene gegen die Auskunftspflicht, in sich schloss. Für diese letztere Gruppe waren Ordnungsstrafen durch das arbeitsstatistische Amt bis zu 200 Kronen vorgesehen. Die gegenwärtige Regierungsvorlage übernimmt nun diese Unterscheidung in zwei Gruppen, weist aber in beiden Fällen das Strafverfahren den politischen Behörden zu, die bei der ersten Gruppe Geldstrafen bis zu dem wesentlich erhöhten Betrage von 1000 Kronen, bei der zweiten bis 200 Kronen sollen verhängen dürfen. Dem Motivenberichte zufolge erscheint es nämlich für angemessen, den Besorgnissen, welche in industriellen Kreisen über die Heranziehung der Gerichte und die Ermöglichung von Arreststrafen entstanden sind, Rechnung zu tragen, indem anderenfalls eine Voreingenommenheit gegen die neue Institution erzeugt, sowie vielleicht auch die Finalisirung der bereits dringend nothwendigen gesetzlichen Regelung der Arbeitsstatistik verzögert werden könnte; auch schien kein zwingender Grund dafür vorzuliegen, die Sicherung der Einhaltung der dem Publicum für die Zwecke arbeitsstatistischer Erhebungen erwachsenden Obliegenheiten im Wege der Androhung gerichtlich zu verhängender, eventuell in Arrest bestehender Strafen zu versuchen, da umgekehrt zu erwarten wäre, dass die Frage der Bestrafungen keine bedeutende Rolle in der Praxis spielen und jedenfalls mit ausschliesslich in Geldstrafen bestehenden Massnahmen das Auslangen zu finden sein werde. Endlich enthält der Gesetzentwurf nach Art der früheren Vorlagen Bestimmungen über die Verschwiegenheitspflicht über die zu arbeitsstatistischen Erhebungen verwendeten Behörden und Beamten, die Gebührenfreiheit der Eingaben in Angelegenheiten der Arbeitsstatistik u. s. w.

In der 19. Sitzung vom 18. März richteten die Herren Abgeordneten Prade, Hanisch und Genossen nachstehende Interpellation an den Herrn Eisenbahnminister:

Seit dem Bestehen des neuen Betriebsreglements vom 10. December 1892 besteht zwischen den Eisenbahnen und dem verfrachtenden Publicum ein fortwährender Kampf wegen richtiger Anwendung und Auslegung der neuen Bestimmungen, und ist es im Laufe der Jahre den betheiligten Handelskreisen gelungen, das k. k. Eisenbahnministerium zur Beseitigung der schreiendsten, den Handel schädigenden Bestimmungen zu veranlassen, wie ja die vielen seither erlassenen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement erweisen.

Leider bestehen noch viele drückende, die österreichische Handelswelt schädigende Paragraphen im neuen Betriebsreglement, von denen der § 61 der schlimmste ist.

Wie viel ist gegen die in diesem Paragraphen bestimmte einjährige Präclusivfrist zur Einbringung von Reclamationen wegen zu viel erhobenen Frachten geschrieben worden, allein alles umsonst.

Vom k. k. Eisenbahnministerium und von vielen Handelskammern wurden die österreichischen Tarifverhältnisse als überaus traurige bezeichnet, es herrscht in Oesterreich ein Tarifchaos, in dem sich die gewiegtesten Fachleute nicht gut auskennen, vielweniger der Kaufmann und Gewerbsmann, die sich ja eine kostspielige Tarifsammlung nicht anlegen können. Die Bahnen Oesterreichs geniessen da ein riesiges Vertrauen des verfrachtenden Publicums, welches aber leider nicht stets gerechtfertigt wird.

Wenn heute jemand der Bahn ein Gut zur Beförderung übergibt, so geschieht dies doch nur in der Hoffnung, dass die Bahn, in Wahrung des in sie gesetzten Vertrauens, die billigste Fracht berechnen wird. Dies ist jedoch in jüngster Zeit ganz anders geworden, die Bahnen berechnen nach ihrem Standpunkte und die Partei muss zahlen, egal ob zu viel berechnet ist oder nicht.

Nun hat man in Deutschland seinerzeit in der neuen Verkehrsordnung zur Reclamation von erhobenen Mehrfrachten eine Frist von einem Jahre nach Zahlung der Fracht erstellt, was ja bei den in Deutschland geordneten und musterhaften Tarifverhältnissen angepasst ist. Unsere leitenden Kreise für die Ausarbeitung des Eisenbahn-Betriebsreglements haben einfach auch auf unsere chaotischen Tarifverhältnisse diese Frist zur Einführung gebracht. Jeder Fachmann muss sich sagen, dass dies ein Missgriff ist, der den österreichischen Handel ungemein schädigt.

Dieser § 61 mit seiner kurzen Präclusivfrist ist nur im Interesse der Eisenbahnen und zum Schaden der österreichischen Handelswelt errichtet. Die Bahnen sind durch ihre Revisionsbureaux in der Lage, schon nach drei Monaten nach der Versendung des Gutes die Fracht zu controliren und zu wenig Erhobenes einzufordern.

Der Kaufmann und Gewerbsmann bekommt bei den österreichischen Verhältnissen erst nach Jahr und Tag den Frachtbrief zu Gesicht und findet dann zu seiner unliebsamen Ueberraschung, dass zu viel Fracht eingehoben wurde; er reclamirt bei der Bahn und diese weist ihn mit Rücksicht auf § 61 wegen Versäumniss der Reclamationsfrist ruhig ab und behält sich die zu viel erhobenen Gebühren. So wird in Oesterreich das verfrachtende Publicum behandelt. Der erste Satz im § 61, wo es so schön heisst: das zu viel Erhobene ist zurückzuerstatten, gilt für die Bahnen nicht, hat jemand zuviel gezahlt, so wird die Präclusivfrist abgewartet, und wenn der Geschädigte dann kommt, so wird er einfach wegen Versäumung dieser Frist abgewiesen.

Vor Gericht kann er nichts ausrichten, denn dieses urtheilt auch nach diesem § 61 und so werden jährlich viele Tausende unrechtmässig von den Bahnen eingesteckt und damit eine moderne Ausbeutung des verfrachtenden Publicums eingeführt, wie sie in keinem anderen Staate besteht.

Die Gefertigten stellen daher die Anfrage:

„Ist Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister gewillt, Nöthiges zu veranlassen, damit den Wünschen des verfrachtenden Publicums endlich entsprochen werde?“

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsens-Ertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für eine Schutzvorrichtung gegen das Durchdringen des Wassers bei der Durchfahrt in km 82·813 der Bahnlinie Wien—Krakau nächst der Station Lundenburg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.436.]

Localbahn Friedland - Reichsgrenze. (Variante km 12·4 — 14·0: Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung: Bauconsensertheilung.) Das Ergebniss der am 12. Februar 1901 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes der Variante km 12·4 bis 14·0 der Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf, sowie der auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der obgenannten Amtshandlung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ertheilte Bauconsens wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 10.320.]

Localbahn Hinter-Třeban—Lochowitz. (Variante der Theilstrecke km 0·2/6.) Das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Project einer Variante der Theilstrecke km 0·2/6 der Localbahn Hinter-Třeban—Lochowitz wurde mit Rücksicht auf das Einverständniss der in Betracht kommenden Interessenten ausnahmsweise ohne Anordnung einer neuerlichen politischen Begehung genehmigt. [E.-M.-Z. 6501.]

Localbahn Bregenz - Bezau (Bregenzerwaldbahn). (Hochbauten.) Die von der Bauleitung der Bregenzerwaldbahn vorgelegten Hochbaupläne, und zwar für das Aufnahmsgebäude mit Veranda und angebauten Güterschuppen in den Stationen Kennelbach, Doren, Egg, Langenegg, Lingenau, Andelsbuch und Bezau, für die Wartehalle in den Haltestellen Rieden, Langenbuch, Schwarzenberg und Hof-Reuthe, für die Locomotivremise in der Station Bezau, Wasserstationseinrichtung für die Stationen Lingenau und Bezau, für die freistehenden Passagieraborte in den Stationen Kennelbach, Egg, Lingenau, Andelsbuch und Bezau, für die Brückenwaage in der Station Bezau und für den Bahnerhaltungsschuppen mit Magazin in der Station Bezau wurden zur Ausführung genehmigt und für sämmtliche angeführten Hochbauten der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 8752.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

10. März. Der Güterverkehr nach dem Umschlagplatze Schönpriesen wurde wieder aufgenommen.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

11. März. In der Strecke Kutti—Mária-Sasvár wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

11. März. Der Trajectverkehr zwischen Gombos und Erdöd wurde wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Massnahmen im Interesse der Vereinfachung und Beschleunigung des Reclamationswesens.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat sich zu theilweisen Reformen im Reclamationswesen veranlasst gefunden, deren Einführung die Vereinfachung und Beschleunigung der Reclamationsagenden bezweckt, daher nicht nur ihre eigene, sondern insbesondere auch die Interessensphäre des verfrachtenden Publicums, und zwar gleich vortheilhaft für beide Theile, berührt. Veranlassung hiezu gab der seitens des Publicums in neuester Zeit fast als Unfug zu bezeichnende Usus, mit den einfachsten Reclamationen sich immer mehr an die sogenannten Reclamationsbureaux zu wenden, welche für die Vermittlung einen beträchtlichen Theil der zu viel eingehobenen Beträge beanspruchen, häufig gegen die Absicht der Parteien wenige Heller betragende Differenzen reclamiren und die Bahnverwaltungen oft durch spitzfindige Auslegung von unzweideutigen, jahrelang anstandslos angewendeten Tarifbestimmungen belästigen. Die Folge dieses Systems ist, dass die Rückvergütungsabtheilungen der Eisenbahnen derart mit Arbeit überbürdet werden, dass die Erledigung der ohnedies beträchtlichen normalen Frachterstattungsansprüche stark verzögert wird. In der den Zweck der Reformen motivirenden umfangreichen Kundmachung, welche in sämmtlichen Stationen aufliegt, wird das Publicum besonders darauf aufmerksam gemacht dass, wenn eine Uebergebühr durch einen Rechenfehler, durch irrige Annahme des Gewichtes, oder aber durch die Anwendung eines unrichtigen Tarifes entstanden ist, solche Reclamationen nicht bei der Direction eingereicht werden müssen, sondern auf Grund der betreffenden Frachtdocumente direct jener Station vorgelegt werden können, in welcher die Fracht gezahlt wurde, wodurch die Reclamation viel rascher erledigt wird. Des Ferneren wird darauf hingewiesen, dass die bezüglich der Höhe der auszuzahlenden Beträge bisher bestandene Beschränkung fallen gelassen wurde, damit die Stationen jede Reclamation solcher Art anstandslos erledigen können. Eine Hauptbedingung der richtigen Frachtberechnung ist, die Güter und Frachtbriefe genauestens der Waarenclassification entsprechend zu benennen und Sammelbezeichnungen überhaupt zu vermeiden. Im Interesse einer rascheren Erledigung ist es auch bei den an die Direction zu richtenden Reclamationen erwünscht, jene Tarife oder Bestimmungen, welche die Grundlage des Anspruches bilden, präcis zu bezeichnen, das Verzeichniss der eingereichten Frachtdocumente in chronologischer Reihenfolge zu verfassen und überdies Frachtbriefe je einer und derselben Station besonders zu gruppiren. Schliesslich wird das Publicum gebeten, Erstattungsansprüche unter 20 Heller fallen zu lassen, umsomehr, als auch die Eisenbahnen solche Beträge den Parteien nicht bemängeln und hiedurch überhaupt eine unvergleichlich raschere Erledigung der übrigen wichtigeren Reclamationen ermöglicht würde.

— (Vorkehrungen im Interesse eines den Verkehr behindernden Wagenmangels.) Die im Interesse der Sicherheit des Verkehres vorgeschriebene periodische Revision des Lastwagenparkes macht es zur Nothwendigkeit, dass jeder Lastwagen nach Ablauf einer dreijährigen Verkehrsperiode behufs gründlicher Instandsetzung in eine der Werkstätten der kgl. Ungar. Staatsbahnen eingestellt werde. Diese Instandsetzung bedingt, dass die zur periodischen Revision fälligen Wagen längere Zeit hindurch in den Werkstätten verbleiben und somit dem Verkehr entzogen werden. Damit nun die in den Herbstmonaten d. J. periodisch zu revidirenden Wagen, sowie jene Wagen, welche im Jahre 1898 in den Herbstmonaten neu geliefert wurden und sonach heuer zur ersten Revision gelangen, zur Zeit des starken Verkehres nicht in den Werkstätten der kgl. Ungar. Staatsbahnen weilen sollen, wurde seitens der Direction die Verfügung getroffen, die im Herbst d. J. fälligen Revisionen bereits im ersten Halbjahre vorzunehmen, um im Herbst dem Verkehre möglichst viel, der periodischen Revision bereits unterzogene Wagen zur Verfügung stellen zu können.

— (Bestellung von Güterwagen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat sich im Interesse der Förderung der Privatindustrie veranlasst gefunden, die Lieferung des zur Ergänzung des Fahrparkes erforderlichen Bedarfes von 2000 Güterwagen diverser Typen ausschliesslich privaten Waggonfabriken zu übertragen. Die der Stückzahl nach percentuell an die verschiedenen Unternehmungen vertheilten Lieferungen sind noch vor Beginn der Herbstcampagne zu effectuiren.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Localeisenbahnlinien mit Dampfbetrieb ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 4. Februar 1901, Z. 91.253 ex 1900, dem Grossgrundbesitzer und Reichstagsabgeordneten Grafen Josef Teleki, Einwohner von Budapest, und Consorten für:
   a) eine von der Donau-Dampfschiffahrtsstation Duna Pataj (oberhalb Kalocsa) der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft abzweigende und diese über Gédulak, Ordás, Szent Benedek Uszód, die Gemarkung der Gemeinde Joklö und weiterhin in der Endstation Kalocsa sowohl mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden, als Sackbahn endigenden Localbahn Kis-Körös—Keczel—Kalocsa (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest — Kis-Körös — Szabadka [Maria-Theresiopel] — Zimony [Semlin] — Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen), als auch mit der gleichnamigen Donau-Schiffahrtsstation verbindende;
   b) eine von der Station Kalocsa aus, parallel zur Donau führende und die Linie a) über Paisz, Bátya, Dusnók, Sükösd, Csanád (Comitat Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun) und die Gemarkung der Gemeinde Szent István mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden, gleichfalls als Sackbahn endigenden Flügelbahn Szabadka-Baja (Flügelbahn der in a) benannten Hauptlinie) verbindende;

c) eine von der Station Keczel der Localbahn Kis-Körös—Keczel—Kalocsa abzweigende und diese über Czászár-Töltés gleichfalls in der Station Baja mit der Linie b) verbindende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 9 Februar 1901, Z 6253. der Direction der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Boldnathal-Localbahn-Gesellschaft Miskolcz-Szendrö-Torna für eine von der Station Szendrö abzweigende, im Bereiche des Comitates Abauj mit Berührung der Gemeinde Szuhogy bis Rudóbány und von dort aus bis zu den gleichnamigen Eisenbergbaurevieren führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 11. Februar 1901, Z. 4709. dem Ingenieur und Eisenbahn-Bauunternehmer Isidor Környei, Einwohner von Budapest, und Consorten für eine von der Station Czegléd der Hauptlinie Budapest—Czegléd—Orsova—Vercorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Czegléd-Szolnok abzweigende und diese im Bereiche des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun über Nyilás-Besnyö, Törtél, Viszjárás, die Gemarkung der Gemeinde Tetetlén-Puszta, Jász-Karajenö und die Gemarkung der Gemeinde Tisza-Veszény in der Station Uj-Kécske (eventuell in Ó-Kécske) mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Szolnok—Uj-Kécske—Kis-Kun-Félegyháza und von dort aus mit dem rechten Theissufer verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Jänner 1901.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monate Jänner 1901 ergibt für 70 Bahnen, die schon im Jänner 1900 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge: 43.772·47 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im Jänner 1901					
aus dem Personenverkehre . . .	29,168.835	+ 54.878	681	— 8	— 1·16
aus dem Güterverkehre . . .	87,797.625	+ 577.815	2.011	— 17	— 0·84
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1900 bis Ende Jänner 1901					
aus dem Personenverkehre . . .	379,206.656	+ 28,156.122	10.431	+ 606	+ 6·17
aus dem Güterverkehre . . .	854,630.195	+ 44,271.120	23.080	+ 808	+ 3·63
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1901					
aus dem Personenverkehre . . .	4,280.380	— 102.150	682	— 25	— 3·54
aus dem Güterverkehre . . .	10,365.656	— 352.345	1.625	— 76	— 4·47

Eröffnet wurden: am 3. Jänner Strecke Worms—Lampertheim, 12·60 km (Eisenbahn-Directionsbezirk Mainz); am 29. Jänner Verbindungsstrecke zwischen Rangirbahnhof Rummelsburg und Kaulsdorf, 7·82 km (Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin).

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Laut Kundmachung vom 9. März 1901 werden die wöchentlich dreimal stattfindenden Postschiffahrten zwischen Orsova—Turn-Severin—Braila—Galatz diesjährig mit erster Fahrt:

ab Galatz zu Berg bis Orsova am 12. März,
ab Orsova zu Thal bis Galatz am 14. März

eröffnet.

Die Thalfahrt von Orsova erfolgt jeden Montag, Donnerstag und Samstag um 4 Uhr Nachmittags, die Bergfahrt von Galatz jeden Sonntag, Dienstag und Donnerstag um 10 Uhr Nachts.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Silesia" von Kobe.) Dieser Dampfer von 3340 Tonnen Gehalt ist am 19. Jänner 1901 nach 74tägiger Fahrt mit 5 Passagieren und 3662 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 84 Tonnen nach Venedig, 660 Tonnen nach Ancona und 62 Tonnen für das übrige Ausland bestimmt waren, von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 125.000 kg Kupfer, 700 kg Curiositäten; aus Hankow 7680 kg Häute; aus Canton 7000 kg Quassia; aus Hongkong 3000 kg Sternanis, 2000 kg Rohr, 11.375 kg Quassia (wovon 4375 kg für Venedig); aus Batavia 30.000 kg Pfeffer; aus Singapore 75.600 kg Sago für Venedig, 31.620 kg spanisches Rohr (wovon 4260 kg für Venedig), 253.200 kg Cocosnussfasern, 100.800 kg Zinn, 65.760 kg Pfeffer, 10.080 kg Gambir, 1560 kg Häute; aus Penang 71.040 kg Pfeffer, 25.200 kg Zinn, 100.800 kg Cocosnussfasern, 4060 kg Häute; aus Colombo 3000 kg Zimmt, 8000 kg Cocosöl; aus Calcutta 132.687 kg Häute (wovon 59.607 kg für das Ausland), 2,341.865 kg Jute (wovon 660.060 kg für Ancona), 129.615 kg Baumwolle, 21.721 kg Gummilack, 34.511 kg Indigo, 3190 kg Cocosöl, 960 kg Zimmt, 10.800 kg Hanf; aus Macassar 7459 kg Perlmutter; aus Aden 12.550 kg Weihrauch (wovon 2400 kg für Salonichi), 6190 kg Kaffee; aus Suez 4300 kg Kaffee; aus Port-Said 2660 kg Indigo, 12.450 kg Kaffee, 900 kg Häute und 2700 kg Seide. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 3,343.120.

— (Ankunft des Dampfers „Alberto Treves" von Calcutta.) Dieser vom Oesterreichischen Lloyd gecharterte Dampfer von 2599 Tonnen Gehalt ist am 22. Jänner 1901 nach 40tägiger Fahrt ohne Passagiere mit 1713 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 87 Tonnen nach Venedig und 458 Tonnen nach Fiume bestimmt waren, von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Calcutta 1,517.730 kg Jute (wovon 452.893 kg für Fiume und 45.270 kg für Venedig), 32.155 kg Indigo (wovon 4750 kg für Fiume), 107 747 kg Häute (wovon 42.020 kg für Venedig), 760 kg Därme, 7917 kg Gummilack, 860 kg Baumwolle, 17.762 kg Tamarinde; aus Rangoon 22.090 kg Häute und aus Suez 5560 kg Sennesblätter. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 1,467.621.

Projectirter Bau eines bei Pozsony (Pressburg) ausmündenden Donaucanals. Ein Consortium von Budapester Capitalisten beabsichtigt, wie berichtet wird, am rechten Donauufer, gegenüber von Pressburg, und zwar auf österreichischem Boden, einen in der Nähe der Grenze beginnenden, 16 km langen Canal mit 100 m Sohlenbreite herzustellen. Derselbe würde unterhalb Karlburg in die Donau münden, zwei Bahnlinien und eine Strasse durchschneiden. Die Wasserkraft dieses Canals soll zu Turbinenanlagen von 30.000 Pferdekräften ausgenützt werden. Die Vertreter der Unternehmung haben die Pläne der Stadtgemeinde bereits vorgelegt und Schritte um Erlangung der Vorconcession gethan. Eine zweite Budapester Unternehmung arbeitet an einem ähnlichen Project.

Regulirung der Donau bei Pozsony (Pressburg) im Zusammenhange mit dem Bau des dortigen Winterhafens. (Erhöhung der Uferquais.) Die kgl. ungar. Regierung hat im Interesse des Hochwasserschutzes sowohl als der Herstellung der Pozsonyer Donaustromsection in gut schiffbaren Zustand, die Erhöhung der Uferquais (linkes Donauufer) im Bereich der städtischen Gemarkung von Pozsony um durchschnittlich 1·50 m beschlossen. Diese Arbeit steht im Zusammenhange mit dem Ausbau des Winterhafens von Pozsony und insoferne mit der Ausgestaltung dieses Wasserbeckens zum Handelshafen als sodann durch die gleichzeitig durchzuführende Hebung des den Hafen umgebenden Lagerplatzterrains über den derzeit bekannten höchsten Wasserstand, auch die Anlage von gegen Ueberschwemmung gesicherten Entrepôts zulässig erscheint. Die Hebung des Niveau involvirt auch jene der projectirten Trasse der den Hafen mit der Station Pozsony-Ujváros der Linie Pozsony—Szombathely (Steinamanger) der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen

stehenden Transdanubischen (Westungarischen) Localbahn. Durch Vermittlung der von Ujváros ausgehenden Verbindungsbahn wird der Hafen auch mit der Hauptstation Pozsony der Staatsbahnen verbunden werden.

Handelsverkehr im Bereiche der für den Weltverkehr bedeutendsten Häfen Europas seit dem Jahre 1870 bis 1900. (Statistischer Ausweis über die Tonnenbewegung.) Einem von der Handelskammer von Anvers (Antwerpen) publicirten, auf officiellen Daten basirten statistischen Ausweise zufolge betrug die Tonnenbewegung im Bereiche der am Weltverkehre zumeist betheiligten Häfen Europas im Verlaufe der verflossenen vier Decaden, d. i. vom Jahre 1870 bis Ende 1899 (Beginn des Jahres 1900):

Hafen von	Jahr	Tonnen	Zunahme in Percenten
Rotterdam	1870	1,026.000	—
„	1880	1,681.000	64
„	1890	2,918.000	72
„	1899	6,323.000	118
Hamburg	1870	1,389.000	—
„	1880	2,766.000	93
„	1890	5,202.000	95
„	1899	7,765.000	49
Antwerpen	1870	1,362.606	—
„	1880	3,063.826	125
„	1890	4,506.277	49
„	1899	6,872.848	52
Amsterdam	1870	405.000	—
„	1880	1,076.000	140
„	1890	1,484.000	37
„	1899	1,812.000	22
Bremen	1870	660.000	—
„	1880	1,169.000	74
„	1890	1,733.000	47
„	1899	2,406.000	38
Dunkerque	1870	411.000	—
„	1880	765.000	85
„	1890	1,256.000	72
„	1899	1,365.000	9
London	1870	4,089.000	—
„	1880	5,970.000	21
„	1890	7,768.000	29
„	1899	9,437.000	23
Marseille	1870	1,954.000	—
„	1880	2,769.000	42
„	1890	3,458.000	25
„	1899	4,699.000	35
Bordeaux	1870	514.000	—
„	1880	1,012.000	97
„	1890	1,091.000	7
„	1899	971.000	— 11
Havre	1870	1,206.000	—
„	1880	1,969.000	63
„	1890	2,159.000	9
„	1899	2,175.000	0·7
Liverpool	1870	3,416.000	—
„	1880	4,913.000	44
„	1890	5,782.000	19
„	1899	6,152.000	0·06

Russland. (Inaugurirung einer Dampfschifffahrtslinie zwischen Odessa und dem Persischen Golfe.) Die Direction der Russischen Dampfschiffahrts- und Handelsgesellschaft hat, wie berichtet wird, unter den Auspicien der Regierung eine staatlich subventionirte Schiffahrtslinie zwischen dem Hafen von Odessa und den Häfen des Persischen Golfes, und zwar bereits in nächster Zeit zu eröffnen beschlossen. Die gesellschaftlichen Dampfer werden auch die successive als Zwischenstationen einzurichtenden bedeutenderen Häfen der kleinasiatischen Küste und des Archipels anlaufen, vor Allem aber im abessynischen Hafen von Tschibuti (gegenüber von Aden nächst der Einmündung des Rothen Meeres in den Meerbusen von Oman des Indischen Oceans) im Interesse des Zwischenhandels mit Abessynien sofort eine Hauptstation und als Endstation eine Hafenanlage am Ausflusse des vereinigten Tigris und Euphrat errichten.

Frankreich. (Projectirter Bau eines die Meuse [Maas] und Escaut [Schelde] verbindenden Schiffahrtscanals.) Der französische Minister für öffentliche Arbeiten hat eine Commission zur Prüfung des Projectes eines im Bereiche der Départements Oise und Meuse zu erbauenden Schiffahrtscanals, als Ergänzung des projectirten Canalnetzes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 148 ex 1900), eingesetzt. Der projectirte Canal wird mit Einbeziehung nutzbarer Wasserläufe der Landschaften Isle de france, Picardie und Hainneau, den äussersten Nordwesten Frankreichs von Verdun aus mittelst einer die vorbenannten Landschaften in transversaler Richtung durchschneidenden schiffbaren Wasserstrasse mit dem Nordosten bei Saint-Quentin (eventuell bei Valencienna) und von dort aus durch die Gent (Belgien) berührende und bei Bargen (Niederlande) sich in den Pas de Calais ergiessende Escaut die vom Canal berührten Gebiete mit der Nordsee verbinden.

Elbe-Travecanal. Durch die Inbetriebsetzung des Elbe-Travecanals am 16. Juni 1900 ist eine zeitgemäss gebaute Wasserverbindung Lübecks mit dem gesammten reichsdeutschen und dem böhmischen Elbegebiet und im Falle der Fertigstellung des Mittellandcanals, auch mit dem westlichen Deutschland hergestellt, so dass das Hinterland von Lübeck hiedurch eine sehr wichtige Erweiterung erfahren hat. Die durch den Canal Lübeck bis zum Jahresschlusse zugeführten und die von dort nach den Elbehäfen verladenen Gütermengen umfassen rund 100.000 t. Der hiefür benützte Schiffsraum betrug fast 200.000 t. Das Verhältniss der effectiven Ladung zum Raum würde sich günstiger gestaltet haben, wenn nicht die durch den niedrigen Herbstwasserstand herbeigeführten schwierigen Schiffahrtsverhältnisse zu einer Ausnützung von nur einem Drittel, bezw. der Hälfte der Ladefähigkeit der Elbeschiffe genöthigt haben würden. Naturgemäss machte sich dieses Missverhältniss besonders fühlbar auf jenen Routen, auf denen sich bereits ein regelmässiger Verkehr entwickelt hat, nämlich auf den Routen Lübeck—Hamburg und Lübeck—Magdeburg. Indessen auch die Anfänge der Schiffahrt nach und von den sächsischen und böhmischen Häfen schädigte der niedrige Wasserstand so erheblich, dass ohne diese seine Einwirkung zweifellos ein wesentlich günstigeres Gesammtergebniss erreicht worden wäre.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Februar 1901.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	9256·97	1764·17	3479·90	7541·24
Roggen	944·68	—	—	944·68
Gerste	1632·01	101·60	277·08	1456·53
Hafer	1599·32	665·64	772·77	1492·19
Mais	816·45	407·54	931·60	292·39
Mehl	2040·04	861·75	1010·01	1891·78
Wein	4425·95	173·00	374·28	4224·67
Verschiedene	2720·85	877·72	1324·38	2274·19
Zusammen	23436·27	4851·42	8170·02	20117·67
Versicherungswerth K	707.600	58.800	133.200	633·200

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	24	3	1	26
Versicherungswerth K	137.010	17.600	7.105	147.505
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat Februar 1901.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Februar 1901	Eingelagert vom ersten bis letzten Februar	Ausgelagert vom ersten bis letzten Februar	Stand am letzten Februar 1901
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	75.389	1.426	17.933	58.882
Darunter wichtige Waaren				
Weizen	23.963	—	8.039	15.924
Hafer	30.190	25	6.639	23.576
Roggen	13.794	—	2.516	11.278
Gerste	3 362	—	—	3.362
Mais	3.050	—	513	2.537
Diverse	1.030	1.401	226	2 205
Assecuranzwerth . . K	1,074.700	13.150	268.960	818.890

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Februar 1901	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Februar	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Februar	Stand am letzten Februar 1901
Lagerscheine:				
Stück	17	—	4	13
Versicherungswerth . K	355.900	—	64.400	291.500
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Februar 1901				Februar 1900			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Metercentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	342.020	58.020	137.433	262.607	265.274	124.783	133.910	256.147
Darunter:								
Weizen	116.252	8.895	33.657	91.490	38.398	15.297	11.821	41.874
Roggen	52.373	10.157	25.723	36.807	19.539	21.035	19.722	20.852
Gerste	54.069	3.819	13.286	44.602	85.868	13.155	27.136	71.887
Hafer	54.712	4 741	30.437	29.016	63.887	37.042	36.897	64.032
Mais	7.805	17.511	19.807	5.509	5.923	21.408	21.453	5.878
Hirse	6.226	307	986	5.547	1.070	2.316	461	2.925
Bohnen	4.704	882	1.737	3.849	5.985	1.170	1.278	5.877
Erbsen	369	134	83	420	1.156	526	526	1.156
Malz	337	104	—	441	233	407	423	217
Raps	488	3	293	198	3.168	96	1.864	1.400
Hanfsamen	617	481	536	562	849	404	441	812
Wicken	1.712	716	891	1.537	4.052	1.518	1.617	3.953
Mehl	11.559	1.736	3.232	10.063	11.976	4.149	2.630	13.495
Kleie	1.267	1.045	728	1.584	1.048	2.363	1.411	2.000
	312.490	50.531	131.396	231.625	243.152	120.886	127.680	236.358
Spiritus	6.761	2.019	335	8.445	4.674	—	99	4.575
Zucker	4.878	226	294	4.810	1.623	175	184	1.614
Wein	2.527	673	1.242	1.958	1.425	281	295	1.411
Oele und Fette	815	124	197	742	2.507	340	854	1.993
Sonstige Waaren	14.549	4.447	3.969	15.027	11.893	3.101	4.798	10.196
Mittlere Tagesbewegung	8.498 Metercentner				11.247 Metercentner			
Versicherungswerth . . . K	6,128.880	765.450	1,881.780	5,012.550	5,049.290	1,269.940	1,540.700	4,778.530

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . Stück	128	13	31	110	52	11	12	51
Versicherungswerth . . K	1,278.600·—	45.400·—	393.250 —	930.750·—	799.400·—	52.400·—	69.000·—	782.800·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	5	—	1	4	5	1	1	5
Versicherungswerth . . K	33.000·—	—	2.600·—	30.400·—	21.200·—	5.600·—	7.200·—	19.600·—
Lombardbetrag . . . . K	21.256·—	—	1.600·—	19.656·—	9.000·—	2.400·—	1.200·—	10.200·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Theil II, Heft C (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. Jänner 1894.

Einführung eines Nachtrages VI.

Am 1. April 1901 gelangt der Nachtrag VI zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, sowie der Nachträge II, IV und V enthält.

Wien, am 9. März 1901. [189]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zum Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. September 1900.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 gelangt der oben bezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Titelblattes und des Vorwortes, des alphabetischen Verzeichnisses der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel, der Ausnahmetarife und der Stationsnamen, ferner Aufhebung von Frachtsätzen.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. Mai 1901.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und durch die betheiligten Stationen zum Preise von Mark 0·50 = Kronen 0·60 für das Stück erhältlich.

Wien, am 11. März 1901. [190]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Erhöhung des tarifmässigen Lagergeldes für in der Station Prag K.F.J.B. im Freien lagernde Hölzer aller Art.

Auf Grund des § 69 des Eisenbahn-Betriebsreglements wird mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. Februar 1901, Z. 7277/16, das tarifmässige Lagergeld rücksichtlich jener in der Station Prag K.F.J.B. im Freien lagernden Schnitthölzer und sonstigen Holztransporte, welche nicht innerhalb 14 Tagen, vom Ankunftstage an gerechnet, abgeführt werden, mit Giltigkeit vom 1. April 1901 bis auf Widerruf von 0·4 Heller auf 2 (zwei) Heller für je 100 kg und Tag zuzüglich eines Zuschlages von 20% für Brandschadenhaftung erhöht.

Das Lagergeld wird daher nach Ablauf der viertägigen tarifmässigen Lagerfreiheit durch 10 Tage mit 0·4 Heller plus 10% Zuschlag, die weiteren Tage dagegen mit 2 Heller plus 20% Zuschlag für je 100 kg und Tag berechnet.

Prag, am 12. März 1901. [191]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Süddeutschland, Tarif, Theil II, Heft 1.

Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 19 für Cement.

Ab 1. Mai 1901 werden die im oben bezeichneten Tarife enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 19 für Cement und hydraulischen Kalk ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 13. März 1901. [192]

K. k. österreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
K. k. österreichische Staatsbahnen.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer Tarife für die Beförderung von Frachtgütern zwischen den Bahnhöfen in Olmütz und Brünn.

Mit 1. April 1901 gelangen neue Tarife für die Beförderung von Frachtgütern zwischen

a) den Bahnhöfen in Olmütz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie Olmütz (St.B.) und Olmütz-Hodolein der k. k. österr. Staatsbahnen,

b) den Bahnhöfen in Brünn der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft

zur Einführung.

Gleichzeitig tritt der ab 1. Jänner 1895 giltige Tarif für die Beförderung von Frachtgütern zwischen den Bahnhöfen in Olmütz und Brünn, sowie der im Localgütertarife, Theil II, Heft 1, der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft auf Seite 23 enthaltene Abdruck dieses Tarifes ausser Kraft.

Exemplare der neuen Tarife können demnächst von dem gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, sowie von den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 10 Hellern per Stück bezogen werden.

Wien, am 11. März 1901. [193]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bosnisch-hercegovinische Staatsbahnen.

Ausgabe eines Verzeichnisses über Tarifbegünstigungen im Güterverkehre.

Es wird hiemit verlautbart, dass mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 ein Verzeichniss über Tarifbegünstigungen im Güterverkehre für das Jahr 1901 erschienen ist.

Exemplare dieses Verzeichnisses sind bei der Direction und in der Station Sarajevo Stadt um den Preis von 1 Krone per Stück erhältlich.

Sarajevo, im März 1901. [194]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Tarifnachtrages III zu Heft 3.

Mit dem 1. April 1901 tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag III in Kraft.

Der Nachtrag enthält unter Anderem neu einbezogene Stationen; ferner werden die Frachtsätze von den Stationen Jagielnica und Tluste mit dem 1. Mai 1901 aufgehoben. Derartige Sendungen werden für die Folge auf Biala czortkowska abgefertigt.

Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 Pfennigen oder 6 Hellern zu haben.

Breslau, am 11. März 1901. [195]

Kgl. Eisenbahn-Direction.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Auflassung der Haltestelle Birkenfeld.

Mit 1. April 1901 wird die zwischen den Stationen Hard-Fussach und Lustenau der Linie Bregenz—St. Margrethen gelegene Haltestelle Birkenfeld, die für den Personenverkehr eingerichtet war, aufgelassen.

Innsbruck, im März 1901. [196]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Der Verkehr nach unserem Landungsplatze Tetschen — Bodenbach ist, nachdem die Elbeschiffahrt wieder aufgenommen wurde, unbeschränkt wieder offen.

Prag, am 11. März 1901. [197]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I. (Interpretation des Begriffes „Umzugsgut".) Die deutschen Eisenbahn-Verwaltungen haben nachstehende Verfügung erlassen:

„Unter den Begriff „Umzugsgut" fallen Möbel, Hausgeräthe und Haushaltungsgegenstände, die bei Veränderung des Wohnsitzes behufs Bewirkung des Umzuges aufgegeben werden und zum Haushalte des Umziehenden gehören. Hienach stellen sich Möbel u. s. w. nur dann als Umzugsgut dar, wenn sie bei der Aufgabe zur Bahn bereits dem Haushalte angehören, in dem sie auch nach Beendigung des Transportes verbleiben sollen.

Also können auch neue Möbel Umzugsgut sein, nur müssen sie vor Beginn des Transportes in den Haushalt des Umziehenden einverleibt worden sein.

Aussteuer- und Ausstattungsgegenstände, die nach dem ersten Wohnsitze des Auszusteuernden oder Auszustattenden versandt werden, können nicht als Umzugsgut angesehen werden, gleichgiltig, ob sie neu oder gebraucht sind.

Werden dem Umzugsgut Kartoffeln, Gemüse, Wein, Kohlen u. s. w. beigeladen, die nur zur Verwendung im Haushalte des Umziehenden bestimmt sind, so tarifiren auch diese als Umzugsgut. Ebenso sind Haus- und Arbeitsgeräthe, Betten, Kleidungsstücke u. dergl., die von gemeinschaftlich in grösserer Anzahl für längere Zeit auswärtiger Arbeitsgelegenheit nachgebenden Personen (Erntearbeitern u. s. w.) aufgegeben werden, als Umzugsgut anzusehen und bei Aufgabe in Wagenladungen zu den Frachtsätzen des Specialtarifes III zu berechnen.

Dagegen sind Maschinen, Materialien, Vorräthe von Fabriken, Waarenvorräthe von kaufmännischen Geschäften und Wirthschaften, Schankzelte mit Inventar, gebrauchte Ladeneinrichtungen u. s. w. nicht als Umzugsgut anzusehen.

Schweiz. (Umrechnung der deutschen Mark- in Frankenwährung.) Das Werthverhältniss der deutschen Markwährung zur Frankenwährung ist vom 1. Jänner 1901 an wie folgt festgesetzt worden:

Für die auf schweizerischem Gebiete gelegenen badischen Stationen, für Waldshut, Singen, Petershausen und Konstanz, sowie für die übrigen Stationen im Badisch-Schweizerischen Güterverkehre

1 Franken = 80.80 Pfennige
1 Mark = 123.76 Centimes.

Schweizerische Nordostbahn. (Ausnahmetaxe für Steintransporte ab Wienachten nach Konstanz und herwärts Konstanz gelegenen Stationen.) Für den Transport von Mauersteinen und rohen Steinplatten in Wagenladungen von 10.000 kg ab Wienachten nach Konstanz tritt mit 1. Februar 1901 eine reducirte Taxe von 23 Cts. per 100 kg in Kraft. Dieser Fracbtsatz findet auch für Transporte nach den an der Instradirungsroute näher gelegenen Stationen Anwendung, soweit sich die normalen Taxen nicht niedriger stellen.

Gütertarif Waldshut—Mittel- und Westschweiz vom 1. April 1893. (Kündigung von Taxen.) Die im vorbezeichneten Tarife enthaltenen Taxen für den Verkehr zwischen Waldshut einerseits und Entlebucb, Escholzmatt, Littau, Malters, Menznau, Rothenburg, Schüpfheim, Sempach-Neuenkirch, Wiggen und Wolhusen andererseits treten mit 30. April 1901 ausser Kraft.

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direction Villach wird in der Station **Knittelfeld** bei der Werkstättenanlage der **Bau einer Dreherei** zur Ausführung gelangen und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für diese Herstellung beträgt K 216.000.

Der möglichst kürzeste Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten ist vom Offerenten in Monaten, vom Tage des Offertzuschlages gerechnet, selbst anzugeben.

Die bezüglichen Offerte, mit einem Kronenstempel per Bogen versehen, sind bis **1. April 1901, 12 Uhr Mittags,** an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach, versiegelt und mit Aufschrift „Offert für die Herstellung der Dreherei bei der Werkstättenanlage in der Station Knittelfeld", einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 1. April 1901, 3 Uhr Nachmittags, statt.

Der Offertleger bat mit seinem Offerte bis 1. Juli 1901 im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt 5 Percent der offerirten Bausumme, welches dann nach Zuschlag als Caution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projectspläne, allgemeinen und speciellen Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnungen sind im Bureau der Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direction Villach einzuseben und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direction Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im März 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
832	k. k. österr. Staatsbahnen		a) Holz der Pos. H-18 (exclusive unbearbeitetes Stammholz) b) Holz der Pos. H—19 der Güterclassification, ferner unbearbeitetes Stammholz bis 19 m Länge	Tabor Planá a. d. Luschnitz Sobèslan Wesell-Mezimosti Schewětin Zámost Budweis Lomnitz Wittingau Chlumec-Pilař Suchenthal Erdweis Gmünd Gratzen Pürbach-Schrems Schwarzenau Göpfritz Freistadt in Oberösterreich Mauthausen	Nusle-Vršovic, Vyšehrad, Smichow, Prag (St.B.), Hrabovka transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	Heller a) 42 b) 42 42 42 48 48 54 48 54 48 54 48 54 48 55 50 56 52 56 54 56 56 58 58 64 58 64 58 — 60 — 62 — 66 74 66 — 76		Im Kartirungswege		
			Holz der Pos. H—18 (exclus. unbearbeitetes Stammholz) und Holz der Pos. H—21 der Güterclassification	Mauthausen	Nusle-Vršovic, Vyšehrad, Smichow, Prag (St.B.)					76	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Holz der Pos. H—18, H—19.5 und H—21 der Güterclassification	Mauthausen	Budweis					45				
833	k. k. österr. Staatsbahnen		Mineralwässer	Eger	Nussdorf (transit*)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Heller 250	Heller 194	Heller 56	Im Kartirungswege		
				Marienbad					239	186	53			

*) Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach ungarischen Stationen und darüber hinaus

In diese Publication wurde die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 vom 1. December 1900 unter fortlaufender Nummer 2757 enthaltene Publication einbezogen und tritt daher die letztere hiemit ausser Kraft

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
834	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Nutzholz laut Nomenclatur im Ausnahmetarife Nr. 41. Abtheilung a), auf Seite 479, des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Siehe die nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. April 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Siehe die nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Eigenthumsbahn	Von									
		Adjud	Bacau	Buhusi	Comanesti	Darmanesti	Falticeni	Pascani	Piatra-Neamt	Roznov	Targul-Ocna
		Frachtsätze in Centimes per 100 kg									
Itzkany	k.k.St.B.	68	53	59	90	88	29	27	68	65	83
Hatna	„	76	61	67	98	96	37	35	76	73	91
Oświęcim	„	253	238	244	275	273	214	212	253	250	268

Fortlaufende Nummer	835	836	837
	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt von der			kgl. Ungar. Staatseisenbahnen
und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Schotter aus Pos. 8—55/a der Güterclassification	Mineralwässer	Presshefe, bei Beförderung als Eilgut
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Hard-Fussach, Lauterach und Hohenems	Marienbad	Meidling
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Stationen der Strecke Lochau—Bludenz	Wien-Praterquai *) / Wien-Donauquaibahnhof *)	Wien-Praterquai *) / Wien-Donauquaibahnhof *) / Körmend / Varasd
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Instandhaltung der Reichsstrassen in Vorarlberg bestimmt sein und mit an das betreffende k. k. Bezirksbauamt adressirten Frachtbriefen aufgegeben werden	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 20. März 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	L o c a l t a r i f	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	247 Heller / 258 Heller	Ds besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	0·2 h für 100 kg und 1 km, plus einer Manipulationsgebühr von 3 h für 100 kg unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 b für 100 kg	194 Heller / 202 Heller	295 / 491 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		53 Heller / 56 Heller	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck zu bewirken ist	Gegen gleichzeitiger Vorlage der Frachtbrief-Duplicate über den Versandt bis zu einem der beiden genannten Umschlagsplätze, sowie der den Weiterversandt per Wasser ab einem dieser Umschlagsplätze nachweisenden Documente. Die Vorlage dieser Documente ist vom Absender bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Wien zu bewirken	
Besondere Bemerkungen		*) Die Sendungen müssen nach Ungarn oder darüber hinaus bestimmt sein und in Wien-Praterquai oder Wien-Donauquaibahnhof zum Umschlag gelangen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der, Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
838	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Frachtgüter: a) der Classe II b) der Classe A	Ober-Georgenthal	Jablonetz a. Iser	ad a) Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. ad b) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 292	b) 239	im Kartirungswege		
					Rochlitz					296	242			
					Sittowa-Haje					266	218			
				oder vice versa										
				Oberlomtensdorf	Jablonetz a. Iser					288	239			
					Mähr.-Karlsdorf					327	260			
					Mähr.-Rothwasser					307	259			
					Rochlitz					292	242			
					Sittowa-Haje					262	218			
					Weiss-Tremeschna					250	209			
				oder vice versa										
839			Frachtgüter der Classe II	Weisswasser	Chropin	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief				Heller 295				
					Chybi					412				
					Mähr.-Ostrau					367				
					Troppau (K.F.N.B. oder k.k.St.B.)					362				
			Frachtgüter der Classe A			a) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. b) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				a)	b)				
					Chropin					262	262			
					Chybi					343	334			
					Mähr.-Ostrau					313	308			
					Troppau (K.F.N.B. oder k.k.St.B.)					305	294			
					Wawrowitz-Zuckerfabrik					305	296			
				oder vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
840	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes III	Aussig (A.T.E., Oe.N.W.B und St.E.G.) und Schreckenstein (Oe.N.W.B.)	Königsee (Thür.) K.E.D.E. oder vice versa	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen reglementarischen Bestimmungen	vom 20. März 1901 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1901	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich), Theil II, Heft 1	Bestehen keine Frachtsätze	88 Pfennige		Im Kartirungswege		
841	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Steine des Specialtarifes 3	Plaňan	Nimburg (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Anhang zum Localtarif	17 Heller	14 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
	NB. Die Transporte müssen zum Strassenbau bestimmt und an den Bezirksausschuss Nimburg adressirt sein.													
842	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Eisenbahn-Personen- und Güterwagen, auf eigenen Rädern laufend	Wien Oe.N.W.B.	Tetschen Oe.N.W.B. trs.	Bei Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für 6500 kg per Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Local-, bezw. Verbandstarife		Pfge. 116		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen für Sachsen bestimmt sein. Die Frachtbriefe müssen einen diesbezüglichen Vermerk tragen
				Wien St.E.G., Wien K.F.N.B.	Bodenbach St.E.G. trs.					116				
				Wien K.F.J.B.	Bodenbach B.N.B. trs.					116				
843	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine der Classe B	Iglau	Znaim	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarif vom 1. Jänner 1898	82 Heller	56 Heller	26 Heller	Im Kartirungswege		

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, 1. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden ***billig*** *und* ***sachgemäss*** *besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch* ***öffentliche Versteigerungen*** *der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 33. **Wien, 16. März 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate Jänner 1901 und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Monates Jänner 1900. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlöschen der Bewilligung zur Vornahme von technischen Vorarbeiten für einen Schiffahrtscanal von Budweis durch den Mühlkreis zur Donau.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den betheiligten Centralstellen die dem Fabriksbesitzer Franz Ferdinand Poeschl in Wien mit dem Erlasse vom 20. November 1894, Z. 58.760 (Verordnungs-Blatt Nr. 137 ex 1894, S. 2309), ertheilte und mit den Erlässen vom 17. November 1895, Z. 67.526 (Verordnungs-Blatt Nr. 143 ex 1895, S. 2337), vom 14. November 1896, Z. 60.804 (Verordnungs-Blatt Nr. 139 ex 1896, S. 2370), vom 19. November 1897, Z. 64.743 (Verordnungs-Blatt Nr. 143 ex 1897, S. 2678), vom 9. December 1898, Z. 65.901 (Verordnungs-Blatt Nr. 144 ex 1898, S. 2882), und vom 24. November 1899, Z. 60.285 (Verordnungs-Blatt Nr. 146 ex 1899, S. 2886), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtscanal von Budweis durch den Mühlkreis zur Donau für erloschen erklärt.

H.-M.-Z. 59.958 ex 1900 vom 12. März 1901.

Verordnung des Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit den Ministerien der Finanzen, des Innern und der Justiz vom 28. Februar 1901,*) betreffend die Verwendbarkeit der Obligationen Kategorie A, Emission 1901, des k. k. privilegirten österreichischen Credit-Institutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien.

Das k. k. privilegirte österreichische Credit-Institut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten emittirt in Gemässheit der Gesellschaftsstatuten auf Grund des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, über Bahnen niederer Ordnung, des Gesetzes vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, betreffend die im Jahre 1898 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, wie auch auf Grund sonstiger Vorschriften, wonach den zu emittirenden Effecten die Pupillarsicherheit eingeräumt werden kann, auf Kronen lautende Obligationen (Schuldverschreibungen) de dato 1. Februar 1901, welche mit vier Percent pro anno verzinslich und längstens innerhalb achtundsiebzig Jahren im vollen Nominalbetrage rückzahlbar sind und den Vermerk „Kategorie A, Emission 1901“ tragen.

Diese Obligationen (Schuldverschreibungen) werden hiemit als zur fruchtbringenden Anlegung von Capitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des Postsparcassenamtes, dann von Pupillar-, Fideicommiss- und Depositengeldern und zu Dienst- und Geschäftscautionen verwendbar erklärt.

Die vorstehenden Bestimmungen treten mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

Körber m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p. **Spens** m. p.

*) Enthalten in dem am 8. März 1901 ausgegebenen IX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 20.

Eisenbahnverkehr im Monate Jänner 1901 und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Monates Jänner 1900.

Im Monate Jänner 1901 hat das österreichische Eisenbahnnetz einen Längenzuwachs von 18·984 km erfahren, und zwar durch die am 9. des genannten Monates für den Güterverkehr erfolgte Eröffnung der Theilstrecke Kimpolung—Valeputna der Localbahn Kimpolung-Dornawatra (Bukowinaer Localbahnen).

Im Monate Jänner 1901 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 9,833.235 Personen und 8,437.049 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von K 43,520.335 erzielt, das ist per Kilometer K 2243. Im gleichen Monate 1900 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 9,256.162 Personen, 7,608.590 t Güter und einer durchschnittlichen Gesammtlänge des Eisenbahnnetzes von 19.014 km K 42,543.139 oder per Kilometer K 2237, daher resultirt für den Monat Jänner 1901 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0·3 pCt.

Die auf Grund der Ergebnisse des Monates Jänner ermittelte kilometrische Jahreseinnahme beträgt pro 1901 K 26.916, gegen K 26.844 pro 1900, das ist für das Jahr 1901 um K 72, mithin um 0·3 pCt. mehr.

Nach der Höhe des für das Jahr 1901 ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1900 Kronen
A. Hauptbahnen.	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	113.772
2. Leoben-Vordernberger Bahn	88.236
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	81.372
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	74.472
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	56.940
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz. und Localbahnen in Oesterreich)	48.312
7. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	44.796
8. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	42.612
9. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	39.432
10. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	38.076
11. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	35.520
12. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	30.348
13. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	26.628
14. Böhmische Nordbahn	26.112
15. K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	24.336
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	23.316
17. Eisenbahn Wien-Aspang	15.672

	Kronen
B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	36.900
2. Localbahn Swoleňowes-Smečna	29.952
3. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	29.232
4. Stauding-Stramberger Localbahn	27.672
5. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	25.896
6. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	22.224
7. Kuttenberger Localbahn	21.228
8. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	20.424
9. Neutitscheiner Localbahn	20.148
10. Bozen-Meraner Bahn	19.068
11. Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	16.380
12. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	15.588
13. Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth	14.472
14. Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	13.968
15. Aussig-Teplitzer Eisenb.: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	10.332
16. Localbahn Dolina-Wygoda	9.756
17. Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	9.624
18. Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	9.108
19. Localbahn Postelberg-Laun	8.844
20. Friedlander Bezirksbahnen: Localbahn Raspenau-Weissbach	8.718
21. Localbahn Mösel-Hüttenberg	8.640
22. Unterkrainer Bahnen	8.508
23. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	8.040
24. Localbahn Starkenbach-Rochlitz	7.740
25. Bukowinaer Localbahnen	7.488
26. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	7.092
27. Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	7.068
28. Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	6.852
29. Localbahn Trzebinia-Skawce	6.624
30. Kremsthal-Bahn	6.540
31. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Localbahn Mutenitz-Gaya	6.516
32. Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	6.192
33. Localbahn Vöcklabruck-Kammer	6.108
34. Localbahn Stramberg-Wernsdorf	6.096
35. Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	5.976
36. Localbahn Asch-Rossbach	5.760
37. Localbahn Gleisdorf-Weiz	5.760
38. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5.484
39. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	5.460
40. Neue Bukowinaer Localbahnen	5.040
41. Localbahn Plan-Tachau	4.884
42. Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	4.836
43. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	4.752
44. Mährische Westbahn	4.692
45. Localbahn Beneschau-Wlaschim	4.644
46. Localbahn Chabówka-Zakopane	4.632
47. Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	4.584
48. Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	4.572
49. Valsugana-Bahn	4.476
50. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	4.476
51. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	4.332
52. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	4.320
53. Böhmische Commercialbahnen	4.320
54. Localbahn Potscherad-Wurzmes	4.236
55. Localbahn Strakonitz-Winterberg	4.236
56. Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	4.224
57. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	4.200
58. Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	4.188
59. Gurkthal-Bahn	4.176
60. Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	4.176
61. Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	4.068

	Kronen
62. Ostgalizische Localbahnen	4.032
63. Localbahn Krakau-Kocmyrzów	3.900
64. Localbahn Auspitz	3.804
65. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	3.720
66. Welser Localbahn	3.684
67. Localbahn Mauthausen-Grein	3.672
68. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	3.648
69. Localbahn Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	3.636
70. Zillerthal-Bahn	3.612
71. Friauler Bahn	3.600
72. Localbahn Raudnitz-Hospozin	3.456
73. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	3.408
74. Steyrthal-Bahn	3.372
75. Gailthal-Bahn	3.216
76. Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	3.144
77. Localbahn Deutschbrod-Saar	3.060
78. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	3.060
79. Localbahn Wotic-Selčan	3.060
80. Ybbsthal-Bahn	2.988
81. Pielachthal-Bahn	2.938
82. Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.760
83. Localbahn Wolframs-Teltsch	2.712
84. Murthal-Bahn	2.688
85. Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	2.688
86. Friedlander Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgrenze (Hermsdorf)	2.684
87. Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	2.628
88. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.616
89. Localbahn Stankau-Ronsperg	2.460
90. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2.460
91. Localbahn Kolin-Čerčan	2.436
92. Localbahn Laibach-Oberlaibach	2.376
93. Localbahn Schwarzenau-Zwettl	2.340
94. Localbahn Modřan-Čerčan	2.304
95. Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	2.244
96. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	2.232
97. Localbahn Melnik-Mšeno	2.148
98. Kolomeaer Localbahnen	2.076
99. Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	2.052
100. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1.932
101. Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	1.836
102. Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	1.776
103. Localbahn Chrudim-Holitz	1.752
104. Pinzgauer Localbahn	1.716
105. Localbahn Rakonitz-Mlatz	1.692
106. Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1.680
107. Niederösterr. Waldviertelbahn	1.656
108. Localbahn Strakonitz-Březnitz	1.560
109. Localbahn Neuhaus-Neubistritz	1.380
110. Localbahn Wodňan-Moldauthein	1.368
111. Localbahn Mšeno—Unter-Četno	1.368
112. Kleinbahn Lupków-Cisna	672
113. Localbahn Piła-Jaworzno	348

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im Monate Jänner 1901 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1900 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.

	%
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	28·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	18·4
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	13·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	12·8
Eisenbahn Wien-Aspang	9·8
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	4·4
Böhmische Nordbahn	4·3
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	3·1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	2·1
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1·2
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	1·1
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·4

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Postelberg-Laun	121·3
Localbahn Krakau-Kocmyrzow	91·2
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	88·5
Localbahn Swoleňowes-Smečna	53·4
Localbahn Borki wielkie-Grzymalów	40·7
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	39·9
Localbahn Laibach—Ober-Laibach	38·5
Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	33·3
Localbahn Trzebinia-Skawce	31·1
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	29·6
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	28·8
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	27·9
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	25·7
Bukowinaer Localbahnen	25·1
Localbahn Mauthausen-Grein	23·4
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	22·8
Gurkthal-Bahn	20·0
Localbahn Chabowka-Zakopane	18·7
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	17·0
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	15·9
Ostgalizische Localbahnen	15·5
Pielachthal-Bahn	14·0
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	12·5
Localbahn Potscherad-Wurzmes	11·7
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	10·1
Stauding-Stramberger Localbahn	9·9
Localbahn Beneschau-Wlaschim	9·6
Valsugana-Bahn	9·1
Chrudim-Holitzer Localbahn	9·0
Gailthal-Bahn	8·9
Localbahn Gleisdorf-Weiz	8·6
Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanowka	7·7
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	7·4
Ybbsthal-Bahn	7·3
Localbahn Wodňan-Moldauthein	6·5
Friauler Bahn	6·0
Neutitscheiner Localbahn	5·6
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	5·2
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	5·0
Localbahn Starkenbach-Rochlitz	4·5
Bozen-Meraner Bahn	4·4
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	4·0
Mährische Westbahn	3·4
Localbahn Melnik-Mšeno	2·3
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	2·2
Localbahn Rakonitz-Mlatz	2·2
Unterkrainer Bahnen	1·7
Kleinbahn Königshof-Beraun-Konĕprus	1·7

	%
Localbahn Asch-Rossbach	1·3
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	0·9
Localbahn Strakonitz-Winterberg	0·6
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	0·5

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im Monate Jänner 1901 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1900 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	1·4
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	3·1
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	3·9
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	4·1
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	5·0

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Kuttenberger Localbahn	0·3
Neue Bukowinaer Localbahnen	0·5
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	0·5
Localbahn Deutschbrod-Saar	0·8
Localbahn Strakonitz-Březnitz	0·8
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	0·8
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	1·1
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1·8
Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2·0
Localbahn Wodňan-Prachatitz	3·3
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	3·4
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	3·7
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	4·1
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4·4
Kremsthal-Bahn	4·4
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	4·9
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	5·3
Localbahn Wotic-Selčan	5·7
Localbahn Plan-Tachau	6·0
Böhmische Commercialbahnen	6·7
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	7·8
Steiermärkische Landesb.: Localbahn Cilli-Wöllan	9·5
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	9·5
Localbahn M.-Budwitz—Jamnitz	9·7
Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	9·9
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	10·4
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	10·4
Localbahn Wolframs-Teltsch	11·4
Steyrthal-Bahn	11·7
Ueberetscher Bahn	12·2
Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	13·0
Welser Localbahn	14·2
Kolomeaer Localbahnen	16·0
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	18·5
Localbahn Dolina-Wygoda	19·2
Localbahn Mösel-Hüttenberg	20·5
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	20·5
Localbahn Auspitz	20·6
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	21·9
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	22·0
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	22·3
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	23·9
Localbahn Modřan-Čerčan	24·1
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	24·2
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	27·6
Murthal-Bahn	33·7
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	38·5
Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	45·8
Pinzgauer Localbahn	56·1
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	63·1
Kleinbahn Lupków-Cisna	73·8

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Localbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate Jänner 1901 noch weiters 5 Zahnradbahnen, 23 städtische Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe und 3 Drahtseilbahnen mit einer Gesammtlänge von 280·72 km, wovon 243·58 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate Jänner 1901 wurden auf diesen Bahnen 7,558.995 Personen und 7918 t Güter befördert und hiefür K 998.364 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 988.414 und auf den Güterverkehr K 9950 entfallen. Im gleichen Monate 1900 resultirte eine Gesammteinnahme von K 677.810 bei einem Verkehre von 4,436.575 Personen und 9.039 t Gütern und einer Gesammtlänge des Bahnnetzes von 210·24 km (davon 171·0 km im Betriebe). An der letzten Gesammteinnahme participirt der Personenverkehr mit K 666.320 und der Güterverkehr mit K 11.490.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn:

Im Monate Jänner 1901 hat sich im Personenverkehre eine Einnahme von K 4,287.300 (4,709.500 Reisende) und im Güterverkehre eine solche von K 12,786.400 (2,613.500 t) ergeben. Die gesammte Einnahme beläuft sich mithin auf K 17,073.700.

Hievon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 2,844.400 (4,037.100 Reisende), im Güterverkehre K 9,590.600 (2,150.000 t) und auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre K 1,442.900 (672.400 Reisende), im Güterverkehre K 3,195.800 (463.500 t).

Gegen den Monat Jänner 1900 ergibt sich im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 56.760 (+ 393.123 Reisende) und im Güterverkehre eine solche von K 329.120 (+ 213.701 t).

Von dieser Mehreinnahme entfallen im Personenverkehre auf die westlichen Staatsbahnen K 40.773 (+ 381.441 Reisende), auf die Staatsbahnen in Galizien K 15.987 (+ 11,682 Reisende). Im Güterverkehre dagegen setzt sich das Einnahmenplus aus einer Mehreinnahme auf den westlichen Staatsbahnen in der Höhe von K 384.580 (+ 227.211 t) und einer Mindereinnahme auf den Staatsbahnen in Galizien per K 55.460 (— 13.510 t) zusammen.

In den Einnahmen der westlichen Staatsbahnen sind jene der Wiener Stadtbahn mit inbegriffen. Dieselben betragen im Jänner 1901 im Personenverkehre K 295.500 (2,124.200 Reisende), im Güterverkehre K 47.600 (17.700 t) und im Jänner 1900 im Personenverkehre K 236.082 (1,742.000 Reisende), im Güterverkehre K 44.092 (13.600 t).

Auf der Wiener Stadtbahn beträgt sohin die Mehreinnahme im Personenverkehre K 59.418 (+ 382.200 Reisende) und im Güterverkehre K 3508 (+ 4100 t).

Werden die Ergebnisse der Wiener Stadtbahn aus jenen der westlichen Staatsbahnen ausgeschieden, so ergibt sich für letztere allein pro Jänner 1901 eine Einnahme von K 2,548.900 (1,912.900 Reisende) im Personenverkehre und von K 9,543.000 (2,132.300 t) im Güterverkehre und pro Jänner 1900 eine Einnahme von K 2,567.545 (1,913.659 Reisende) im Personenverkehre und K 9,161.928 (1,909.189 t) im Güterverkehre.

Auf den westlichen Staatsbahnen, ohne der Wiener Stadtbahn, ergibt sich mithin im Personenverkehre eine Mindereinnahme von K 18.645 (— 759 Reisende) und im Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 381.072 (+ 223.111 t). Die Mindereinnahme im Personenverkehre erklärt sich durch den etwas schwächeren Fernverkehr, das Plus im Güterverkehre durch die Mehrbeförderung von Holz und Steinen, insbesondere aber von Kohle, von welcher im Jänner 1900 infolge des Kohlenarbeiterstrikes bedeutend weniger verfrachtet wurde.

Auf den Staatsbahnen in Galizien rührt das Plus im Personenverkehre aus dem etwas stärkeren Uebergangsverkehre von und nach den Localbahnen her, während das Minus im Güterverkehre auf die Minderbeförderung von Getreide und Holz zurückzuführen ist.

Localbahn Borki wielkie-Grzymalow. Das Einnahmenplus setzt sich zusammen aus einer Mindereinnahme im Personenverkehre von K 147 (— 150 Reisende) und einer Mehreinnahme im Güterverkehre von K 3382 (+ 1200 t), welch letztere auf die Mehrbeförderung von Getreide, Kleie und Spiritus zurückzuführen ist.

Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn. Im Personenverkehre hat sich eine Mehrfrequenz von 433 Reisenden mit einer Mehreinnahme von K 238, im Güterverkehre dagegen infolge der frühen Beendigung der letzten Zuckercampagne eine Minderbeförderung von 4380 t ergeben, welcher die Wenigereinnahme von K 9103 entspricht.

Bukowinaer Localbahnen. Von dem Plus entfallen auf den Personenverkehr K 437 (+ 1195 Reisende) und auf den Güterverkehr K 29.166 (+ 4396 t). In ersterem erklärt sich die Steigerung durch die ruthenischen Feiertage, in letzterem durch die Mehrbeförderung von Schnittholz und Baumateriale.

Localbahn Chabówka-Zakopane. Im Personenverkehre wurden infolge der stärkeren Frequenz von und nach Zakopane (+ 1404 Reisende) um K 1986 mehr vereinnahmt und im Güterverkehre, welcher eine um 1755 t stärkere Verfrachtung — meist Cellulose — ersehen lässt, eine Mehreinnahme von K 576 erzielt.

Localbahn Dolina-Wygoda. Der Ausfall entstammt zur Gänze dem Güterverkehre, in welchem infolge der Reduction des Betriebes der Popper'schen Sägewerke eine Verminderung der Frequenz um 2626 t eingetreten ist.

Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs. Die Steigerung, welche auf die Eröffnung der Fortsetzungsstrecke Gross-Siegharts—Raabs zurückzuführen ist, beträgt im Personenverkehre K 600 (+ 1387 Reisende) und im Güterverkehre K 1100 (+ 167 t). Wenn trotzdem per Kilometer eine Mindereinnahme von 38·5 pCt. resultirt, so erklärt sich dies dadurch, dass die Einnahmen nicht in demselben Verhältnisse zugenommen haben, in welchem die Bahnlänge durch den Streckenzuwachs gewonnen hat.

Gurkthalbahn. Im Personenverkehre wurden um K 428 (+ 930 Reisende) und im Güterverkehre um K 1265 (+ 350 t) mehr vereinnahmt. Die Steigerung im Güterverkehre ist hauptsächlich auf die Mehrverfrachtung von Nutzholz zurückzuführen.

Localbahn Krakau-Kocmyrzów. Die Mehreinnahme dieser Linie, welche in der allmäligen Verkehrsentwicklung derselben begründet ist, vertheilt sich auf den Personenverkehr mit K 345 (+ 1484 Reisende) und auf den Güterverkehr mit K 3096 (+ 2855 t).

Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janów. Im Personenverkehre wurden 500 Arbeiter weniger befördert, wodurch sich ein Ausfall von K 403 ergibt, und im Güterverkehre wurden infolge der Minderverfrachtung von 2500 t Wasserleitungsröhren um K 1748 weniger eingenommen.

Localbahn Lupków-Cisna. Der Mindererfolg, welcher sich im Personenverkehre auf K 390 (— 500 Reisende) und im Güterverkehre auf K 3560 (— 954 t) beläuft, erklärt sich durch die seit 22. Jänner 1901 andauernde Betriebseinstellung auf dieser Linie infolge Schneeverwehung.

Localbahn Mauthausen-Grein. Durch die Mehrbeförderung von Lang- und Werkholz wurden im Güterverkehre um K 1917 (+ 580 t) mehr vereinnahmt. Im Personenverkehre hat sich eine Mindereinnahme von K 93 (— 111 Reisende) ergeben.

Localbahn Modřan-Čerčan. Die Wenigereinnahme, welche ausschliesslich aus dem Güterverkehre herrührt, hat ihre Begründung in dem frühen Schluss der Zuckercampagne.

Localbahn Mösel-Hüttenberg. Im Personenverkehre hat sich eine Mindereinnahme von K 26 (— 240 Reisende), im Güterverkehre eine solche von K 904 (— 1140 t) ergeben. Letztere erklärt sich durch die Minderbeförderung von Coaks und Holzkohle.

Murthalbahn. Der Ausfall vertheilt sich auf den Personenverkehr mit K 402 (— 370 Reisende) und auf den Güterverkehr mit K 8264 (— 2060 t). In letzterem findet die Minderbeförderung ihre Erklärung durch die infolge Schneemangels erschwerte Zuthalförderung von Holz.

Localbahn Neuhaus-Neubistritz. Vom 1. bis 12. Jänner 1900 war der Verkehr auf dieser Linie wegen Schneeverwehung eingestellt, während im Berichtsmonate keine Unterbrechung im Betriebe eintrat.

Hiedurch findet die Mehreinnahme ihre Aufklärung, welche sich im Personenverkehre auf K 269 (+ 572 Reisende) und im Güterverkehre auf K 1503 (+ 676 t) beläuft.

Pinzgauer Localbahn. Die Mindereinnahme vertheilt sich auf den Personenverkehr mit K 221 (— 546 Reisende) und auf den Güterverkehr mit K 9442 (— 800 t).

(Fortsetzung auf Seite 800.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1901	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1900	Im Monate Jänner 1901 wurden befördert: Personen	Im Monate Jänner 1901 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1901: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1900: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1901	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Stadtbahn	8.420	8.329	4,709.500	2,613.500	4,287.300	12,786.400	17,073.700	2.028	16,687.820	2.004	+ 1·2	8.420	8.329
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	4.400	6.900	1.000	6.200	7.200	480	7.106	474	+ 1·3	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	3.200	2.300	2.500	6.400	8.900	387	8.122	353	+ 9·6	23	23
Borki wielkie-Grzymalów	33	33	1.400	3.200	2.200	9.000	11.200	339	7.965	241	+ 40·7	33	33
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	3.300	1.100	1.900	3.300	5.200	140	14.065	380	— 63·1	37	37
Bukowinaer Localbahnen	182	168	14.000	30.400	17.300	96.200	113.500	624	83.897	499	+ 25·1	182	168
Neue Bukowinaer Localbahnen	166	166	25.400	13.200	21.400	48.400	69.800	420	69.983	422	— 0·5	166	166
Chabowka-Zakopane	43	43	5.100	3.600	5.800	10.800	16.600	386	14.038	326	+ 18·7	43	43
Chrudim-Holitzer Localbahn	59	59	6.300	5.100	2.000	6.600	8.600	146	7.875	134	+ 9·0	59	59
Delatyn-Kołomea-Stefanówka	112	112	6.000	4.300	6.200	10.900	17.100	153	15.949	142	+ 7·7	112	112
Deutschbrod-Saar	33	33	2.900	1.900	2.300	6.100	8.400	255	8.471	257	— 0·8	33	33
Dolina-Wygoda	8	8	900	4.400	300	6.200	6.500	813	8.045	1.006	— 19·2	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.400	3.300	3.100	10.300	13.400	670	12.733	637	+ 5·2	20	20
Friauler Bahn	16	16	5.400	800	3.000	1.800	4.800	300	4.535	283	+ 6·0	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.900	2.400	3.100	5.400	8.500	218	8.664	222	— 1·8	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	4.300	2.000	2.700	5.600	8.300	268	7.630	246	+ 8·9	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	5.300	3.400	2.200	5.000	7.200	480	6.631	442	+ 8·6	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts	19	8	2.600	1.900	1.100	4.300	5.400	284	3.700	462	— 38·5	19	8
Gurkthalbahn	29	29	5.700	3.000	2.800	7.300	10.100	348	8.407	290	+ 20·0	29	29
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	44	44	7.800	5.900	4.600	12.200	16.800	382	16.710	380	+ 0·5	44	44
Kolin-Cerčan	33	. . .	4.100	1.400	3.100	3.600	6.700	203	. . . . .	. . .	. . .	33	. . .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	300	3.700	100	5.600	5.700	173	6.788	206	— 16·0	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	18	3.300	4.400	1.400	5.100	6.500	325	3.059	170	+ 91·2	20	18
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	14.000	7.200	21.200	19.500	40.700	457	42.095	473	— 3·4	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	2.900	4.400	2.000	3.600	5.600	255	7.751	352	— 27·6	22	22
Lupków-Cisna	25	25	200	600	100	1.300	1.400	56	5.350	214	— 73·8	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	2.700	1.800	1.700	6.300	8.000	381	8.871	422	— 9·7	21	21
Mährische Westbahn	90	90	10.100	9.900	6.400	28.800	35.200	391	33.980	378	+ 3·4	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	18.300	3.300	14.200	12.200	26.400	498	29.463	556	— 10·4	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	5.700	2.400	3.200	6.300	9.500	306	7.676	248	+ 23·4	31	31
Modřan-Čerčan	77	62	5.700	4.700	4.600	10.200	14.800	192	15.691	253	— 24·1	77	62
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.600	3.100	400	3.200	3.600	720	4.530	906	— 20·5	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	7.800	2.400	5.400	11.600	17.000	224	25.666	338	— 33·7	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	14	1.500	400	800	1.800	2.600	186	2.550	182	+ 2·2	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	1.600	1.200	800	3.000	3.800	115	2.028	61	+ 88·5	33	33
Ostgalizische Localbahnen	196	196	14.900	13.200	25.100	40.800	65.900	336	57.098	291	+ 15·5	196	196
Pila-Jaworzno	21	. . .	600	300	200	400	600	29	. . . . .	. . .	. . .	21	. . .
Pinzgauer Localbahn	53	53	6.700	1.000	3.700	3.900	7.600	143	17.263	326	— 56·1	53	53
Plan-Tachau	13	13	2.600	900	1.300	4.000	5.300	407	5.627	433	— 6·0	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.000	5.000	500	7.600	8.100	737	3.667	333	+ 121·3	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.400	6.900	400	5.600	6.000	353	5.364	316	+ 11·7	17	17
Rakonitz-Mlatz	39	39	2.400	1.700	1.700	3.800	5.500	141	5.366	138	+ 2·2	39	39
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	12.100	5.700	5.900	9.500	15.400	148	15.740	151	— 2·0	104	104
Raudnitz-Hospodzin	25	. .	2.300	3.700	900	6.300	7.200	288	. . . . .	. . .	. . .	25	. . .
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	2.700	1.400	500	1.600	2.100	262	2.190	274	— 4·4	8	8
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	2.300	1.200	900	2.700	3.600	360	3.200	320	+ 12·5	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	22	2.000	800	1.300	3.000	4.300	195	4.500	205	— 4·9	22	22
Stankau-Ronsperg	22	. . .	6.500	1.400	2.400	2.100	4.500	205	. . . . .	. . .	. . .	22	. . .

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Jänner									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nehigen Ergehnissen d. abgelaufen. 1. Monates		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1901				1900							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Stadtb.
4.709.500	2,613.500	4,287.300	12,786.400	17,073.700	20.28	4,230.540	12,457.280	16,687.820	2.004	+ 1·2	24.336	24.048	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
4.400	6.900	1.000	6.200	7.200	480	1.063	6.043	7.106	474	+ 1·3	5.760	5.688	Asch-Rossbach
3.200	2.300	2.500	6.400	8.900	387	2.447	5 675	8.122	353	+ 9·6	4.644	4.236	Beneschau-Wlaschim
1.400	3.200	2.200	9.000	11.200	339	2.347	5.618	7.965	241	+ 40·7	4.068	2.892	Borki wielk.-Grzymalow
3.300	1.100	1 900	3.300	5.200	140	1.662	12.403	14.065	380	— 63·1	1.680	4.560	Brüx-Lobositzer Localb.
14.000	30.400	17.300	96.200	113.500	624	16.863	67.034	83.897	499	+ 25·1	7.488	5.988	Bukowinaer Localb.
25.400	13.200	21.400	48.400	69.800	420	23.977	46.006	69.983	422	— 0·5	5.040	5.064	N. Bukowinaer Localb.
5.100	3.600	5.800	10.800	16.600	386	3.814	10.224	14.038	326	+ 18·7	4.632	3.912	Chabowka-Zakopane
6.300	5.100	2.000	6.600	8.600	146	2.210	5.665	7.875	134	+ 0·9	1.752	1.608	Chrudim-Holitzer L.B.
6.000	4.300	6.200	10.900	17.100	153	7.934	8.015	15.949	142	+ 7·7	1.836	1.704	Delatyn-Kołomea-Stef.
2.900	1.900	2.300	6.100	8.400	255	2.034	6.437	8.471	257	— 0·8	3.060	3.084	Deutschbrod-Saar
900	4.400	300	6.200	6.500	813	331	7.714	8.045	1006	— 19·2	9.756	12.072	Dolina-Wygoda
5.400	3.300	3.100	10.300	13.400	670	3.308	9.425	12.733	637	+ 5·2	8.040	7.644	Fehring-Fürstenfeld
5.400	800	3.000	1.800	4.800	300	2.852	1.683	4.535	283	+ 6·0	3.600	3.396	Friauler Bahn
6.900	2.400	3.100	5.400	8.500	218	3.410	5 254	8.664	222	— 1·8	2.616	2.664	Fürstenfeld-Hartberg
4.300	2.000	2.700	5.600	8.300	268	2.761	4.869	7.630	246	+ 8·9	3.216	2.952	Gailthal-Bahn
5.300	3.400	2.200	5.000	7.200	480	2.285	4.346	6.631	442	+ 8·6	5.760	5.304	Gleisdorf-Weiz
2.600	1.900	1.100	4.300	5.400	284	500	3.200	3.700	462	— 38·5	3.408	5.544	Göpfritz—Gr.-Siegharts
5.700	3.000	2.800	7.300	10.100	348	2.372	6.035	8.407	290	+ 20·0	4.176	3 480	Gurkthalbahn
7.800	5.900	4.600	12.200	16.800	382	6.043	10.667	16.710	380	+ 0·5	4.584	4.560	Karlsb.-Johanngeorgst.
4.100	1.400	3.100	3.600	6.700	203	. . . . .					2.436	. . .	Kolin-Cerčan
300	3 700	100	5.600	5.700	173	346	6.442	6.788	206	— 16·0	2.076	2.472	Kolomeaer Localbahnen
3.300	4.400	1.400	5.100	6.500	325	1.055	2.004	3.059	170	+ 91·2	3 900	2.040	Krakau-Kocmyrzów
14.000	7.200	21.200	19.500	40.700	457	22.113	19.982	42.095	473	— 3·4	5.484	5.676	Lemberg-Bełzec
2.900	4.400	2.000	3.600	5.600	225	2.403	5.348	7.751	352	— 27·6	3.060	4.224	Lemberg (Klep.)-Janów
200	600	100	1.300	1.400	56	490	4.860	5 350	214	— 73·8	672	2.568	Lupków-Cisna
2.700	1.800	1.700	6.300	8.000	381	1.884	6.987	8.871	422	— 9·7	4.572	5.064	M.-Budwitz-Jamnitz
10.100	9.900	6.400	28.800	35.200	391	7.087	26.893	33.980	378	+ 3·4	4.692	4.536	Mährische Westbahn
18.300	3.300	14.200	12.200	26.400	498	15.904	13.559	29.463	556	— 10 4	5.976	6.672	Marienbad-Karlsbad
5.700	2.400	3.200	6.300	9.500	306	3.293	4.383	7.676	248	+ 23·4	3.672	2.976	Mauthausen-Grein
5.700	4.700	4.600	10.200	14.800	192	4.483	11.208	15.691	253	— 24·1	2.304	3.036	Modřan-Cerčan
1.600	3.100	400	3.200	3.600	720	426	4.104	4.530	906	— 20·5	8.640	10.872	Mösel-Hüttenberg
7.800	2.400	5.400	11.600	17.000	224	5.802	19.864	25.666	338	— 33·7	1.688	4.056	Murthal-Bahn
1.500	400	800	1.800	2.600	186	764	1.786	2 550	182	+ 2·2	2.232	2.184	Nakři-Netolitz Netolitz
1.600	1.200	800	3 000	3.800	115	531	1.497	2.028	61	+ 88·5	1.380	732	Neuhaus-Neubistritz
14.900	13.200	25.100	40.800	65.900	336	26.501	30.597	57.098	291	+ 15·5	4.032	3.492	Ostgalizische Localb.
600	300	200	400	600	29	. . . . .					348	. . .	Pila-Jawocznо
6.700	1.000	3.700	3.900	7.600	143	3.921	13.342	17.263	326	— 56·1	1.716	3.912	Pinzgauer L.B.
2.600	900	1.300	4.000	5.300	407	1.761	3.866	5.627	433	— 6·0	4.884	5.196	Plan-Tachau
1.000	5.000	500	7.600	8.100	737	429	3.238	3.667	333	+121·3	8.844	3.996	Postelberg-Laun
1.400	6.900	400	5.600	6.000	353	499	4.865	5.364	316	+ 11·7	4.236	3.792	Potscherad-Wurzmes
2.400	1.700	1.700	3.800	5.500	141	1.834	3.532	5.366	138	+ 2·2	1.692	1.656	Rakonitz-Mlatz
12.100	5.700	5.900	9.500	15.400	148	6.689	9.051	15.740	151	— 2 0	1.776	1.812	Rakonitz-Pl.-Petschau
2.300	3.700	900	6.300	7.200	288	. . . . .					3.456	. . .	Raudnitz-Hospozin
2.700	1.400	500	1.600	2.100	262	527	1.663	2.190	274	+ 4·4	3.144	3.288	Schlackenwerth
2.300	1.200	900	2.700	3.600	364	1.300	1.900	3.200	320	— 12·5	4.320	3.840	Schwarzenau-Waidhofen
2.000	800	1.300	3.000	4.300	195	1.500	3.000	4.500	205	+ 4·9	2.340	2.460	Schwarzenau-Zwettl
6.500	1.400	2.400	2.100	4.500	205	. . . . .					2.460	. . .	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner		Im Monate Jänner 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Jänner						Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner	
					1901				1900				
	1901	1900	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	4.100	3.900	1.900	11.000	12.900	645	12.341	617	+ 4·5	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	3.400	2.500	3.300	7.500	10.800	130	10.900	131	— 0·8	83	83
Strakonitz-Winterberg	70	42	9.000	4.600	7.000	17.700	24.700	353	14.750	351	+ 0·6	70	42
Tirschnitz-Schönbach	21	. . .	4 700	4.000	1.900	10.100	12.000	571	. . .	. . .	. . .	21	. . .
Trzebinia-Skawce	60	60	3.700	25.300	2.700	30.400	33.100	552	25.281	421	+ 31·1	60	60
Unterkrainer Bahnen	134	134	24.600	17.600	21.400	73.600	95.000	709	93.338	697	+ 1·7	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	19.100	2.100	14.300	9.200	23.500	373	21.542	342	+ 9·1	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	5.000	2.300	600	5.000	5.600	509	4.378	398	+ 27·9	11	11
Welser Localbahn	54	54	13.000	6.100	7.700	8.900	16.600	307	19.307	358	— 14·2	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	5.700	21 600	3.600	16.900	20.500	1.206	17.700	1.041	+ 15·9	17	17
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	1.300	500	1.400	1.000	2.400	114	2.246	107	+ 6·5	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	9.500	2 900	4.900	8.000	12.900	230	13.330	238	— 3·3	56	56
Wolframs-Teltsch	23	23	2.500	1.300	1.600	3.600	5.200	226	5.875	255	— 11·4	23	23
Wotic-Selčan	17	17	4.500	1.500	1.500	4.100	5.600	330	5.956	350	— 5·7	17	17
Ybbsthalbahn	76	76	10.400	4.100	5.500	13.400	18.900	249	17.600	232	+ 7·3	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.200	32.500	600	24.000	24.600	3.075	17.582	2.198	+ 39·9	8	8
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	73	13.800	12.400	10 100	25.000	35.100	403	22.721	311	+ 29·6	87	73
Zwittau-Poličká-Skuč	52	52	4.700	2 100	2.700	6.200	8.900	171	11.439	220	— 22·3	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2 267	5.384	1.122	7.242	8.364	349	10.524	439	— 20·5	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.445	11.491	375	6.452	6.827	1.365	8.756	1.751	— 22·0	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	184.460	803.409	96.487	861.099	957.586	9.481	742.706	7.353	+ 28·9	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	104	58.179	43.653	34.661	95.433	130.094	861	72.893	701	+ 22·8	151	104
Böhmische Nordbahn	328	328	174.413	176.440	138.202	575.587	713.789	2.176	684.307	2.086	+ 4·3	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	67.647	221.397	72.408	538.793	611.201	3.286	516.101	2.774	+ 18·4	186	186
Linie lit. B.	236	236	100.135	412.478	75.972	1,043.741	1,119.713	4.745	993.013	4.208	+ 12·8	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	33.277	78.730	26.273	296.846	323.119	3.551	283.660	3.117	+ 13·9	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	863.827	1,171.322	1,201.717	5,227.669	6,429.386	6.206	6,297.702	6.079	+ 2·1	1.036	1.036
Localbahnen	302	291	100.219	54.881	41.816	95.735	137.551	455	162.435	558	— 18·5	302	291
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	55.699	125.239	50.455	383.559	434.014	6.781	414.746	6.480	+ 4·6	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	9.598	103.769	4.113	106.196	110.309	7.353	114.974	7.665	— 4·1	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	287.053	273.979	391.190	1,197.144	1,588.334	2.529	1,610.816	2.565	— 1·4	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	139.510	296.019	170.846	812.927	983.773	3.173	1,023.557	3.302	— 3·9	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	654.903	726.836	844.828	3,198.084	4,042.912	2.960	4,172.900	3.055	— 3·1	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	37.345	31.631	15.351	48.761	64.112	1.943	62.168	1.884	+ 3·1	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	791.280	449.676	1,400.394	4,691.444	6,091.838	4.026	6,068.891	4.011	+ 0·4	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	5.928	. . . .	1.391	. . . .	1.391	348	1.408	352	— 1·1	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	144.300	168.772	119.754	512.662	632.416	2.219	665.872	2.336	— 5·0	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	58.288	38.564	36.310	79.976	116.286	1.306	105.896	1.189	+ 9·8	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	26.794	81.977	17.361	225.267	242.628	3.733	239.893	3.691	+ 1·1	65	65

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1900 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Jänner									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1901				1900							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	Differz. per Kilom in Percent	1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
4.100	3.900	1.900	11.000	12.900	645	2.753	9.588	12.341	617	+ 4·5	7.740	7.404	Starkenbach-Rochlitz
3.400	2.500	3.300	7.500	10.800	130	3.418	7.482	10.900	131	— 0·8	1.560	1.572	Strakonitz-Bŕeznitz
9.000	4.600	7.000	17.700	24.700	353	3.895	10.855	14.750	351	— 0·6	4.236	4.212	Strakonitz-Winterberg
4.700	4.000	1.900	10 100	12.000	571	. . . . .					6.852	. . .	Tirschnitz-Schönbach
3.700	25.300	2.700	30.400	33.100	552	1.781	23.500	25.281	421	+ 31·1	6.624	5.052	Trzebinia-Skawce
24.600	17.600	21.400	73.600	95.000	709	20.586	72.752	93.338	697	+ 1·7	8.508	8.364	Unterkrainer Bahnen
19.100	2.100	14.300	9.200	23.500	373	13.825	7.717	21.542	342	+ 9·1	4.476	4.104	Valsugana-Bahn
5.000	2.300	600	5.000	5.600	509	693	3.685	4.378	398	+ 27·9	6.108	4.776	Vöcklabruck-Kammer
13.000	6.100	7.700	8.900	16.600	307	7.910	11.397	19.307	358	— 14·2	3.684	4.296	Welser Localbahn
5.700	21.600	3.600	16.900	20.500	1.206	3.700	14.000	17.700	1.041	+ 15·9	14.472	12.492	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
1.300	500	1.400	1.000	2.400	114	1.364	882	2.246	107	+ 6·5	1.368	1.284	Wodňan-Moldauthein
9.500	2.900	4.900	8.000	12.900	230	5.136	8.194	13.330	238	— 3·3	2.760	2.856	Wodňan-Prachatitz
2.500	1.300	1.600	3.600	5.200	226	1.518	4.357	5.875	255	— 11·4	2.712	3.060	Wolframs-Teltsch
2.500	1.500	1.500	4.100	5.600	330	1.639	4.317	5.956	350	— 5·7	3.060	4.200	Wotic-Selčan
10.400	4.100	5.500	13.400	18.900	249	6.000	11.600	17.600	232	+ 7·3	2.988	2.784	Ybbsthalbahn
2.200	32.500	600	24.000	24 600	3.075	563	17.019	17.582	2.198	+ 39·9	36.900	26.376	Zeltweg-Fohnsdorf
13.800	12.400	10.100	25.000	35.100	403	8.956	13.765	22.721	311	+ 29·6	4.836	3.732	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
4.700	2.100	2.700	6.200	8.900	171	3.778	7.661	11.439	220	— 22·3	2.052	2.640	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
2.267	5.384	1.122	7.242	8.364	349	1.356	9.168	10.524	439	— 20·5	4.188	5.268	Časlau-Zawratetz
1.445	11.491	375	6.452	6.827	1.365	274	8.482	8.756	1.751	— 22·0	16.380	21.012	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
184.460	803.409	96.487	861.099	957.586	9.481	94.775	647.931	742.706	7.353	+ 28·9	113.772	88.236	Aussig-Teplitzer E. a. L.
58.179	43.653	34.661	95.433	130.094	861	20 386	52.507	72.893	701	+ 22·8	10.332	8.412	Teplitz (Settenz)-R.
174.413	176.440	138.202	575.587	713.789	2.176	144.822	539.485	684.307	2.086	+ 4·3	26.112	25.032	Böhmische Nordbahn
67.647	221.397	72.408	538.793	611.201	3.286	67.523	448.578	516.101	2.774	+ 18·4	39.432	33.288	Buschtěhrader Eisenb.
100.135	412.478	75.972	1,043.741	1,119.713	4.745	80.323	912.690	993.013	4.208	+ 12·8	56.940	50.496	Linie lit. A
33 277	78.730	26.273	296.846	323.119	3.551	27.766	255.894	283.660	3.117	+ 13·9	42.612	37 404	Linie lit. B
													Graz-Köflacher Eisenb.
863.827	1,171.322	1,201.717	5,227.669	6,429.386	6.206	1,162.631	5,135.071	6,297.702	6.079	+ 2·1	74.472	72.948	Kaiser Ferdinands-Ndb.
100.219	54.881	41.816	95.735	137.551	455	42.553	119.882	162.435	558	— 18·5	5.460	6.696	Hauptbahnnetz Localbahnen
55.699	125.239	50.455	383.559	434.014	6.781	56.975	357.771	414.476	6.480	+ 4·4	81.372	77.760	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
9.598	103.769	4.113	106.196	110.309	7.353	3.672	111.302	114.974	7.665	— 4·1	88.236	91.980	Leoben-Vordernberger
287.053	273.979	391.190	1,197.144	1,588.334	2.529	426.672	1,184.144	1,610.816	2 565	— 1·4	30.348	30.780	Oesterr. Nordwestbahn:
139.510	296.019	170.846	812.927	983.773	3.173	177.014	846.543	1,023.557	3 302	— 3·9	38.076	39.624	Garantirte Strecken Ergänzungsnetz
654.903	726.836	844.828	3,198.084	4,042.912	2.960	903.519	3,269.381	4,172.900	3.055	— 3·1	35.520	36.660	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
37.345	31.631	15.351	48.761	64.112	1.913	15.138	47.030	62.168	1.884	+ 3·1	23.316	22.608	Ostrau-Friedlander Eb.
791.280	449.676	1,400 394	4,691.444	6,091.838	4.026	1,396.711	4,672.180	6,068.891	4.011	+ 0.4	48.312	48.132	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
5.928	. . . . .	1.391	. . . . .	1.391	348	1.408	. . . . .	1.408	352	— 1·1	4.176	4.224	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
144.300	168.772	119.754	512.662	632.416	2.219	125.919	539.953	665.872	2.336	— 5·0	26.628	28.032	Süd-Nordd. Verbindgsb.
58.288	38.564	36.310	79.976	116.286	1 306	39.441	66.455	105 896	1.189	+ 9·8	15.672	14.268	Wien-Aspang Bahn
26.794	81.977	17.361	225.267	242.628	3.733	18.795	221.098	239 893	3.691	+ 1·1	44.796	44.292	Wien-Pottd.-Wr. Neust.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Jänner 1901	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Jänner 1900	Im Monate Jänner 1901 wurden befördert: Personen	Im Monate Jänner 1901 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1901: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1900: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1901	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	5.166	722	1.285	935	2.220	317	2.794	399	— 20·6	7	
Böhmische Commercialbahnen	193	193	27.815	23.340	15.114	54.382	69.496	360	74.417	386	— 6·7	193	19
Bozen-Meraner Bahn	31	31	20.484	5.451	24.749	24.521	49.270	1.589	47.180	1.522	+ 4·4	31	3
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.231	2.918	854	2.732	3.586	224	6.600	413	— 45·8	16	1
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.822	1.497	2.415	5 179	7.594	304	9.736	389	— 21·9	25	2
Friedlander Bezirksbahnen:													
Friedland-Reichsgr. (Hermsd.)	11	. . .	4.019	795	1.302	1.158	2.460	223	. . .	. . .	. . .	11	. . .
Raspenau-Weissbach	6	. . .	6.157	1.900	1.584	2.775	4.359	726	. . .	. . .	. . .	6	. . .
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.142	1.072	1.428	3.243	4.671	187	5.376	215	— 13·0	25	2
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	. . .	6.715	. . .	7.068	7.068	589	6 946	579	+ 1·7	12	1
Kremsthal-Bahn	70	70	15.892	11.515	11.402	26.752	38.154	545	39.949	570	— 4·4	70	7
Kuttenberger Localbahn	3	3	13.578	2·477	2.934	2.375	5.309	1.769	5.322	1.774	— 0·3	3	
Laibach-Oberlaibach	19	19	2.760	460	2.469	1.297	3.766	198	2.725	143	+ 38·5	19	1
Localbahn Melnik-Mšeno	30	30	2 112	1.914	1.698	3.670	5.368	179	5.242	175	+ 2·3	30	3
„ Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.354	939	454	1.263	1.717	114	1.721	115	— 0·8	15	1
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	8.309	1.140	9.709	4.497	14.206	591	12.887	537	+ 10·1	24	2
Mutenitz-Gaya	15	. . .	2.027	5.493	767	7.371	8.138	543	. . .	. . .	. . .	15	. . .
Mühlkreis-Bahn	. . .	58	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	20.599	. . .	. . .	. . .	5
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.120	6.001	3.604	9.828	13.432	1.679	12.721	1.590	+ 5·6	8	
Niederösterr. Waldviertelbahn	38	. . .	4.216	1.293	1.978	3.255	5.233	138	. . .	. . .	. . .	38	. . .
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	6.751	610	3.178	2.300	5.478	219	6.065	243	— 9·9	25	2
Pielachthalbahn	49	49	7.741	2.752	5.251	6.684	11.935	244	10.510	214	+ 14·0	49	4
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.481	1.544	1.395	3.848	5.243	350	6 896	460	— 23·9	15	1
Radkersburg Luttenberg L.-B.	25	25	2.771	957	1.695	2.329	4.024	161	3.126	125	+ 28·8	25	2
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	40.336	15.694	28 668	29.199	57.867	1.702	61.109	1.797	— 5·3	34	3
Localbahn Saitz-Göding	38	38	7.180	4.801	3.121	10.244	13.365	352	10.024	264	+ 33·3	38	3
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	7.392	2.868	4.282	5.608	9.890	396	7.869	315	+ 25·7	25	2
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	7.328	5.140	6.605	7 068	13.673	205	13.586	203	+ 0·9	67	6
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	33	13.148	4.975	6.888	8.296	15.184	361	11.108	336	+ 7·4	42	5
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	10.210	25.991	3.852	37.649	41.501	2.306	37.768	2.098	+ 9·9	18	4
Steyrthal-Bahn	48	48	8.340	3.337	5.320	8.170	13.490	281	15.248	318	— 11·7	48	4
Stramberg-Wernsdorf	7	7	967	2.604	394	3.162	3.556	508	3.385	484	+ 5·0	7	
Swoleňowes-Smečna Localbahn	10	10	1.947	24.442	274	24.687	24.961	2.496	16.269	1 627	+ 53·4	10	
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	13.600	9 652	5.725	14.389	20 114	516	22.219	570	— 9·5	39	
Preding-Wieselsdorf—Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	7.334	6.232	3.884	11.282	15.166	310	15.784	322	— 3·7	49	
Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	6.014	1.535	4.376	7.014	11.390	759	12.958	864	— 12·2	15	
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . . .	857	. . . .	2.427	2.427	303	3.198	400	— 24·2	8	
Zillerthalbahn	11	. . .	3.495	461	2.164	1.142	3.306	301	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.: Přívoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	111.903	2.252	18.252	3.330	21.582	2.158	20 747	2.075	+ 4·0	10	
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	219.862	278	53.339	1.218	54.557	1.299	54.812	1.305	— 0·5	42	
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	48.673	. . . .	13.965	. . . .	13.965	1.164	11.935	995	+ 17·0	12	
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	93.338	. . . .	12.966	. . . .	12.966	1.852	14.328	2.047	— 9·5	7	
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	105.521	. . . .	14 614	. . . .	14.614	2.436	15.850	2.642	— 7·8	6	
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	6.956	3.077	2.003	3.218	5.221	373	5.830	416	— 10·4	14	
Wiener Localbahn-Actien-Ges.: Wien-Wr.-Neudorf-Guntramsdf.	25	25	69.876	11.701	14.219	5.851	20.070	802	20.937	837	— 4·1	25	
Summe	19.401	18.014	9,833.235	8,437.049	9,616.902	33,903.433	43,520.335	2.243	42,543.139	2.237	+ 0·3	19.401	19

*) Der Verkehr war im Monate Jänner eingestellt.

Vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1901				1900							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													b) Localbahnen
5.166	722	1.285	935	2.220	317	1.130	1.664	2.794	399	— 20·6	3.804	4.788	Auspitzer Localbahn
27.815	23.340	15.114	54.382	69.496	360	14.181	60.236	74 417	386	— 6·7	4.320	4.632	Böhm. Commercialb.
20.484	5.451	24.749	24.521	49.270	1.589	22.819	24.361	47.180	1.522	+ 4·4	19·068	18.264	Bozen-Meraner Bahn
2.231	2.918	854	2.732	3.586	224	952	5.648	6.600	413	— 45·8	2.688	4.956	Brandeis-Neratowitz
2.822	1.497	2.415	5.179	7.594	304	2.113	7.623	9.736	389	— 21·9	3.648	4.668	Deutschbrod-Humpoletz
4.019	795	1.302	1.158	2.460	223	. . . . .					2.684	. . .	Friedlander Bezirksb.: Friedland-Grenze
6.157	1.900	1.584	2.775	4.359	726	. . . . .					8.718	. . .	Raspenau-Weissbach
2.142	1 072	1.428	3.243	4.671	187	1.489	3.887	5.376	215	— 13 0	2.244	2.580	Gr.-Priesen-W.-Auscha
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Innsbr. Mittelgebirgsb. (Berg Isel-Igls)
. . . .	6.715	. . . .	7.068	7.068	589	. . . .	6.946	6.946	579	+ 1·7	7.068	6.948	Königshof-B.-Koněprus
15.892	11.515	11.402	26.752	38.154	545	11.656	28.293	39.949	570	— 4·4	6.540	6.840	Kremsthal-Bahn
13.578	2.477	2.934	2.375	5.309	1.769	2.075	3.247	5.322	1.774	— 0·3	21.228	21.288	Kuttenberger Localb.
2.760	460	2.469	1.297	3.766	198	1.532	1.193	2.725	143	+ 38·5	2.376	1.716	Laibach-Oberlaibach
2.112	1.914	1.698	3.670	5.368	179	1.815	3.427	5.242	175	+ 2·3	2.148	2.100	Localb. Melnik-Mšeno
1.354	939	454	1.263	1.717	114	567	1.154	1.721	115	— 0·8	1.368	1.380	Mšeno—Unter-Cetno
8.309	1.140	9.709	4.497	14.206	591	7.668	5.219	12 887	537	+ 10·1	7.092	6.444	Mori-Arco-Riva a. G.
2.027	5.493	767	7.371	8.138	543	. . . . .					6.516	. . .	Mutenitz-Gaya
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	9.060	11.539	20.599	. . .	. . .	. . .	. . .	Mühlkreis-Bahn
10.120	6.001	3.604	9.828	13.432	1.679	3.662	9.059	12 721	15.90	+ 5·6	20.148	19.080	Neutitscheiner Localb.
4.216	1.293	1.978	3.255	5.233	138	. . . . .					1.656	. . .	N.-Oe. Waldviertelbahn
6.751	610	3.178	2.300	5.478	219	2.812	3.253	6.065	243	— 9 9	2.628	2.916	Otrokowitz-Wisowitz
7.741	2.752	5.251	6.684	11.935	244	4.879	5.631	10.510	214	+ 14·0	2.938	2.568	Pielachthalbahn
2.481	1·544	1.395	3.848	5.243	350	1.755	5.141	6.896	460	— 23·9	4.200	5.520	Reichenau a/K.-Solnitz
2.771	957	1.695	2.329	4.024	161	1.594	1.532	3 126	125	+ 28·8	1.932	1.500	Radkersburg-Luttenbg.
40.336	15.694	28.668	29.199	57.867	1.702	29.663	31.446	61.109	1.797	— 5·3	20.424	21.564	Reichenberg-Gablonz-T.
7.180	4.801	3.121	10.244	13.365	352	2.673	7.351	10.024	264	+ 33·3	4.224	3.168	Saitz-Göding
7.392	2.868	4.282	5.608	9.890	396	3.553	4.316	7.869	315	+ 25·7	4.752	3.780	Salzburg-Lamprechtsh.
7.328	5.140	6.605	7.068	13.673	205	5.978	7.608	13.586	203	+ 0·9	2.460	2.436	Salzkammergut-Localb.
13.148	4.975	6.688	8 296	15.184	361	6.440	4.668	11.108	336	+ 7·4	4.322	4.032	Schneebergbahn
10.210	25.991	3.852	37.649	41.501	2306	3.597	34.171	37.768	2.098	+ 9·9	27.672	25.176	Stauding-Stramberger
8 340	3.337	5.320	8.170	13.490	281	6.180	9.068	15.248	318	— 11·7	3.372	3.816	Steyrthal-Bahn
967	2.604	394	3.162	3.556	508	407	2.978	3.385	484	+ 5·0	6.096	5.808	Stramberg-Wernsdorf
1.947	24.442	274	24.687	24.961	2.496	504	15.965	16.269	1.627	— 53·4	29.952	19.524	Swoleňowes-Smečna
13.600	9.652	5.725	14.389	20.114	516	4.608	17 611	22.219	570	— 9·5	6.192	6.840	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
7.334	6.232	3.884	11.282	15.166	310	3.821	11.963	15.784	322	— 3·7	3.720	3.864	Preding-Wdf.-Stainz; Pöltschach-Gonobitz; Kapfenberg-Seewies
6.014	1 535	4.376	7.014	11.390	759	3.985	8.973	12.958	864	— 12·2	9.108	10.368	Ueberetscherbahn
. . .	857	. . . .	2.427	2.427	303	. . . .	3.198	3.198	400	— 24·2	3.636	4.800	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
3.495	461	2.164	1.142	3.306	301	. . . . .					3.612	. . .	Zillerthalbahn
													Dampftramways.
111.903	2.252	18.252	3.330	21.582	2.158	17.667	3.080	20.747	2.075	+ 4·0	25.896	24.900	BrünnerLocaleisenb.-G.: Ostrau-Witkow.-Ellg.
219.862	278	53.339	1.218	54.557	1.299	53.520	1.292	54.812	1.305	— 0·5	15.588	15.660	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
48 673	. . . .	13.965	. . . .	13.965	1.164	11 935	. . . .	11.935	995	+ 17·0	13.968	11.940	Innsbruck-Hall i. T.
93.338	. . . .	12.966	. . . .	12.966	1.852	14.328	. . . .	14.328	2.047	— 9·5	22.224	24.564	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
105.521	. . . .	14.614	. . . .	14.614	2.436	15.850	. . . .	15.850	2.642	— 7·8	29.232	31.704	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
6.956	3.077	2.003	3.218	5.221	373	1.733	4.097	5.830	416	— 10·4	4.476	4.992	Salzburger Eisenb. u. Tr.
69.876	11.701	14.219	5.851	20.070	802	14.248	6.689	20.937	837	— 4·1	9.624	10.044	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
,833.235	8,437.049	9,616.902	33,903.433	43,520.335	2.243	9,617.732	32,925.407	42,543.139	2.237	+ 0·3	26.916	26.844	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Jänner 1901	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Jänner 1900	Im Monate Jänner 1901 wurden befördert: Personen	Im Monate Jänner 1901 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1901: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1900: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1901	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn [1]	6·31	6·31	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn [1]	5·25	5·25	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	551	27	365	109	474	. . .	210	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn [1]	5·83	5·83	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Schneebergbahn [1]	9·67	9·67	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	7·15	105.587	. . . .	11.522	. . . .	11.522	. . .	11.902	. . .	. . .	. . .	. . .
Baden-Vöslau [2]	11·09	11.09	3.664	. . . .	438	. . . .	438	. . .	437	. . .	. . .	. . .	. . .
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	23.494	. . . .	6.187	. . . .	6.187	. . .	5.506	. . .	. . .	. . .	. . .
Brünner Strassenbahnen	12.22	10·37	287.191	7.801	33.059	9.768	42.827	. . .	23.725	. . .	. . .	. . .	. . .
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·49	6·49	53.124	. . . .	5.622	. . . .	5.622	. . .	7.264	. . .	. . .	. . .	. . .
Gablonzer elektr. Strassenbahn	21·10	. . .	94.860	. . . .	17.389	. . . .	17 389	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	5.384	. . . .	1.298	. . . .	1.298	. . .	1.203	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer elektrische Kleinbahnen	21·54	14.40	451.630	. . . .	74.845	. . . .	74.845	. . .	62.703	. . .	. . .	. . .	. . .
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	15.000	. . . .	3.496	. . . .	3.496	. . .	4.120	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb) [1]	0·21	0·21	2.224	. . . .	394	. . . .	394	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	300.774	. . . .	36.550	. . . .	36.550	. . .	36.737	. . .	. . .	. . .	. . .
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·04	6·04	124.408	. . . .	18.754	. . . .	18.754	. . .	17.730	. . .	. . .	. . .	. . .
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	81.234	. . . .	12.541	. . . .	12.541	. . .	12.604	. . .	. . .	. . .	. . .
Pilsener elektrische Kleinbahnen	10·60	10.44	94.215	. . . .	9.368	. . . .	9.368	. . .	10.581	. . .	. . .	. . .	. . .
Prager elektr. Strassenbahn	36·72	28·16	1,625.103	. . . .	177.228	. . . .	177.228	. . .	135.687	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.) [1]	1·37	1·37	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Smichov)-Košíř	1·69	1·69	37.168	. . . .	4.067	. . . .	4.067	. . .	4.149	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag-Vysočan-Lieben	6·84	6·84	147.990	. . . .	17.261	. . . .	17.261	. . .	18.978	. . .	. . .	. . .	. . .
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·27	6.27	114.410	. . . .	13.024	. . . .	13.024	. . .	13.323	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz-Eichwald	10·51	9·93	117.385	90	14.677	73	14.750	. . .	14.489	. . .	. . .	. . .	. . .
Triester elektrische Kleinbahnen	17·30	. . .	466.280	. . . .	53.625	. . . .	53.625	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Wiener elektrische Strassenb.	38·97	25·18	3,351.347	. . . .	466.671	. . . .	466.671	. . .	286.607	. . .	. . .	. . .	. . .
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	55.972	. . . .	10.033	. . . .	10.033	. . .	9.855	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·10	0·10	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag [1]	0·39	0·39	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg [1]	0·19	0·19	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .

[1]) Im Monat Jänner 1901 war der Verkehr eingestellt. [2]) Im Monat Jänner 1901 war der Verkehr bis auf die Ringlinie in Baden eingestellt

Die namhafte Differenz im Güterverkehre erklärt sich zum Theile durch die Wenigerbeförderung von Holz, zum Theile durch den Umstand, dass der Monat Jänner 1900 Gutschriften aus früheren Rechnungsperioden in der Höhe von rund K 7000 enthält, mithin der Einnahme im Berichtsmonate eine verhältnissmässig hohe Vergleichsziffer gegenüber steht.

Localbahn Postelberg-Laun. Die Mehreinnahme entstammt hauptsächlich dem Güterverkehre, welcher eine Steigerung von K 4362 (+ 1901 t) zeigt, die in der Mehrbeförderung von Kohle, Saturationsschlamm und Melasse begründet ist. Im Personenverkehre beträgt die Zunahme K 71 (+ 120 Reisende).

Localbahn Trzebinia-Skawce. Im Personenverkehre ergibt sich die Mehreinnahme aus dem stärkeren Verkehre von und nach Wadowice (+ 1835 Reisende und + K 919), im Güterverkehre dagegen aus der Beförderung verschiedener Güter, insbesondere Kohle, auf grössere Entfernungen, so dass trotz der allerdings nur geringen Abnahme in der beförderten Menge (— 735 t) ein Plus in der Einnahme von K 6900 resultirt.

Localbahn Vöcklabruck-Kammer. Im Personenverkehre hat sich eine Mindereinnahme von K 93 (— 195 Reisende), im Güterverkehre dagegen eine Zunahme per K 1315 (+ 341 t) infolge der Mehrverfrachtung von Holz nach dem Auslande ergeben.

Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf. Die Mehreinnahme entstammt zur Gänze dem Güterverkehre, welcher eine Mehrbeförderung von 3500 t, meist Kohle, aufweist.

Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan. Die Mehreinnahme, von welcher K 1144 (+ 4790 Reisende) auf den Personenverkehr und K 11.235 (+ 7910 t) auf den Güterverkehr entfallen, findet ihre Erklärung hauptsächlich darin, dass die Linie Zeltweg—Wolfsberg erst am 10. Jänner 1900 dem Verkehre übergeben worden ist.

Der Einnahme für den vollen Berichtsmonat steht sonach hinsichtlich dieser Linie eine niedere, den Zeitraum von nur 22 Tagen umfassende Vergleichsziffer gegenüber.

Localbahn Zwittau-Poličká-Skutsch. Im Personenverkehre wurden um K 1078 (— 745

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Jänner								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1901				1900						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent		
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					1901 / 1900 Kronen	
Zahnradbahnen.												
551	27	365	109	474	. . .	196	14	210	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
mit elektrischem Betriebe.												
105.587	. . .	11.522	. . .	11.522	. . .	11.902	. . .	11.902	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
3.664	. . .	438	. . .	438	. . .	437	. . .	437	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
23.494	. . .	6.187	. . .	6.187	. . .	5.506	. . .	5.506	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
287.191	7.801	33.059	9.768	42.827	. . .	12.332	11.393	23.725	. . .	. . .	. . .	Brünner Strassenbahn
53.124	. . .	5.622	. . .	5.622	. . .	7.264	. . .	7 264	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. B.
94.860	. . .	17.389	. . .	17.389	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elektr. Str.-E.
5 384	. . .	1.298	. . .	1.298	. . .	1.203	. . .	1.203	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.-Stadt
451.630	. . .	74.845	. . .	74.845	. . .	62.703	. . .	62.703	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
15.000	. . .	3.496	. . .	3 496	. . .	4.120	. . .	4.120	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
2.224	. . .	394	. . .	394	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr. Betr.)
300.774	. . .	36.550	. . .	36.550	. . .	36.737	. . .	36.737	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
124.408	. . .	18.754	. . .	18.754	. . .	17.730	. . .	17.730	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
81.234	. . .	12.541	. . .	12.541	. . .	12.604	. . .	12 604	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.-B.
94.215	. . .	9.368	. . .	9.368	. . .	10.581	. . .	10 581	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
1,625.103	. . .	177.228	. . .	177.228	. . .	135.687	. . .	135.687	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str.-B.
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
37.168	. . .	4.067	. . .	4.067	. . .	4.149	. . .	4.149	. . .	. . .	. . .	Prag (Smichov)-Košíř
167.990	. . .	17.261	. . .	17.261	. . .	18.978	. . .	18.978	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
114.410	. . .	13.024	. . .	13.024	. . .	13.323	. . .	13.323	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr. St.
117,385	90	14.677	73	14.750	. . .	14.406	83	14.489	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
466.280	. . .	53.625	. . .	53.625	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Triester elektr. Kleinb.
3,351.347	. . .	466.671	. . .	466.671	. . .	286.607	. . .	286.607	. . .	. . .	. . .	Wiener elektr. Strassenb.
55.972	. . .	10.033	. . .	10.033	. . .	9.855	. . .	9.855	. . .	. . .	. . .	Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.												
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg

Reisende) und im Güterverkehre um K 1461 (— 224 t) weniger an Transporteinnahmen erzielt. Der Ausfall in ersterem ist dadurch verursacht worden, dass mehrere Jahrmärkte, welche sonst im Jänner jedes Jahres abgehalten werden, auf den Monat Februar verschoben worden sind. Die Mindereinnahme in letzterem ist in der Wenigerverfrachtung von Holz begründet.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien). Die im Monate Jänner 1901 erzielte bedeutende Mehreinnahme findet darin ihre Begründung, dass die Ergebnisse des Monates Jänner 1900 durch den Bergarbeiterausstand ungünstig beeinflusst wurden.

Böhmische Nordbahn. Die ausgewiesene Mehreinnahme im Güterverkehre gründet sich auf den durch den Bergarbeiterausstand verursachten Ausfall in den Ergebnissen des Vergleichsmonates 1900. Im Personenverkehre resultirt hingegen eine Mindereinnahme gegenüber dem Vorjahre.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Jänner 1901 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 4885, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 90.215, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 95.100, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 4351, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 131.051, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 126.700 ergeben.

Die Mehreinnahmen im Güterverkehre bei beiden Unternehmungen resultiren aus dem stärkeren Kohlenverkehre.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die ausgewiesene Mehreinnahme resultirt hauptsächlich aus Kohlen- und Erztransporten.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn Im Monate Jänner 1901 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 8350 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 39.086.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 39.972 t und des Erträgnisses um K 92.598.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich

bei	Getreide aller Art	um 7.468 t
„	Mehl und Mahlproducten	„ 2.008 t
„	Zucker, raffinirt	„ 1.499 t
„	Holz aller Art	„ 4.312 t
„	Steinen aller Art	„ 5.141 t
„	Eisen und Stahl	„ 1.109 t
„	Kohlen	„ 69.841 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen

bei	Zucker, roh	um 4.160 t
„	Erzen und Schlacken	„ 6.386 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 2531 Personen und das Erträgniss um K 737 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 16 539 t und des Erträgnisses um K 24.147 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere

bei	Mehl und Mahlproducten	um 623 t
„	Holz aller Art	„ 130 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu constatiren

bei	Getreide aller Art	um 697 t
„	Zucker, roh	„ 927 t
„	Steinen aller Art	„ 631 t
„	Eisen und Stahl	„ 1.694 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 3114 Personen ab und das Erträgniss um K 213 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 8147 t und des Erträgnisses um K 1731 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Steine aller Art, sowie Erze und Schlacken eine Mehrverfrachtung und die Artikel Zucker, roh, sowie Holz aller Art eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Personenverkehre eine Zunahme um 731 Personen und des Erträgnisses um K 448, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 701 t und des Erträgnisses um K 2893.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Getreide aller Art, Mehl und Mahlproducte, Holz aller Art, sowie Steine aller Art eine Mehrverfrachtung zu verzeichnen.

Auf der Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz resultirte im Personenverkehre eine Zunahme um 777 Personen und des Erträgnisses um K 366, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 222 t und des Erträgnisses um K 953.

Diesfalls weist insbesondere der Artikel Holz aller Art eine Minderverfrachtung auf.

Was endlich die Localbahn Auspitz betrifft, so ergibt sich im Personenverkehre eine Zunahme um 614 Personen und des Erträgnisses um K 155, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 944 t und des Erträgnisses um K 729.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Jänner 1901 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

(provisorische Ziffern pro Jänner 1901, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . . .	— 8.823 Personen	— K	35.482
Ergänzungsnetz . . .	— 5.806 „	— „	6.168
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 1.450 „	— „	6.165

Die diesjährige geringere Frequenz und im Zusammenhange damit die geringere Einnahme auf den beiden Netzen der Oesterr. Nordwestbahn dürfte darauf zurückzuführen sein, dass im Vorjahre das Fest der heiligen drei Könige auf einen Samstag fiel und dem Publicum durch den darauffolgenden Sonntag zwei freie Tage zur Verfügung standen, welche zu Vergnügungsfahrten verwendet werden konnten, während in diesem Jahre im Monate Jänner mit Ausnahme des Neujahrstages kein Feiertag auf einen Wochentag fiel.

Wenn auf den Linien der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn trotz der Mehrfrequenz eine Mindereinnahme ausgewiesen wird, so findet dieser Umstand seine Erklärung darin, dass allerdings mehr Personen als im gleichen Monate des Vorjahres, jedoch auf kürzere Strecken befördert wurden.

B. Frachtenverkehr:

(provisorische Ziffern pro Jänner 1901, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantirtes Netz .	+ 18.105 t	+ K 13.000
„ „	Ergänzungsnetz .	+ 28.083 t	— „ 33.616
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn		+ 6.982 t	— „ 27.291

Die Quantitäts- und Einnahmensteigerung auf dem garantirten Netze resultirt aus Mehrverfrachtungen von niederschlesischer Kohle. Das auf dem Ergänzungsnetze und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ausgewiesene Plus von verfrachteten Quantitäten hat seinen Grund in der Zunahme des Braunkohlenexportes, für welchen jedoch nur kurze Strecken der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn in Frage kommen.

Dem gegenüber steht jedoch eine Verkehrsabnahme von oberschlesischer Kohle auf langen Strecken, welche den ausgewiesenen Ausfall an den Einnahmen zur Folge hat.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate Jänner 1901 erzielten Einnahmen haben im Vergleiche mit dem correspondirenden Monate des Vorjahres eine Zunahme um K 28.506 erfahren. Von dieser Erhöhung entfallen auf den Personenverkehr K 6298 und auf den Frachtenverkehr K 22.208.

Die Localbahn Spielfeld-Radkersburg hat gleichfalls eine Mehreinnahme zu verzeichnen. Dieselbe betrug K 118.

Personenverkehr	— K	633
Frachtenverkehr	+ K	751

Dagegen wiesen die Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Mödling-Brühl Mindereinnahmen aus.

Dieselben betrugen

bei ersterer Bahn			K 909
Personenverkehr	— K	1055	
Frachtenverkehr	+ K	146	
bei letzterer Bahn			K 17

Bei den Pachtbahnen ergaben sich nachstehende Zunahmen der Erträgnisse:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn K 2.735
Personenverkehr — K 1.434
Frachtenverkehr + K 4.169

Graz-Köflacher Bahn . . . . . K 39.459
Personenverkehr — K 1.493
Frachtenverkehr + K 40.952

Localbahn Radkersburg-Luttenberg K 898
Personenverkehr + K 101
Frachtenverkehr + K 797

Localbahn Laibach—Ober-Laibach K 1.041
Personenverkehr + K 937
Frachtenverkehr + K 104

Ein Rückgang in den Einnahmen trat hingegen bei nachbenannten Pachtbahnen ein, und zwar bei der

Leoben-Vordernberger Bahn . . um K 4.665
Personenverkehr + K 441
Frachtenverkehr — K 5.106

und bei der

Localbahn Cilli-Wöllan . . . . . um K 2.105
Personenverkehr + K 1.117
Frachtenverkehr — K 3.222

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate Jänner 1901 wurden um 2984 Personen weniger befördert und verminderten sich die Einnahmen um K 3131.

Hingegen weist der Güterverkehr eine Mehrverfrachtung von 7805 t und eine Mehreinnahme von K 13.521 aus.

Es ergibt sich somit für den Gesammtverkehr gegenüber dem Monate Jänner 1900 eine Steigerung der Einnahmen um K 10.390.

Schneebergbahn (Adhäsionsstrecke). Im Personenverkehre wurden um 854 Personen mehr befördert bei einer Mehreinnahme von K 448.

Im Güterverkehre ergibt sich eine Mehrverfrachtung von 2982 t mit einer Mehreinnahme von K 3628.

Der Gesammtverkehr weist somit eine Einnahmensteigerung von K 4076 aus.

Berichtigung der im Verordnungs-Blatte Nr. 20 ex 1901 publicirten Transporteinnahmen des Jahres 1900 auf Grund nachträglicher definitiver Buchungen.

K. k. österr. Staatsbahnen:
(Staatseisenbahnbetrieb).

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 (inclusive Mühlkreisbahn für die Zeitperiode vom 18. October bis 31. December)	K	235,689.691
Richtigstellung per October 1900 . . . . . + „		108.902
Summe . . .	K	235,798.593
Definitive Einnahme per 1899 (exclusive Mühlkreisbahn)	„	222,832.329
Mehreinnahme per 1900 . . .	K	12,966.264

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn:
(alte Linien).

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	12,905.782
Hiezu Mehreinnahme aus der Richtigstellung per October 1900	„	28.575
Summe . . .	K	12,934.357
Definitive Transporteinnahmen per 1899 . . .	„	13,422.785
Mindereinnahme per 1900 . . .	K	488.428

Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg:

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	1,327.967
Hiezu Mehreinnahmen aus der Richtigstellung per October 1900	„	5·463
Summe . . .	K	1,333.430
Definitive Transporteinnahme per 1899	„	1,016.574
Mehreinnahme per 1900 . . .	K	316.856

Buschtěhrader Eisenbahn:

a) Linie lit. A.

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	7,974.894
Hiezu Mehreinnahme auf Grund definitiver Abrechnungen	„	5.453
Summe . . .	K	7,980.347
Definitive Transporteinnahme per 1899 . . .	„	8,355.418
Mindereinnahme per 1900 . . .	K	375.071

b) Linie lit. B.

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	14,619.135
Hiezu Mehreinnahme auf Grund definitiver Abreehnungen	„	21.583
Summe . . .	K	14,640.718
Definitive Transporteinnahme per 1899 . . .	„	14,862.078
Mindereinnahme per 1900 . . .	K	221.360

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

a) Hauptbahnnetz.

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	83,593.897
Hiezu Mehreinnahme auf Grund buchhalterischer Richtigstellung per October 1900	„	188.056
Summe . . .	K	83,786.953
Laut Rechnungsabschluss per 1899	„	79,547.693
Mehreinnahme im Jahre 1900 . . .	K	4,239.260

b) Localbahnen der K. F. N. B.

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	2,266.960
Hiezu Mehreinnahme auf Grund buchhalterischer Richtigstellung per October 1900	„	17.724
Summe . . .	K	2,284.684
Laut Rechnungsabschluss per 1899	„	2,112.760
Mehreinnahme im Jahre 1900 . . .	K	171.924

c) Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	798.921
Hiezu Mehreinnahme auf Grund definitiver Richtigstellung per October 1900	„	1.563
Summe . . .	K	800.484
Laut Rechnungsabschluss per 1899	„	798.693
Mehreinnahme im Jahre 1900 . . .	K	1.791

Oesterr. Nordwestbahn.

a) Garantirte Streeken.

Publicirte Einnahmen per 1900	K	23,680.309
Hiezu Mehreinnahme auf Grund buchhalterischer Richtigstellung per September 1900	„	143.158
Summe . . .	K	23,823.467
Laut Rechnungsabschluss per 1899	„	22,746.314
Mehreinnahme im Jahre 1900 . . .	K	1,077.153

b) Ergänzungsnetz.

Publicirte Einnahmen per 1900	K	15,912.282
Hiezu Mehreinnahme auf Grund buchhalteriseher Richtigstellung per September 1900 . . .	K	26.195
Summe . . .	K	15,938.477
Laut Rechnungsabschluss per 1899	„	15,244.278
Mehreinnahme im Jahre 1900 . . .	K	694.199

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn:

Publicirte Einnahmen per 1900	K	8,290.377
Hiezu Mehreinnahme auf Grund buchhalterischer Richtigstellung per September 1900 . . .	„	59.384
Summe . . .	K	8,349.761
Laut Rechnungsabschluss per 1899	„	7,980.597
Mehreinnahme im Jahre 1900 . . .	K	369.164

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, österr. Linien:

Publicirte Einnahmen per 1900	K	62,576.482
Hiezu Mehreinnahme auf Grund definitiver Buchungen per September 1900 . . .	„	56.223
Summe . . .	K	62,632.705
Definitive Ergebnisse per 1899	„	59,500.605
Mehreinnahme per 1900	K	3,132.100

Südbahn-Gesellschaft:

a) Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich.

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	88,686.821
Auf Grund der definitiven Abrechnungen der Monate Jänner bis September richtiggestellte Transporteinnahme per 1900	„	88,788.547
Definitive Einnahme per 1899	„	85,644.106
Mehreinnanme per 1900 . .	K	3,144.441

b) Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft.

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	3,822.139
Auf Grund definitiver Abrechnungen bis Ende September 1900 richtiggestellte Transporteinnahme	„	3,849.808
Definitive Einnahme per 1899	„	3,516.683
Mehreinnahme per 1900 . . .	K	333.125

c) Leoben-Vordernberger Bahn.

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	1,389.060
Richtiggestellte Einnahme per 1900 auf Grund definitiver Abrechnungen bis Ende September 1900	„	1,374.424
Definitive Einnahme per 1899	„	1,261.906
Mehreinnahme per 1900 . . .	K	112.518

d) Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Publicirte Einnahmen per 1900	K	2,892.008
Richtiggestellte Einnahmen per 1900 auf Grund der definitiven Abrechnung bis Ende September 1900	„	2,934.222
Definitive Einnahme per 1899	„	2,542.313
Mehreinnahme per 1900 . . .	K	391.909

Inland.

Parlamentarisches.

In der 18. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. März wurde seitens der Herren Abgeordneten Holter, Winter und Genossen nachstehender Antrag eingebracht:

Mit Gesetz vom 13. Jänner 1890, R.-G.-Bl. Nr. 15, wurde der Salzkammergut-Localbahn die Concession zum Baue der Eisenbahnlinie Ischl—Salzburg und einer Abzweigung von Mondsee nach Steindorf ertheilt und bestimmt, dass die erste Linie binnen eineinhalb, die letztgenannte binnen vier Jahren gebaut und vollendet werden muss. Die Salzkammergut-Localbahngesellschaft haute nun die Linie Ischl—Salzburg; aber trotz der klar aufliegenden Verpflichtung, auch die Linie Mondsee—Steindorf zu bauen, wurde diese Linie nicht in Angriff genommen, und das Eisenbahnministerium lehnte es ab, die Concessionäre der Salzkammergut-Localbahn zum Baue der Zweiglinie dermalen zu zwingen.

Durch dieses Vorgehen ist die Gemeinde Mondsee empfindlich geschädigt; dieses Vorgehen ist aber gegenüber der Bevölkerung von Mondsee umso ungehöriger, als Mondsee im Hinblicke auf die in Aussicht gestellte Zweighahn zum Baue der Salzkammergut-Localbahn bedeutende Beträge heisteuerte, um welche Beträge Mondsee nunmehr geschädigt erscheint.

Auch das Innviertel, das eine Verbindung mit dem Salzkammergute enthehrt, ist durch die Nichterfüllung der Concessionsbedingung in Mitleidenschaft gezogen.

Wir beantragen demnach:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die Salzkammergut-Localbahngesellschaft ehestens zum Baue der Localbahn Mondsee—Steindorf zu veranlassen."

In der 20. Sitzung vom 11. März legte die Regierung nachfolgenden Gesetzentwurf vor:

Gesetz

vom . . . . . .

betreffend

die Zuständigkeit der Gewerbegerichte für Rechtsstreitigkeiten der bei Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen beschäftigten Personen.

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Als Arbeiter im Sinne des Gesetzes vom 27. November 1896, R.-G.-Bl. Nr. 218, betreffend die Einführung von Gewerbegerichten, sind alle bei den eigentlichen Verkehrsbetrieben, sowie bei den Hilfsanstalten (Nebenbetrieben) der Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen, insbesondere in Reparatur- und Heizhauswerkstätten, Schmieden, Beleuchtungs- und Imprägnirungsanstalten, Schiffswerften, Lebensmittelmagazinen und anderen beschäftigten Personen anzusehen, sofern sie nicht zu einer der nachfolgend bezeichneten Kategorien gehören:

1. bei den k. k. Staatshahnen und bei den im Betriebe des Staates stehenden Bahnen zu den statusmässig eingereihten Beamten (Beamtenaspiranten), Unterbeamten oder Dienern oder zu den Honorarbeamten;

2. bei den Privatbahnen höherer Ordnung (Hauptbahnen) und den grossen Dampfschiffahrts-Unternehmungen zur Kategorie der Beamten (Beamtenaspiranten, Honorarbeamten) oder Unterbeamten;

3. bei den Privathahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen, Tramways) und den kleinen Dampfschiffahrts-Unternehmungen zur Kategorie der Beamten und Unterbeamten.

Welche Gruppen von Bediensteten bei den unter Z. 3 hezeichneten Unteinehmungen als Beamte oder Unterbeamte anzusehen sind, ist erforderlichenfalls im Verordnungswege zu bestimmen.

§ 2.

Die Art des Lohn- oder Dienstverhältnisses ist nach dem Inhalte des Vertrages und in Ermanglung einer ausdrücklichen Vereinbarung nach den Dienstvorschriften (Dienst- oder Arbeitsordnungen, Instructionen, Anstellungsdecreten u. dgl.) zu beurtheilen, die der Anstellung oder Aufnahme zugrunde gelegt oder in rechtsverbindlicher Weise später erlassen worden sind.

§ 3.

Insofern für die Rechtsstreitigkeiten zwischen Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen und ihren Arbeitern und für Rechtsstreitigkeiten der letzteren unter einander nach den vorstehenden Bestimmungen und den Vorschriften des Gesetzes vom 27. November 1896, R.-G.-Bl. Nr. 218, die sachliche Zuständigkeit des Gewerbegerichtes begründet ist, sind diese Streitigkeiten mit Ausschluss aller anderen Gerichtsstände von demjenigen Gewerbegerichte zu verhandeln und zu entscheiden, in dessen Sprengel sich die Betriebsstätte (Etablissement) befindet, unter deren Personalstand der Arbeiter eingereiht oder der er dienstlich zugewiesen ist. Mangels dieser Voraussetzungen ist dasjenige Gewerbegericht zuständig, in dessen Sprengel die Arbeit zu leisten ist oder die Auszahlung des Gehaltes oder Lohnes zu geschehen hat.

§ 4.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge des Gesetzes ist Mein Justizminister im Einvernehmen mit den Ministern der Eisenbahnen, der Finanzen, des Innern und des Handels beauftragt.

Erläuternde Bemerkungen

zu dem Gesetzentwurf, betreffend die Zuständigkeit der Gewerbegerichte für Rechtsstreitigkeiten der hei Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen beschäftigten Personen.

Das Gewerbegerichtsgesetz vom 27. November 1896, R.-G.-Bl. Nr. 218, hat in § 1, Absatz 2, die Ausdehnung der sachlichen Zuständigkeit der Gewerbegerichte auf die Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen zugelassen. Es mangelt aber zur Zeit an einer Bestimmung darüber, welche der bei den Eisenhahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen beschäftigten Personen als Arbeiter im Sinne des Gewerbegerichtsgesetzes anzusehen sind. Dass nicht unterschiedslos das ganze Personal vor die Gewerbegerichte zu weisen ist, hedarf keiner weiteren Ausführung. Die Dienst- und Lohnverhältnisse gewisser Kategorien von Bediensteten, insbesondere jene der Beamten, sind von allen gewerblichen Arbeitsverhältnissen, die sonst zur sachlichen Zuständigkeit der Gewerbegerichte gehören, so sehr verschieden, dass die Zuweisung

von Rechtsstreitigkeiten, die aus solchen Verhältnissen entspringen, an die Gewerbegerichte als irrationell bezeichnet werden müsste.

Andererseits ist aber bei jeder dieser Unternehmungen eine mehr oder minder grosse Zahl von Personen beschäftigt, deren Dienstverhältniss, wenn es auch nicht durch die Vorschriften der Gewerbeordnung geregelt wird (Artikel V, lit. 1, des Kundmachungspatentes zur Gewerbeordnung vom 20. December 1859, R.-G.-Bl. Nr. 227), doch mit dem gewerblichen Arbeitsverhältniss nach Gegenstand der Dienstleistung und Inhalt des Verhältnisses wesentliche Uebereinstimmungen aufweist. Zwischen die Beamten einerseits und die Kategorie der Arbeiter andererseits, insbesondere der in den Nebenbetrieben und Hilfsanstalten der Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen beschäftigten Arbeiter, schiebt sich die grosse Menge der im eigentlichen Verkehrsbetriebe verwendeten Personen ein, bezüglich deren die geltenden Gesetze keine auch nur einigermassen sicheren Fixpunkte für die Absteckung der Grenzlinie geben. Eine solche Grenze ist aber unerlässlich.

Die Beisitzer des Gewerbegerichtes sind zur Hälfte von den Arbeitern aus ihrer Mitte zu wählen (§ 7, Absatz 3, des Gewerbegerichtsgesetzes). Die Constituirung des Gewerbegerichtes setzt demnach die Durchführung dieser Wahlen und diese wieder die Festsetzung der activen und passiven Wahlberechtigung voraus. Abgesehen davon wäre die Activirung der Gewerbegerichte für die in Rede stehenden Rechtsstreitigkeiten ohne vorausgehende Abgrenzung der sachlichen Zuständigkeit höchst bedenklich, weil sich bei jedem Falle Competenzzweifel und -Streitigkeiten ergeben und der sachgemässen und raschen Entscheidung solcher Streitigkeiten im Wege stehen, somit eine erfolgreiche Thätigkeit der Gewerbegerichte ausschliessen würden.

Die Regierung erachtet daher, dass es unerlässlich sei, durch eine bindende Norm festzustellen, welche der Bediensteten der Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Unternehmungen als Arbeiter im Sinne des Gewerbegerichtsgesetzes anzusehen sind.

Hinsichtlich der bei den eigentlichen Verkehrtsbetrieben beschäftigten Personen fällt diese Abgrenzung zweifellos in den Bereich der Gesetzgebung. Denn es handelt sich um einen Gegenstand, den das Gesetz selbst geregelt hat, soweit die gewerbliche Arbeit in Frage kommt. Die Abgrenzung des Arbeiterbegriffes bildet einen wesentlichen Bestandtheil der Vorschriften für die Organisirung der Gewerbegerichte, ist demnach gemäss § 11, lit. 1) des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 141, der Gesetzgebung vorbehalten.

Dagegen könnte allerdings hinsichtlich der in den Hilfsanstalten (Nebenbetrieben) der Eisenbahnen und Dampfschiffahrtsunternehmungen beschäftigten Personen auch schon auf Grund der Vorschriften des Gewerbegerichtsgesetzes der Arbeiterbegriff bestimmt und nöthigenfalls in dieser Hinsicht der Praxis durch eine Verordnung eine Handhabe für die Durchführung des Gewerbegerichtsgesetzes geboten werden. Denn, wenn auch die Hilfsanstalten (Nebenbetriebe) der Eisenbahnen und Dampfschiffahrtsunternehmungen, wie Reparaturs-, Heizhauswerkstätten, Schmieden. Beleuchtungs- und Imprägnirungsanstalten, Schiffswerften, Lebensmittelmagazine u. a. m. als gewerbliche Betriebe im Sinne der Gewerbeordnung nicht anzusehen sind, wenn sie nicht auch auswärtige Aufträge entgegennehmen und ausführen, so sind doch die Arbeits- und Lohnverhältnisse in diesen Betrieben ähnlich jenen in Betrieben gleicher Art, die sich als gewerbliche Unternehmungen darstellen. Im Nothfalle könnte daher immerhin unter analoger Anwendung der Bestimmungen der Gewerbeordnung und auf Grund des § 5 des Gewerbegerichtsgesetzes die sachliche Zuständigkeit der Gewerbegerichte auf die erwähnten Nebenbetriebe ausgedehnt werden. Die Regierung hält jedoch dafür, dass eine isolirte Behandlung dieser Nebenbetriebe nicht wünschenswerth sei, weil nicht immer zwischen den eigentlichen Verkehrsbetrieben und den Nebenbetrieben (Hilfsanstalten) eine scharfe Sonderung besteht, vielmehr hie und da solche Nebenbetriebe, wie kleinere Heizhauswerkstätten, von dem Betriebspersonale bedient werden und dieselben Bediensteten mitunter bald im Verkehrsbetriebe, bald wieder in einem Nebenbetriebe Verwendung finden.

Es ist somit wünschenswerth, dass dieselbe Abgrenzung des Arbeiterbegriffes, die für die eigentlichen Verkehrsbetriebe besteht, auch in Ansehung der Nebenbetriebe Geltung hat, und dass die sachliche Zuständigkeit des Gewerbegerichtes für beide Betriebsgruppen gleichzeitig eintritt. Die im Entwurfe vorgelegten Vorschläge beziehen sich daher sowohl auf die in den eigentlichen Verkehrsbetrieben, wie auch auf die bei den Hilfsanstalten (Nebenbetrieben) beschäftigten Personen. Auf die Angestellten der auf Grund besonderer seitens der Gewerbebehörde ausgestellter Gewerbescheine oder Concessionen bestehenden, daher gewerberechtlich selbstständigen Hilfsanstalten (Nebenbetriebe) bezieht sich der vorliegende Gesetzentwurf nicht; für die Abgrenzung des Arbeiterbegriffes hinsichtlich der Angestellten solcher Nebenbetriebe, die als selbstständige Gewerbebetriebe erscheinen, ist die Bestimmung des § 5 des Gewerbegerichtsgesetzes massgebend.

Was den Betrieb der Dampfschiffahrt auf dem Meere anlangt, so unterliegt er den bestehenden Seegesetzen. Er ist nach Artikel V lit. m) des Kundmachungspatentes zur Gewerbeordnung von der Anwendung der letzteren und nach § 1, Absatz 2, des Gewerbegerichtsgesetzes von der sachlichen Zuständigkeit der Gewerbegerichte ausgenommen. Letzteres gilt auch für die nicht als selbstständige gewerbliche Unternehmungen anzusehenden Hilfsanstalten der Seeschiffahrts-Unternehmungen, als Schiffswerften, Stapel u. dgl. Insoweit jedoch solche Nebenbetriebe (Arsenalwerkstätten) als selbstständige Gewerbe anzusehen sind, fallen sie unter die Bestimmungen des Gewerbegerichtsgesetzes. Der vorliegende Gesetzentwurf findet somit weder auf die im eigentlichen Verkehrsbetriebe beschäftigten noch auf die Personen Anwendung, die in den Hilfsanstalten der den Seegesetzen unterliegenden Schiffahrtsbetriebe auf dem Meere beschäftigt sind.

Bei Bestimmung des Arbeiterbegriffes soll ein Unterschied gemacht werden zwischen den Staatsbahnen und den im Betriebe des Staates stehenden Bahnen einerseits und den Privatunternehmungen andererseits.

Bei allen Arten von Unternehmungen sollen jene Bediensteten nicht als Arbeiter im Sinne des Gewerbegerichtsgesetzes anzusehen sein, die zu den Beamten oder Unterbeamten gehören. Bei den Staatsbahnen aber ausserdem auch noch die statusmässig eingereihten Diener. Die Dienstverhältnisse der Beamten und Unterbeamten unterscheiden sich nach allen Richtungen von jenen der Personen, die sonst der gewerbegerichtlichen Jurisdiction unterstehen. Die dienstlichen Verrichtungen der Beamten und zum Theil auch jene der Unterbeamten setzen nicht nur eine besondere Schulung für den Beruf, sondern auch eine höhere allgemeine Bildung voraus. Ihre Thätigkeit nähert sich mehr der Ausübung eines liberalen Berufes als der Verrichtung einer gewerblichen Arbeit. Ihr Verhältniss zur Unternehmung wird nicht durch den individuellen Lohnvertrag bestimmt, sondern durch den Inhalt der den Dienstverband regelnden Vorschriften. Zudem hebt sie die Stabilität ihres Dienstverhältnisses aus der Masse des fluctuirenden und zum Theil wenigstens unter dem Einflusse der Conjunctur stehenden Arbeiterpersonales heraus. Die besonderen Gründe, die für die Schaffung von Gewerbegerichten massgebend waren, treffen somit keineswegs zu, wenn es sich um Streitigkeiten aus dem Dienstesverhältnisse der Beamten und Unterbeamten der in Rede stehenden Unternehmungen handelt. Es ist deshalb auch nicht einzusehen, weshalb Streitigkeiten solcher Personen zur Zuständigkeit der Gewerbegerichte gehören sollten, während Streitigkeiten aus dem Arbeitsverhältnisse jener Personen, die analoge Diensteszweige bei den eigentlichen Gewerbebetrieben versehen, zur sachlichen Competenz der ordentlichen Gerichte gehören.

Den Beamten und Unterbeamten sind gleichzuhalten die Beamtenaspiranten. Denn diese stellen den Nachwuchs für die Kategorie der Beamten dar, denen sie nach Vorbildung, Gegenstand der Dienstleistung und Stellung im Dienstverbande nahestehen. Sie sind gewissermassen im Vorbereitungsdienste stehende künftige Beamte, wie etwa im Staatsdienste die Praktikanten, Auscultanten u. A. m.

Die Honorarbeamten sind besonders qualificirte, technisch gebildete Hilfsorgane, die zumeist für vorübergehende Aufgaben, insbesondere bei grösseren Bauten, vertragsmässig angestellt, später aber meistens in den definitiven Dienst übernommen werden. Sie stehen allerdings nicht in einem organisationsmässigen Dienstverbande, sondern in einem rein privatrechtlichen Lohnvertragsverhältnisse zur Eisenbahn. Dagegen kann ihr Dienstverhältniss nach Gegenstand und Inhalt ihrer Thätigkeit nur mit jenem der Beamten, nicht aber mit dem Lohnverhältnisse der Arbeiter in Parallele gestellt werden. Das Gewerbegericht würde sich zur sachgemässen Beurtheilung von Rechtsstreitigkeiten aus dem Dienstverhältnisse solcher Honorarbeamten nicht eignen.

Bei den Staatsbahnen und den im Betriebe des Staates stehenden Bahnen müssen aber ausser den Beamten (Beamtenaspiranten, Honorarbeamten) und Unterbeamten auch noch die statusmässig eingereihten Diener aus dem Begriff der Arbeiter im Sinne des Gewerbegerichtsgesetzes ausgeschieden werden. Sie stehen den Beamten und Unterbeamten zwar nicht nach ihrer Vorbildung, nach Gegenstand und Inhalt ihrer Beschäftigung, wohl aber nach der Beschaffenheit des Dienstverhältnisses nahe. Zufolge der gesetzlichen Bestimmung des § 56 der kaiserlichen Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, ist das Dienstverhältniss der bei den

unmittelbar von der Staatsverwaltung betriebenen Bahnen Angestellten zur Staatsverwaltung durch eine besondere Dienstordnung zu regeln. Nach der gegenwärtig geltenden, mit der Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 7. April 1898, Z. 16.366, hinausgegebenen Dienstordnung (Dienstpragmatik) für die Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen gehören die Diener gleichwie die Beamten und Unterbeamten zu den statusmässig eingereihten Bediensteten (§ 2 D.-O.) und gelten für die Diener hinsichtlich der Principien der Aufnahmsbedingungen, des Rechtes auf eine dauernde Anstellung, auf ständige und auf Nebenbezüge, auf Unverkürzbarkeit derselben, auf Vorrückung, sowie bezüglich der disciplinaren Behandlung und der allgemeinen Rechte und Pflichten überhaupt die gleichen Normen wie für die Beamten und Unterbeamten. Demgemäss ist das Dienstverhältniss der Diener der Staatsbahnen unkündbar, sie sind auf Lebenszeit angestellt und können ebenso wie die Staatsbahnbeamten und Unterbeamten nur aus bestimmten taxativ aufgezählten Gründen in den Ruhestand versetzt (§§ 130 und 131 D.-O.) und abgesehen von den im § 120 der Dienstordnung angeführten besonderen Fällen nur im Disciplinarwege entlassen werden. Die Ansprüche der Diener der Staatsbahnen aus dem Dienstverhältnisse gegen den Staat und die Humanitätsinstitute (Provisionsfonds, Krankencasse etc.) sind nach der Dienstordnung und den Statuten der genannten Institute genau geregelt und deren Austragung zunächst auf den Dienstweg gewiesen (§ 83 D.-O.), wobei jede willkürliche Behandlung eben im Hinblicke auf die genaue Umgrenzung aller Ansprüche, Rechte und Pflichten geradezu ausgeschlossen erscheint. Gemäss § 19 des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, und des § 3 der obgedachten Dienstordnung finden überdies auf die Beamten, Unterbeamten und Diener der Staatsbahnen — insoweit nicht die speciell festgesetzten Ausnahmen zutreffen — die für die Staatsbeamten und Diener geltenden Normen sinngemässe Anwendung und erscheinen dieselben daher im Allgemeinen als berufsmässig Angestellte des Staates, deren vollständige Gleichstellung mit den wirklichen Staatsbeamten und Staatsdienern in Erwägung steht. In Anbetracht der angeführten Momente ist also zwischen den Dienern der Staatsbahnen und den Arbeitern im Sinne des § 5 des Gewerbegerichtsgesetzes ein so wesentlicher Unterschied wahrnehmbar, dass die Einbeziehung der Diener der Staatsbahnen unter die Gewerbegerichtsbarkeit ganz unbegründet und den Intentionen des Gewerbegerichtsgesetzes auch nicht entsprechend erscheinen würde.

Die vorangeführten, für die Eximirung der Diener der Staatsbahnen sprechenden Umstände treffen dagegen bei den Dienern der Privatbahnen nach keiner Richtung zu. Das Dienstverhältniss der Diener der Privatbahnen ist vielmehr ein loseres und bei allen Unternehmungen kündbares, die Kündigungsfrist ist verschieden bemessen, der Umfang ihrer Ansprüche und Rechte ein weniger genau und scharf umgrenzter als bei den Dienern der Staatsbahnen und erscheint die dienstliche Stellung der Diener der Privatbahnen von der dienstlichen Stellung der Diener der Staatsbahnen viel wesentlicher verschieden, als von der dienstlichen Stellung der Arbeiter im Sinne des § 5 des Gewerbegerichtsgesetzes.

Bei den Staatsbahnen und den im Betriebe des Staates stehenden Privatbahnen werden somit als Arbeiter im Sinne des Gewerbegerichtsgesetzes nur die nicht statusmässig eingereihten Angestellten anzusehen sein, die nicht zur Kategorie der Beamten (Honorarbeamten) gehören. Unter die gewerbegerichtliche Jurisdiction fallen daher ausser den Volontären und Diurnisten, Aushilfsunterbeamten und Aushilfsdienern, Manipulantinnen, die Arbeiter und Taglöhner der eigentlichen Verkehrsbetriebe, insbesondere bei der Bahnerhaltung verwendete Oberbauarbeiter, Arbeiter der Stationsanlagen und Magazine, dann die Vorarbeiter und Arbeiter, inclusive der Taglöhner bei den Regiebauten und in den Hilfsanstalten. Bei den Privatbahnen kommen zu diesen Personen auch noch sämmtliche in den eigentlichen Verkehrsbetrieben und in den Nebenbetrieben beschäftigten Personen der Dienerkategorie, auch wenn sie zu dem systemisirten Personale gehören, also beispielsweise die Conductenre, Bremser, Streckenund Weichenwächter, das im Stationsdienste verwendete, ferner das gesammte bei den Regiebauten und in den Hilfsanstalten beschäftigte Personal, insofern es nicht in die Kategorie der Beamten oder Unterbeamten fällt.

Bedeutende Schwierigkeiten macht die Abgrenzung des Arbeiterbegriffes bei den Kleinbahnen und den Tramways, weil sowohl die Nomenclaturen, wie auch die Dienstesverhältnisse eine grosse Mannigfaltigkeit aufweisen. Man könnte daran denken, die Dauer der Kündigungsfrist als Unterscheidungsmerkmal vorzuschlagen. Doch abgesehen davon, dass es dann möglich würde, durch entsprechende Bemessung der Kündigungsfristen den Kreis der zur Zuständigkeit der Gewerbegerichte gehörigen Streitigkeiten nach Belieben zu bestimmen, wäre eine solche Abgrenzung auch sachlich nicht begründet. Insbesondere werden beispielsweise bei der bedeutendsten dieser Unternehmungen: der Wiener Tramway (Bau- und Betriebsgesellschaft) dieselben Functionen von Bediensteten ganz verschiedener Kategorien verrichtet. Die Conducteure und Kutscher sind zum Theil sogenannte definitive Bedienstete mit einer dreimonatlichen Kündigungsfrist, zum Theil ständige Bedienstete mit vierzehntägiger Kündigungsfrist, endlich sogenannte Aushilfsbedienstete ohne Anspruch auf Kündigung. Die Pferdewärter sind zum geringeren Theil definitive, zum grösseren Theil ständige Bedienstete. Die Pferdeärzte sind zum Theil unter die Kategorie der ständigen Bediensteten mit blos vierzehntägiger Kündigungsfrist eingereiht. Die Unterscheidung nach der Dauer der Kündigungsfrist wäre somit unrationell. Dagegen wird sich allerdings auch bei den Kleinbahnen im einzelnen Falle nicht schwer bestimmen lassen, ob ein Bediensteter zu den Beamten oder Unterbeamten zu zählen und somit aus den oben erwähnten Gründen, die auch für derlei Unternehmungen Geltung beanspruchen dürfen, als Arbeiter im Sinne des Gewerbegerichtsgesetzes nicht anzusehen ist. Bei den meisten Kleinbahn-Unternehmungen liegt schon heute die Unterscheidung zwischen Beamten und Unterbeamten einerseits und den anderen Bediensteten andererseits den Dienstordnungen zugrunde. Immerhin wäre es aber nicht ausgeschlossen, dass bei einzelnen Unternehmungen mit Rücksicht auf die eigentümlichen Verhältnisse für die Abgrenzung des Begriffes der Beamten und Unterbeamten und der sonstigen Bediensteten nicht genügend sichere Anhaltspunkte gegeben sind. Für diesen Fall ist es unerlässlich, der Regierung die Ermächtigung zu geben (Schlusssatz des § 1), dass sie im Wege der Verordnung die Bediensteten bezeichne, die als Beamte oder Unterbeamte anzusehen sind,

Im Uebrigen sind die Bahnverwaltungen und Schiffahrts-Unternehmungen auf Grund des § 2 der Ministerialverordnung vom 23. April 1898, R.-G.-Bl. Nr. 56, verpflichtet, zum Zwecke der Durchführung des Wahlgeschäftes ein vollständiges Verzeichniss der in ihren Betrieben beschäftigten wahlberechtigten Arbeiter vorzulegen.

Im § 2 des Entwurfes wird auf die Grundlagen hingewiesen, nach denen die Art des Lohn- oder Dienstverhältnisses zu beurtheilen ist. In erster Linie ist die ausdrückliche Vereinbarung, der Dienst- oder Lohnvertrag, massgebend, in Ermangelung eines solchen jene Vorschriften, die durch stillschweigende Uebereinkunft dem Dienst- oder Arbeitsverhältnisse zugrunde gelegt wurden, wie Dienst- oder Arbeitsordnungen, Instructionen, Anstellungsdecrete u. dgl. Selbstverständlich können derlei Vorschriften nicht einseitig von dem einen Theile geändert werden, sondern es ist nach den Grundsätzen des Privatrechtes zu beurtheilen, inwieferne eine, wenn auch nur stillschweigende Willensübereinstimmung hinsichtlich einer Aenderung des ursprünglichen Verhältnisses zustande gekommen ist. Eine Aenderung der Dienst- oder Arbeitsordnung wird beispielsweise, wenn nicht eine ausdrückliche Erklärung vorliegt, hinsichtlich der schon früher angestellten Personen erst mit Ablauf der Kündigungsfrist für beide Theile zum Bestandtheil des Arbeitsvertrages werden.

Die Bestimmungen des § 3 sollen den Zweifeln begegnen, die sich über die örtliche Zuständigkeit, insbesondere hinsichtlich der Rechtsstreitigkeiten des im Fahrbetriebe thätigen Personals leicht ergeben könnten. Es soll jenes Gewerbegericht zuständig sein, in dessen Sprengel sich die Betriebsstätte (Etablissement) befindet, unter deren Personalstand der Arbeiter eingereiht, oder der er dienstlich zugewiesen ist. In diesem Etablissement hat das Dienstverhältniss seinen Sitz, von ihm aus empfängt der Arbeiter seine Weisungen, dort werden seine Bezüge verrechnet und ausbezahlt und dort hat er seine Ansprüche zu stellen, seine Wünsche und Beschwerden vorzubringen. Mangels dieser Voraussetzungen sollen jene Momente (Leistung der Arbeit und Zahlung des Gehaltes oder Lohnes) für die örtliche Zuständigkeit massgebend sein, die auch schon im § 23 des Gewerbegerichtsgesetzes für die Bestimmung der örtlichen Zuständigkeit bezeichnet sind.

In derselben Sitzung wurde der Antrag des Herrn Abgeordneten Merunowicz, betreffend die Schienenverbindung der k. k. Tabak-Hauptfabrik in Winniki, dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte elektrische Kleinbahn von der Station Dobrau nach Morawka. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. März die k. k. Landesregierung in Troppau beauftragt, hinsichtlich des von Ludwig Odstrčil, k. k. Notar in Friedek, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Dobrau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Noschowitz, Unter-Ellgoth und Ober-Ellgoth nach Morawka im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 4797.]

Localbahn Přivoz — M.-Ostrau — Witkowitz. (Bauconsenstheilung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Abgrenzung des Bahnhofes M.-Ostrau der genannten Localbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9195.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Ban- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien. (Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Linie Rasumoffskygasse—Sofienbrückengasse durch die Rochus-, bezw. Sechskrügelgasse.) Am 11. März ist der elektrische Betrieb auf der neu erbauten Strassenbahnlinie Rasumoffskygasse—Sofienbrückengasse durch die Rochus-, bezw. Sechskrügelgasse eröffnet worden. Die Wagen verkehren von der Umkehrstelle Südbahnhof durch die Fasangasse, Ungargasse, Sechskrügelgasse, Rasumoffskygasse bis zur Prater-Hauptallee und retour über die Sofienbrückengasse, Rochusgasse, Ungargasse, Fasangasse, Südbahnhof.

Localbahn Kolin - Čerčan. (Benennung der in km 50·1/2 einzuschaltenden Personenhaltestelle.) Die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen beantragte Benennung der in km 50·1/2 der Localbahn Kolin-Cerčan einzuschaltenden Personenhaltestelle mit dem Namen Piskočil (böhmisch Piskočely) wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 9289.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes, die im Bereiche des Netzes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen vorzunehmenden Investitionen, bezw. die Abänderung des G.-A. XXX ex 1897 betreffend.) Der vom kgl. ungarischen Handelsminister bezüglich der Abänderung des G.-A. XXX ex 1897, betreffend die im Netze der kgl. Ungarischen Staatsbahnen vorzunehmenden Investitionen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1897) und betreffend die Deckung der Kosten dieser Investitionen, am 8. März 1901 eingereichte Gesetzentwurf bestimmt, dass dem Minister unter den in den Titeln I—VI des § 1 des G.-A. XXX ex 1897 bewilligten Crediten und unter den, dem § 6 dieses Gesetzes entsprechend, in den einzelnen Jahren in das Budget unter besonderen Titeln aufzunehmenden Creditsummen das Virementsrecht gewährt wird.

Im Motivenberichte führt der Minister aus, dass im G.-A. XXX ex 1897 für die Vermehrung der Lastwagen nur für eine Zeit von fünf Jahren vorgesorgt ward. Da nun auch die letzte Rate der für die Beschaffung von Lastwagen zur Verfügung gestellten Summen unter Benützung steht und am 1. October aufgebraucht sein wird, war es nöthig, zu untersuchen, ob es in den nächsten Jahren unbedingt nöthig sei, neue Lastwagen zu beschaffen, da ein eventueller Mangel an Lastwagen auf viele industrielle und landwirthschaftliche Interessen eine schädliche Rückwirkung ausüben würde, die Waarenverkehrsinteressen der Staatsbahnen erfordern, dass in der Anfertigung von Lastwagen keine Stockung eintrete und auch die Waggonindustrie unter den gegenwärtigen Verhältnissen dringend der Hilfe bedarf. Die Staatsbahnen werden Ende 1901 einen Lastwagenpark von 55.783 Stück haben. Da sich die Gesammtleistungen der Lastwagen im Jahre 1899 auf 1.804,500.000, im Jahre 1900 aber auf 1.900,000.000 Achskilometer belief, so ist bei einer natürlichen Zunahme des Lastenverkehres um 3·6 Percent für das Jahr 1903 eine Leistung von 2.113,000.000 Achskilometern zu erwarten. Auf einen Lastwagen pflegt man hier 36.000 Kilometer zu rechnen. In diesem Falle würde man im Jahre 1903 59.000 Wagen benöthigen; da aber auch nach Verbrauch des hiefür bestimmten Credites nur 55.783 Wagen vorhanden sein werden, erweist sich die Beschaffung von 3200 neuen Wagen als nothwendig.

Dem mit 3200 Stück festgestellten Waggonbedarf gegenüber hat der Minister jetzt nur die Beschaffung von 2000 Waggons geplant, weil er den finanziellen Verhältnissen Rechnung trägt. Von den Kosten der mit dem G.-A. XXX ex 1897 festgestellten Investitionsarbeiten werden bedeutendere Ersparnisse nicht zu erwarten sein; doch gibt es unter diesen Arbeiten solche, welche in der geplanten Zeit nicht vollendet werden können, und solche, deren Durchführung ohne Schaden um einige Jahre verschoben werden kann; endlich solche, bei welchen einige Ersparungen zu erzielen sein werden. In dieser Weise stehen dem Minister K 7,225.000 zur Verfügung, für welche Summe 2000 Waggons angeschafft werden können.

Behufs Verwendung dieser Summe zu dem obigen Zwecke wird eben von der Gesetzgebung das Virement verlangt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Längen des Betriebsnetzes mit Ende 1900.) Dem officiellen Ausweise über die Länge des Betriebsnetzes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit Ende 1900 zufolge, wurden in diesem Jahre nur die 10 km lange Linie Nagy-Surány—Érsekujvár und die 3 km lange Abzweigung der Fiumaner Linie Brajdicza—Fiume gebaut, so dass sich die Kilometerlänge der kgl. Ungarischen Staatsbahnen von 7680 auf 7693 erhöhte. Das Localbahnnetz der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linien betreffend, wurde dieses im verflossenen Jahre um die 52·5 km lange Strecke Szigetvár—Kaposvár und die 48·5 km lange letzte Theilstrecke der Linie Körös—Belovár—Veröcze erweitert. Im verflossenen Jahre gelangten in den Betrieb der Staatsbahnen auch die 348 km lange Torontáler und hiemit die 52 km lange Temesvár-Módoser, wie auch die schmalspurige, 24 km lange Taraczvölgyer Localbahn. Insgesammt befanden sich im Betriebe der Staatsbahnen am Ende des Jahres 1900 14.526 km, um 522 km mehr als am Ende des Jahres 1899, wovon aber nur 114 km auf neue Bahnen entfallen.

Ausland.

Preussen. (Conferenzen über Wagenbedarf.) Zwischen Vertretern der zur mittleren Wagengruppe (Gruppe III) gehörigen kgl. preussischen Eisenbahn-Directionen zu Altona, Cassel, Erfurt, Halle a. d. S., Hannover und Magdeburg, sowie einer grösseren Anzahl von Vertretern der Landwirthschaft, des Handels und der Industrie fanden am 5. Februar nach der „Z. d. V. D. E.-V." in Bremen Berathungen über den voraussichtlichen Wagenbedarf zu den verkehrsstärksten Zeiten des laufenden Kalenderjahres statt. Mit Rücksicht auf die in dem mittleren Bezirke vorzugsweise als Massentransporte in Betracht kommenden Güter, wie Düngemittel, Zucker, Kohlen und Rüben, werden als verkehrsreichste Zeiten für den Bedarf an gedeckten Wagen die Monate März, September, November, und für den Bedarf an offenen Wagen die Monate September, November angesehen. Die Berathungen erfolgen auf Grund vorher von den Interessenten durch Vermittlung der kgl. Oberbergämter und Verkehrsinspectionen eingezogenen Angaben. Da sowohl der Umfang der fraglichen Transporte, als die Vertheilung derselben auf die einzelnen Monate im Wesentlichen von dem Ertrage der Ernte und von den Witterungsverhältnissen abhängt, wurde allseitig die Schwierigkeit einer zuverlässigen Schätzung betont. Für den Monat März glaubte man eine Verkehrssteigerung von etwa 10 pCt. in Aussicht nehmen zu sollen; schriftlich war dieselbe auf 13·9 pCt. geschätzt. Für die Herbstmonate war bei den Düngemitteln eine Transportsteigerung von 31·7 pCt., bei Zucker eine solche von 11·1 pCt. angenommen. Im Laufe der Verhandlungen wurde jedoch festgestellt, dass die thatsächliche Vermehrung der Düngemitteltransporte in der kritischen Zeit gegen das Jahr 1899 im Jahre 1900 nur + 0·3 pCt. betragen, dass die Menge der Zuckertransporte dagegen 1900 gegen das Jahr 1899 um 20 pCt. zugenommen habe; dass eine gleiche Zunahme im laufenden Jahre zu erwarten sein werde, glaubte man selbst bei Berücksichtigung des Umstandes, dass Getreideboden noch umgepflügt werden müsse, nicht annehmen zu sollen, da neue Abschlüsse bisher kaum vorlägen. Da die Kalitransporte im Durchschnitt der letzten acht Jahre um 9·91 pCt. zugenommen, die Vermehrung der sonstigen Düngemitteltransporte auf mindestens 10 pCt. veranschlagt wurde, glaubte die Mehrheit der Interessenten die gesammte Verkehrssteigerung auf 7·5—10 pCt. schätzen zu sollen, während die Verwaltungen mit Rücksicht auf die vorausgegangenen Jahre schon eine Zunahme von 5 pCt. als reichlich gegriffen erachteten. Be-

züglich der in offenen Wagen zu befördernden Güter lanteten die schriftlichen Schätzungen für Kohlen auf eine Zunahme von 21·8 pCt., für Rüben auf 13·5 pCt., während die im Jahre 1900 eingetretene Steigerung thatsächlich nur 11·4 pCt. und 6 pCt. betragen hat. Bei der mündlichen Verhandlung wichen die Schätzungen für die einzelnen Braunkohlenreviere erheblich von einander ab, so dass sich Unterschiede von 15 pCt. ergaben. Seitens der Vertreter der Eisenbahn-Verwaltungen wurde hervorgehoben, dass man bei den hohen Schätzungen (über 20 pCt. Zunahme) wohl mehr die thatsächlich vorliegende Möglichkeit der Productionserböhung — namentlich bei der Briquettherstellung — als die Sicherheit eines entsprecbenden Absatzes berücksichtigt babe. Weise schon das überaus günstige Jahr 1900 nur eine Zunahme von 11·4 pCt. auf, so werde man schwerlich über 10 pCt. hinausgehen können, zumal die Kohlenförderung schon gegenwärtig etwas zurückgegangen sei. Man könne bei Annahme einer Vermehrung der Rübentransporte um 5 pCt., wie sie dem Gutachten der anwesenden Interessenten entspräche, höchstens auf eine Gesammtzunahme von 8—9 pCt. für die in offenen Wagen in der kritischen Zeit zu befördernden Güter schliessen. Die so geschätzte Verkehrsvermehrung hoffe man mit den vorhandenen und nacb dem Etat noch zu beschaffenden Transportmitteln in derselben Weise rechtzeitig zu bewältigen, wie dies auch im vergangenen Jahre der Fall gewesen sei, in welchem, wie seitens der Interessenten auerkannt war, die Wagengestellung eine gute sei und zu erheblichen Ausstellungen Anlass nicht gegeben habe.

— (Krümmungshalbmesser der Anschlussgeleise.) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat für den Bereich der prenssischen Staats- und Privatbahnen bestimmt, dass bei Anschlussgeleisen, auf welche die Betriebsmittel der Staatsbahneu übergehen sollen, folgende Krümmungshalbmesser einzuhalten sind: 1. wenn die Beförderung der Wagen ohne Locomotivkraft oder nur mittelst Nebenbahnlocomotiven mit einem festen Radstand bis zu 3 m erfolgen soll (insbesondere also bei Anschlussgeleisen an Nebenbahnen, bei denen die spätere Umwandlung in eine Hauptbahn oder die Beförderung mit Hauptbahnlocomotiven ausgescblossen erscheint, sowie bei Anschlussgeleisen an grössere Bahnhöfe, auf denen stets Rangirlocomotiven des bezeicbneten Radstandes zur Verfügung stehen werden): a) der Krümmungshalbmesser von 100 m, wenn auf dem Anschlussgeleise in der Regel nur Wagen mit einem festen Radstand bis zu 4·5 m verkehren, b) der Krümmungshalbmesser von 140 m, wenn auf den Verkehr von Wagen mit grösserem festen Radstand (Glaswageu, Coakswagen u. s. w.) zu recbnen ist. 2. bei Anschlussgeleisen, auf denen die Beförderung der Wagen durch Hauptbahnlocomotiven beliebiger Art erfolgen soll, der Krümmungshalbmesser von 180 m. [„Z. d.-V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 13. bis 19. März 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

13. März *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Dannbio", Capitän R. Siguorelli, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, öherdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa anf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

14. „ *) um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffnng in Cattaro für Passagiere, Post- nnd Werthsacheu nach Bari.

15. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Sultau", Capitän V. Ivellich, mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Tersteuik Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

16. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Almissa" Capitän G. Merlato, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosuizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

19. März, *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie) mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnnovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Qnaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande Novaglia, Valcassione nnd Porto Manzo. Dampfer „Thetis", Capitän A. Marassi,

*) In Verbindung mit dem ans Wieu kommenden Schnellzuge.

NB. Rnndreisebillets 1. Classe bis Cattaro nnd retour, giltig für alle dalmatinischeu Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Anfenthaltes im Hotel Impérial in Ragnsa, K 90.—.

[1] Verbindung mit dem bis znr Riva fahrenden Schnellzuge ans Wien.

Venedig.

13. März, nm 1 Uhr Nachm., Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld (Vergnügungsfahrt).

14. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän P. Komneuovich
16. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän P. Komnenovich
19. „ Dampfer „Massimiliano", Capitan P. Komnenovich } um Mitternacht

Levante nnd Mittelmeer.

13. März, nm 3 Uhr Nachmittags (directe Thessalische Linie) Dampfer „Daphne", Capitän L. Stabile, mit Berührung von Corfn, Piräns, Salonich, Dardanellen, Constantinopel, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh und Batnm.

14. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän R. Mitis, nach Alexandrien mit Berührnng von Brindisi. Ueberschiffnng, in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

14. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Anrora", Capitän A. Scarpa, mit Berührung von Fiume,† Durazzo, Valona, Corfn, Zante, Canea, Rethymo, Candieu, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineholi, Samsnn, Kerassnnd, Trapezunt, Rizeh nnd Batum.

17. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Jupiter", Capitän F. Tosoni, mit Berührung von Fiume,† Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräns, Syra, Vathy, Khios, Tschesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Constantinopel, Varna, Knstendje, Sulinà, Braila und Galatz,

19. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Amphitrite", Capitän E. Mecozzi, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräns, Dardanellen Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Qnaranta nach Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfn nach Sajada, Parga, Santa Manra nnd Prevesa.

21. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän F. Kossovich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffnng in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

15. März, um 4 Nachmittags (direct nach Bombay), Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand" Capitän A. Martinolich, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden nnd Bombay.

18. „ Extra (circa) nach Kobe. Dampfer „Proteo", Capitän Buntlelich, mit Berührung von Fiume†, Port Said, Suez, Colombo, Singapore, Yokohama nnd Kohe.

23. „ (circa). (Winterlinie nach Bombay), Dampfer „Viudobona", Capitän G. Klausherger, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo und Rangoon.

Brasilien.

15. März, Dampfer „Poliuce", Capitän C. Tomassevich, nach Santos mit Berührung von Fiume,* Tanger, Pernambnco, Bahia und Rio Janeiro.

* Zwischen Triest nnd Finme nnd umgekehrt werdeu weder Passagiere noch Waareu zur Verschiffnng angenommeu.

† Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Bezirkshauptmann Wenzel Bouma von der Function eines landesfürstlichen Commissärs bei der Elektricitäts-Actiengesellschaft vormals Kolben & Comp. in Prag enthoben und an seiner Stelle den bei der Statthalterei in Prag in Verwendung stehenden Statthaltereirath Dr. Johann Paraubek zum landesfürstlichen Commissär bei der genannten Actiengesellschaft ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bayerisch-Tiroler Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer directer Fahrkarten und Gepäckstaxen.

Mit 1. April 1901 gelangen nachstehende directe Fahrpreise und Gepäckssätze zur Einführung:

Von	Nach	Ueber	Einfache Fahrkarten für Schnellzüge I. Cl.	Einfache Fahrkarten für Schnellzüge II. Cl.	Einfache Fahrkarten für Personenzüge II. Cl.	Einfache Fahrkarten für Personenzüge III. Cl.	10 kg Gepäck
			Mark				
Gries	München C.B.	Kufstein	—	—	10·30	6·70	0·72
Innichen	München C.B.	Franzensfeste-Kufstein	28·80	21·20	16·70	11·—	1·13
Niederdorf	München C.B.	Franzensfeste-Kufstein	28·80	21·20	16·70	11·—	1·10

Wien, am 10. März 1901. [198]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 2.

Güterverkehr Rumänien—Lindau und Vorarlberg.

(Tarif-Theil 2.)

Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 6 für Getreide etc.

Ab 1. Mai 1901 werden die in den obbezeichneten Tarifen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 6 für die Beförderung von Getreide etc. ausser Kraft gesetzt. Ueber die Einführung der neuen Frachtsätze wird seinerzeit Verlautbarung erfolgen.

Wien, am 12. März 1901. [199]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. April 1901 tritt ein neuer Tarif für den Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich in Kraft; insoweit jedoch durch diesen Tarif Erschwerungen oder Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. Mai 1901 in Giltigkeit.

Durch den zur Einführung kommenden neuen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 1. November 1896 sammt den Nachträgen I—V ausser Kraft gesetzt.

Der neue Tarif enthält vielfach geänderte, gegenüber dem bisherigen Tarife theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze in den Classengut- und Ausnahmetarifen, Zwischenlagerungs- und Reexpeditionsbestimmungen, den Kilometerzeiger, schliesslich die Lieferfristtabelle.

Der Tarif ist bei der unterzeichneten Direction, sowie bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von Mark 1·70 = Kronen 2·— erhältlich.

Wien, am 11. März 1901. [200]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. April 1901 tritt der Nachtrag I zum Tarifheft 6 (enthaltend Kartirungssätze für einzelne Artikel) vom 1. Jänner 1901 in Kraft.

Derselbe enthält nur einige Abänderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. April 1901.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 5 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. März 1901. [201]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif.

Einführung eines neuen Theiles I, Abtheilung B, und des Nachtrages I zur Abtheilung A.

An Stelle des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1900 nebst Nachtrag I tritt am 1. April 1901 ein neuer Tarif, Theil I, Abtheilung B, in Kraft. Gleichzeitig gelangt der Nachtrag I zum Theil I, Abtheilung A, zur Einführung.

Exemplare erliegen in den Stationen Friedland i. B., Raspenau und Reichenberg, sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit und sind sowohl bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin, als auch in der Station Reichenberg zum Preise von 30 Pfennigen, resp. 36 Hellern für Theil I, Abth. B, und von 5 Pfennigen, resp. 6 Hellern für Nachtrag I, Abth. A, erhältlich.

Wien, am 11. März 1901. [202]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen norddeutschen Stationen einerseits und österreichischen Stationen über Tetschen und Seidenberg andererseits in Wirksamkeit.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1897 sammt Nachtrag I ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 14. März 1901. [203]

Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife für die eilgutmässige Beförderung von lebendem Geflügel aus Ungarn nach Süddeutschland vom 1. Juni 1899.

Mit Giltigkeit ab 1. April 1901 gelangt der Nachtrag III zum oben bezeichneten Tarife zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen der Tarifbestimmungen, Frachtsätze für die neu einbezogene Station Hergershausen, sowie geänderte Frachtsätze für die Station Mainz Hauptbahnhof.

Exemplare des III. Nachtrages werden bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich abgegeben.

Wien, am 14. März 1901. [204]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Rumänischer Personenverkehr über Itzkany.

Einführung eines Tarifnachtrages I.

Mit 1. Mai 1901 gelangt der Nachtrag I zu dem ab 1. October 1900 giltigen Tarif für den obbezeichneten Verkehr zur Ausgabe.

Derselbe enthält Berichtigungen des Tarifes, sowie einige Aenderungen und Ergänzungen der Fahrpreise.

Exemplare dieses Nachtrages werden zum Preise von 10 Hellern erhältlich sein.

Wien, am 13. März 1901. [205]

K. k. österreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Kohlen-Ausnahmetarif, Theil V, Heft Nr. 3 (Verkehr Böhmen—Süddeutschland).

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Mai 1901 gelangt ein neuer Tarif mit erhöhten Frachtsätzen zur Ausgabe.

Der seitherige Tarif vom 1. Februar 1898, dessen Aufhebung zum 1. April 1901 in Nummer 19 vom 12. Februar 1901 dieses Blattes angekündigt war, bleibt noch bis Ende April 1901 in Kraft.

Abdrücke des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 50 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. März 1901. [206]

K. k. österr. Staatsbahnen
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Tarif-Theil I, Abtheilung B.

Abänderung der Tarifirung für Seifensiederfluss etc.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 wird die auf Seite 59 des Nachtrages I zum Tarife, Theil I, Abtheilung B, für den im Rubrum genannten Güterverkehr vorgesehene Tarifirung der Position L—1 f) in nachstehender Weise abgeändert, und zwar:

Position	Artikel	Classification für Gewichtsmengen: unter 5000	von mindestens 5000	von mindestens 10.000
		Kilogramm		
		per Frachtbrief	per Frachtbrief und Wagen	
	L.			
1	f) Seifensiederfluss (Seifensiederunterlauge, auch concentrirt, Abfallwasser der Seifenfabrikation) .	II	A_2*)	Sp.-T. III

Wien, am 13. März 1901. [207]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

(Localgütertarif, Theil II, Heft 1, Abschnitt A.)

Abänderung der Post Nr. 5 des zweiten Anhanges bezüglich der Schleppbahngebühren.

Die im zweiten Anhange zu obengenanntem Tarife unter Pos. Nr. 5 ab den Stationen Bilin, Brüx und Ladowitz für den Braunkohlenverkehr nach Rosawitz (Elbequai) vorgesehene Auflassung der Schleppbahngebühren findet mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 keine Anwendung mehr, und gelangen ab diesem Tage für den obgenannten Verkehr die tarifmässigen Schleppbahngebühren, und zwar:

von		Heller per Tonne = 1000 kg
Bilin	Amalien-Schacht	20
	Amalien-Schacht II	20
	Rudiay-Schacht	10
	Frieda-Schacht	20
	Emmeran-Zeche	20
Brüx	Johann-Schacht	12
	Prinz Eugen-Schacht	24
Ladowitz	Kronprinz Rudolf-Schacht . .	7
	Frauenlob-Schacht	12

zur Einhebung.

Diese Tarifmassnahme wird im nächsten Nachtrage zu dem erwähnten Tarife zur Durchführung gelangen.

Wien, am 12. März 1901. [208]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung neuer Personentarife.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 gelangen zur Ausgabe:

a) ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits, wodurch der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1898 sammt Nachträgen aufgehoben wird;

b) ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie Wien-Nordbahnhof einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einschliesslich der im Staatsbetriebe stehenden Localbahnen Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz, Chrudim-Holitz und Kolin-Čerčan andererseits, wodurch der Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie Wien-Nordbahnhof einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen andererseits über Hohenstadt, Triebitz, Olmütz und Klein-Schwechat vom 1. März 1899 aufgehoben wird.

Exemplare dieser neuen Tarife werden seinerzeit bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, beziehungsweise Stationen zum Preise von je 50 Hellern erhältlich sein.

Wien, am 13. März 1901. [209]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einbeziehung der Station Oels in den Ausnahmetarif Nr. 1 für metallurgische Producte nach Italien.

Mit Wirksamkeit vom 20. März 1901 ist auf Seite 38 des vorbezeichneten Ausnahmetarifes die Station Oels mit nachverzeichneten Schnittsätzen für Roheisen und altes Eisen (Abtheilung g) nachzutragen:

		Franken für 100 kg
Oels*	Pino	3·27
	Chiasso	3·41
	Peri I	2·88
	Peri II	2·83
	Pontebba	3·35

* Die unter Peri II aufgeführten Schnittsätze gelten nur für Sendungen nach den italienischen Stationen der Linie Vicenza—Padua—Rovigo—Ferrara—Bologna—Pistoia—Pisa—Livorno und südlich, bezw. östlich hievon.

Wien, am 12. März 1901. [210]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bau-Ausschreibung.

Auf der für Rechnung der Localbahn Triest-Parenzo mit 76 Centimeter Spurweite herzustellenden **Theilstrecke Buje—Parenzo** ist in den Baulosen 13 und 14 die Ausführung der Arbeiten des **Unterbaues**, der **Oberbau-** und **Hochbauarbeiten**, ausschliesslich der mechanischen Ausrüstung der Wasserbeschaffungsanlagen, sowie der Lieferung der Oberbaumaterialien und der Gebäudeausrüstung, im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt zum Theile auf Nachmass gegen Einheitspreise, zum Theile gegen Pauschalpreise, getrennt nach Baulosen.

Die Kosten der zu vergebenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Kronen abgerundet:

Bezeichnung der Losstrecke	Baulos-Nr.	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometern	Unterbau	Oberbau	Einfriedungen, Bahnzeichen und Grenzsteine	Hochbau	Zusammen
von S. Rocco bis Radoš	13	106·000 und 116·780	10·780	83.621	44.871	5.285	58.000	191.777
von Radoš bis Sa. Eleuterio	14	116·780 und 126·130	9·287	73.237	42.082	7.984	73.000	196.303
		Zusammen	20·067	156.858	86.953	13.269	131.000	388.080

Die Vollendungstermine für beide Baulose sind derart festgesetzt, dass ab 1. Juli 1902 die Montirung der mechanischen Einrichtung der Wasserbeschaffungsanlagen, Wasserkrahne und der Brückenwaage ungehindert beginnen kann, dass ferner vom 1. September 1902 an sämmtliche Hochbauten der anstandslosen Benützung übergeben werden und von demselben Tage an durchlaufende Materialzüge verkehren können, und dass vom 15. October 1902 an der Betrieb anstandslos eröffnet werden kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben vorgeschriebenen Formulare, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei dem Departement 18 des k. k. Eisenbahnministeriums (Wien, I. Elisabethstrasse Nr. 9) und bei der k. k. Eisenbahnbauleitung in Triest (Via Belpoggio Nr. 2) einzusehen und von den Offerenten zu unterfertigen. Diese Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei den vorbezeichneten Dienststellen auch gegen Bezahlung erhältlich.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis **10. April 1901, 12 Uhr Mittags,** bei dem Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien einzureichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags beim Departement 18 statt. Das Offert muss auf sämmtliche Herstellungen des betreffenden Bauloses lauten, und ist für jedes Baulos ein besonderes Offert einzubringen. Der Offertleger hat bis zum 30. April 1901 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Das zu erlegende Vadium beträgt: für Baulos 13: K 9500 und Baulos 14: K 9800, welches im Erstehungsfalle als Caution rückbehalten wird.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheil derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von den Offerenten nicht unterschrieben wurde, oder betreffs welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einbringung der Offerte bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im März 1901. — [E.-M.-Z. 9.697.]

K. k. Eisenbahnministerium.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
844	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art	Siehe die nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens I 5.000 kg II 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, Ausnahmetarif Nr. 1	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Siehe die nachstehende Tabelle		Im Kartirungs-, resp. Rückvergütungswege *)		

Von oder nach	Von oder nach Dzieditz I	Von oder nach Dzieditz II	Von oder nach	Von oder nach Dzieditz I	Von oder nach Dzieditz II
	Frachtsätze per 100 kg Centimes			Frachtsätze per 100 kg Centimes	
Adjud	875	725	Focsani	936	781
Azuga	886	716	Galati	1048	880
Bacau	795	656	Galati transito †)	766	615
Barlad	946	790	Giurgiu	1171	969
Botosani	681	554	Giurgiu (Smarda) transito †)	862	692
Braila	1060	891	Jasi	784	646
Braila transito †)	770	618	Pascani	682	555
Bucuresti filaret	1080	888	Piatra-Neamt	874	726
Bucuresti gara de nord	1069	879	Pitesti	1057	885
Burdujeni	600	582	Ploesti	990	808
Buzeu	1030	865	Ramnicul-Sarat	984	824
Calarasi	1244	1034	Ramnicul-Valcea	1042	872
Calarasi transito †)	855	686	Roman	736	603
Caracal	969	807	Slatina	948	788
Constanta	1314	1117	Targovistea	1152	952
Constanta port	1316	1119	Targul-Jiu	910	754
Constanta port transito †)	865	694	Targul-Ocna	942	787
Corabia	1025	856	Tecuci	934	780
Corabia transito †)	812	656	Turnul-Magurele	1177	993
Craiova	864	713	Turnul-Magurele transito †)	869	702
Dorohoi	689	561	Turnul-Severin	711	578
Falticeni	687	560	Vaslui	876	728

*) Die in den mit †) bezeichneten Relationen ausgewiesenen Frachtsätze finden nur im Rückvergütungswege, und zwar bei Einhaltung der auf Seite 12, sub Punkt b), des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes enthaltenen Bestimmungen, Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
845	k. k. österr. Staatsbahnen		Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Oświęcim transit		**D.** Aufgabe als Frachtgut, und zwar: entweder nach Cosel (Oderhafen), Breslau (Oderhafen) und Popelwitz (Umschlag) zum Weiterversandt per Oder nach Stettin und Hamburg oder mit directen nach Stettin oder Hamburg lautenden Frachtbriefen. Einhaltung der im Tarife, Theil II, Heft 3, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen Bestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarif	Heller	Heller	Heller	im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1902 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereiche das betreffende Mühlenetablissement, bezw. die Versandstation gelegen ist. Hinsichtlich der auf der Oder umgeschlagenen Sendungen sind nebst den Frachtbrief-Duplicaten bis zu den Oder-Umschlagplätzen auch die Connossements über den Weitertransport per Oder nach Stettin oder Hamburg beizubringen. Sollte etwa auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung. Siehe auch Anmerkung auf Seite 93 dieses Verordnungs-Blattes	
					Gorlice				114	58	56			
					Neu-Sandec				118	60	58			
					Podwysokie				213	126	87			
					Ustrzyki				162	88	74			
								Tarif-Theil II, Heft 3, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowine, und zwar Ausnahmetarif A und B	Pfge.	Pfge.	Pfge.			
					Basznia				117	69	48			
					Biała czortkowska				218	137	81			
					Boguchwała				84	50	34			
					Bogumiłowice				51	30	21			
					Borki wielkie				189	115	74			
					Bortniki				167	99	68			
					Brody				172	103	69			
					Buczniów				189	115	74			
					Buczacz				207	130	77			
					Bukaczowce				172	102	70			
					Bursztyn-Demianów				175	105	70			
					Chodorów				164	97	67			
					Czarna				61	36	25			
					Czernowitz				218	138	80			
					Czortków				218	138	80			
					Grzymałów				209	123	86			
					Hadikfalva				235	150	85			
					Hliboka				230	145	85			
					Jaroslau				99	58	41			
					Jezierna				178	108	70			
					Kałusz				178	107	71			
					Kolomea				199	124	75			
					Kopyczyńce				226	142	84			
					Lemberg				144	85	59			
					Lubaczów				114	67	47			
					Lubieńce				162	96	66			
					Monasterczyska				202	125	77			
					Niżankowice				115	68	47			
					Nowa grobla				109	64	45			
					Przemyśl				111	65	46			
					Podwołoczyska				199	123	76			
					Radymno				103	61	42			
					Rawa ruska				129	76	53			
					Rozwadów				99	58	41			
					Rzeszów				81	48	33			
					Sądowa-Wisznia				126	74	52			
					Sambor				133	78	55			
					Sokal				150	88	62			
					Stanislau				185	113	72			
					Stryj				157	92	65			
					Snrochów				102	60	42			
					Szczerzec				153	90	63			
					Tarnopol				185	113	72			
					Tarnów				54	32	22			
					Volksgarten				221	139	82			
					Wygnanka				221	140	81			
					Zabłotow				205	128	77			
					Zborów				175	104	71			
					Złoczów				167	100	67			

Hiedurch treten die Publicationen
im Verordnungs-Blatte Nr. 3 ex 1901 unter fortlaufender Nummer 130 (Seite 89),
" " " " 6 " " " " " 8 (" 248),
" " " " 15 " " " " " 20 (" 456) und
" " " " 29 " " " " " 25 (" 723)
ausser Wirksamkeit.

Die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 3 ex 1901 unter fortlaufender Nummer 130 (Seite 90) bleibt unverändert bestehen.

Fortlaufende Nummer	846	847	848	849
1				
Die Publication erfolgt — von der — 2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt — und im Namen der — 3	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bukowinaer Localbahnen	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel — 4	Holz, und zwar: Buchenholz (Pos. H—18, 3 und 5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Schwefelkies aus der Pos. E—21 der Güterclassification	Für Güter des Specialtarifes III des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Mauerziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von — 5	Hliboka	Pozoritta	Haugsdorf-Weidenau k. k. österr. Staatsbahnen	Bruck a. L. (L.B.)
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach — 5	Lodygowice	Gorlice Sáybusch-Żywiec	Scharley	Wien (St E.G.)
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen — 6	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit — 7	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 20. März 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis auf Ende August 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung — 8	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900	Localtarif	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg — 9	Besteht kein directer Frachtsatz	225 Heller	Bestebt keiner	24 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) — 10	162 Heller	175 Heller	53 Pfennige	17 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) — 11		50 Heller		7 Heller
Art der Durchführung — 12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss — 13				
Besondere Bemerkungen — 14				Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
850	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Raffinirtes Petroleum, Petroleumnaphta (Robbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle, mineralische, in Fässern oder in Kessel- (Cisternen-, Reservoir-, Bassin-) Wagen	Kralup (B.E.B.)	Annathal-Rothau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif	Heller 157	91	66	Im Kartirungswege		
					Chodan (B.E.B.)				137	84	53			
					Eger (B.E.B.)				152	91	61			
					Falkenau a. d. Eger				145	88	57			
					Franzensbad (B.E.B.)				152	91	61			
					Graslitz oberer Bahnhof				161	94	67			
					Graslitz unterer Bahnhof				160	92	68			
					Kaaden-Brunnersdorf				98	67	31			
					Karlshad (B.E.B.)				130	80	50			
					Kladno				28	25	3			
					Klingenthal (B.E.B.)				165	95	70			
					Komotau (B.E.B.)				97	66	31			
					Lana				38	32	6			
					Pressnitz-Reischdorf				127	79	48			
					Priesen				90	64	26			
					Pürstein				107	71	36			
					Rakonitz (B.E.B.)				58	48	10			
					Reitzenhain (B.E.B.)				129	80	49			
					Saaz (B.E.B.)				81	60	21			
					Schlackenwerth (B.E.B.)				119	76	43			
					Schmiedeberg				136	83	53			
					Weipert (B.E.B.)				145	88	57			

Diese ermässigten Frachtsätze finden auch auf leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralöl-Fässer, auch eiserne aller Art, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Fässer von den hier angeführten Stationen nach Kralup (B.E.B.) unter der Bedingung Anwendung, dass mindestens 60 Stück Petroleum- und sonstige Mineralöl-Fässer per Frachtbrief und Wagen aufgeliefert und durch Arbeitskräfte der Partei auf- und abgeladen werden.

Gelangen weniger als 60 Stück Fässer zur Aufgabe, so ist die Frachtberechnung zu den ermässigten Frachtsätzen unter Zugrundelegung des Rechnungsgewichtes für 60 Fässer, welches für Holzfässer mit 2160 kg und für eiserne Fässer mit 3000 kg per Frachtbrief und Wagen festgesetzt wird, nur im Falle der ausdrücklichen Vorschrift dieser Art der Frachtberechnung in den Frachtbriefen durch den Absender zulässig. Bei Transporten von leeren gebrauchten Petroleum- und sonstigen Mineralöl-Fässern, auch eisernen, aller Art, ist den Parteien behufs Ausnützung des Ladegewichtes der Wagen die Verwendung von geeigneten losen Ladevorrichtungen, über deren Zulässigkeit sich die Bahn die Beurtheilung vorbehält, gestattet. Diese Ladevorrichtungen werden nach der Aufgabestation kostenfrei rückbefördert, wenn die Aufgabe mittelst Frachtbriefes und unter Nachweisung ihrer stattgehabten Verwendung erfolgt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
851	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine der Classe C und des Specialtarifes 8	Jungbunzlau	Wlkawa	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Heller 10	Verschieden	Im Kartirungswege	Die Sendungen müssen zur Strassenpflasterung und Beschotterung im Bezirke Nimburg bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Nimburg als Empfänger erscheinen.	
					Nimburg					12				
852	**Oesterr. Nordwestbahn**	bethelligten Verwaltungen	Verschiedene Artikel	verschiedenen Stationen	Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen—Landungsplatz und Dresden-Elbkai, Bodenbach sowie vice versa.	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege giltigen Bestimmungen	vom 1. April 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Elbeumschlagstarif für West-Oesterreich vom 1. April 1901				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im Elbeumschlagstarife für West-Oesterreich vom 1. April 1901 für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege vorgeschriebenen Documente	Die vollständigen auf dieses Zugeständniss bezughabenden Tariftabellen sind in dem mit 1. April 1901 zur Einführung kommenden Elbeumschlagstarife für West-Oesterreich enthalten.	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Bethelligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
	Nr. 30 vom 9. März 1901	Nr. 802	K. k. österr. Staatsbahnen	Im Namen der bethelligten Verwaltungen	Beeren, Brot, Butter, Fische, Gemüse, Milch, Stein- und Kernobst, Weintrauben (siehe Nomenclatur des Ausnahmetarifes 1 b des in der 8. Rubrik genannten Tarifes)	Tharandt, Station der Sächsischen Staatseisenbahnen	Prag, Station der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, der k. k. priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Die in Rubrik 6 enthaltenen Bedingungen haben statt „Aufgabe als Frachtgut etc.“ richtig zu lauten: „Aufgabe als Eilgut und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes.“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 34. **Wien, 19. März 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Holleschau nach Zlin.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister Philipp Mašlán in Freistadtl im Vereine mit Franz Pokorný, Bürgermeister in Holleschau, Wladimir Fischer, Ingenieur in Holleschau, und Dr. Franz Rauscher, Advocat in Holleschau, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Holleschau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Přilep, Martinitz und Ober-Lapač nach Freistadtl und von da entweder über Lešna und Štip oder über Kosteletz nach Zlin im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 7. März 1901. Z. 6771/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Fohnsdorf nach Judenburg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Gustav Jordan in Wien im Vereine mit Arthur Freiherrn von Löwenthal die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Fohnsdorf nach Judenburg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 9. März 1901. Z. 6892/2.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Allgemeinen österreichischen Transport-Gesellschaft in Wien

Das Ministerium des Innern hat im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Handelsministerium die auf Grund der Beschlüsse der Generalversammlung der Actionäre der Allgemeinen österreichischen Transport-Gesellschaft in Wien vom 24. April 1900 in den §§ 5, 5a, 11, 12, 14, 19, 31 und 33 geänderten Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 14. Februar 1901. — Z. 4915. E.-M.-Z. 8433.

Inland.

Parlamentarisches.

Herrenhaus.

In der 6. Sitzung des Herrenhauses vom 14. März wurde seitens der Regierung ein Gesetzentwurf eingebracht, womit die Berechtigung zur Führung des Ingenieurtitels festgestellt wird. Derselbe enthält folgende Bestimmungen:

„Zur Führung des Titels „Ingenieur" (Ing.) sind Diejenigen berechtigt, welche die Studien an einer inländischen technischen Hochschule ordnungsmässig absolvirt und die vorgeschriebenen Staatsprüfungen ihrer Fachabtheilung oder die Diplomprüfung mit Erfolg abgelegt haben. Die gleiche Berechtigung wird auch durch die Absolvirung der Bergakademie in Leoben oder Přibram und die erfolgreiche Ablegung der Staatsprüfung an diesen Hochschulen erworben.

Die Hörer der Hochschule für Bodencultur, welche die Studien ordnungsmässig absolvirt und die vorgeschriebenen Staatsprüfungen oder die Diplomprüfung mit Erfolg abgelegt haben, erlangen entsprechend ihrer Fachabtheilung den Titel eines Ingenieurs der Landwirthschaft (Ldw.-Ing.), eines Ingenieurs der Forstwirthschaft (Fstw.-Ing.), bezw. eines Ingenieurs der Culturtechnik (Ct.-Ing.). Unter derselben Voraussetzung erlangen jene Hörer, welche die an technischen Hochschulen bestehenden culturtechnischen Course absolvirt haben, den Titel eines Ingenieurs der Culturtechnik (Ct.-Ing.) und jene Hörer, welche das landwirthschaftliche Studium an der philosophischen Facultät der Universität Krakau absolvirt haben, den Titel eines Ingenieurs der Landwirthschaft (Ldw.-Ing.).

Die Berechtigung zur Führung des Titels eines Ingenieurs der Forstwirthschaft (Fstw.-Ing.) wird jenen Absolventen der vorbestandenen Forstakademie Mariabrunn eingeräumt, welche nachweisen, dass sie die im Allerhöchst genehmigten Statute vom 7. August 1868 vorgesehenen akademischen Diplomprüfungen aller drei Abtheilungen mit Erfolg abgelegt haben.

Jene Techniker, welche ihre Studien an einer technischen Hochschule oder an einer der von der jetzt geltenden Organisation der Hochschulen bestandenen, als gleichwerthig anerkannten technischen Anstalten vor der Wirksamkeit der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1878, betreffend die Regelung des Prüfungs- und Zeugnisswesens an den technischen Hochschulen vollendet haben, sowie jene, welche die vormals bestandene steiermärkisch-ständische berg- und hüttenmännliche Lehranstalt (nachmals k. k. provisorische und steiermärkisch-ständische Montanlehranstalt) in Vordernberg, bezw. die vormals bestandene k. k. Montanlehranstalt in Leoben oder Přibram, oder welche die Bergakademie an einem dieser beiden Orte noch vor Einführung der Staatsprüfungen an diesen Anstalten oder vor dem Jahre 1867 die Bergakademie in Chemnitz absolvirt haben, dürfen den Ingenieurtitel dann führen, wenn sie nachweisen können, dass sie die Studien nach den damals bestandenen Einrichtungen ordnungsmässig absolvirt und die betreffenden Prüfungen mit Erfolg abgelegt haben.

Unter derselben Voraussetzung wird die Berechtigung zur Führung des entsprechenden Titels auch jenen Hörern der Hochschule für Bodencultur zuerkannt, welche ihre Studien an dieser Hochschule vor der Wirksamkeit der Ministerialverordnung vom 8. December 1881, betreffend die Einführung theoretischer Staatsprüfungen für das land- und forstwirthschaftliche Studium absolvirt haben.

Der Nachweis der erwähnten Prüfungen kann in Ausnahmsfällen über besonderes Ansuchen vom Ministerium für Cultus und Unterricht, bezw. vom Ackerbauministerium, von letzterem im Einvernehmen mit dem Ministerium für Cultus und Unterricht, nachgesehen werden. Inwiefern die angeführten Studien und Prüfungen an einer inländischen Hochschule durch die Absolvirung der technischen Studien an einer ausländischen Hochschule oder an einer ähnlich organisirten technischen Lehranstalt ersetzt werden können, entscheidet nach Einvernehmung der betreffenden Staatsprüfungscommission der Minister für Cultus und Unterricht.

Die auf Grund der einschlägigen Vorschriften befugten Civilingenieure, bezw. behördlich autorisirten Bau-, Bau- und Cultur- und Maschinenbauingenieure, dann die im Sinne der Ministerialverordnung vom 23. Mai 1872 behördlich autorisirten Bergbauingenieure bleiben berechtigt, diesen Titel als Bezeichnung ihres Befugnisses weiterzuführen, auch wenn sie die vorstehend festgesetzte Qualification nicht nachzuweisen vermögen.

Dem Ministerium für Cultus und Unterricht bleibt es vorbehalten, denjenigen Personen, welche den vorstehenden Bedingungen nicht entsprechen, aber im Hinblicke auf ihre technische Verwendung vor Eintritt der Wirksamkeit dieses Gesetzes den Ingenieurtitel thatsächlich geführt haben und welche durch ihre praktische Verwendung ihre speciellen Fachkenntnisse auf technischem Gebiete hinreichend erweisen, im einzelnen Falle über specielles Ansuchen nach Einvernahme der betheiligten Ministerien, dann nach Einvernahme der betreffenden Professorencollegien die Führung des Ingenieurtitels zu gestatten.

Die unberechtigte Führung des Ingenieurtitels wird nach den bestehenden Vorschriften bestraft."

Abgeordnetenhaus.

In der 20. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. März wurden nachstehende Anträge eingebracht:

Seitens

I. der Herren Abgeordneten Hagenhofer, Mosdorfer, Schoiswohl, Morsey und Genossen:

„Seit mehr als 30 Jahren empfindet es die Bevölkerung der Oststeiermark als dringendes Bedürfniss, mit dem Nachbarlande Niederösterreich und hauptsächlich mit der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien durch eine Eisenbahn direct verbunden zu sein.

Dass dies ein wirkliches wirthschaftliches Bedürfniss und nicht etwa ein von der Liebe zur Bequemlichkeit entsprungener Wunsch ist, geht wohl schon aus dem einfachen Umstande hervor, dass zum Beispiel die Fracht für einen Waggon Obst von Sebersdorf nach Wien heute über Graz (Südbahn) fl. 72·25 und über Steinamanger (Ungarn) fl. 62·75 beträgt, während dieselbe über Aspang nicht mehr als fl. 25·25 betragen würde. Von Fehring beträgt heute die Fracht für einen Waggon Obst nach Wien über Graz fl. 57 und über Steinamanger fl. 46; über Aspang würde dieselbe fl. 33·50 betragen. Von Weiz beträgt die Fracht nach Wien heute per Waggon fl. 57·75, über Aspang würde dieselbe fl. 46·75 betragen. Es würde somit durch die Herstellung eines directen Bahnanschlusses mit Aspang ein Frachtenersparniss per Waggon Obst erzielt:

von Sebersdorf fl. 46·50, bezw. fl. 37;
von Fehring fl. 23·50, bezw. fl. 12·50;
von Weiz fl. 11.

Noch viel crasser stellen sich diese Frachtspesenunterschiede selbstverständlich für von Hartberg ostwärts gelegene Orte dar.

Nach dem vorgelegten Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen (Beilage 60), soll bis zum Jahre 1902 die Strecke Hartberg—Friedberg hergestellt, jedoch der Ausbau der circa 25 km langen Theilstrecke Friedberg—Aspang bis zum Jahre 1906 vollkommen ausser Betracht gestellt werden.

Es ist klar, dass eine solche Nichtberücksichtigung der bekannten und auch allseits anerkannten Bedürfnisse eines ganzen, ohnehin mit den schwersten wirthschaftlichen Verhältnissen schon fast bis zur Erschöpfung kämpfenden Landestheiles die tiefste Erregung der Bevölkerung hervorrufen müsste. Die Gefertigten halten es daher für ihre Pflicht, den Antrag zu stellen:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

Die Regierung wird beauftragt, bezw. ermächtigt:

1. Die zur endgiltigen Feststellung der Trasse für die Eisenbahnlinie Friedberg—Aspang nöthigen Arbeiten sofort in Angriff zu nehmen und ehemöglichst zum Abschlusse zu bringen;

2. dem Reichsrathe ehestens einen Gesetzentwurf betreffs der Sicherstellung des Ausbaues benannter Linie in Vorlage zu bringen."

Zur Durchführung der im Punkt 1 festgesetzten Arbeiten wird der Regierung der hiezu erforderliche Credit gewährt.

II. der Herren Abgeordneten Barwiński und Genossen:

„In Erwägung dessen, dass der nordöstliche Theil von Galizien in Bezug auf die Communicationsmittel zu den am meisten Benachtheiligten gehört, stellen die Gefertigten den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, eine normalspurige Eisenbahn von Lemberg nach Kamionka strumiłowa, Radziechów und Stojanów herzustellen, und nachdem die diesbezüglichen Erhebungen bereits gepflogen wurden, dem Abgeordnetenhause diesbezüglich ehemöglichst bestimmte Anträge zu stellen."

In der 21. Sitzung vom 12. März wurden seitens der Herren Abgeordneten Dr. Schücker und Genossen an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister folgende Interpellationen gerichtet:

I. „Im Jahre 1899 wurde die Regulirung der Gehalte der Beamten und Diener der k. k. Staatsbahnen durchgeführt und hiebei in den letzten vier Gehaltsclassen mit Ausnahme der Schaffung einer vierten Gehaltsstufe in der X. Dienstclasse das Normale der k. k. Staatsbeamten eingehalten.

Dagegen wurde gerade bei den alten, langgedienten und bewährten Beamten der VI. und V. Dienstclasse eine Ausnahme gemacht.

Während die k. k. Staatsbeamten von K 4800 auf K 5400 und K 6000 vorrücken, rückt der Beamte der VI. Dienstclasse der Staatsbahnbeamten nur auf K 5200 und K 5600 vor und bezieht dann bei einer Beförderung in die V. Dienstclasse wieder den gleichen Gehalt, wie der k. k. Staatsbeamte, das heisst er bekommt in diesem Falle um K 800 mehr. Dagegen der k. k. Staatsbeamte um K 400 mehr.

Dieser Umstand ist jedoch für die k. k. Staatsbahnbeamten der VI. Dienstclasse von grossem Nachtheil.

Bei der geringen Anzahl von Posten der V. Dienstclasse sind nur wenige Beamte in der Lage, einen solchen Posten zu erreichen, vielmehr schliesst die weitaus grösste Zahl mit der VI. Dienstclasse die Laufbahn ab.

Hier eine Ersparung eintreten zu lassen, wäre umsoweniger gerechtfertigt, als die Beamten dieser Dienstclasse dieselbe akademische, juridische oder technische Vorbildung aufweisen müssen, als die k. k. Staatsbeamten in der gleichen Dienstclasse.

Hievon werden 73 Beamte der k. k. Staatsbahnen getroffen, deren Verkürzung im Gehalte sich auf K 17.000 beläuft.

Ebenso ist es ein Unrecht, Staatsbahnbeamte, von denen die Absolvirung einer Mittelschule verlangt wird, mit einem Gehalte von K 1400 anzustellen, während der mit Certificat versehene Unterofficier, der Untergymnasiast oder Unterrealschüler als Rechnungsassistenten und Kanzlisten mit K 1600 im Staatsbahndienste Anstellung finden.

Nach der eigenen Erklärung Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers bestände das Bestreben, das Gehaltsschema der Staatsbeamten auch für die Staatsbahnbeamten zu adoptiren, um einer seinerzeitigen Uebernahme der Bahnbeamten in den Staatsbeamtenstatus vorzuarbeiten.

Nach unten hat man daher eine gewisse Härte mit dem Gehaltsschema der Staatsbeamten motivirt, nach oben weicht man dagegen von diesem Schema ab, um einen Betrag per K 17.000 in Ersparung zu bringen.

Die Gefertigten stellen daher an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

Ist derselbe gewillt:

1. die IV. Gehaltsstufe der X. Rangsclasse der Staatsbahnbeamten aufzulassen und
2. den Gehalt der VI. und V. Rangsclasse der Staatsbahnbeamten conform jenem der k. k. Staatsbeamten zu regeln?“

II. „Seit längerer Zeit wird bei Concursausschreibungen von Stellen des bau- und maschinentechnischen Dienstes der k. k. österreichischen Staatsbahnen als Grundbedingung der Verleihung der Nachweis der absolvirten technischen Studien verlangt. Ohne nun den absolvirten Technikern nahe treten zu wollen, muss doch constatirt werden, dass diese Art von Ausschreibungen eine ausserordentlich kränkende Zurücksetzung jener alten Beamten in sich schliesst, die Decennien lang in technischen Diensten stehen, mit voller Sachkenntniss und gewiss reicher praktischer Erfahrung den Pflichten ihrer Stellung in vollem Umfange entsprechen, aber keine absolvirten Techniker sind. Vor vielen Jahren, als Mangel an absolvirten Technikern war, machte man allen diesen älteren Beamten, die sich vollauf für ihren technischen Dienst qualificirten, nicht den Vorwurf des Mangels der absolvirten technischen Studien; es aber heute zu thun, und diese älteren Herren jetzt in ihrem Weiterkommen zu hindern, ist eine ausserordentliche Ungerechtigkeit. Ich richte daher an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

Ist Excellenz gewillt, bei Ausschreibungen von Stellen des bau- und maschinentechnischen Dienstes das Dienstalter der Petenten in volle Rücksicht zu ziehen, damit schwerwiegende Kränkungen und Präterirungen älterer Beamten vermieden und diese wenigen diesbezüglich ohne technische Studien in Verwendung stehende Herren nicht in ihren letzten Dienstjahren um die wohl und rechtlich erworbene Carrière gebracht werden.“

In derselben Sitzung vom 12. März wurde seitens der Herren Abgeordneten Dr. Schücker und Genossen nachstehender Antrag eingebracht:

In der vorjährigen Session des Eisenbahnrathes wurde ein Antrag auf Errichtung einer dritten Staatsbahn-Direction in Böhmen, welcher die in deutschen Bezirken gelegenen Staatsbahnstrecken zuzuweisen wären, angenommen.

Dieser Beschluss des Eisenbahnrathes blieb von Seiten der Regierung unberücksichtigt, obwohl dessen Ausführung einem dringenden Bedürfnisse Rechnung trägt.

Die Amtirung der beiden in Böhmen bestehenden, auf nahezu 3000 km Betriebslänge sich erstreckenden Staatsbahn-Directionen in Prag und Pilsen ist durchaus czechisch, deutsche Bewerber um Posten in den genannten Staatsbahn-Directionen finden, wenn sie nicht der czechischen Sprache mächtig sind, gar keine oder nur eine ausnahmsweise Anstellung, in den meisten Fällen werden sie als nicht geeignet zurückgewiesen, und daher kommt es, dass die Staatsbahn-Directionen in Böhmen nicht nur den Deutschen verschlossen sind, sondern deren Leitung bei Besetzung von Dienstposten auch geneigt ist, möglichst viele czechische Beamte, wenn auch im deutschen Sprachgebiete, zur Anstellung zu bringen.

Abgesehen hievon, ist auch vom Verwaltungsstandpunkte die Errichtung einer dritten Staatsbahn-Direction in Böhmen gerechtfertigt.

Die Directionen Prag und Pilsen verwalten dermalen nahezu 3000 km Betriebslänge der Staatsbahnen, während die Directionen Linz nur 890, Villach 1110, Innsbruck gar nur 700 km der genannten Betriebslänge aufweisen.

Bei solchen Betriebslängen der zugewiesenen Strecken ist angesichts der von Jahr zu Jahr erfolgenden Zunahme der Staatsbahnstrecken und deren Verkehres in Böhmen weder die Prager, noch die Pilsner Staatsbahn-Betriebsdirection imstande, eine rationelle Verwaltung zu führen und den täglich anwachsenden Anforderungen gerecht zu werden.

Es empfiehlt sich daher die Errichtung einer dritten Staatsbahn-Direction in Böhmen mit dem Sitze in Eger, Brüx oder Saaz und wären derselben nachstehende Linien zuzuweisen:

	mit Betriebslänge
Eger—Pilsen	106 km
Asch—Rossbach	15 „
Plan—Tachau	11 „
Neuhof—Weseritz	15 „
Tirschnitz—Schönbach	25 „
Marienbad—Karlsbad—St. Johanngeorgenstadt	100 „
Schlackenwerth—Joachimsthal	8 „
Elbogen—Neusattel	5 „
Elbogen—Schönwehr	10 „
Pladen—Petschau	71 „
Pilsen—Furth	80 „
Eisenstein—Dux	247 „
Komotau—Bodenbach	90 „
Postelberg—Laun	11 „
Potscherad—Wurzmes	17 „
Summe	801 km

Die Gefertigten stellen demzufolge den Antrag:
Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die Regierung wird aufgefordert, eine dritte Staatsbahn-Direction in Böhmen mit dem Sitze in Eger, Brüx oder Saaz mit Zuweisung der Betriebslänge von 801 km der obbezeichneten Staatsbahnstrecken in Böhmen zu errichten und die hiemit verbundenen Aufwandskosten in das Budget des k. k. Eisenbahnministeriums, beginnend mit dem Jahre 1902, einzusetzen.“

In formaler Beziehung wird beantragt, diesen Antrag dem Eisenbahnausschusse zuzuweisen.

In der 22. Sitzung vom 13. März richteten die Herren Abgeordneten Dötz, Kittinger, Luksch und Genossen an Ihre Excellenzen den Herrn Eisenbahnminister und Herrn Finanzminister nachstehende Anfrage:

„Auf Grund des Gesetzes vom 31. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, wurde der Bau der Eisenbahn von Waidhofen an der Thaya nach Zlabings sichergestellt und die Concessionsurkunde in dem R.-G.-Bl. Nr. 131 ex 1899 veröffentlicht.

Die politische Begehungscommission fand bezüglich der Strecke Waidhofen an der Thaya—Zlabings vom 22. bis 31. August, jene der Strecke Zlabings—Teltsch vom 19. bis 29. September 1899 statt.

Auf Grund des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. Februar 1900, Nr. 60.691/99, wurde die Bauconcession ertheilt.

Die Interessenten haben einen Betrag von fl. 180.000, das ist K 360.000, wie es vorgeschrieben wurde, aufgebracht und an das Creditinstitut für öffentliche Bauunternehmungen in Wien

bezahlt. Vom 29. Juli 1899 erhalten die Interessenten von diesem Capital keine Zinsen und warten auch vergebens, dass endlich auch mit dem Baue der Eisenbahn begonnen wird.

Nachdem die diese Bahn bis nun entbehrenden Gegenden durch den Mangel an jeder Eisenbahnverbindung täglich grossen Schaden erleiden und daher es schwer tragen, dass das Zustandekommen derselben, trotzdem, dass sie alle ihnen auferlegten Opfer gebracht haben, in das Unendliche verschoben wird, fragen die Unterzeichneten:

1. Womit kann Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister, sowie Seine Excellenz der Herr Finanzminister die Aufschiebung des Baues der Eisenbahnverbindung von Waidhofen an der Thaya über Thaya, Dobersberg nach Zlabings und von da nach Teltsch rechtfertigen.

2. Ist Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister, sowie Seine Excellenz der Herr Finanzminister gewillt, alles aufzubieten, damit das Zustandekommen dieser Eisenbahn in der allerkürzesten Zeit erfolge?

Wir fühlen uns zur Stellung dieser Fragen umsomehr bemüssigt, als diese Bahn bei der gegenwärtig herrschenden, infolge der vorhergegangenen schlechten Erntejahre eingetretenen Nothlage dieser ganzen Gegend, als Nothstandsbau von hohem Werthe wäre und vielen hunderten Menschen wenigstens vorübergehend ein so sehnsüchtig herbeigewünschter Verdienst vermittelt würde."

In derselben Sitzung erfolgte die erste Lesung der Investitionsvorlage.

Es spricht zunächst Abgeordneter Formanek und beginnt seine Rede in böhmischer Sprache. Deutsch fortfahrend, führt er aus, die Investitionsvorlage werde der Bevölkerung Böhmens nur grosse Lasten auferlegen, ihr aber nicht die geringsten Vortheile bringen. Von den Zinsen für die enorme Summe von 483 Millionen Kronen werde Böhmen ein Viertel zu tragen haben. Der Köder in der ganzen Vorlage aber besteht in der Bahn Rakonitz-Laun, welche das kleinste unter den Objecten ist, welche die Vorlage umfasst und einen Aufwand von 8 bis 9 Millionen Kronen, also den 60. Theil des Investitionsbetrages, in Anspruch nimmt. Wenn die böhmischen Abgeordneten sich gegen die Vorlage aussprechen, so geschieht dies nicht, weil sie den südlichen Ländern die Förderung nicht gönnen würden. Sie würden sie ihnen gerne gönnen, wenn die Berücksichtigung der Bedürfnisse der verschiedenen Theile des Reiches in gleichmässiger Weise erfolgen würde. Der Finanzminister hat in seinem Exposé die Nothwendigkeit des Wasserstrassenbaues anerkannt. In dieser ungeheuren Summe ist aber nicht ein Groschen für diese Zwecke enthalten. Im engen Zusammenhange mit diesen Eisenbahnbauten stünde die Regulirung und Schiffbarmachung der oberen Elbe.

Redner verweist auf die günstigen Wirkungen der Decentralisation der Eisenbahnverwaltung in Deutschland und wünscht ein ähnliches Verfahren in Oesterreich. Die rentabelsten Bahnen werden bei uns in den Händen von Privatunternehmungen belassen, während Bahnen mit ungünstigeren Ertragsverhältnissen aus strategischen Gesichtspunkten zu theuren Preisen abgelöst wurden. Die ungünstigen Rohstofftarife nöthigen die Zuckerfabriken im östlichen Böhmen die Kohle aus Deutschland zu beziehen, während die nördlichen deutschen Gegenden hierin sehr im Vortheile sind. Dort werden die Fabriken in den Grenzbezirken errichtet, wo sie nach kurzer Verfrachtung auf österreichischen Bahnen die günstigen Tarife Deutschlands auszunützen in der Lage sind. Daher rühren dort auch die Wünsche nach dem Zoll- und Handelsbündnisse mit Deutschland. Salzburg und Galizien erfreuen sich der besten Schnellzüge. Während die durchschnittliche Schnellzugsgeschwindigkeit 60 km beträgt, macht sie in Böhmen 45 km aus.

Redner bespricht weiter die Mängel der Fahrordnungen und der Anschlüsse, die mangelhaften Bahnhofseinrichtungen der Nordwestbahn und die ungenügende Kenntniss der böhmischen Sprache bei Angestellten dieser Bahn in Böhmen. Die Namen der nichtdeutschen Stationen sollten überhaupt nicht ins Deutsche übersetzt werden, weil derartige Uebersetzungen von Niemand verstanden werden. Redner tadelt sodann die ungenügende Berücksichtigung der böhmischen Maschinenindustrie seitens der Staatsverwaltung und tritt dafür ein, dass, falls die Investitionen realisirt werden sollen, die böhmische Maschinen- und Eisenindustrie bei den Locomotiv- und Waggonbestellungen gebührende Berücksichtigung finde, damit auch der Arbeiterschaft dauernde Beschäftigung gesichert werden könne. Es soll das Beste bestellt, zugleich aber der soliden Concurrenz freier Lauf gelassen werden. Da er der gegenwärtigen Regierung kein Vertrauen schenken könne, so könne er ihr auch einen so grossen Betrag auf eine so lange Zeit nicht zur Verwendung anvertrauen.

In der 23. Sitzung vom 14. März gelangte die erste Lesung der Investitionsvorlage zur Fortsetzung.

Abg. Dr. Sylvester begrüsst die Investitionsvorlage als die erste grosse That, welche das Eisenbahnministerium seit seinem Bestande unternommen hat; es liefere damit den Beweis, dass es einen weiten Blick hat. Die Ursache dafür, dass die Antheilnahme Triests am gesammten Weltverkehre zurückgegangen ist, liege darin, dass Triest einer zweiten, von der Südbahn unabhängigen Hinterlandsbahn entbehrt. Redner bespricht die Bedeutung der einzelnen in Aussicht genommenen Linien und erklärt sich mit denselben einverstanden. Der Schwerpunkt der Investitionsvorlage liege aber nicht in den Alpen-, sondern in den Sudetenländern. Nur was die Bahnen anbelangt, haben die Alpenländer in der Vorlage den Vorzug; was aber die Gesammtinvestitionen betrifft, so sind die Sudetenländer besser bedacht. Die Sudetenländer erhalten zusammen nach der Vorlage 190 Millionen, die Alpenländer ebensoviel. Auf die Besprechung der Wasserstrassenfrage übergehend, führt Redner aus, dass die Alpenländer dasselbe Interesse daran haben, dass Wasserstrassen gebaut werden, wie die nördlichen, weil sie den meridionalen Verkehr in Oesterreich auszugestalten wünschen. Aber es gehe zu weit, wenn man heute ein Junctim zwischen den Investitionen und den Wasserstrassen schaffen wolle. Erst möge man die zweite Verbindung mit Triest bauen, dann könne man versichert sein, dass die Vertreter der Alpenländer Schulter an Schulter mit den Vertretern der nördlichen Länder für die Wasserstrassen eintreten werden.

Abg. Kaftan erklärt, es handle sich bei dieser seit dem Bestande der Reichsvertretung grössten Forderung für Zwecke des modernen Transportverkehres in erster Linie um die Herstellung einer zweiten Verbindung mit dem bedeutendsten, wenn auch nicht günstigst situirten Hafen in Oesterreich. Durch den Ausweg, den der Eisenbahnminister zwischen den zwei verschiedenen Projecten, die sich lange Zeit gegenüberstanden, gewählt habe, bekomme die grosse Bahnaction den Anstrich einer blossen Hilfsaction für Triest, für welche der Staat ein so enormes Opfer bringen wolle. Wir wollen aber kein Stückwerk, sondern ein vollkommen abgerundetes, systematisches Ganzes haben. Redner bespricht die Geschichte unseres Eisenbahnwesens und bemängelt die Organisation desselben. Darin liege auch der Grund der geäusserten Bedenken. Wir entbehren einer durchgehenden, virtuell kürzesten handelspolitischen Linie von Nord nach Süd und einer ebensolchen von West nach Ost. Es wurde versäumt, ein System in unser Staatsbahnennetz zu bringen. Die Situirung des gegenwärtigen Triester Hafens sei keine glückliche; der richtige Ort für ihn wäre Muggia. Auch fehle es in Triest an dem nöthigen Unternehmungsgeiste, an der intensiven Thätigkeit für den Export.

Eine Compensation des grossen Aufwandes, welchen die Alpenbahnen den productiven Ländern der Monarchie auferlegen, könne nur durch den Ausbau der hochwichtigen Wasserstrassen geboten werden. An dem Junctim zwischen der Eisenbahnvorlage und den Wasserstrassen halten die Czechen unverbrüchlich fest. Wir wollen den Ausbau der projectirten Linien nicht hindern, verlangen aber die Vervollständigung und gesetzliche Festlegung des Verkehrsprogrammes. Redner ersucht den Minister, ein Verzeichniss jener Localbahnen vorzulegen, welche in den nächsten fünf Jahren eine Subvention erhalten sollen. Endlich verlangt Redner den Anschluss der Böhmerwaldbahn an die bayerische Bahn und die Ausscheidung der Refundirnng der 80 Millionen Kronen für bereits hergestellte Investitionen aus der Vorlage.

Es ergreift nunmehr das Wort

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Hohes Haus! Es sei mir gestattet, entsprechend den Bestimmungen, welche für die erste Lesung von Vorlagen Geltung haben, die Investitionsvorlage bezüglich der allgemeinen Principien zu besprechen, denen diese Vorlage ihre Entstehung verdankt. Indem die Staatseisenbahn-Verwaltung mit dem Begehren nach einem sehr namhaften, hohen Aufwande an das hohe Haus herantritt, mit einem Aufwande, welcher 483 Millionen Kronen nebst der Refundirungssumme von 80 Millionen Kronen, zusammen also 563 Millionen Kronen oder eine halbe Milliarde Kronen, respective eine Viertel-Milliarde Gulden beträgt, ist sie sich bewusst, für ein so weitgehendes und ungewöhnliches Verlangen dem hohen Hause die Gründe darlegen zu müssen, welche sie namentlich in einer Zeit minder günstiger finanzieller Ergebnisse des Staatsbetriebes veranlasst und ermuthigt, an die wohlwollende Fürsorge des hohen Hauses für das Eisenbahnwesen mit so grossen Forderungen heranzutreten. Die Staatseisenbahn-Verwaltung vermeint, dass die Gründe in der That bestimmend und ausschlaggebend seien und dass es ihre Pflicht sei, ungesäumt trotz

grosser finanzieller Bedenken, welche dieser Vorlage entgegengestellt werden können, dennoch den Anspruch zu erheben und die Bitte zu stellen, dass den Bedürfnissen der Staatseisenbahn-Verwaltung durch ausgiebige Capitalsaufwendungen zuhilfe gekommen werde. Zugleich aber möchte diese Vorlage als ein Anstoss betrachtet werden zu einer planmässigen, weiter ausblickenden Fürsorge für die Capitalsbedürfnisse der Staatseisenbahn-Verwaltung, um in dieser Richtung jenen Wünschen entgegenzukommen, die ja auch der sehr geehrte unmittelbare Herr Vorredner zum Ausdrucke gebracht hat, dass nämlich statt einer von Zufälligkeiten abhängigen, einzelweisen Berücksichtigung der Bedürfnisse der Verkehrsmittel auf eine systematische, umfassende und weitaus abzielende Action Bedacht genommen werde.

In der That, hohes Haus, diese Ausdehnung der Vorlage, welche sich einerseits auf grosse Staatsbauten, andererseits auf die Fürsorge für die Unterstützung der Privateisenbahnbauten und endlich auf die umfassende Verbesserung der Anlage und Einrichtungen des Staatsbetriebsnetzes bezieht, ist in der That nothwendig, wenn man sich auf grössere Unternehmungen, namentlich beim Staatseisenbahnbau, einlassen soll, und das ist eine rein sachliche Erwägung, ich möchte sagen ein technisches Motiv.

Ein Bau, wie der der grossen Gebirgsbahnen, welche wir Ihnen vorzuschlagen die Ehre haben, kann nicht stückweise Jahr für Jahr gemacht oder stecken gelassen werden, sondern es muss ein Plan da sein, ein Programm, das auf mehrere Jahre hinausgeht, und es muss danach möglich sein, planmässig zu arbeiten, mit Voraussicht die Baudisposition und das Programm festzustellen und dadurch auch technisch rationell und möglichst ökonomisch zu arbeiten. Gestatten Sie mir, von diesem Ausgangspunkte der grossen Staatsbahnbauten ausgehend, auf den Inhalt der Vorschläge der Regierung in dieser Richtung principiell näher einzugehen. Die Regierung schlägt Ihnen eine Reihe von grossen und bedeutenden Staatsbauten vor. Der Eisenbahnneubau soll nach der Intention der Vorlage in eine andere Phase treten, es soll für Oesterreich eine Epoche neuer grosser, bedeutender Eisenbahnbauten eröffnet werden. Diese Eisenbahnbauten haben vor Allem eine Bestimmung, nämlich diejenige, zu thun, was alle anderen mitteleuropäischen Staaten schon längst gethan haben, das ist, das Netz erster Ordnung zu vervollständigen. Wir sind der einzige Staat, der noch immer steht und nachdenkt, wie er sein Netz erster Ordnung schaffen soll und alle Nachbarn herum haben dieses Netz längst schon fertig, noch mehr, die Nachbarn haben auch schon das Netz zweiter Ordnung grösstentheils fertig, an dem wir so hart und mühselig arbeiten, und sind bereits bei dem Netze dritter Ordnung angekommen, von dem bei uns sich nur schüchterne Anfänge zeigen, das sind die Kleinbahnen, die elektrischen Strassenbahnen und alle diese Dinge. Und darum erlaube ich mir, hohes Haus, für eine so weitgehende Inanspruchnahme zu Zwecken des staatlichen Eisenbahnausbaues ein Motiv auszusprechen, welches, wie ich hoffe, Ihre Billigung finden wird, es ist das Bewusstsein, dass wir sonst in der Gefahr stecken, rückständig zu werden.

Dieser Gefahr wollen wir uns nicht aussetzen.

Es ist nun in dieser Richtung vor Allem die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest das Wichtigste. Sie steht an der Spitze, sie wird ergänzt, vervollständigt durch die Pyhrnbahn, und da möchte ich mir erlauben, auf die Bemerkung meines unmittelbaren Herrn Vorredners zurückzukommen und auf die Bemerkung, die der erste geehrte Herr Redner aus Böhmen gemacht hat, nämlich bei der Wahl dieser grossen Linien und insbesondere auch bei der Wahl der Trassen sei nicht die nöthige Rücksicht auf Böhmen genommen worden. Gerade in dieser Hinsicht darf ich anführen, dass die Wahl der Linien für die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest, welche von dem unmittelbaren geehrten Herrn Vorredner kritisirt worden ist und bei dem Entschlusse, welcher der Regierung auch nicht so leicht angekommen ist, nämlich beide Linien zu bauen, ganz wesentlich die Rücksicht auf Böhmen mitgespielt hat und dass auch die Pyhrnbahn eine Ergänzung der zweiten Verbindung ist, deren wesentliche Vortheile das Königreich Böhmen haben wird. Allerdings haben wir bei der Fortsetzung der Pyhrnbahn nach Böhmen nicht gerade an Salnau oder an eine erst jetzt zu erbauende Böhmerwaldbahn gedacht, sondern daran, dass von Linz nach Budweis eine grosse Hauptbahn geht, welche die natürliche Fortsetzung der Rudolfs- und Pyhrnbahn ist. Wenn ich aber die Frage der Trassenwahl, also eine allgemeine Frage, in den Bereich meiner Ausführungen einbeziehe, werden die Herren zugeben: die Lösung der Triester Eisenbahnfrage hat so lange Jahre daran gestockt, dass zwei verschiedene Bedürfnisse dabei zu berücksichtigen waren, einerseits das Bedürfniss des Binnenlandes, von Böhmen, Oberösterreich, Niederösterreich, Steiermark und der südlichen Länder, welche sich durch den sozusagen idealen Knotenpunkt Glandorf markirt. Diese Ländergruppe wollte eine bessere und nähere Verbindung mit Triest haben. Auf der anderen Seite steht die handelspolitisch auch nicht zu unterschätzende Relation Triest—Süddeutschland, eine Relation, in der wir noch dazu durch andere Linien concurrencirt sind. Ein Mittel, diese beiden divergirenden Richtungen durch eine ausgleichende mittlere Trasse zu verbinden, ist nur theilweise gefunden worden, nämlich in dem südlichen Stücke von Triest bis zum nördlichen Tunneleingange des Bärengrabens. In dieser Strecke haben wir wirklich beide Verkehrsrichtungen zusammengebracht und wir führen sie auf einen Bahnkörper. Von dem nördlichen Ausgang des Bärengrabentunnels aber trennen sich die Wege, und es ist nicht anders möglich gewesen, als durch die mit einem grossen Aufwande verbundene Herstellung von zwei selbstständigen Linien den beiden grossen Verkehrsbedürfnissen Genüge zu leisten, welche bei der Erstellung der zweiten Verbindung mit Triest zu berücksichtigen sind. Wir können auf die Berücksichtigung des Binnenverkehres nicht verzichten. Es ist auch nicht richtig, dass wir diesem Binnenverkehre nicht die besondere Aufmerksamkeit zugewendet haben; und wenn der geehrte Herr Vorredner, der das in der Regierungsvorlage vermisst hat, die Regierungsvorlage etwas eingehender gelesen hätte, würde er gefunden haben, dass darin ein Passus steht, in welchem der Baudispositionsplan und die Vorschläge der Regierung gerade unter diesem Gesichtswinkel motivirt werden, dass man dabei den Binnenverkehr nach Möglichkeit begünstigen wollte, aber auch dadurch, dass man ihm ja früher die Fertigstellung der Linie zuwendet, als es für den internationalen Handel sein wird.

Den internationalen Handel, meine Herren, darf man aber doch gewiss auch nicht unterschätzen, und es wäre, glaube ich, nicht der richtige Standpunkt, wenn man sich da von Bedenken oder Besorgnissen ausschliesslich beherrschen liesse, welche der Besorgniss vor einer möglichen Concurrenz der verschiedenen Artikel entspringen, die auf dieser Linie gehen sollen und welche mit Artikeln der inländischen Production zum Theile concurriren.

Wenn es uns Ernst ist, geehrte Herren, Triest zu heben, und wenn man Triest wirklich zu einem grossen Welthandelsplatze machen will, wie wir Alle es lebhaft wünschen und anstreben, dann, glaube ich, darf man nicht unterscheiden nach der Provenienz des Verkehres; denn nur ein grosser Massenverkehr ist imstande, einen Hafenplatz zu beleben und Schiffahrtsrouten hinzuziehen, welche ja nur immer durch Massen angezogen werden. Schiffahrtsrouten entstehen dann, wenn Aussicht auf Rückfracht, wenn eine lohnende Verwerthung des Schiffsraumes da ist. In dieser Beziehung, glaube ich, muss man etwas freier denken und sich nicht darauf beschränken, zu sagen: Ja, ich werde nur diejenige Kohle in Triest zulassen, welche das Ursprungszeugniss europäischer Production hat. Wenn die grossen auswärtigen Häfen, z. B. Hamburg, so vorgegangen wären, und wenn Hamburg z. B. böhmische Waaren ausgeschlossen hätte, weil es keine deutschen Produete sind, wäre Hamburg nicht das, was es heute ist.

Ich darf nur in Kürze erwähnen, dass ausser dem Hauptobjecte unserer Neubauanträge, nämlich der zweiten Verbindung mit Triest, die ja durch ihre handelspolitische Bedeutung die anderen weitaus überragt, doch auch einige andere immerhin auch wichtige Linien vorgeschlagen sind, von denen eine dem Königreiche Böhmen speciell angehört, nämlich die Linie Rakonitz—Laun, eine Linie, über deren Nothwendigkeit gar keine Meinungsverschiedenheit besteht zwischen dem geehrten Herrn Vorredner und mir, eine Linie, welche so dringend nothwendig ist für den Staatsbetrieb, sowohl als auch für die Gegend, dass ich nur das Eine bitten kann, dass das hohe Haus dafür sorgen möge, dass wir für diese Linie vor allem Anderen das Baujahr nicht verlieren, weil wir diese Linie vielleicht am dringendsten brauchen. Es ist eine wichtige Linie in Galizien zu bauen, eine Linie aus gesammtstaatlichen Rücksichten, wie schon erwähnt worden ist, immerhin auch eine Linie, welche einen ganzen grossen Landestheil, welcher bisher vom Verkehre und von allen wirthschaftlichen Verbindungen ausgeschlossen war, aufschliessen wird und dadurch eine gewisse wirthschaftliche Bedeutung erlangt.

Wir wollen einen Schritt nach Vorwärts machen, um die in Steiermark so lebhaft gewünschte Verbindung über den Wechsel zu fördern. Es ist in dieser Richtung eine wesentliche Verbesserung des dermaligen Zustandes geplant; es soll nämlich die Fortsetzung der jetzt in Hartberg endigenden Linie bis nach Friedberg durchgeführt werden. Das sind so die wesentlichsten neuen Bahnprojecte, welche wir dem hohen Hause vorschlagen.

Wir haben aber noch eine zweite Gruppe von Bedürfnissen in dieser Regierungsvorlage vorgesehen, das sind die Bedürfnisse der Localbahnen. Ich habe mir schon erlaubt anzuführen, dass die Thätigkeit der Regierung in Bezug auf die Förderung des Localbahnwesens keineswegs für abgeschlossen erachtet werden kann, da in dieser Richtung noch so viele Wünsche und Bedürfnisse vorhanden sind, Wünsche, die vielleicht etwas weitergehen und die namentlich darum etwas weitergehen, weil sie sich in gewissen Momenten alle gleichzeitig zur Befriedigung drängen, woraus natürlich eine grosse Schwierigkeit entsteht. Aber auch in dieser Richtung, glaube ich, bedeutet die Vorlage einen wesentlichen und nicht zu unterschätzenden Fortschritt. Sie ist nämlich der Versuch, einmal diese zersplitterte Thätigkeit bezüglich der Localbahnen in einem principiellen Gesichtspunkte zusammenzufassen und es dem hohe Hause möglich zu machen, dass es überblickt, was für Opfer es eigentlich für Localbahnen in einer gewissen Reihe von Jahren bringen will. Das ist ja Sache des hohen Hauses; in dieser Richtung kann die Regierung nur Vorschläge machen. Bis heute war aber die Thätigkeit wirklich eine solche, dass man eigentlich nicht voraussehen konnte, wie viel für Localbahnen in den nächsten Jahren in Anspruch genommen werden wird, weil das im Voraus absolut nicht bestimmt war.

Würde nun das hohe Haus durch diese Vorlage den Grundsatz billigen, dass in Bezug auf die subventionirende Thätigkeit für die Localbahnen gewisse Jahresbeträge ausgeworfen werden und dass innerhalb dieser Jahresbeträge man das Auslangen zu finden hat, so würde sich dadurch eine planmässige Erhöhung der Localbahnprojecte ergeben, und es würde dann möglich sein, was ja immer dem hohen Hause freigestellt bleiben muss, darüber zu entscheiden, ob es innerhalb dieses Rahmens diesen oder jenen Projecten den Vorzug einräumen will. Ich möchte hinzufügen, dass unsere Vorlage keine ganz vollständige ist. Schon die Alternative, dass eventuell die Linien Rakonitz—Laun und Friedberg — Hartberg auch im Wege der Garantie sichergestellt werden können, falls sich in dieser Richtung günstigere Vorschläge für die Staatsverwaltung bieten, zeigt, dass die Regierung mit dem System der Garantie für Vorzugscapitalien auch bei gewissen Bahnen minderer Ordnung nicht vollständig bricht. Allerdings stehen wir auf dem Standpunkte, dass dieses System, gegen welches bei einer zu grossen Verallgemeinerung gewiss wesentliche Bedenken obwalten würden, eigentlich nicht mehr als das Normalsystem der Unterstützungen der Localbahnen angesehen werden kann, sondern dass das nur eine ausnahmsweise Hilfe sei. Ich will hier erwähnen, dass zwei Fälle in der Vorlage sind, ein dritter Fall ist auch von dem unmittelbaren Herrn Vorredner angeführt worden. Ich benütze dieses Beispiel, nachdem er es schon gebracht hat, um zu zeigen, wie wir uns das denken. Da haben wir die Linie Saar—Tischnowitz. Diese Linie schliesst an den ganzen Complex von anderen Bahnen an, die mit Staatsgarantie sichergestellt sind. Es sind dies die Linien Humpoletz—Deutsch-Brod und Deutsch-Brod—Saar. Dann kommt die noch offene Lücke. Es ist für mich kein Zweifel, und ich hoffe, dass das hohe Haus es billigen wird, dass die Regierung demnächst mit dem Antrage an das hohe Haus herantreten wird, die Vorzugscapitalien der Linie Saar—Tischnowitz ebenso zu garantiren, wie die Vorzugscapitalien der Linie Tischnowitz—Deutsch-Brod garantirt worden sind. Das sind derartige Fälle, und es gibt eben noch mehrere, wo man doch ausnahmsweise noch von dem System der Staatsgarantie für Vorzugscapitalien Gebrauch machen wird. Nun wird die Frage entstehen, warum will man das eigentlich, das ist ja streng genommen, eine etwas illegale Form, dass gerade jenen Theil des Capitals, mit dem ein grosses Risico verbunden ist, der Staat übernimmt; warum baut er nicht selbst? Darauf kann ich antworten, dass das mit der Form zusammenhängt. Dass es oft sehr nützlich und zweckmässig erscheint, bezüglich der Beitragsleistungen zum Bau einer Localbahn die Form einer Actiengesellschaft zu wählen, welche, wenn sie sich unter sehr guter Aufsicht und Controle befindet, die specifischen Gefahren von Actiengesellschaften ausschliesst. Das sind die Motive, welche dafür sprechen, mit dieser Form nicht zu brechen.

Es ist oft sehr zweckmässig, weil die Interessenten in dieser Richtung einen Antheil an der künftigen Prosperität behalten, der ihnen im Falle der Widmung à fonds perdu verloren ginge. Uebrigens ist der sehr begreifliche Wunsch ausgesprochen worden, es mögen über die nächsten Absichten der Regierung bezüglich der Förderung des Localbahnwesens concrete Vorschläge gemacht werden. Ich werde diesem Wunsche selbstverständlich sehr gerne nachkommen. Es besteht ja die Absicht, eine Regierungsvorlage sehr bald nachfolgen zu lassen, in welcher die einzelnen Localbahnprojecte enthalten sein werden. Dieser Weg ist auch schon durch die Investitionsvorlage vorgezeichnet. Ich habe ja schon gesagt, über die Localbahnen und über die einzelnen Jahresbeträge kann nur im Wege gesetzlicher Bestimmungen verfügt werden. Das wird sich also arrangiren lassen.

Nun komme ich zu einer dritten Gruppe von Vorschlägen, welche die Staatseisenbahn-Verwaltung in dieser Investitionsvorlage macht. Sie betreffen Investitionen im allerengsten Sinne, nämlich Investitionen für das bestehende Staatseisenbahnnetz. Da kann ich wirklich nur bestätigen, was der sehr geehrte unmittelbare Herr Vorredner gesagt hat, dass nämlich diese Investitionen eine so dringende Nothwendigkeit seien, dass Alles daran gesetzt werden sollte, um sie recht bald der Staatseisenbahn-Verwaltung zuzuführen. Denn es ist an diesen Investitionen, von denen über 50,000.000 für die Legung von zweiten und dritten Geleisen, beinahe 100,000.000 für Stationsumbauten und Erweiterungen und 64,000.000 für Fahrbetriebsmittel bestimmt sind, in der That die grosse, weite Bevölkerung, das ganze Publicum und damit auch das hohe Haus, welches ja diese Bevölkerung vertritt, auf das Allerangelegentlichste interessirt.

Es sind Sicherheitsmomente, die hier massgebend sind. Die Herren wissen — und es ist auch von dem sehr sachkundigen Herrn Vorsprecher hervorgehoben worden — dass die Abwicklung des Verkehres auf diesen eingeleisigen Bahnen mitunter sehr schwierig, mitunter so gespannt ist, dass wir aus Sicherheitsrücksichten wirklich den Wunsch hegen müssen, so bald als möglich in den Besitz der Mittel zu kommen, damit die längst vorbereiteten Projecte zur Ausführung gelangen können. Es ist noch ein zweites Moment. Die bisherige Verkehrsabwicklung, welche eine mühselige ist und mit einer oft beinahe künstlichen Manipulation ermöglicht werden musste, ist auch sehr unökonomisch.

Investitionen, welche für Stationsgeleise gemacht werden, für Verbesserung von Bahnhöfen und umsomehr für Fahrbetriebsmittel und bessere Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel, durch Erweiterung der Werkstättenanlagen, diese Investitionen — da übernehme ich die Garantie — rentiren sich sofort, und zwar so hoch, dass das Erträgniss der Staatsbahnen dadurch sofort verbessert wird, und dieses, glauben Sie mir, meine Herren, liegt mir sehr am Herzen. Das sind die wesentlichen Bedürfnisse, welche sehr dringend und für die Staatseisenbahn-Verwaltung so wichtig sind, dass ich sagen muss, es liegt darin die eigentliche Entscheidung über das Wohl und Wehe des Staatsbetriebes in der nächsten Zeit. Es soll nun zur Unterstützung dieses Standpunktes dienen, wenn ich hervorhebe, dass ja diese Investitionen — darin unterscheiden sie sich übrigens nicht von den Investitionen des Baues — gleichzeitig auch dem inländischen Gewerbe, den Industrien, den Arbeitskräften zugute kommen, dass das ein Geld ist, welches fruchtbar wirken wird, wo also die Staatseisenbahn-Verwaltung sich beruhigt sagen kann: die finanziellen Opfer, welche dafür gebracht werden, sind theils unmittelbar, theils mittelbar wirklich fruchtbringende Opfer. Diese Opfer werden sich reichlich verzinsen.

Und es kommt noch ein Moment dazu, welches auch gerade für diese letzte Gruppe der Investitionen spricht: das ist nämlich der vielfach hervorgetretene Mangel an Arbeit und Beschäftigung.

Das hohe Haus wird sich den Segen der Bevölkerung erwerben, wenn es in dieser Richtung der Regierung recht bald die Möglichkeit schafft, mit der Ausschreibung von Bauten vorzugehen, auf welche ja besonders in den Kreisen des bedrängten Baugewerbes und der vielfach unbeschäftigten Bauunternehmungen mit der allergrössten Sehnsucht gewartet wird.

Damit, meine hochverehrten Herren, lassen Sie mich schliessen. Ich glaube, die Vorlage verdient es, der eingehenden Würdigung und der wohlwollenden Erwägung des hohen Hauses unterzogen zu werden. Die Vorlage ist eine solche, in welcher eine technische Arbeit von Jahren concentrirt ist und welche ich daher mit ganz gutem Gewissen der Berücksichtigung des hohen Hanses empfehlen kann.

Und noch zum Schlusse die eine Bitte, dass es nämlich bald möglich sei, die Arbeiten, die ich Ihnen vorgeführt habe, zur Ausführung zu bringen.

Abg. Dr. Scheicher: Mit dem gesteigerten Culturbedürfnisse steigt auch das Bedürfniss nach Communicationsmitteln. Wir haben daher immer gewünscht und erwartet, dass die Regierung endlich einmal mit einem fertigen Eisenbahnprogramme vor das Haus treten, und dass nicht mehr ins Wilde hinein gewirthschaftet werde. Redner erklärt, dass er, sowie seine Partei selbstverständlich der Vorlage keinen Widerstand entgegensetzen werden. Er habe insbesondere grosses Vertrauen zu dem gegenwärtigen Eisenbahnminister, den er als einen Mann

von grossen Conceptionen kenne. Redner wolle nicht in die Details eingehen, müsse aber die Meinung aussprechen, dass nicht allein die wirthschaftlichen Verhältnisse nach aussen berücksichtigt werden sollen, sondern dass das Eisenbahnprogramm auch in seinem inneren Gefüge richtig socialpolitisch gestaltet sein müsse. Es gehe nicht an, in Eisenbahnbauten so viel Capital festzulegen, dass die ganze Zukunft sich dann mühen müsse, um nur die Interessen zahlen und die Amortisation nach und nach aufbringen zu können. In der Idee des Volksgeldes des Abgeordneten Schlesinger wäre eine richtige Lösung gegeben. Redner bespricht die Verstaatlichung der Eisenbahnen und die Frage der Localbahnen in Niederösterreich. Dieses Land habe mit dem Bau von Localbahnen angefangen, aber diese Bahnen rentiren sich nicht, und es würde sich nur um fl. 100.000 und manchmal auch weniger handeln, welche Summe der Staat beizusteuern hätte, um diese Bahnen rentabel zu gestalten. Redner kommt sodann auf die Donauuferbahn zu sprechen. Während der Rhein an beiden Ufern Bahnen habe, geschehe für den Verkehr längst der Donau gar nichts. Was die elektrische Bahn von Wien nach Pressburg anbelangt, so sei sie schon aus politischen Rücksichten nothwendig, denn unsere armen deutschen Brüder in Ungarn werden, wenn sie nicht Gelegenheit haben, mit uns zusammen zu kommen, auf ihre Mutter Germania nach und nach ganz vergessen.

Redner zählt eine Reihe für Niederösterreich nothwendiger Bahnen auf. Der Staat habe bereits die Bewilligung zum Bau einer Anzahl von Localbahnen ertheilt, die Pläne seien fertiggestellt, aber gebaut könne nicht werden, weil einige tausend Gulden fehlen. Wir sind nicht unbescheiden und wollen nicht Alles auf einmal haben, aber eine bestimmte Anzahl von Bahnen sollte auch für Niederösterreich in die Vorlage eingestellt werden. Wir wünschen, dass man in allen Ländern die Bahnen, die sich rentiren und nützlich sind, zur Auffrischung der volkswirthschaftlichen Verhältnisse unterstützt, und zwar systematisch nach bestimmten, vernünftigen Grundsätzen, nicht ins Blaue hinein.

Abg. Dr. Ellenbogen: Die österreichische Socialdemokratie hat das erstemal Gelegenheit, zu einer volkswirthschaftlichen Frage grösseren Stiles im Parlamente Stellung zu nehmen, und ich betone, dass wir trotz unserer principiellen Gegnerschaft diesem Ministerium gegenüber mit Befriedigung die Thatsache verzeichnen, dass eine Leistung in grösserem Stile zu Gunsten der Entwicklung unserer wirthschaftlichen Verhältnisse in Aussicht genommen wird. Wir Socialdemokraten stehen den Eisenbahnen und den Communicationsmitteln überhaupt durchaus freundlich gegenüber, weil nichts so geeignet ist, die geistige Entwicklung gewisser Schichten der Bevölkerung zu befördern, als gerade die Eisenbahnen. Wie kommen wir dazu, dass unser einziger Hafen, an dem wir alle interessirt sind, selbst die Arbeiterschaft, weil sie an der Hebung des Handels und Verkehres ein Interesse hat, von sämmtlichen europäischen Hafenplätzen niederconcurrirt wird? Wie kommen wir dazu, dass der Verkehr des ganzen Reiches zugrunde gerichtet wird, damit ein einziger Millionär mit seinen Actien geschützt ist, damit er seine Interessen nicht gefährdet sieht? Die Südbahn hat mit vollem Bewusstsein 30 Jahre hindurch den Bau dieser Bahn verhindert und es auch zu erreichen verstanden, dass die bereits gebaute Rudolfsbahn für den Verkehr nach Triest untauglich geworden ist.

Redner macht darauf aufmerksam, dass ein Tarifcartell zwischen der Südbahn und den Staatsbahnen bestehe, und würde den Eisenbahnminister ersuchen, Aufklärung zu geben, was es für Bewandtniss mit diesem Tarifcartell habe. Unsere Aufgabe ist es nicht, fährt Redner fort, den grossen Privatbahnen auf Kosten der Einkommensteuerträger und der indirecten Steuerträger Einnahmen zuzuschanzen. Aufgabe des Parlamentes wäre es längst gewesen, hier energisch einzugreifen. Der zweite Factor, dem wir es zu verdanken haben, dass wir erst heute zur Tauern-Bahn kommen, ist unser lieber Bruder jenseits der Leitha. Man erzählt uns bei jeder Gelegenheit von unserer Grossmachtstellung und heute wieder sind die gesammtstaatlichen Interessen in diesem Hause nur so hin und hergeflogen. Wir sehen ein, dass Ungarn ein Recht hat, dareinzureden, wenn wirklich gesammtstaatliche Interessen in Betracht kommen, wir haben auch nichts dagegen, wenn Ungarn die Interessen seiner Bevölkerung in der energischesten Weise wahrt, wenn es sich einen Hafen schafft und das Bahnnetz dorthin führt und die Tarife regulirt, um diesen Hafen zu fördern. Was wir aber nicht begreifen können, ist, dass unser lieber Freund jenseits der Leitha in Fragen, die nur uns angehen, die unsere Privatangelegenheiten sind, nicht nur dareinredet, sondern zu seinen Gunsten und zu unseren Ungunsten die Entscheidung trifft. Das zu verhindern, wären unsere diversen Ministerien berufen gewesen. Sie haben das nicht gethan und haben die österreichische Bevölkerung von Seiten der Ungarn bewuchern lassen. Wir brauchen eine Verbindung mit unserem eigenen Lande Dalmatien. Die dalmatinischen Bahnen dürfen wir aber nicht bauen, weil es die Ungarn nicht gestatten. In der Frage der bosnischen Bahnen hat Ungarn sich eine Bahnlinie direct von Budapest nach Bosnien gesichert, für welche wir zwei Drittel des Betrages zu zahlen haben, während die Ungarn nur so gnädig gewesen sind, uns die kleine unbedeutende Linie Bugojno-Aržano zuzugestehen und ein Drittel zu zahlen. Dazu hat der Herr Eisenbahnminister ebenfalls die Hand geboten, unter der Zustimmung gewisser Parteien, die sich bei jeder Gelegenheit Volksfreunde nennen. . . .

Auf der Karte, die der Vorlage beigegeben ist, fehlt das Verkehrsgebiet von Fiume, wahrscheinlich auch im gesammtstaatlichen Interesse. Der Osten unserer Monarchie ist aber von Fiume beherrscht, sowie der Norden von Bremen und Hamburg, der Westen von Genua und Venedig. Ein dritter Factor, der an dem Ruin unserer wirthschaftlichen Verhältnisse mitgewirkt hat, ist der Militarismus.

Redner kommt sodann auf die Behandlung der Eisenbahn-Bediensteten zu sprechen. Für die Arbeiter bei den Eisenbahnen sei in früheren Zeiten gar nichts geschehen, damals sei die ganze Socialpolitik in einem Erlasse concentrirt gewesen, welcher anordnete, die Bediensteten nicht länger als 30 Stunden im Dienste zu lassen. Wenn dies heute besser sei, so sei es nur auf die Organisation der Eisenbahnbediensteten zurückzuführen. Trotzdem werde auch heute noch bei allen österreichischen Eisenbahnen instructionswidrig gearbeitet. Zahllose Unglücksfälle auf der Südbahn und der Staatseisenbahn-Gesellschaft seien nur darauf zurückzuführen, dass das Personal zu gering an Zahl ist, zu lange arbeiten muss und zu schlecht entlohnt ist. Der gegenwärtige Eisenbahnminister sei ein in modernen Fragen versirter Mensch. Allein der vor drei Jahren ausgegebene Erlass über die Verkürzung der Arbeitszeit werde auch heute nicht durchgeführt Die Gehaltsaufbesserung sei nur bei den höheren Eisenbahn-Beamten eine verhältnissmässig grosse, während die niederen Bediensteten viel schlechter weggekommen seien. Auch die Personalvermehrung halte mit der Vermehrung der Arbeit nicht gleichen Schritt. Im Uebrigen mag der Eisenbahnminister vielfach guten Willen haben, sein Willen scheitere aber stets an der Widerstandsfähigkeit der ihm untergebenen Organe. Man verlange von den Bediensteten, dass sie ihren Dienst genau und sorgfältig verrichten. Wenn man aber von ihnen Subordination verlange, so müssen sich auch die Staatsbahn-Directoren dazu bequemen, den Anordnungen des Eisenbahnministers Folge zu leisten. Man stelle an das Eisenbahnministerium nicht nur Forderungen bezüglich Verkürzung der Arbeitszeit und Erhöhung der Löhne, man stelle auch moralische und politische Forderungen. Man wolle ein denktähiges, geistig geschultes Personal haben. Dieses sei auch nothwendig. Allein man müsse den Bediensteten auch die Möglichkeit geben, diese Bedingungen zu erfüllen. Redner führt mehrere angebliche Massregelungen von Staatsbahnbediensteten an und bemerkt, er wisse nicht, ob alle diese Dinge dem Herzen des Eisenbahnministers entspringen und von welchen Einflüssen er getrieben worden sei, aber wenn man wolle, dass auf den Staatsbahnen ein geistig geschultes, wohl erzogenes Personal vorhanden sei, müsse man auch Respect vor den Bediensteten nicht nur als Arbeiter, sondern auch als Menschen haben. Man müsse ihnen auch die nöthige Freiheit geben, sich als Menschen in der menschlichen Gesellschaft zu fühlen.

Gegenüber den Investitionen sei eine Reihe von Forderungen geltend zu machen. Es werde jetzt das Submissionswesen wieder in Blüte kommen. Da müsse man verlangen, dass den Arbeitern der nöthige Arbeiterschutz zutheil werde. Es gebe grosse Gemeinden in Oesterreich, deren Verwalter in dem Titel ihrer Partei das Wort „social“ führen, die sich aber doch nicht dem Gedanken offen gegenübergestellt haben, dass bei Vergebungen von Arbeiten der betreffenden Gemeinden für den Schutz der Bediensteten gesorgt werden müsse. Bezüglich der Löhne sei zu wünschen, dass sie auf ein europäisches Mass hinaufgeschraubt werden. Auch die achtstündige Arbeitszeit müsse durchgeführt werden.

Zur Ueberwachung möge für den Bau dieser gesammten Verkehrsanlagen ein eigenes Inspectorat errichtet werden. Die socialdemokratische Partei habe nichts gegen den Bau der geplanten Bahnen. Sie könne aber dem Eisenbahnministerium nicht den Credit in der angesprochenen Höhe bewilligen. Für sie sei der Eisenbahnminister Wittek ein politischer Minister, ein Mann, der mit dem § 14 in Oesterreich gearbeitet hat.

Redner werde den Antrag stellen, diese Credite nur von Jahr zu Jahr zu bewilligen. Wir wissen noch nicht, was für Zeiten kommen, wir glauben noch nicht recht an die Arbeitsfähigkeit

dieses Reichsrathes. Der § 14 kann vielleicht wiederum am Horizont erscheinen; wir wollen gesichert sein für alle Eventualitäten. Schaffen Sie grosse Aufgaben, ein Oesterreich der kühnen, die Welt beherrschenden Ideen, dann werden Sie sehen, auch die Socialdemokraten werden Patrioten sein.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Hohes Haus! Ich werde Ihre Geduld nicht allzu lange in Anspruch nehmen. Ich bitte mir nnr zu gestatten, dass ich auf einige Bemerkungen des Herrn Vorredners reagiren darf. Es hat demselben beliebt, eine Reihe von schwerwiegenden, ehrenrührigen Anwürfen gegen die Staatseisenbahn-Verwaltung im Besonderen, gegen die Staatsbahn-Directoren im Allgemeinen und individuell schliesslich auch gegen meine Person zu richten. Ich werde selbstverständlich von den gegen meine Person gerichteten Vorwürfen vollständig abstrahiren und kann nur das Eine sagen: wenn Alles das, was der Herr Vorsprecher mir zum Vorwurfe gemacht hat, wahr wäre, so könnte ich mich wirklich unter anständigen Menschen nicht mehr sehen lassen.

Es sind also gewiss falsche Informationen, die ihm da zutheil geworden sind, Informationen, welche entstellt, böswillig und absichtlich verdreht oder missverstanden siud. Und, ich muss schon sagen, bezüglich einiger dieser Informationen hätte es der Herr Vorsprecher wissen können, dass sie falsch sind. Denn einige der incriminirten Verfügungen sind von mir ausdrücklich als unrichtig, verfehlt und unzulässig abgestellt worden. Aber die Vertheidigung hat es dem geehrten Herrn Vorredner nicht gefallen zu erwähnen, sondern nur die Angriffe. Es hat dem Herrn Vorredner auch beliebt, die Staatsbahn-Directoren in einer Weise anzugreifen, welche nach meinem Gefühle unverdient und unzulässig ist.

Die Staatsbahn-Directoren haben eine sehr wichtige und verantwortungsvolle Stellung, in ihrer Hand liegt das Wohl und Wehe von Tausenden von Bediensteten. Sie sind verantwortlich für die Ordnung im Verkehre, für die Sicherheit des Publicums — glauben die Herren, dass es möglich wäre, dass Männer sich in ihrer Stellung behaupten, dass man sie in dieser Stellung belassen könnte, die von so niedrigen Motiven geleitet sind, wie es ihnen der Herr Vorredner zumuthet? Das ist unmöglich. Ich trete dafür ein, dass unsere Staatsbahn-Directoren Ehrenmänner sind, Ehrenmänner, die irren können — irren kann auch der Herr Abgeordnete Dr. Ellenbogen — dass sie aber nicht absichtlich fehlen, und ich bitte mir zn gestatten, dass ich als Minister meine Stimme erhebe und für die ungerecht Angegriffenen eintrete, die hier nicht anwesend sind und sich nicht vertheidigen können. Ich habe gesprochen.

Es werden hierauf folgende Resolutionen unterstützt:

Graf Terlago (Localbahn Meran-Mals), Funke, Tschan, Pergelt, Nowak, Niesig, Schreiter, Josef Hannich (Localbahn Leipa-Steinschönau), Spinčić (Localbahn Herpelje-Sapjane), Graf Barbo (Localbahn Treffen-Joachimsthal), Siegmund (Aussig-Peterswald), Marchet (Elektrische Bahn Wien-Pressburg), Marchet (Localbahn Grammat-Neusiedl über Baden zur Westbahn), Skedl (Sereth-Sinoutz).

Der Antrag des Herrn Abgeordneten Dr. Freiherrn von Pražák, betreffend die Subventionirung des Baues der Localbahn Cejč-Klobouk nach Steinitz, wurde dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen.

Kgl. Ung. Staatsbahnen.

14. März. Wegen Hochwassers wurde in den Strecken Mária-Sásvár — Kutti, Nyitra-Jablonicz — Brezova und Garam-Berzencze — Selmeczbánya der Gesammtverkehr eingestellt.

K. k. österreichische Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Innsbruck: Auflassung der Station Roncogno und Eröffnung derselben als Personenhaltestelle mit beschränktem Gepäcks- und Güterverkehr.) Zufolge einer Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction wird die für den Gesammtverkehr eingerichtet gewesene Station Roncogno der Linie Trient—Tezze vom 1. April ab als solche aufgelassen und als Personenhaltestelle mit beschränktem Gepäcks- und Güterverkehre eröffnet werden.

— (Auflassung der Haltestelle Birkenfeld.) Zufolge Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction wird ab 1. April die zwischen den Stationen Hard-Fussach und Lustenau der Linie Bregenz — St. Margrethen gelegene, bisher für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Birkenfeld aufgelassen.

— (Staatsbahn-Direction Lemberg: Creirung des Rollfuhrdienstes in der Station Lemberg.) Ab 1. April wird in der Station Lemberg der k. k. österreichischen Staatsbahnen auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder eine Rollfuhrunternehmung errichtet. Dieselbe wurde der Firma J. Klinkiewicz & Comp. übertragen, deren Geschäftslocal sich in Lemberg, ul. Akademicka 8, befindet. Dieser Rollfuhrunternehmung obliegt unter der im Betriebsreglement diesfalls festgesetzten bahnseitigen Haftung die Abstreifung der in der Station Lemberg einlangenden Eil- und Frachtgüter ohne vorhergehende Avisirung der Empfänger, sowie die Zustreifung der von den Parteien der obgenannten Rollfuhrunternehmung übergebenen Eil- und Frachtgüter von der Behausung oder dem Geschäftslocale der Parteien nach dem vorbezeichneten Bahnhofe zur Veranlassung der Aufgabe zu den mit besonderer Kundmachung (Vrdgs.-Bl. Nr. 31 vom 12. März, Seite 760) verlautbarten detaillirten Gebühren und sonstigen Bestimmungen und Ausnahmen.

Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol. (Bestätigung des verantwortlichen Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Antrag des Verwaltungsrathes der Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol die Anstellung des Franz Twrdy als verantwortlichen Betriebsleiter für die Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol und für die Innsbrucker Mittelgebirgsbahn vom Berge Isel nach Igls an Stelle des mit dem Erlasse vom 25. Juli 1899, Z. 28.194/13 (Vrdgs.-Bl. Nr. 93 vom 12. August 1899) bestätigten bisherigen Betriebsleiters Oberingenieur Josef Hölzl genehmigt. [E.-M.-Z. 3923/13.]

Böhmische Nordbahn. (Eröffnung des Verkehres nach dem Landungsplatze Tetschen-Bodenbach.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn vom 11. März zufolge ist der Verkehr nach dem Landungsplatze Tetschen-Bodenbach — nachdem die Elbeschiffahrt wieder aufgenommen wurde — unbeschränkt wieder offen.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Wiedereröffnung des Dampftrajectes zwischen Gombos und Erdöd.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der wegen Eisrinnens bereits wiederholt eingestellt gewesene Betrieb der Theilstrecken Nagyvárad (Grosswardein)—Gombos-Bagojevac und Erdöd—Eszék—Villány (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 27 ex 1901) am 14. März 1901 wieder eröffnet wurde.

Projectirte Localbahn Krapina-Landesgrenze bei Lupinjak-Rohitsch. (Ausführungsbeschluss und Kostenpräliminare.) Die Interessenten des Comitates Varasd, im Einvernehmen mit der Direction der von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen gepachteten und betriebenen Zagorianer Bahn Csáktornya-Varasd-Zabok-Podsused-Zágráb und Zabok-Krapina, haben den Beschluss zum Ausbaue der Localbahn Krapina-Lupinjak-ungarisch-österreichische (croatisch-steiermärkische) Landesgrenze bei Rohitsch (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 111 ex 1899, Vorconcession Post 2) gefasst.

Concessionswerberin für diese Bahn ist die Direction der Zagorianer Bahn, als Rechtsnachfolgerin der ehemaligen Vorconcessionäre Graf Gabriel Pejacevich und Franz Ritter von Rarrel (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 64, Vorconcession Post 3). Die effectiven Baukosten dieser die Kohlenbergbaureviere nächst Krapina berührenden und weiterhin im Krapinerthale über Dolnicé, Gyurmanec und Lupinjak bis zum Thale der Sutla, welche jenseits der Wasserscheide die Grenze zwischen Croatien und Steiermark bildet, führenden, 14·4 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden Linie, sind mit K 1,549.800, d. i. K 110.700 per laufendes Bahnkilometer, bemessen, von welcher Summe Beträge von K 70.000 zur Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln, K 39.000 zur Erweiterung und Einrichtung der Abzweigestation Krapina der Zagorianer Bahn und K 16.000 zur Anlage eines Reservefonds entfallen, so zwar, dass nach Abzug der vorerwähnten Beträge von der Gesammtsumme des Capitals ca. K 100.000 per Bahnkilometer in den Bau der Strecke investirt werden. Die auf steiermärkischem Gebiete projectirte Anschlusslinie wird von der Station Grobelno, eventuell der südlich von dieser gelegenen Station St. Georgen der Hauptlinie Wien — Pragerhof — Grobelno — St. Georgen—Cilli—Triest der Südbahn-Gesellschaft abzweigen und über Bad Rohitsch, im Sutlathale in transversaler Richtung gegen Osten führend, nächst Lupinjak Anschluss an die projectirte Linie

Krapina—Lupinjak finden. Nach Ausbau der Linien Varasd—Lepoglava—Ocura gegen Westen nach Krapina und der von der Station Kapronca (Kopreinitz) der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyekenyés—Kapronca—Zágráb (Agram) —Fiume aus projectirten Localbahn Kapronca Novimarof (-Varasd) (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 135 ex 1900), wird ab Grobelno, eventuell St. Georgen via Rohitsch—Krapina—Ocura—Varasd—Novimarof-Kapronca eine die österreichische Hauptlinie Wien—Triest mit der Zagorianer Bahn und der Hauptlinie Budapest—Kapronca—Zágráb—Fiume verbindende Transversalbahn geschaffen werden, welche durch Vermittlung der von der Südbahnlinie abzweigenden, gegen Westen führenden Bahnen seinerzeit von Bedeutung für den Cerealienexport aus den centralungarischen Productionsgebieten über Transversallinien der Südbahn nach den getreidearmen Consumgebieten der Alpenländer und weiterhin der Schweiz zu werden verspricht.

Ausland.

Preussen. (Samlandbahn Königsberg i Pr.—Warnicken: Eröffnung des Anschlusses an die Preussische Staatsbahn in Tragheimer-Palve.) Am 21. Jänner ist der Anschluss der Samlandbahn (Strecke Königsberg i./Pr.—Warnicken) an die Preussische Staatsbahn in Tragheimer-Palve dem Betriebe übergeben worden. Der Anschluss liegt zwischen den Staatsbahnstationen Königsberg und Rothenstein und den Kleinbahnstationen Königsberg Samlandbahnhof und Kohlhof (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 112 vom 2. October 1900, Rubrik Ausland).

— (Actiengesellschaft der Köln—Bonner Kreisbahnen: Eröffnung mehrerer Stationen für den Güterverkehr in Wagenladungen.) Einer Kundmachung obiger Bahngesellschaft zufolge sind die Stationen Bonn Güterbahnhof, Dransdorf, Efferen, Fischenich, Merten, Pingsdorf-Badorf, Walberberg und Waldorf ab 1. März für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden.

— (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Posen: Aenderung der Bezeichnung der Station Beuthen a. O. in „Beuthen [Bezirk Liegnitz]“.) Die Bezeichnung der an der Strecke Reppen—Glogau gelegenen Station Beutnen a. O. wurde in „Beuthen (Bezirk Liegnitz)“ abgeändert.

— (Personenbeförderung in Berlin im Jahre 1900.) Nach amtlichen Erhebungen wurde im Jahre 1900 in Berlin die ungeheure Zahl von 458,445.648 Personen durch die Strassen- und Pferdebahnwagen, die Stadt- und Ringbahn und die Omnibusse befördert, das macht auf den Tag über 1,256.000 Personen. Der Verkehr wächst von Jahr zu Jahr; die Zahl der beförderten Personen ist im Jahre 1900 um 43,763.227 Personen gestiegen, das sind auf den Tag berechnet, 119.900 mehr als im Jahre 1899, wo die Gesammtsumme 414,682.421 Personen betrug. — Die Strassen- und Pferdebahnwagen wurden von 280,349.160 Personen benützt (gegen 244,633.937 im Jahre 1890). Von dieser Zahl beförderte die Grosse Berliner Strassenbahn 236,300.000 (gegen 188,000.000 im Jahre 1899), über 13,000.000 die Berlin-Charlottenburger Strassenbahn und die elektrische Strassenbahn Siemens & Halske. — Die Stadt- und Ringbahn, einschliesslich der Station Grunewald, beförderte 97,527.774 Personen (gegen 94,870.081 im Jahre 1899), also mehr 2,657.693. — Durch Omnibusse wurden 80,568.714 Personen befördert gegen 75,178.403 im Jahre 1899; der Verkehr ist gegen das Jahr 1899 um 5,390.311 Personen gewachsen.

Preussen und Hessen. (Eröffnung der Güterausgleichstelle der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen.) Am 1. März ist die das gesammte Nachforschungs- und Meldewesen bezüglich der überzähligen, fehlenden und beschädigten Güter und Gepäckstücke führende Güterausgleichstelle der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen, in Berlin, Anhalter Güterbahnhof, und zwar im ersten Stocke des Empfangsflügels, Zimmer 26 bis 28, eröffnet worden.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Eröffnung der Verbindungsstrecke von der Leipzig—Dresdener nach der Görlitz—Dresdener Linie und der Verbindungsstrecke zwischen dem Bahnhof Dresden-Neustadt über die neue Elbebrücke bis nach dem Bahnhof Dresden-Wettinerstrasse.) Am 1. März ist zugleich mit dem neuen Bahnhofe Dresden-Neustadt die 3·1 km lange Verbindungsstrecke von der Leipzig-Dresdener nach der Görlitz-Dresdener Linie und die 1·6 km lange Verbindungsstrecke zwischen dem Bahnhofe Dresden-Neustadt über die neue Elbebrücke bis nach dem Bahnhofe Dresden-Wettinerstrasse dem Betriebe übergeben worden. Mit der Eröffnung der neuen Eisenbahnanlagen ist der Betrieb auf den in Dresden-Neustadt unter der Bezeichnung Schlesischer und Leipziger Bahnhof bestehenden Verkehrsstellen und auf der Strecke vom Schlesischen Bahnhof über die Marienbrücke bis nach dem Bahnhof Wettinerstrasse eingestellt worden.

Schweden. (Eröffnung von Privatbahnstrecken im Jahre 1900.) Im Jahre 1900 sind in Schweden folgende Privatbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben worden: Orsa—Voxna (67 km, Vollspur) der Dala-Helsingland-Eisenbahngesellschaft, eine Parallelstrecke von 3·8 km, Vollspur, zwischen Gefle und Hagaström der Gefle-Dala-Eisenbahn; Degeberga—Brösarp (15·9 km, Vollspur) der Schonenschen Eisenbahngesellschaft; Mora—Elfdalen (40·7 km, Vollspur) der gleichnamigen Eisenbahngesellschaft; Hemse—Hafdhem (9·1 km, Spurbreite 0·891 m) der gottländischen Eisenbahngesellschaft; Qvarnamala—Norraryd (21·1 km, Spurbreite 1·067 m) der Honshylte-Qvarnamala-Eisenbahngesellschaft; Ludvika—Engelsberg (61·4 km, Vollspur), sowie Mälarbad—Mälarstrand (1·2 km, Vollspur) der nördlichen Södermanland-Eisenbahngesellschaft; Förnäs—Vireda (10 km, Spurbreite 0.6 m) der Jönköping-Gripenberg-Eisenbahngesellschaft; Gysinge—Hagaström (46·8 km, Vollspur) der Sala-Gysinge-Gefle-Eisenbahngesellschaft; Sala—Kerstinbo (44·8 km, Vollspur) der letztgenannten Eisenbahngesellschaft; Palsboda—Örebro (30·4 km, Spurbreite 0·891 m) der nördlichen Östergötlands-Eisenbahngesellschaft. Die Gesammtlänge der im Jahre 1900 eröffneten Privatbahnen beträgt 355·4 km. Die Gesammtlänge der Privatbahnen Schwedens überhaupt betrug Ende des Jahres 1900: 7550 km; von diesen waren 161 Locomotivbahnen und 6 Pferdebahnen, letztere mit einer Länge von 116·7 km. Von den Locomotivbahnen hatten die Vollspur 4872 km, die Spur von 1·188 m: 18·2 km, die Spur von 1·093 m: 48·3 km, die Spur von 1·067 m: 501·1 km, die Spur von 0·891 m: 1843·7 km; 0·802 m Spurbreite hatten 150 km und 0·600 m Spur 104·7 km. Zum Bau genehmigt sind im Jahre 1900 Privatbahnstrecken von zusammen 223·7 km verschiedener Spurbreiten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 3. Februar 1901 mit 34 Passagieren und 2500 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 1761 t Zucker nationaler Provenienz nebst 5040 Stück Holz, von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port-Said 1430 kg Papier, 17.510 kg Esswaaren, 825 kg Manufacturwaaren, 390 kg Kurzwaaren, 58.200 kg Mehl, 4700 kg Möbel, 607 kg Oel, 11.450 kg Spiritus, 1250 kg Wein, 100 kg Thonwaaren, 2400 kg Zündhölzchen, 5630 kg Zucker; nach Soerabaya 517 kg Baumwollwaaren; nach Samarang 57 kg Muster; nach Padang 6205 kg Bier, 44 kg Manufacturwaaren; nach Suez 1680 kg Bier, 1500 kg Esswaaren, 138 kg Metallwaaren, 2100 kg Spiritus, 2950 kg Zucker, 1500 kg Wein; nach Gedda 1800 kg Farben, 2000 kg Manufacturwaaren, 255 kg Glaswaaren, 54.740 kg Zucker; nach Suakim 10.800 kg Zucker; nach Aden 4200 kg Bier, 2100 kg Papier, 1150 kg Spielkarten, 2360 kg Baumwollwaaren, 4124 kg Esswaaren, 1775 kg Droguen, 180 kg Manufacturwaaren, 1740 kg Metallwaaren, 515 kg Möbel, 2900 kg Glaswaaren, 135 kg Wein, 200.619 kg Zucker; nach Aden opt. Bombay 60.000 kg Zucker, 2164 Stück Staffeln, 1996 Stück Bretter, 880 Stück starke Staffeln; nach Massaua 499 kg Esswaaren, 2100 kg Metallwaaren, 3700 kg Zucker; nach Hodeidah 630 kg Papier, 2341 kg Metallwaaren, 1356 kg Möbel; nach Mombasa 940 kg Mehl, 875 kg Metallwaaren; nach Zanzibar 1460 kg Papier, 1110 kg Spiritus, 350 kg Farben; nach Bombay 854 kg Mützen, 10.000 kg Knöpfe, 17.807 kg

Baumwollwaaren, 31.313 kg Manufacturwaaren, 645 kg Erdwachs, 10.450 kg Spielkarten, 206.636 kg Papier, 6600 kg Garne, 5230 kg Kurzwaaren, 2250 kg Esswaaren, 26.700 kg Kaffee, 1080 kg Cement, 9430 kg Lampen, 15.700 kg Holzwaaren, 72.100 kg Metallwaaren, 25.810 kg Glasperlen, 199 kg Droguen, 3020 kg Seife, 38.200 kg Glaswaaren, 800 kg Zündhölzchen, 1,355.885 kg Zucker, 2 Pferde, 3 Hunde; nach Bassorah 5540 kg Bier, 2930 kg Papier, 56 kg Kurzwaaren, 1580 kg Manufacturwaaren, 9140 kg Metallwaaren, 310 kg Möbel, 565 kg Perlen, 12.900 kg Zündhölzchen, 9850 kg Zucker; nach Bunder-Abbas 6050 kg Zucker; nach Mahomerah 37 kg Muster; nach Muscat 25.625 kg Zucker; nach Bagdad 621 kg Papier, 4457 kg Farben, 910 kg Manufacturwaaren, 1060 kg Metallwaaren; nach Bushire 435 kg Manufacturwaaren, 170 kg Metallwaaren, 450 kg Glaswaaren, 3750 kg Zündhölzchen, 25.600 kg Zucker; nach Cannanore 140 kg Papier; nach Calicut 2335 kg Metallwaaren; nach Cochin 50 kg Glaswaaren; nach Mongalore 851 kg Manufacturwaaren; nach Shanghai 1055 kg Tabak, 40.355 kg Wein, 8060 kg Bier, 135 kg Kurzwaaren, 990 kg Esswaaren, 2780 kg Manufacturwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,413.248.

Die Herstellung von Wasserstrassen in Oesterreich. Am 12. März fand im Handelsministerium unter dem Vorsitze des Comitéobmannes Herrn Emanuel Ritter v. Proskowetz jun. eine Sitzung des vom Industrierathe zur Vorberathung der Anträge, betreffend die Herstellung von Wasserstrassen in Oesterreich eingesetzten Subcomité statt.

Auf der Tagesordnung stand die Feststellung des vom Vorsitzenden als Referenten vorgetragenen Berichtes, sowie der Anträge, betreffend die Herstellung eines österreichischen Wasserstrassennetzes. Nach eingehender Erörterung beschloss das Subcomité, dem Industrierathe die nachstehenden Anträge in Vorschlag zu bringen:

I. Der Industrierath erklärt seine lebhafte Befriedigung über den Stand der Studien und Projecte für die Wasserstrassen und begrüsst es, dass in diesen Studien und Projecten auf die Entwicklung des Wasserverkehres in allen für die Anlage von Schiffahrtscanälen geeigneter Weise in Betracht kommenden Theilen des Reiches gleichmässig Rücksicht genommen erscheint.

II. Der Industrierath richtet an die hohe Regierung das dringende Ersuchen, dem Reichsrathe noch in dieser Session eine Gesetzesvorlage, betreffend die legislative und finanzielle Sicherstellung des Baues von Schiffahrtscanälen und der Canalisirung von Flussstrecken, zu unterbreiten.

Dieses Gesetz hätte im Wesentlichen zu bestimmen:

1. die Herstellung der nachstehenden Schiffahrtscanäle unter gleichzeitiger Canalisirung der zwischenliegenden Flussstrecken wird genehmigt, und zwar:
   a) des Donau-Oder-Canales;
   b) des Donau-Moldau-Elbe-Canales;
   c) der Verbindung des Donau-Oder-Canales mit der Weichsel und des San mit dem Dniester;
   d) der Verbindung des Donau-Oder-Canales mit der Elbe von Prerau (Leysek) bis Pardubitz.

2. Behufs finanzieller Sicherstellung des Erfordernisses für den Bau dieses Canalnetzes, dann der Tilgung und Verzinsung dieses Erfordernisses wären seitens der hohen Regierung mit den betheiligten Ländern und Gemeinden wegen der Höhe ihrer Beitragsleistung die entsprechenden Uebereinkommen abzuschliessen.

3. Zur Durchführung der Herstellung dieses Wasserstrassennetzes wäre eine „Commission für die Herstellung von Wasserstrassen" einzusetzen, welche zur Aufnahme eines öffentlichen Anlehens für Zwecke der Herstellung dieser Wasserstrassen zu ermächtigen wäre.

4. Die Commission für den Bau von Wasserstrassen wäre als technisch-administratives Organ zu organisiren, dem Handelsministerium zu unterstellen und mit der Durchführung aller die Projectirung, die Erlangung des wasserrechtlichen und Bauconsenses, sowie die Ausführung betreffenden Agenden, sowie mit der Verwaltung des aus dem Anlehen gebildeten, nach Massgabe des Baufortschrittes zur Verausgabung gelangenden Fonds zu betrauen.

In diese Commission wären auch die Vertreter der betheiligten Länder und Gemeinden zu berufen.

5. Der einzusetzenden Commission für den Bau von Wasserstrassen wäre das Enteignungsrecht sowohl nach Massgabe der Bestimmungen der Wasserrechtsgesetze wie auch analog der Bestimmung des Artikels VI des Gesetzes über die Wiener Verkehrsanlagen vom 18. Juli 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 109) gesetzlich zuzugestehen.

6. Rücksichtlich der Behörden und des Verfahrens bei Ertheilung des wasserrechtlichen und Bauconsenses für die Herstellung von Schiffahrtscanälen und für die Canalisirung von Flussstrecken wäre in diesem Gesetze bis auf anderweitige gesetzliche Vorsorge die sinngemässe Anwendung der für die Concessionirung und den Bau von Eisenbahnen geltenden Normen unter Aufrechthaltung der Competenz des Handelsministeriums anzuordnen und die Erlassung der zur Durchführung erforderlichen Vorschriften im Einzelnen dem Verordnungswege vorzubehalten.

In gleicher Weise hätte auch auf die für den Bau von Schiffahrtscanälen und die Schiffbarmachung von Flussstrecken erforderlichen Enteignungen an Eigenthum und Dienstbarkeiten das Gesetz vom 18. Februar 1878 (R.-G.-Bl. Nr. 30) sinngemässe Anwendung zu finden.

Die der sinngemässen Anwendung der vorberufenen Bestimmungen für die Herstellung von Eisenbahnen auf den Bau von Schiffahrtscanälen und die Canalisirung von Flussstrecken entgegenstehenden Bestimmungen der Landes-Wasserrechtsgesetze hätten für die auf Grund dieses Gesetzes erfolgende Herstellung von Schiffahrtscanälen und Schiffbarmachung von Flussstrecken ausser Kraft zu treten.

7. Den von der „Commission für den Bau von Wasserstrassen" auszugebenden Theilschuldverschreibungen wäre die volle Gebühren- und Steuerfreiheit, sowie die Pupillarmässigkeit gesetzlich einzuräumen.

8. Nach vollendeter Ausführung sind die hergestellten Wasserstrassen vom Staate zu verwalten.

Die Uebertragung des Betriebes an Privatunternehmungen wäre einer besonderen gesetzlichen Genehmigung vorzubehalten.

III. Um die endgiltige Feststellung der Projecte zu beschleunigen, wird die hohe Regierung dringend ersucht, ohne Aufschub und unbeschadet der weiter oben empfohlenen Massnahmen aus berufenen technischen Fachmännern im Handelsministerium eine Commission einzusetzen, welche die Frage des für diese Canäle in Anwendung zu bringenden technischen Systems eingehend zu studiren und auf Grund auszuführender praktischer Erprobung der in Betracht kommenden Hebewerke ehestens einer fachmännischen Lösung zuzuführen hätte.

Diese vom Subcomité beschlossenen Anträge werden nunmehr an das vom Industrierathe eingesetzte allgemeine Verkehrs- und Tarifcomité gelangen.

Budapester Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Theilweise Eröffnung der Schiffahrt.) Die Budapester Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass mit 12. März 1901 der während der Wintersaison eingestellt gewesene Schiffahrtsbetrieb auf der Theilstrecke Orsova—Turn-Severin—Braila—Galatz wieder aufgenommen wurde und die erste Bergfahrt im Bereiche dieser Strecke am 14. März 1901 angetreten wurde.

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN
Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschl. autorisirte Fabrik
H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
Budapest, Thonethof. — **Prag,** Hybernergasse 7.
Patente in allen Staaten. (620)
Central-Heizungen aller Systeme.
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Heim's rauchverzehrende Kamine
Heim's rauchverzehrende „Calorifères".

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.
Localbahn Szt. Görinez-Nasic.
Slavonische Drauthal-Localbahn.

Einführung neuer Fahrpreise zwischen Wien St.E.G. einerseits und Belisce, bezw. Dolnji-Mikoljac andererseits.

Mit 1. April 1901 angefangen gelangen zwischen Wien St.E.G. einerseits und Belisce, bezw. Dolnji-Mikoljac andererseits die nachstehend neuen, ermässigten Fahrpreise für einfache Fahrten zur Einführung:

Von	Nach	Ueber	Personenzug			Schnellzug †)		Militär
oder umgekehrt			I./II. Cl.*)	II. Cl.	III. Cl.	I./II. Cl.*)	II. Cl.	III. Cl.
			Fahrpreise in Kronen einschliesslich Stempel					
Wien St.E.G.	Belisce	Bruck a/L.—Budapest—Baranya—Szt. Görinez—Noskovci	31·40	22·60	14·30	42·10	29·—	6·12
	Dolnji-Mikoljac		30·40	21·60	13·80	41·10	28·—	5·64

†) Auch für Personenzüge giltig.
*) Slavonische Drauthal-Localbahn II. Classe.

Hiedurch werden die in dem Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Slavonischen Drauthal-Localbahn andererseits — giltig vom 1. October 1899 — auf Seite 8 sub II angeführten Fahrpreise ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 15. März 1901. [211]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

Aufhebung des Ausnahmetarifes für Eier im Tarif-Theil II, Heft 1, sowie des Tarif-Theiles II, Heft 2 (Getreide etc.).

Der im Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1899 enthaltene Ausnahmetarif für Eier, sowie der Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1897, treten mit 1. Mai 1901 ausser Kraft.

Ueber die Einführung des Ersatztarifes erfolgt später besondere Bekanntmachung.

Wien, am 14. März 1901. [212]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Berichtigung des Anhanges zum Localgütertarife.

In dem vom 1. Jänner 1901 giltigen Anhange zum Localgütertarife der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist sub laufender Nummer 3 (Grubenholz etc.) in der Kopfrubrik „nach“ die Bestimmungsstation Oderberg trs., M.-Ostrau loco und transit etc. wie folgt abzuändern:

„Oderberg transito (mit der Bestimmung für Mähr.-Ostrau loco und transito, sowie für Hruschau).“

Budapest, am 15. März 1901. [213]

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Die im Tarife für den vorbezeichneten Verkehr, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Mai 1898, sowie in den hiezu erschienenen Nachträgen I—III enthaltenen Frachtsätze des Classenguttarifes und der Ausnahmetarife im Verkehre mit den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Bregenz, Buchs, Furth i. W., Lindau, Passau, St. Margarethen und Simbach treten mit 1. Mai 1901 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 12. März 1901. [214]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des Tarifes, Theil V, Heft 1.

Mit 1. Mai 1901 wird der Tarif, Theil V, Heft 1, vom 1. Juli 1898 nebst Nachtrag 1 ausser Kraft gesetzt.

Wegen Einführung eines neuen Tarifes wird separate Kundmachung erfolgen.

Wien, am 15. März 1901. [215]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Verschiebung des Einführungstermines der neuen Tarife.

Der mit Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 13 vom 29. Jänner 1901, Seite 419, Position 89, für die Einführung der neuen Tarife im obenbezeichneten Verkehre in Aussicht genommene Termin per 1. April 1901 wird auf den 1. Mai 1901, bezw. insoweit Frachterhöhungen eintreten, auf den 1. Juni 1901 verschoben.

Die bestehenden gleichnamigen Tarife bleiben demnach noch bis zum 30. April, bezw. 31. Mai 1901 in Kraft.

Wien, am 15. März 1901. [216]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Tarifen.

Mit 30. April 1901 treten folgende Tarife vorläufig ohne Ersatz ausser Wirksamkeit:

1. Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. vom 1. Februar 1893 sammt Nachtrag I und Anhang.
2. Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Lebensmitteln in Eilfracht vom 1. December 1893 sammt Nachtrag I.
3. Der Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Artikeln vom 1. Februar 1895 sammt Anhang.
4. Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, getrocknetem, und Pflaumenmus, vom 1. November 1896 sammt Nachtrag I.

Wien, am 15. März 1901. [217]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil IV, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 tritt zum Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil IV, Heft 1 (neue Benennung Theil II, Heft 8), giltig vom 1. November 1897, der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderung des Titelblattes.
II. Aufhebung der Fahrgebühren für Thierbegleiter.
III. Aufhebung von Frachtsätzen.
IV. Ergänzung der speciellen Tarifbestimmungen.
V. Aufnahme neuer Stationen.
VI. Aenderung von Frachtsätzen.
VII. Aenderung und Ergänzung der Instradirungsvorschrift.
VIII. Aenderung von Stationsnamen.

Dieser Nachtrag wird bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 50 Hellern per Exemplar erhältlich sein.

Wien, am 14. März 1901. [218]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Nachtrag VII zum Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 tritt der Nachtrag VII zu dem oben bezeichneten Tarife in Kraft. Derselbe enthält Abfertigungsvorschriften, Ergänzungen und Aenderungen der Classenguttarife und der Ausnahmetarife.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von Mark 0·30 = Kronen 0·35 für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. März 1901. [219]

K. k. österreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr, bezw. Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Aufhebung von Tarifen.

Mit 30. April 1901 treten folgende Tarife ausser Wirksamkeit:

1. Der Tarif-Theil I vom 1. August 1886 sammt Nachtrag I.
2. Der Tarif-Theil II, Tarifheft Nr. 2, vom 1. September 1886 sammt den Nachträgen I—VII.

Wien, am 15. März 1901. [220]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Versetzung einer Fahrpreiszone.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 wird die im Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1898 giltigen Localpersonentarife enthaltene Verkehrsbeziehung Pardubitz—Wichstadtl von der 9. in die 8. Fahrpreiszone versetzt.

Wien, am 14. März 1901. [221]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Aenderungen in den Schleppbahngebühren-Verzeichnissen.

Der im Besitze der Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft befindliche „Vertrau auf Gott-Schacht“ in Dux wird demnächst aufgelassen, dagegen gelangt die in demselben Besitze stehende Neuanlage „Grube Aspern“ bei Dux binnen Kurzem in Betrieb.

Die Schleppbahngebühren für die Neuanlage „Grube Aspern“ bis in die Station Dux sind im In- und Auslandsverkehre dieselben wie für den Hermann-Schacht in Dux.

Teplitz, am 14. März 1901. [222]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Ullitz-Pleschnitz für den Güterverkehr in Wagenladungen.

Die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr eröffnete Haltestelle Ullitz-Pleschnitz der k. k. österr. Staatsbahnen (Linie Wien—Eger) wird am 18. März 1901 auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Das Auf- und Abladen in die, bezw. aus den Eisenbahnwagen ist in dieser Station durch die Parteien in der tarifmässig hiezu festgestellten Frist zu besorgen.

Eine Einlagerung der zur Auf- oder Abgabe gelangenden Güter findet in dieser Station nicht statt.

Ausgeschlossen von der Auf- oder Abgabe in Ullitz-Pleschnitz sind:

a) explosive Güter,
b) lebende Thiere, Equipagen und sonstige Güter, zu deren Auf- und Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen u. dgl.) erforderlich sind.

Die Frachtberechnung erfolgt unter Zugrundelegung der im Kilometerzeiger zu den Localtarifen, Theil II, Heft 1 und 2, der k. k. österr. Staatsbahnen enthaltenen Entfernungen von oder nach der Station Ullitz-Pleschnitz.

Pilsen, im März 1901. [223]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Frachtermässigung für Baumwollwaaren (fortl. Nr. 88 des Anhanges zum Tarifhefte 1).

Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 finden die in dem vom 1. Jänner 1900 bis auf Widerruf giltigen Anhange zum Tarife, Theil II, Heft 1, unter fortlaufender Nummer 88 für Baumwollwaaren, gemeine, der Pos. B—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, enthaltenen Frachtsätze für alle dort angeführten Stationen bei Sendungen, welche ab Triest zum Export via mare bestimmt sind, auch dann Anwendung, wenn diese Artikel in Jute derart eingeschlagen zur Aufgabe gelangen, dass die Stirnseiten frei von Emballage sind, jedoch ohne Garantie gegen Beschmutzung.

Dementsprechend sind in dieser Anhangposition die bei den Frachtsätzen für Monfalcone und Ronchi und in der Rubrik „Bedingung" enthaltenen Sternchen als gegenstandslos zu streichen.

Wien, am 16. März 1901. [224]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsche Eisenbahnen. (Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, vom 1. April 1901, unter Aufhebung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1900 nebst Nachtrag I und Nachträge I zu dem Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil I, Thiertarif, Theil I, und Gütertarif, Theil I, Abtheilung A, vom 1. Jänner 1900.) Durch den neuen Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, und die Nachträge zu den übrigen Theilen I werden folgende Erhöhungen herbeigeführt:

I. Personentarif.

Für die Ueberführung über die Verbindungsbahnen in Frankfurt am Main und Leipzig treten einzelne Erhöhungen ein.

II. Thiertarif.

Zu § 46 (3) der Verkehrsordnung wird folgende Zusatzbestimmung eingeführt:

„Erleiden Thiersendungen deshalb eine Verzögerung, weil die zur Erfüllung etwa bestehender Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften erforderlichen Begleitpapiere ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung fehlen oder unzulänglich sind, so wird für den hiedurch entstehenden Mehraufenthalt das Standgeld oder Wagenstandgeld nach dem Nebengebührentarif (Abschnitt C) erhoben."

Diese Vorschrift wird zum Zwecke eines einheitlichen Verfahrens in den Tarif aufgenommen, da bei den einzelnen Verwaltungen hinsichtlich der Erhebung von Standgeld oder Wagenstandgeld in den vorbezeichneten Fällen verschieden verfahren worden ist.

III. Gütertarif.

1. Aus dem gleichen Grunde, wie unter II erwähnt, wird zu § 59 (1) der Verkehrsordnung nachstehende Zusatzbestimmung eingeführt:

„Für den aus solchem Anlass entstehenden Mehraufenthalt wird das Lager- und Wagenstandgeld, sowie das Standgeld für auf eigenen Rädern beförderte Eisenbahnfahrzeuge nach den Bestimmungen des Nebengebührentarifes (Theil I, Abtheilung B) erhoben."

2. Für sperriges Schnellzugsgut sind bisher von einzelnen Abfertigungsstellen nur die Eilstückgutsätze für das doppelte wirkliche Gewicht, mindestens für 40 kg, erhoben worden, da durch § 4 der allgemeinen Vorschriften bestimmt ist, dass diese Sätze ohne Unterschied der Artikel zu berechnen seien.

Zur Beseitigung dieser für sperriges Schnellzugsgut nicht beabsichtigten Vergünstigung ist in die neuen §§ 20 und 21 der allgemeinen Tarifvorschriften folgende Bestimmung aufgenommen worden:

„Bei Schnellzugsgütern werden die Eilstückgutsätze für das Dreifache des wirklichen Gewichtes erhoben, als Mindestgewicht für jede Frachtbriefsendung werden 60 kg berechnet. Für theils aus sperrigem, theils aus nichtsperrigem Gute (Eilgut, auch Schnellzugsgut oder Frachtgut) bestehende Stückgutsendungen wird für das sperrige Gut das $1^1/_2$ fache Gewicht — für sperriges Schnellzugsgut das dreifache Gewicht — in Ansatz gebracht, während für das nichtsperrige Gut das wirkliche Gewicht — für nichtsperriges Schnellzugsgut das doppelte wirkliche Gewicht — angesetzt wird. Die Fracht wird für das Gesammtgewicht, jedoch mindestens für 30 kg — bei Schnellzugsgut mindestens für 60 kg — berechnet."

In dem neuen § 4 der allgemeinen Tarifvorschriften ist der Zusatz „ohne Unterschied der Artikel" nicht enthalten

3. Für Monazitsand hat infolge gerichtlicher Entscheidung bisher der Specialtarif III gewährt werden müssen, weil der Artikel „Monazitsand" in der Position „Erde" des Specialtarifes III nicht ausdrücklich von der Tarifirung nach Specialtarif III ausgeschlossen ist. Vom 1. April d. J. ab ist Monazitsand seinem Werthe und seiner wirthschaftlichen Bedeutung entsprechend nach Specialtarif II abzufertigen.

4. Die Position „Watte" des Specialtarifes III erhält vom 1. April d. J. ab in Uebereinstimmung mit der neuen Fassung dieser Position im Verzeichnisse der sperrigen Stückgüter folgenden Wortlaut:

„Watte, geleimte und ungepresste".

Hienach ist geleimte und ungepresste Watte, die nach der bisherigen Fassung der Position „Watte" zu den Sätzen des Specialtarifes III abzufertigen war, nach der allgemeinen Wagenladungsclasse zu tarifiren.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1899. (Ergänzung.) Mit Giltigkeit vom 15. Februar 1901 an wurde der Artikel „Knochen, zerkleinerte (Knochengries, Knochenschrot u. s. w.)" in die Serie a des Ausnahmetarifes Nr. 14 für Düngemittel einbezogen.

Schweizerisch-Italienischer Gütertarif, Theil II, Abth. A, Heft 1, vom 1. November 1900. (Aufnahme von Taxen für Sumach.) Am 1. Februar 1901 sind folgende Ausnahmefrachtsätze des Specialtarifes I b des vorbezeichneten Tarifheftes in Kraft getreten:

	Pino transit	Chiasso transit
	Francs per 100 kg	
Basel loco	1·83*)	2·05*)
Romanshorn loco . .	1·90*)	2·12*)

*) Nur giltig für Sumach, Rove und Valonea.

Norddeutsch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, Heft 5, 2. Abth. (Frachtsätze für Elektrodenkohle.) Für den Transport von Elektrodenkonle (gepresste Kohle in Stäben, Röhren, Platten oder Blöcken zu elektrochemischen Zwecken) bei Aufgabe in Wagenladungen von 5000 bis 10.000 kg oder bei Zahlung der Fracht für diese Gewichtsmengen für jeden verwendeten Wagen, treten mit Giltigkeit vom 25. Februar 1901 an die nachstehenden Frachtsätze in Kraft:

Von Ratibor nach	Wagenladungen von	
	5000 kg	10.000 kg
	Taxen für 100 kg in Centimes	
Bern	823	604
Biel	814	597
Brig	1084	831
Gampel	1063	812
Genf	980	740
Langenthal	771	560
Luterbach	783	570
Monthey	989	748
Vernayaz	993	752

Binnengüterverkehr der Sächsischen Staatseisenbahnen, Bayerisch-Sächsischer, Berlin-Stettin-Sächsischer, Magdeburg-Halle-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer und Sächsisch-Südwestdeutscher Verkehr. (Erweiterung des Rohstoff-Ausnahmetarifes.) Der Absatz 5 b des Waarenverzeichnisses des Rohstofftarifes in den Gütertarifen der vorstehend genannten Verkehre (Holzkohlen u. s. w.) erhielt vom 1. Februar 1901 an folgenden Zusatz:

„Holzbriquetts (Briquetts aus Holzabfällen, als: Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergl.) hergestellte."

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. (Erweiterung des Rohstoff-Ausnahmetarifes.) Mit Giltigkeit vom 22. Jänner 1901 erhielt das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes Nr. 2 (Rohstofftarif) auf Seite 36 des Tarifheftes „Theil II" unter Ziffer 5 (Brennstoffe) am Schlusse des Absatzes b den Zusatz:

„Holzbriquetts, (Briquetts aus Holzabfällen, als: Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz und dergl.) hergestellte."

Der Absatz c erhält gleichzeitig folgende erweiterte Fassung:

„Torf, Presstorf, Torfbriquetts und Torfkohle."

Deutscher Eisenbahn-Personen-, Thier- und Gütertarif, Theile I. (Neuer Tarif-Theil I B für den Güterverkehr und Nachträge I zum Personen- und Gepäckstarife, zum Thiertarife und znm Tarif-Theil I A.) Am 1. April 1901 werden:

1. ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, unter Aufhebung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1900 nebst Nachtrag I,

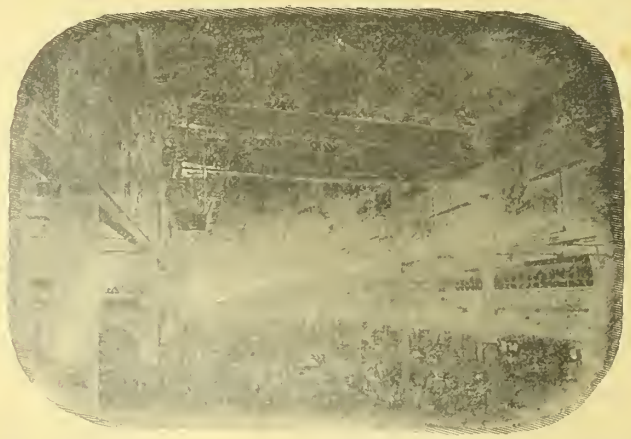
2. je ein Nachtrag I zu dem Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil I, Thiertarif, Theil I, und Gütertarif, Theil I, Abtheilung A, vom 1. Jänner 1900 eingeführt.

Der neue Gütertarif. Theil I, Abtheilung B, und die Nachträge zu den übrigen Theilen I enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen und der Anlage B zur Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften für den Thier- und Güterverkehr, der Güterclassification, des Nebengebührentarifes und des Tarifes für die Ueberführung von Sonderzügen, Personen-, Kranken- und Gepäckswagen über Verbindungsbahnen. Hiedurch werden neben einzelnen Erhöhungen durchwegs Vergünstigungen und Ermässigungen herbeigeführt. Die in die Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschrift unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden. Druckabzüge des neuen Tarifes und der Nachträge können vom 1. März d. J. ab von den Dentschen Eisenbahn-Verwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.



Theilansicht der elektrischen Werkstätten von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, 9/1, Wasagasse 31

(ab Mai I. Wipplingerstrasse 21).

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
853	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	Cement der Pos. C—6 der Güterclassification des Tarifes (Theil I) vom 1. Jänner 1898	Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn transito	den in nachfolgender Tabelle angeführten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen der Sendungen hat der Empfänger zu besorgen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Tarif (Theil II) für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, giltig vom 1. August 1900, bezw. Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachfolgende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Empfangsstation	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Hellern	Empfangsstation	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Hellern	Empfangsstation	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Hellern
Biala-czortkowska	224	Jasło	157	Rymanów	164
Biecz	154	Kałusz	200	Rzeszów	152
Bochnia	119	Kolomea	213	Sadowa wisznia	175
Borki wielkie	207	Kopyczyńce	229	Sambor	177
Borysław	186	Krosno	161	Sanok	168
Brody	197	Lańcut	156	Sędziszów	148
Brzeżnica	109	Lemberg	183	Skawce	117
Buczacz	218	Lemberg-Podzamcze	183	Skole	194
Bursztyn-Demianów	199	Lnżan	223	Słotwina	127
Chabówka	126	Mielec	151	Sniatyn-Zalucze	220
Chodorów	192	Mikolajów-Drohowyże	189	Sokal	186
Chorostków	242	Mikulince-Strusów	227	Stanislau	205
Czernowitz	224	Monasterzyska	215	Stryj	188
Czortków	224	Mościska	172	Tarnobrzeg	157
Delatyn	214	Nadwórna	212	Tarnopol	205
Dembica	143	Nepolokoutz	221	Tarnów	133
Dereniówka	237	Neu-Łupków	176	Tłumacz-Pałahicze	208
Dolina	196	Neu-Sandec	147	Trembowla	231
Drohobycz	184	Niżniów	210	Volksgarten	226
Gorlice	154	Ostrów-Berezowica	207	Wieliczka	111
Gródek	177	Podgórze-Płaszów	108	Wygnanka	226
Grybów	148	Podwołoczyska	213	Zadwórze	188
Hadikfalva	234	Posada-Chyrowska	172	Zagórz	168
Halicz	200	Potutory	204	Zagórzany	153
Hatna	238	Proszowa	223	Zator	101
Hliboka	231	Przemyśl	167	Zegiestów	153
Huslatyn	232	Przeworsk	159	Złoczów	194
Itzkany	238	Rawa ruska	175	Zuczka	224
Iwonicz	162	Rohatyn	197	Zurawica	165
Jaroslau	161	Ryczów	105		

855	854	Fortlaufende Nummer	1
Südbahn-Gesellschaft	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Die Publication erfolgt von der Nam. der	2 3
Papier, als: Drnckpapier, Packpapier, Patentpapier, Strohpapier aus der Pos. P—1/a des Tarifes, Tbeil 1	Kohlen, mineralische, und Kokes	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
Ober-Eggendorf	sämmtlichen unmittelbar an der Montanhahn (Montanhabnbof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanhahn in Dombran) gelegenen Koblengruben, resp. Kokesanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündnng der im Privathesitze hefindlichen Flügelbahnen in dle Montanhahn, dann rücksichtlicb der Strecken ah Einmündung der Michalkowitz-Domhrauer Montanhahn in die Station Domhrau (K.O.B.) für Sendnngen ans dem Dombrau-Karwiner Reviere		5
Graz S.B.	Böhm.-Trübau und den darüber hinaus gelegenen Stationen der Oesterr.-nngar. Staatseisenhahn-Gesellscbaft, soweit nacb den bestehenden Verkehrsleitungs-Vorscbriften über Olmütz instradirt wird	Triebitz / Brüsau-Brünnlitz / Skalitz-Boskowitz	
Aufgahe als Frachtgut obne Gewichtshedingnng. Sendnngen sind ibrem Inbalte entsprechend, als Drnck-, Pack-, Patent-, bezw. Strohpapier declarirt zur Aufgabe zn hringen	**Nachweisnng eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Anfrechtbaltung der für mineralische Kobien nnd Kokes in ganzen Wagenladnngen giltigen tarifmässigen Bestimmnngen	für die Transportstrecke (beziehnngsweise Route) von nach; bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6 7
vom 1. April 1901 his anf Widerrnf, längstens aber his Ende Decemher 1901	hls Ende December 1901		
Localtarif	Ausnahmetarif für den Mäbrisch-Scblesiscb-Böhmiscb-Oesterr. Kohlenverkebr vom 1. April 1898	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeicbnnng	8
Verschieden	Verschieden / 911 h für 1000 kg / 1030 h für 1000 kg / 950 h für 1000 kg	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
132 Heller incl. Manipnlationsgebühr	Verschieden / 820 h für 1000 kg / 964 b für 1000 kg / 884 h für 1000 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebübr)	10
Verscbieden	103 b für 1000 kg / 91 b für 1000 kg / 66 h für 1000 kg / 66 h für 1000 kg	per 100 kg: Nachlass vom hestebenden Frachtsatze (Gehübr)	11
Im Kartirungswege	Im Rückvergütnngswege	Art der Durchführung	12
	Auf dle Reclamanten als Absender lautende Frachthrief-Duplicate, die nicht wieder znrückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablant des Zngeständnisses	Bezeichnung der Documente, gegen welcbe dic Liquidirung erfolgt, und Angahe des Zeitpnnktes, his zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
	Die nebenhezifferten Frachtnachlässe werden ans den Gebübrenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Geltnngsdauer des Zngeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze nach Böhm.-Trühau und den darüber binaus gelegenen Stationen, bezw. die Gebübrenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bieraus eine Restringirnng erfabren, so wird aucb der zngestandene Frachtnachlass von 103 Hellern für 1000 kg um dle gleiche Distanz redncirt	Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
856	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	M e h l	Arad		Bei Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach dem westlichen Auslande (Deutschland, Holland [Niederlande], Luxemburg, Frankreich oder Schweiz) oder darüber hinaus liegenden Ländern bestimmt sein und dementsprechend mit nach dahin oder nach den Elbeumschlagsplätzen lautenden directen, keine Rontenvorschrift enthaltenen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Für Sendungen, welche im Umschlagsverkehre via Pozsony weiterbefördert werden, sind die Bestimmungen der betreffenden Tarife massgebend	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	V e r b a n d s t a r i f e			Heller	Im Rückvergütungswege	Anf die betreffende Mühle als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis zum 31. März 1902 der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind	Bei Inanspruchnahme dieser Begünstigung können die im Verordnungs-Blatte in der diesjährigen Nummer 4, sub fortlaufender Nr. 230, sowie in der diesjährigen Nummer 6, sub fortlaufender Nr. 252 und 287 verlautbarten Begünstigungen nicht beansprucht werden. Im Verkehre mit Bayern, Süddeutschland, Luxemburg, Frankreich und der Schweiz gilt die Begünstigung, soweit der Uebergangspunkt Wien in Frage kommt, nur für Wien St.E.G. trs., somit nicht für Wien K.F.N.B. trs.
				Czegled										
				Debreczen										
				Eger										
				Fehertemplom	Barcs trs.									
				Hatvan	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) trs.									
				Hodmezö-Vásárhely	Bruck a/L. trs.									
				Kolozsvár	Kassa trs.									
				Miskolcz	Marchegg trs.									
				Nagy-Kikiuda	Pozsony-Ujváros trs.									
				Nagyvárad	Ruttka trs.						24			
				Putnok	Szakolcza trs.									
				Szatmár-Németi	Sziszek trs.									
				Szeged	Vlarapass trs.									
				Szeged-Rókus	Zsolna trs.									
				Szerencs	Zwardon trs.									
				Szolnok										
				Temesvár-Gyárváros										
				Temesvár-Józsefváros										
				Toplecz										
				Zombor										
				Almás-Füzitö	Wien St.E.G. trs.						15			
				Besztercebánya	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) trs.						24			
					Marchegg trs.						24			
					Pozsony-Ujváros trs.						24			
					Ruttka trs.						14			
					Vlarapass trs.						24			
				Budapest-d. p t. p. u.	Bruck a/L. trs., bezw. Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) trs.						24			
					Marchegg trs.									
				Budapest-Lipótváros	Szakolcza trs.									
					Zsolna trs.									
				Budapest-ny. p. u.	Zwardon trs.									
					Pozsony-Ujváros trs.									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	M e h l	Buda-Császárfürdö-kiterö	Budaörs—Bruck a/L. trs., bezw. —Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) trs. Marchegg trs. Pozsony-Ujváros trs. Szakolcza trs. Zsolna trs. Zwardon trs.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach dem westlichen Auslande (Deutschland, Holland [Niederlande], Luxemburg, Frankreich oder Schweiz) oder darüber hinaus liegenden Ländern bestimmt sein und dementsprechend mit nach dahin oder nach den Elbeumschlagsplätzen lautenden directen, keine Routenvorschrifte enthaltenen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Für Sendungen, welche im Umschlagsverkehre via Pozsony weiterbefördert werden, sind die Bestimmungen der betreffenden Tarife massgebend	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	V e r b a n d s t a r i f e		Heller		Im Rückvergütungswege	Anf die betreffende Mühle als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis zum 31. März 1902 der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind	Bei Inanspruchnahme dieser Begünstigung können die im Verordnungs-Blatte in der diesjährigen Nummer 4, sub fortlaufender Nr. 230, sowie in der diesjährigen Nummer 6, sub fortlaufender Nr. 252 und 287 verlautbarten Begünstigungen nicht beansprucht werden. Im Verkehre mit Bayern, Süddeutschland, Luxemburg, Frankreich und der Schweiz gilt die Begünstigung, soweit der Uebergangspunkt Wien in Frage kommt, nur für Wien St.E.G. trs., somit nicht für Wien K.F.N.B. trs.
					Budapest—Kelenföld—Székésfehérvár—Komárom—Brnck a/L. —Wien St.E.G. trs.						24			
				Csány	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) trs. Pozsony-Ujváros trs.						15			
				Györ	Brnck a/L. trs., bezw. Wien St.E.G. trs.						24			
					Hegyeshalom—Zsolna trs.						9			
				Eszék-Eszék alsóváros	Barcs trs.						24			
					sonstigen Uebergangspunkten						17			
				Losoncz	Ruttka trs.						24			
					sonstigen Uebergangspunkten						18			
				Nagy-Sáros	Marchegg trs.						24			
				Nyitra	Marchegg trs.						24			
					Pozsony-Ujváros trs.						16			
					sonstigen Uebergangspunkten						14			
				Striživojna-Vrpolje	Sziszek trs.						24			
					sonstigen Uebergangspunkten						22			
				Vácz	Pozsony-Ujváros trs.						24			
					sonstigen Uebergangspunkten						22			
											24			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				vou	nach									
857	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz zu Grubenzwecken a) der Pos. H—20a b) der Pos. H—20b der Güterclassification	Mähr.-Neustadt	Brüx (A.T.E.) Dnx (A.T.E.) Ossegg (k.k.St.B.) Teplitz (A.T.E.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 146 148 140 142 144 150 137 139		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Sternberg (K.F.N.B. oder k.k.St.B.)	Brüx (A.T.E.) Dnx (A.T.E.) Ossegg (k.k.St.B.) Teplitz (A.T.E.)					139 142 133 136 141 144 130 133				
858	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere	Kralup Buhna (St.E.G.) via Böhm.-Brod—Kolin	Falgendorf-Widach	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Besteben keine directen Frachtsätze	Heller per Tonne à 1000 kg 764 716		Im Kartirungswege		
859	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification	Libschitz	Raudnitz	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	26 Heller	23 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1902	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien

Die sub a) angeführten Frachtsätze gelangen nur dann zur Anwendung, wenn die betreffenden Sendungen mit auf eine Grube als Empfängerin lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden.

Ausser den vorstehenden Frachtsätzen gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen zur Einhebung.

NB. Die Sendungen müssen zur Erweiterung der Zuckerfabrik in Raudnitz bestimmt sein und muss dies von der Station Raudnitz auf den Frachtbriefen bestätigt werden.

Fortlaufende Nummer	860	861	862
1			
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
und im Namen der			
für Artikel	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5 und E—6 der Güterclassification	Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und Reisabfälle	Mineralische Kohlen und Kokes laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Diosgyör vasgyár	Nendau	
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), Stadlau und Floridsdorf	sämmtlichen in dem in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife enthaltenen Stationen	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	a) Aufgabe in Mengen unter 5000 kg: b) Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	vom 25. März 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901
Das Zugeständniss wird gemacht			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3	Tarif, Theil III, Heft 1 (Abtheilung III), vom 1. December 1898 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohlen und Kokes des Böhmisch-Bayerischen Kohlenverkehres vom 1. November 1900
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad a) 249 Heller ad b) 224 Heller	Zuschlag von Graz St.B. 1·87 Krainburg 2·13 Graz S.B. 1·80 oder umgekehrt München Ostbahnhof Mark	Zuschlag von Mark | Kronen für 10.000 kg 5·7 | 6·8 zu den bestehenden Sätzen der Station Karlshad B.E.B.
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Der Frachtsatz ad a) hat für Sendungen über 7 m Länge keine Giltigkeit	NB. Das Aufladen von Eisen und Eisenwaaren, sowie Stahl und Stahlwaaren, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen, haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.	

Fortlaufende Nummer	1	663	664
Die Publication erfolgt	2	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**
von der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
und im der	4	Elsen und Stahl der Positionen 499/869, 500/872, 501/875, 502/873, 503/870, 504/871, 509/950, 510/951, 518/902, 520/874, 524/915, 568/958, 569/932, 570/933, 576/954, 577/955. 580/905, 594/903, 2155/29, 2158/10, 2159/8, 2161/18 des Waarenverzeichnisses des Tarifes vom 1. Jänner 1900 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Schönbrunn, Oderberg, Mähr.-Ostrau, Schönbrunn, Oderberg, Mähr.-Ostrau	Kasnau
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Pontebba trs. / Peri trs.	Pontebba trs. / Peri trs.
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Anfgabe von mindestens 10.000 kg genannter Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen des Tarifes vom 1. Jänner 1900 für den Oesterr.-Ungar.-Ital. Güterverkehr zur Aufgabe gelangen und nach italienischen Stationen bestimmt sein. Das Aufladen der Sendungen haben die Versender auf eigene Kosten zu bewirken	Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen anf Grund der Bestimmungen des Tarifes vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr znr Beförderung gelangen nnd nach italienischen Stationen bestimmt sein
und gilt in der Zeit	7	vom 1. April 1901 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 25. März 1901 bis anf Widerrnf längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif vom 1. Jänner 1901 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine directen Frachtsätze	Francs per Tonne = 1000 kg: 22·21 / 19·40 / 2·81 / 14·50 / 7·71
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Francs: 3·14 / 3·02 / 3·17 / 2·50 / 2·51 / 2·48	22·21 / 19·40 / 2·81 / 14·50 / 7·71
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		
Art der Durchführung	12	Kartirung	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
										Heller				
865	**Eisenbahn Wien-Aspang**	betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle, Kokes, Briquettes	Wien E.W.A. Uebergang	Sollenau transit, nur zum Uebergang auf die k. und k. Schleppbahnen	Für Mineralkohle und Briquettes hat die Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht, bei Kokes für mindestens 10.000 kg zu jeden Frachtbrief und Wagen zu erfolgen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarif	Bestebt kein Frachtsatz	24		Im Kartirungswege		
866			Cement	Biedermannsdorf	Wien 1 (K.E.B.)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	vom 19. März 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Local- und Verbandsgütertarife	Bestebt kein directer Frachtsatz	22				In nebigen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr in Biedermannsdorf nicht enthalten
					Penzing					22				
					Hütteldorf-Hacking transit					20				
					Hütteldorf-Hacking loco					25				
					Ottakring					25				
					Hernals					25				
					Michelbeuern					25				
					Wien II (K.F.J.B.)					24				
					Nussdorf					24				
					Wien Oe.N.W.B. transit					21				
					Wien Oe.N.W.B. loco					32				
					Wien K.F.N.B. transit					21				
					Wien K.F.N.B. loco					32				
867		Wiener Localbahnen	Cement	Biedermannsdorf-Cementfabrik	Leesdorf-Baden Frachtenbahnhof	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 19. März 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarife	19	17	2			Im nebigen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr in Biedermannsdorf bereits enthalten

Fortlaufende Nummer	1	868	869	870
Die Publication erfolgt	2	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
von der Namen der	3	bethelligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Braunkoble	Citronensäure, mit der Bestimmung für Deutschland und darüber hinaus	Leere, auf eigenen Rädern laufende: Gepäckswagen und offene Güterwagen; Personenwagen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Bilin Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Dux und Ladowitz Franz Josef-Stollen Holtschitz-Seestadtl Karbitz Komotau Maria-Ratschitz Mariaschein Pardel Schallan Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Settenz Teplitz Triebschitz Türmitz Ullersdorf	Komotau (B.E.B.)	Station Prag (Smichow) B.E.B.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	a) Černožitz b) Předměřitz	Stockerau Oe.N.W.B. Tetschen transit Reichenberg transit Seidenberg transit Liebau transit	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufrechtbaltung der Bestimmungen des citirten Tarifes	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Effectivgewicht der Wagen. 2. Erfüllung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	ab 1. April 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig Schima, bezw. Prag vom 1. Juli 1899	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	Localgütertarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Kronen per 10.000 Kilogramm: a) 83·9 81·0; b) 85·1 82·2	Mkpfge.: 333	80 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	a) 83·9 81·0; b) 85·1 82·2 83·1 80·2 82·3 79·4 86·1 83·2 77·1 74·2 86·7 83·8 83·9 81·0 78·5 75·6 84·9 82·0 80·0 77·2 76·3 73·4 83·1 80·2 81·5 78·6 80·7 77·8 85·7 82·8 75·9 73·0 82·3 79·4	328 364 283	56 Heller; 42 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			24 Heller; 38 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1902 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag
Besondere Bemerkungen	14	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten	Die Sendungen müssen mit directen, nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
14	Nr. 21 vom 16. Februar 1901	666	K. k. österr. Staatsbahnen	nicht speciell bezeichnet	Kastanienholz-Extract, flüssig, in Fässern mit Herkunft von Couze und La Rochette	Verrières transit Genf transit	Saaz, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Die für die nebenbezeichneten Relationen eingeführten Frachtsätze gelten auch für Saaz, Station der Buschtèhrader Eisenbahn	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

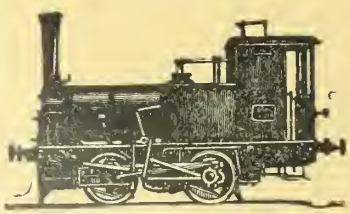
1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
23	Nr. 138 vom 1. December 1900	2867	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Porzellan-Isolatoren	Aussig Oe.N.W.B. und Schreckenstein	Wien Oe.N.W.B.	5. April 1901	
						Aussig St.E.G. und Schreckenstein	Wien St.E.G. und K.F.N.B.		

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

613)



Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,

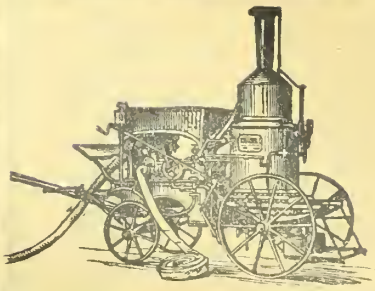
LOCOMOBILEN

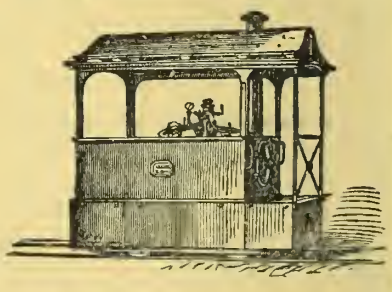
von 2—12 Pferdekraft.

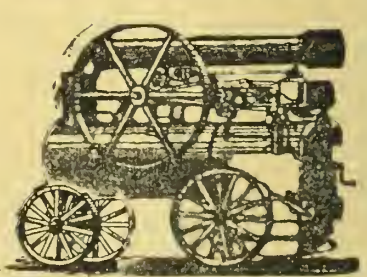
Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.







Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

K. K. PRIVILEGIRTE OESTERREICHISCHE STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 35. **Wien, 21. März 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Project eines die Meerenge von Gibraltar unterfahrenden intercontinentalen Tunnels. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. März 1901, Z. 10.695, an alle k. k. Staatsbahn-Directionen und österreichischen Privatbahn-Verwaltungen, betreffend die versuchsweise Zulassung von in gut verschlossenen, neuen Säcken aus dichtem, starkem Gewebe verpacktem Kupfervitriol zum Transporte auf den Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone.

Im Nachhange zu dem auch im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 28. Februar 1901, Nr. 26, verlautbarten hierämtlichen Erlasse vom 17. Februar 1901, Z. 6907, betreffend die versuchsweise Zulassung von in gut verschlossenen, neuen Säcken aus dichtem, starkem Gewebe verpacktem Kupfervitriol zum Transporte auf den österreichischen Eisenbahnen, wird der . . . . . mitgetheilt, dass der Herr königl. ungarische Handelsminister nunmehr die gleiche Verfügung rücksichtlich des Transportes von Kupfervitriol auf den Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone getroffen hat.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Liharzik m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Hulwaken nach Witkowitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Endstation Hulwaken der bestehenden Localbahn Mähr.-Ostrau—Ellgoth zum Friedrichsschachte und von da über Zabrzech und eventuell über Klein-Hrabowa nach Witkowitz zum Anschlusse an die bestehende Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 11. März 1901. Z. 7129/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Tarnów nach Szczucin.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Fürsten Andreas Lubomirski in Lemberg im Vereine mit Zdzislaus Grafen Tarnowski, Johann Freiherrn von Konopka und Peter Ritter von Treter die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Tarnów der k. k. Staatsbahnlinie Krakau—Lemberg über Dąbrowa nach Szczucin im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 13. März 1901. Z. 8398/2.

Project eines die Meerenge von Gibraltar unterfahrenden intercontinentalen Tunnels.

Der Pariser Civilingenieur Jean Berlier hat sowohl der französischen und spanischen Regierung als auch dem Kaiser von Marokko das Project eines submarinen Tunnels unterbreitet, welcher, vom südlichen spanischen Eisenbahnnetze ausgehend, das internationale europäische Eisenbahnnetz mit den marokkanischen Eisenbahnen und dem im Entstehen begriffenen afrikanischen Eisenbahnnetze direct verbindet.

Die Realisirung dieses Projectes tangirt nicht nur die Interessensphäre Frankreichs in Afrika, sondern insofern auch jene Spaniens, als dem Erträgnisse der derzeit einen nur beschränkten Verkehr besitzenden spanischen und portugiesischen Eisenbahnen durch Heranziehung des internationalen europäischen, sowie des in nächster Zukunft zu gewärtigenden afrikanischen Wechselverkehres eine bisher ungeahnte Zunahme gesichert würde.

Das Project Berlier's basirt in erster Linie auf den Erfahrungen, welche durch sorgfältige Messung der Meerestiefen im Bereiche der Strasse von Gibraltar gesammelt wurden und die Ausarbeitung zweier Varianten zur Folge hatten, deren erste, als kürzeste Trasse zwischen dem äussersten Punkte der Landzunge von Tarifa (Spanien) und dem Cap Ciris (Marokko), nur 14 km unter dem Meeresboden führen sollte, sich jedoch als nicht ausführbar erwies, da die Meerestiefe dort zwischen 500 und 600 m variirt und zur Vermeidung unüberwindbaren Gefälles, um überhaupt das Niveau der submarinen Strecke zu gewinnen, zu beiden Seiten der Tunnelmündung bis weit ins Land reichende, gleichfalls tunnelirte Zufahrtsrampen herzustellen gewesen wären.

Die zweite Trasse, welche von der weiter westlich liegenden Bucht von Vagueros (Spanien) ausgeht und nächst Tanger (Marokko) ausmündet, hat mit Inbegriff der Zufahrtsrampen allerdings eine Gesammtlänge von 41 km, von welchen aber nur 31·5 km unter dem Meeresboden liegen, während auf die Zufahrtsrampen, und zwar auf spanischem Gebiete 3 km und auf marokkanischem 6·5 km entfallen.

Da die grösste Meerestiefe im Bereiche der Trasse der zweiten Variante nur 396 m beträgt, reduciren sich die Steigungs-, bezw. Senkungsverhältnisse im Maximum auf 25 mm per laufendes Meter.

Die Tunneltrasse zweigt auf spanischem Gebiete von der Linie Sevilla — Cadix — Algeziras — Tarifa — Gibraltar—Malaga ab und führt in der Thalschlucht des Puercaflusses bis zur Meeresküste.

Auf marokkanischem Gebiete ist von Tanger aus die übrigens bereits projectirte Linie Kais-el-Kébir—Fez—Taza—Oudjda—Lalla-Maghnia und weiterhin auf algerischem Gebiete die Fortsetzung über Tlemcen zum Anschlusse an die von Oran abzweigenden Linien auszubauen, welche gegen Süden, Osten und Westen Anschlüsse an das bereits bestehende nordafrikanische und an das projectirte centralafrikanische Netz vermitteln werden. Die Trasse der Bahn ist ununterbrochen als doppelgeleisig gedacht. Wegen Ungleichheit der Spurweite der europäischen und der afrikanischen Bahnen wird bei Construction der Fahrbetriebsmittel und speciell der Güterwagen behufs Vermeidung von Umladung auf Verstellbarkeit der Spurweite des Radstandes Rücksicht genommen werden müssen.

Was den Bau des Tunnels betrifft, so haben die vorgenommenen Bohrungen erwiesen, dass die Meeressohle durchwegs aus festem, absolut undurchlässigem Felsengesteine besteht. Der Ansicht des Projectanten zufolge, begegnet der Bau eines submarinen Tunnels im Allgemeinen keinen grösseren Schwierigkeiten, als die Tunnelführung durch Gebirge, wie den Mont-Cénis, St. Gotthard, Arlberg und Simplon etc. Im vorliegenden Falle ist der Vortheil geboten, dass die Trasse, frei von jeder Curve, in absolut gerader Linie führt. Auch steht die constructive Beschaffenheit der modernen Bohr- und Steinbrechmaschinen, der Elevatoren zur Förderung des Bruchmateriales, der Ventilatoren etc. auf einer so hohen Stufe der Entwicklung, dass der technische Erfolg der Arbeit überhaupt als gesichert zu betrachten ist, sobald, wie es hier der Fall ist, die absolute Dichte des zu durchbrechenden Gesteines constatirt ist.

Die Baukosten sowohl als die Arbeitsdauer dürften nicht wesentlich bedeutender sein, als jene für Tunnels im Hochgebirge, beispielsweise den Simplon-Tunnel, bei dessen Bohrung die Arbeitskosten per laufendes Bahnkilometer circa Francs 3,000.000 und der Fortschritt der Arbeit jährlich 4 km (je 2 km von den entgegengesetzten Mundlöchern aus) betrugen. Einer mit Berücksichtigung localer Verhältnisse aufgestellten approximativen Berechnung zufolge, sind die gesammten Bau- und Einrichtungskosten mit Francs 123,000.000 und die Dauer der Bauzeit mit sieben Jahren präliminirt.

In diesem Präliminare sind die Kosten der Anschlusslinie an das spanische Eisenbahnnetz bereits inbegriffen, während der Bau der 591 km langen Linie von Tanger aus bis Lalla-Maghnia (auf marokkanischem Gebiete) zum Anschlusse an die auf algerischem Gebiete als Sackbahn endigende Linie Oran — Aïn — Temuchent mit Francs 118,400.000 veranschlagt ist und infolgedessen die Ausführung des gesammten Projectes rund Frcs. 241,400.000 erfordern wird. Von ferneren Anschlüssen sind hervorzuheben jener an den Transsaharian—Oranais mit Tombouctou als vorläufig in Aussicht genommenen Terminus, und eine von einem geeigneten Punkte der vorbenannten marokkanischen Linie abzweigende, in transversaler Richtung durch das Senegalgebiet bis zum Meerbusen von Guinea führende Linie, welche das franco-afrikanische Mutterland Algier über das marokkanische Gebiet der französischen Interessensphäre ab Philippeville mit dem Colonialbesitze in Senegambien verbinden wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 137 ex 1900).

Der Calcul des im Zusammenhange mit dem präsumptiven Betriebsergebnisse der projectirten Linie Tanger—Oran stehenden oder besser gesagt von diesem abhängigen und zu gewärtigenden finanziellen Erfolges der von Spanien ausgehenden Gesammtlinie basirt auf der diesbezüglichen Aufstellung des im Dienste des Kaisers von Marokko stehenden Chefingenieurs Mustapha de Courten, gewesenen Geniehauptmannes der französischen Armee, eines genauen Kenners der commerciellen Verhältnisse des nördlichen Afrika und insbesondere Marokkos, sowie auch der geographischen Beschaffenheit des Gebietes der von Tanger aus über Kasr-el-Kébir, Fez, Taza und Oudjda bis Lalla-Maghnia führenden Trasse der projectirten marokkanischen Linie. Abgesehen davon, dass die Kosten für Grundeinlösung sich lediglich nur auf Länderparcellen in nächster Nähe von grösseren Städten beschränken, gestattet es die Beschaffenheit des Bodens, ohne nennenswerthe Kunstbauten, Einschnitte, Aufdämmungen etc. bei Maximalsteigungen von 0·02 per

laufendes Meter den Oberbau einfach in den in Nordafrika compacten Sand einzubetten und mit Schotter zu ballastiren, der in unbeschränktem Masse aus den von der Trasse berührten, aus den Abhängen der Atlasgebirgskette kommenden Wasserläufen des Oued-Kous, Oued-Ouergha, Oued-Sebon, Oued-Molouga etc. gewonnen werden kann. Die Terrainverhältnisse sind somit im Allgemeinen besonders günstig. Im Verhältnisse zur günstigen Beschaffenheit der Bahntrasse mit nur minimalen Steigungen und weiten Curven werden sich auch die Betriebskosten umso günstiger stellen, und wird auch die Abnützung des Materiales umso geringer sein.

Der Projectant nimmt an, dass die sofort nach Eröffnung der Bahn zu gewärtigenden commerciellen Verhältnisse der neuen Linien im Allgemeinen vergleichsweise jenen der Linie Philippeville—Constantine—Algier entsprechen, die ein durchschnittlich Frcs. 14.000 per Jahr betragendes Reinerträgniss bietet, welcher Supposition zufolge sich das Capital schon von Anbeginn mit 8·5 pCt. verzinsen würde. Welche Steigerung aber eintreten wird, wenn der Strom des internationalen Verkehres sich in die neugeschaffene, zwei bisher getrennte Welttheile verbindende Hauptarterie ergiessen wird, ist, wie bereits erwähnt, heute noch unberechenbar und kann nur eine Parallele mit den correspondirenden Verhältnissen des Canales von Suez gezogen werden, dessen materieller Erfolg alle an dieses Werk ursprünglich geknüpften Erwartungen bis heute weitaus überbietet. Dass aber der Continuität einer durchwegs intercontinentalen Landverkehrsroute eine höhere verkehrspolitische und commercielle Bedeutung zukommt, als, wie es bei Suez der Fall ist, dem gemischten Land- und Seeverkehr, bedarf wohl keiner Begründung.

Zur Vervollständigung dieser Studie sei noch jener Handelsartikel gedacht, welche gegenwärtig den Hauptgegenstand des derzeit noch durch Saumthiere bewältigten Importes nach und des Exportes aus Afrika bilden. Es sind dies im Importe: Webstoffe aus Schaf- und Baumwolle, Seide, Leinwand etc., Façoneisen und Eisengeschmeide, Kupfer-, Galanterie- und Glaswaaren aller Art, Papier, Mahlproducte, Zucker, Kaffee, Thee, Tabak, Wein, Alkohol, Zündhölzchen, Petroleum, Kerzen, Confectionswaaren aller Art, Maschinen und Maschinenbestandtheile, Steinkohle etc.; im Exporte: Nationale Manufacturen, Teppiche, Schaf-, Ziegen-, Kameelwolle etc., Thierfelle, Schlachtvieh, Pferde, Mais, Bohnen, Feigen, Datteln, Südfrüchte aller Art.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 24. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. März wurde die erste Lesung der Investitionsvorlage fortgesetzt:

Abg. Schoiswohl kann sich damit nicht einverstanden erklären, dass der Ausbau der Aspangbahn erst im Jahre 1907 vor sich gehen soll. Die östliche Steiermark habe schon lange Jahre den Wunsch nach dem Ausbau der Linie bis nach Aspang geäussert, weshalb die Regierung die Trasse sofort feststellen und den Bahnbau von Friedberg nach Aspang sichern möge. Auch die Herstellung der Trasse von St. Pölten gegen Maria-Zell, von Kernhof nach Gusswerk sei schon lange Jahre projectirt, aber infolge Weigerung des Aekerbauministeriums nicht durchgeführt worden. Wenn die Regierung schon die Bahn nicht selbst bauen wolle, so möge sie wenigstens eine Subvention zur Herstellung der schmalspurigen Landesbahn von Kirchberg nach Maria-Zell gewähren. Wenn Dr. Ellenbogen gestern gemeint habe, die Geistlichkeit sei gegen den Bau von Bahnen, weil damit Bildung unter das Volk gebraeht werde, so müsse er dem gegenüber erklären, dass gerade die Geistlichkeit den Bau der Bahn im Maria-Zeller Bezirke wünsche. Dieser Bezirk sei als ein schwarzer bekannt. Wenn aber dort eine Bahn erriehtet werde, dann werde es auch dort hell werden. Deshalb mögen die Socialdemokraten für den Ausbau dieser Bahn eintreten.

Abg. Biankini beginnt seine Rede in croatischer Sprache und beklagt sieh, in deutscher Sprache fortfahrend, darüber, dass Dalmatien in der Investitionsvorlage so schleeht bedacht worden sei. Alle berufenen Factoren haben sich aus wirthschaftlichen und strategischen Gründen zu Gunsten der Verbindung Dalmatiens mit dem Centrum der Monarchie ausgesprochen, und doch sei Alles beim Alten geblieben. Die wirkliche Verbindung zwischen dem Centrum und dem Orient, die Linie Knin—Novi, sei noeh immer nieht gebaut. Nach vielfachen Verhandlungen sei es zu einer Vereinbarung mit Ungarn bezüglich der Linie Spalato—Arżano—Bugojno gekommen, welche für den Handel Bosniens mit Dalmatien und den Export Bosniens zweifellos nützlich und vortheilhaft ist, jedoch keineswegs als die richtige, langersehnte Verbindung betrachtet werden kann. Ausserdem hänge sie von der Gnade der Magyaren ab und scheine ad calendas graecas vertagt. Es sei eine Ehrensache des Parlamentes, diesem Zustande ein Ende zu machen, umsomehr, als noch im Jahre 1872 die österreichische Regierung vor diesem Hause anerkannt hat, dass den Häfen Dalmatiens die Monarchie ihre Grossmachtstellung zu verdanken hat, so dass sie, wenn sie diese Stellung behaupten will, die Binnenländer mit dem Meere verbinden muss. Redner fordert die Regierung und namentlich den Eisenbahnminister auf, alle Originalaeten über die Verhandlungen mit Ungarn bezüglich der dalmatinischen Eisenbahnen vom Jahre 1868 bis auf den heutigen Tag dem Hause vorzulegen.

In beiden Reiehshälften werden die riesigsten Opfer gebraeht, um die Häfen Triest und Fiume zu entspreehender commereieller Bedeutung zu bringen. Hiebei werde aber die Thatsaehe ausser Acht gelassen, dass der Welthandel kürzere Wege zum Orient suche, und dass die Monarchie dem Orient nähergelegene Häfen brauche als Triest und Fiume, wenn sie aus dem Weltverkehre nicht ausgeschlossen sein wolle. Der natürlichste und nächstliegende Ausgangspunkt für unsere Stellung im europäischen Weltverkehre sei Dalmatien mit seinen schönen und sieheren Häfen. Sollten die dalmatinischen Hafenplätze diese Rolle nicht übernehmen, so würden wir wieder zu spät kommen. Redner polemisirt gegen den Landesvertheidigungsminister, der von „aus dem Staatsverbande strebenden" Ländern gesprochen habe. Wenn diese Worte gegen die Croaten und Slovenen gerichtet sein sollten, so müsse er erwidern, dass seit einem Jahrhundert die österreichische Politik in den Küstenländern nur die eine Tendenz habe, zu italianisiren und zu germanisiren und die Mehrheit der Croaten und Slovenen mit Gewalt zu entnationalisiren. Die Küstenländer geben dem Staate, was sie verpflichtet sind, dem Staate zu geben, Steuern und Soldaten, und es wäre Pflicht des Staates, sieh ihrer anzunehmen. Wenn die Regierung anders darüber denke, so erfüllt sie ihre Pflicht nicht und sei nicht würdig, das Ruder eines civilisirten Staates zu lenken.

Abg. Freiherr von Morsey: Ich darf mit Freude constatiren, dass sämmtliche Alpenländer solidarisch und geschlossen zu dem vorliegenden Eisenbahn- und Investitionsprogramme Stellung nehmen, indem sie dasselbe in der lebhaftesten Weise befürworten. Redner protestirt gegen die beliebte Unterscheidung von weniger steuerkräftigen und von passiven Ländern, denn wir in den ärmeren Ländern sind mit unserem schwer erworbenen Gelde die Consumenten der Industrieartikel der reicheren Länder.

In dem vorliegenden Gesetzentwurfe handelt es sich zunächst um die bessere Verbindung Triests mit den Hinterländern. Diese Bahnverbindung hat auch nieht nur für die Alpenländer, sondern bis nach Böhmen hinauf eine grosse handelspolitische Bedeutung. Triest allerdings ist ungünstiger gelegen als alle anderen Häfen im Mittelländischen und Adriatischen Meere und es fehlt Triest an der ersten und wesentliehsten Bedingung, an einem unternehmenden, weitausblickenden Kaufmannsstande. Andererseits werde auch eine gewisse politische Richtung verfolgt, indem die Tendenz vorherrscht, den tüchtigen Nachwuchs, der in der einheimischen, lang angesessenen slovenischen Bevölkerung gelegen ist, fernzuhalten.

Gleichzeitig mit dem Projecte der zweiten Bahnverbindung nach Triest ist ein viel wichtigeres und bedeutenderes Project

aufgetaucht, und die Schaffung eines gewissen Junctim zwischen dem Ausbau der Bahnverbindung mit Triest und einem ausserordentlich weitgehenden Wasserstrassen- und Binnenschiffahrts-System ist vielleicht mehr als zufällig. Wenn die bescheidenen Anforderungen, die wir in eisenbahnpolitischer Beziehung mit Recht endlich an das Reich zu stellen genöthigt sind, einigermassen befriedigt werden, so stehen wir auch in unseren Ländern diesen neuen Projecten nicht nur sympathisch, sondern mit der vollsten Bereitwilligkeit, dieselben zu fördern, gegenüber. Schon aus Concurrenzrücksichten gegen die Nordbahn — ganz abgesehen von den grossen Interessen Wiens und den zahlreichen Industrien Niederösterreichs und der übrigen Länder — müssen wir wünschen, den Donau-Oder-Canal und die Verbindung der Donau mit der Elbe gesichert zu sehen. Redner erklärt, auf die Erörterung der technischen Seite der Frage nicht eingehen zu wollen, ob es möglich sein werde, die nothwendigen Wassermengen für den grössten Theil des Jahres überhaupt zu beschaffen, um diese Wasserstrassen, ohne eine Reihe von Schleusen zu bauen, die wieder mit so viel Gebühren belegt sein müssten, dass eine wesentliche Vertheuerung des Verkehres daraus resultiren müsste. Und weiter müssen wir unbedingt berücksichtigen, dass wir bei aller Opferwilligkeit und bei vollem Verständnisse der grossen Bedeutung der industriellen Entwicklung — schon vom Standpunkte des Consums der agricolen Producte — dagegen gesichert sein müssen, dass nicht amerikanisches und russisches Getreide, auch Obst, wie andere Artikel bis in das Herz der Monarchie auf dem billigen Wasserwege gelangen. Von einem viel grösseren handelspolitischen Standpunkte aus betrachtet aber ist ein solches grosses Canalsystem nur dann als wirklich vollständig abgeschlossen anzusehen, wenn die grosse handelspolitische Idee zur Wirklichkeit wird, Hamburg und das Adriatische Meer durch eine Binnenwasserstrasse zu verbinden. Selbstverständlich ist dies nur dann möglich, wenn Ungarn seinerseits die Weiterführung dieser Strecke übernimmt, da die technische Ausführung einer solchen Wasserstrassenlinie über das ungarische und croatische Gebiet ausserordentlich viel leichter als über österreichisches Gebiet sein wird.

Dem Abgeordneten Biankini stimmt Redner darin bei, wenn er sich dagegen erklärt, dass durch irredentistisch-italienische Elemente das croatische Volk zurückgedrängt werde. Eine Gefahr der Germanisirung der Croaten sehe er allerdings nicht in eine zu befürchtende Nähe gerückt. Der Abgeordnete Biankini habe aber vielleicht den Landesvertheidigungsminister nicht ganz richtig verstanden. Eine mit solcher Vehemenz vertretene Richtung, welche darauf hinausgeht, Dalmatien mit Croatien zu vereinigen, eine grosse staatsrechtliche Frage aufzurollen und unsere Seeküste von Oesterreich weg zu Croatien, also unmittelbar unter ungarische Herrschaft zu bringen, würde denn doch sehr gefährlich werden. Der Abgeordnete Kaftan habe mit Recht hervorgehoben, dass unter den Bedingungen einer wahren Prosperität Triests ein grosser schiffbarer Fluss zunächst in Betracht käme. Es ist selbstverständlich, dass alle diese Fragen deswegen für uns so schwer zu beantworten sind, weil wir leider nicht in der Lage sind, eine klare, gut zu übersehende Handelspolitik vor uns zu haben. Wir haben Handelsverträge geschlossen und werden in den nächsten Jahren wieder in der Lage sein, solche zu schliessen. Mit Angst und Sorgen muss man diesen Jahren entgegensehen, weil infolge der politischen Verhältnisse und der parlamentarischen Lage sich Alles zu unseren Ungunsten und zu Gunsten der auswärtigen Factoren verschoben hat. Der Abgeordnete Dr. Kramař hat schon wiederholt die Ansicht geäussert, die Grundlagen unserer auswärtigen Politik, die constitutiven Grundlagen unseres freundschaftlichen und Bundesverhältnisses zum Deutschen Reiche hätten sich verschoben. Wenn sich die politische Lage, wenn sich unser Verhältniss zu Russland dank einer vorsichtigen Führung der auswärtigen Politik in mancher Beziehung günstiger gestaltet hat, so darf doch ein Kenner unserer handelspolitischen Verhältnisse nicht sagen, dass die politische Grundlage unseres Bündnisses sich verschoben hat, dass es nicht mehr existire. Nein, ganz abgesehen von jenen grossen Banden, jenen grossen Gefühlen, die nun einmal eine tausendjährige, gemeinsame Geschichte um die Völker des ehemaligen Deutschen Reiches geschlungen hat, sagt Redner, ist nach meiner festen Ueberzeugung ein möglichst inniges politisches Verhältniss, beruhend auf einem möglichst innigen wirthschaftlichen Verhältniss die unverrückbare Grundlage der zukünftigen und auf absehbare Zeit bleibenden auswärtigen Politik nicht im Sinne jener Bestrebungen, die uns in ein nicht würdiges, in ein abhängiges Verhältniss zu dem mächtigeren und grösseren Deutschen Reiche bringen möchten, nein, mit voller Aufrechterhaltung der vollständigsten, ehrenhaftesten Selbstständigkeit schon aus rein dynastischen und patriotischen Gründen. Eines aber müssen wir verlangen: die loyale Ausführung eines solchen Verhältnisses und die loyale Ausführung eines solchen Handelsvertrages. Dann aber ist es meine feste Ueberzeugung, dass bei unseren vielfach zurückgebliebenen, viel schwächeren wirthschaftlichen Kräften wir gerade der Unterstützung des deutschen Unternehmergeistes, des deutschen Capitales, des viel mächtigeren, weiter ausgreifenden Handelssinnes und Unternehmungsgeistes bedürfen, um einerseits den Widerstand Ungarns zu paralysiren und andererseits jenes grosse Handelsgebiet gemeinsam, mit vereinten Kräften, für uns zu erobern, das auf der Balkan-Halbinsel und in Kleinasien uns vor der Thür, bisher aber unausgenützt liegt. Nicht im Waffenwege, sondern im friedlichen Kampfe, im freundlichsten Handinhandgehen Deutschlands und Oesterreichs werden wir gemeinsam den Weg finden, die Balkan-Halbinsel zu erobern.

Redner kennzeichnet sodann seine Stellung zu der Vorlage vom Standpunkte Oberösterreichs und Steiermarks. Er begrüsst es mit Befriedigung, dass endlich einmal die lang gewünschte Verbindung der Pyhrn-Bahn hergestellt wird, indem dadurch zunächst der nothleidenden, fleissigen, einst so berühmten Sensen-Industrie Oberösterreichs einigermassen wieder aufgeholfen werden wird. Aber auch für die Steiermark ist diese Bahn von grosser Bedeutung, nicht blos weil sie eine zweite Verbindung darstellt, welche dringend nothwendig ist, sondern auch, weil sie eine wesentliche Abkürzung nach Linz und weiter nach Salzburg und eventuell Passau ermöglicht. Redner wünscht den möglichst schnellen Ausbau des Stückes von Friedberg bis Aspang. Bei der ungeheuren Reichhaltigkeit des Investitionsprogrammes wird an Mitteln gewiss nichts übrigbleiben, wahrscheinlich werden aber die präliminirten Mittel nicht ausreichen. Der Minister möge daher jetzt schon daran denken, dass für eine spätere, erfolgreiche Benützung dieser Bahn auf der Strecke von Fehring nach Fürstenfeld ganz besondere Adaptirungen nothwendig sind. Finanzielle Bedenken werden uns Alle ohne Ausnahme erfüllen. Die Rentabilität dieser grossen Bahnen und weiteren Verkehrsadern ist immerhin eine sehr fragliche, und man kann nicht genug darauf hinweisen, dass in unserem Budget, welches mit äusserster Vorsicht zu behandeln ist, heute schon das Budget der Staatsbahnen vielleicht der wundeste Punkt ist. Es ist eine unglückliche Richtung, die seit einigen Jahren eingeschlagen worden ist, bröckelweise, ohne Berücksichtigung des Gesammtbudgets und ohne Berathung im Einklange mit der gesammten finanzpolitischen und budgetären Lage Million um Million aus den Einnahmen des Budgets herauszunehmen. Es ist das eine geradezu äusserst gefährliche Politik. Sparsamkeit, äusserste Sparsamkeit in jeder Beziehung muss uns davor sichern, dass nicht aus allen Vortheilen, die wir ins Auge fassen, Nachtheile sich ergeben, dass die finanziellen Lasten unerträgliche werden.

Was bleibt übrig für die grossen Aufgaben der Finanzpolitik, für die grosse Regulirung, die nach Millionen zählt, wenn alle Wünsche nach Gehaltserhöhung, Pensions-Aufbesserung u. s. w. berücksichtigt werden sollen? Eine Vermögens-Ergänzungssteuer nach Miquel'schem Recepte oder eine Erhöhung der Erbschaftssteuer. Das werden aber auch die letzten Ressourcen sein, wenn wir nicht in weiser Sparsamkeit die Zeit gewonnen haben, die Volkswirthschaft zu heben, und dass diese Hebung der Volkswirthschaft durch das Investitionsprogramm erfolgen möge, ist der Wunsch, dem ich Ausdruck geben will.

Abg. Hauck erklärt, er habe sich gegen die Investitionsvorlage als Redner eintragen lassen, nicht weil er gegen die Investition sei, sondern weil die Vorlage nichts enthalte, was seinen Wünschen dienlich sein könnte. Der Staat sei verpflichtet, die dem Verkehrsbedürfnisse entsprechenden Verkehrsmittel zu schaffen, und auch jenen wirthschaftlich schwachen Bezirken, die aus eigener Kraft Eisenbahnen nicht ins Leben rufen können, die nöthigen Geldmittel zur Verfügung zu stellen. Der für Localbahnbauten im Investitionspräliminare eingestellte Betrag sei viel zu gering. Redner wünscht zunächst den Ausbau der Böhmerwaldbahn durch die Herstellung der Strecke von Taus nach Tachau mit der Abzweigung Weissensulz—Eisendorf und erbittet in einer Resolution die Unterstützung der Regierung hiefür. Er urgirt weiter die Verstaatlichung der Bahnstrecke Rakonitz—Petschau, sowie den Bau der Linie Neuhof—Tepl auf Staatskosten. Ebenso wäre die Förderung des Baues der Localbahn Pilsen-Manetin-Theusing dringend. Redner bringt weiter einige Wünsche bezüglich des Verkehres auf der Strecke Marienbad—Karlsbad vor und verlangt vom Eisenbahnminister die Berücksichtigung mehrerer Forderungen der Werkführer und Maschinenmeister auf den Staatsbahnen und die Umwandlung der böhmischen Aufschriften in doppelsprachige. Wenn zur Schaffung der nöthigen Mittel statt der Erhöhung der Zuckersteuer und der Uebertragungsgebühren mittelst des § 14 die Börsesteuer erhöht und eine

Börsecoursgewinn-Steuer eingeführt worden wäre, hätten solche Massnahmen im Hause gewiss keinen Widerstand gefunden, ebenso eine Erhöhung der Renten- und Personal-Einkommensteuer auf den höheren Stufen und ein Gesetz zur Verminderung der hohen Gewinne der Kohlenbarone. Aus einer Verstaatlichung der Kohlenbergwerke und der Einführung des Kohlen-, Petroleum- und Elektro-Monopols könnte eine kräftige Einnahmsquelle für den Staat gefunden werden.

Redner vertrete einen Wahlbezirk, der von ehrlichen und fleissigen Steuerträgern bewohnt sei, wo aber die Landwirthschaft ein kärgliches Dasein friste. Dem herrschenden Elend könne nur durch Eröffnung neuer Erwerbsquellen, wie solche aus der Erbauung neuer Bahnen fliessen, gesteuert werden. Deshalb werde die Partei des Redners für die Zuweisung der Investitionsvorlage an den Ausschuss stimmen.

Abg. Dr. Kolischer: Die Frage der Investitionen ist keine particuläre Angelegenheit eines Kronlandes, sondern eine Reichs-Angelegenheit. Die Investitionsvorlage besitzt eine eminente wirthschaftliche Bedeutung, weshalb es berechtigt sei, die Lage der Volkswirthschaft in Oesterreich einer kurzen Betrachtung zu unterziehen. Der Finanzminister habe in seinem Exposé ein Bild der Finanzlage entworfen, welches nach Anschauung des Redners der Wirklichkeit nicht entspreche. Seitdem Ordnung im österreichischen Staatshaushalte geschaffen worden und mit ernster Sorgfalt die Wiederkehr von Deficiten verhindert wurde, wisse die ganze Welt, dass Oesterreich seine Schulden pünktlich bezahle und bezahlen werde. Aber die guten Rentencourse beweisen noch nicht, dass auch unsere Volkswirthschaft florire, denn Rente kaufe derjenige, der sich fürchte, sein Geld in Grund und Boden, in der Industrie oder im Gewerbe anzulegen; es wäre ein viel günstigeres Symptom, wenn die Rente nach anderen Ländern gehen und ein Goldregen unsere Production befruchten würde. Unsere Handelsbilanz sei nur deshalb activ, weil der Holzexport nothgedrungen forcirt wurde. Um ein richtiges Bild zu erlangen, müsse man die Verhältnisse Oesterreichs mit denen der Nachbarländer vergleichen, und da sehe man, dass unser Agrarierthum nicht genügend geschützt sei und unsere Industrie befinde sich in einer Epoche vollster Stagnation. Würde Oesterreich leistungsfähig sein, so wären wir für unsere industriellen Producte nicht auf den Absatz in Ungarn und der Levante angewiesen, wir würden den Wettbewerb auf dem Weltmarkte bestehen.

Oesterreich sei ein schönes, aber schwer zu bewirthschaftendes Land; nirgends vielleicht sei es dem Menschen beschieden, sich sein Brot so schwer zu erwerben, als in Oesterreich. Um hier zu dem weltenverbindenden Meere zu gelangen, müsse man grosse Gebirgsbahnen bauen, Kohle und Erz seien bei uns viel schwerer zu gewinnen, als z. B. in Deutschland. Es gehe weiter nicht an, die Landwirthschaft für vogelfrei zu erklären und die gesammte Production nur industriell einzurichten. Infolge unseres Verhältnisses zu Ungarn könne der für die Landwirthschaft nöthige Schutz nicht zum Ausdrucke gelangen, so dass es dem kleinen und mittleren Bauer nicht gut geht. Aus alledem glaubt Redner schliessen zu müssen, dass der Finanzminister sich in seiner Anschauung irrte. Auch den breiten Schichten der arbeitenden Bevölkerung gehe es nicht gut. Um leistungsfähig zu werden, gebe es nur ein Mittel: Investitionen. In der Landwirthschaft, im Gewerbe und in der Industrie müssen wir investiren.

Wenn wir diese Investitionen als Motto unserem volkswirthschaftlichen Programme voranstellen, müssen wir vom Staate als erstem Privatwirth in der Gesellschaft verlangen, dass er beispielgebend wirke und den ersten Schritt mache; deswegen müssen wir begeisterte Anhänger zunächst des Principes der staatlichen Investitionen in der Privatwirthschaft sein.

Redner ist der Meinung, dass die Vorlage selbst eine einseitige sei, weil sie keine Lösung der Frage der Wasserpolitik bringe. Man hat uns, sagt Redner, eine Vorlage von mehr als 480 Millionen Kronen vorgelegt, man hat auch verlangt, dass wir a conto dessen 80 Millionen Kronen in den Staatsschatz legen, man hat uns aber nicht gesagt, dass man gleichzeitig endlich einmal den seit 30 Jahren gestellten Forderungen — nicht einer Partei, sondern der ganzen österreichischen Volkswirthschaft — nachkommen will. Darin liegt eine Enttäuschung. Wir verlangen, dass eine Parallelaction beider grossen uns bewegenden Fragen stattfindet, denn das zwanzigste Jahrhundert gehört dem Wasser und der Wasserwirthschaft. Mit Canälen allein sei uns nicht gedient; wenn wir Canäle wollen, müssen wir Wasser in denselben haben, und dazu müssen wir die Zuflüsse reguliren und die Thalsperren im Gebirge ausbauen.

Vom allgemeinen Standpunkte aus theilt sich die Vorlage in zwei Gruppen von Investitionen. Von der einen Gruppe können wir sagen, dass sie den Staatsschatz gar nicht belasten wird, das sind Investitionen für Fahrparkvermehrung, Bau von dritten und vierten Geleisen u. s. w., also lauter productive Anlagen, bei denen der Eisenbahnminister kein Geld verlieren, sondern Geld verdienen wird. Bei der anderen Gruppe von Investitionen ist ein anderes Programm zu lösen. Es wird immer gesagt, dass eine Investitionsanleihe ihre Zinsen in nicht allzu ferner Zeit tragen soll. Das ist nicht der Fall. Bei den Eisenbahnen sind Probleme zu lösen, welche wichtiger sind als der directe fiscalische Nutzen. Wir dürfen nicht vergessen, dass die Eisenbahnen in einer Volkswirthschaft, die noch keine Wasserstrassen hat, auch diejenigen Aufgaben zu lösen haben, die in anderen Volkswirthschaften schon heute die Wasserstrassen lösen. Von dieser Auffassung ausgehend, müssen Sie zu dem Principe gelangen, dass Sie nolens volens Eisenbahnen bauen müssen, von denen Sie die Ueberzeugung haben, dass sie in absehbarer Zeit nicht die volle Rente bringen, also Eisenbahnen, welche den Steuerträger belasten werden. Zweitens dürfen Sie nicht vergessen, dass Oesterreich einen unendlichen, nicht ausgenützten Schatz besitzt, der immer mehr an Werth steigt, das sind seine Wasserkräfte. Wenn diese Wasserkräfte einmal industriell verwerthet werden, so werden sie für das Nationalvermögen von Oesterreich einen Schatz schaffen, angesichts dessen die Triester Frage vielleicht an zweiter Stelle stehen wird.

In dieser zweiten Gruppe begegnen wir zunächst der mit besonders grossen technischen Schwierigkeiten auszubauenden Bahn, welche unsere Alpenländer erschliessen und eine neue Verkehrsader zur Adria bilden soll. Triest werden Sie allerdings zu keinem Hamburg machen können, Sie werden auch durch Tarifpolitik den Verkehr nicht von Genua nach Triest ableiten können, aber man kann sich durch den Ausbau dieser Bahn von der Tarifpolitik der Privatbahnen losmachen. Auch Galizien wurde mit einer Eisenbahn beschenkt, wie die Herren sagen, mit einer Eisenbahn, die uns kühl bis ans Herz lässt. Was diese Localbahn betrifft, so waren wir unangenehm überrascht, als wir den Motivenbericht gelesen hatten, gestern aber etwas beruhigt, als der Herr Eisenbahnminister sanftere Töne diesbezüglich anschlug. Es unterliegt keinem Zweifel, dass diese Eisenbahnen zweiten und dritten Ranges nicht aus localen Interessen, sondern aus Gründen der allgemeinen Volkswirthschaft unbedingt nothwendig sind. Wenn die Landesfinanzen schlecht stehen, so darf man deshalb nicht Zurückhaltung verlangen, sondern man muss die Landesfinanzen stärken, damit sie ihre Probleme lösen können.

Wenn ich dies alles zusammenfasse, so gelange ich zu dem Resultate, dass mit uns über die ganze Eisenbahn-Investitionsvorlage zu reden ist, wenn parallel damit die Regierung sich entschliesst, eine zweite Action grossen Stiles zu unternehmen: die Lösung unserer Wasserfrage. Man muss aber diese Sache einmal systematisch in die Hand nehmen, ohne Rücksicht, ob sie in diesem oder jenem Capitel des Budgets enthalten ist. Es ist ein Unrecht, dass die Wasserfrage einmal im Handelsministerium, einmal im Ministerium des Innern und einmal im Ackerbauministerium gelöst werden soll. Es ist nothwendig, endlich einmal diese Frage zusammenzufassen. Wir müssen den kleinlichen Standpunkt verlassen, dass wir unser Budget nur mit fünf Millionen noch belasten können, dass es sechs Millionen nicht mehr verträgt, wir müssen die Zuversicht in unsere Kraft haben, dass, wenn wir investitiren werden, eine Menge von Impulsen in die Volkswirthschaft kommt, dass, wenn der Privatmann, der Industrielle, der Landwirth wiederum Lust bekommt, zu arbeiten, neues Leben in die Volkswirthschaft kommt. Wir werden dann das Schreckgespenst der allgemeinen Verarmung, die uns droht, bannen und wir werden siegen unter dem Schlagworte der Arbeit.

Abg. Wenzel Hruby erklärt, sich den Ausführungen des Vorredners voll und ganz anschliessen zu können, insbesondere was die Frage der Wildbachverbauung, Thalsperren und Flussregulirungen betreffe. Er müsse aber diese Vorlage von der politischen Seite betrachten. Das Ministerium habe mit der Einbringung dieser Vorlage bestimmte Ziele verfolgt. Die Vorlage sollte der Blitzableiter für den politischen Sturm in diesem Reiche sein. Die Parteien der Linken, die sich für diese Vorlage so warm einsetzen, wollen uns mit den Süssigkeiten der wirthschaftlichen Arbeit ködern, damit wir einschlummern in dem Widerstande, zu welchem unser Volk gezwungen worden ist und den es so lange nicht aufgeben wird, als ihm nicht Recht und Gerechtigkeit widerfahren wird, so lange wenigstens nicht, als die Demüthigung des 17. October 1899 nicht gutgemacht wird. Der Umstand, dass diese Investitionen auf eine ganze Reihe von Jahren bewilligt werden sollen, setzt schon ein gewisses Vertrauen oder das Nichtvorhandensein eines grossen Misstrauens gegen die Regierung

voraus. Wie könne aber eine Oppositionspartei der Regierung durch Bewilligung ihrer Ansprüche auf eine ganze Reihe von Jahren ein Vertrauensvotum ertheilen? Da müsse die Regierung zuerst entgegenkommen und beweisen, dass sie das ist, was sie zu sein vorgibt, eine neutrale Regierung. Die Thatsachen beweisen aber, dass diese Regierung keine neutrale ist, sondern dass sie sich von den Parteien der linken Seite leiten lässt, die ja sogar aus der Erfüllung des langjährigen Wunsches nach einer mährischen Universität einen casus obstructionis machen wollen. Gestern habe sogar die grösste Partei der linken Seite des Hauses sich gegen culturelle Concessionen an das böhmische Volk verwahrt. Wenn man auch von der ökonomischen Wichtigkeit der Investitionen durchdrungen sei, so könne man doch über diese politischen Momente nicht ohneweiters hinwegkommen. Die Regierung und die Parteien der Linken haben es in der Hand, uns über unsere politischen Bedenken und Hindernisse den Weg zu ebnen, dass wir schliesslich für diese Vorlage eintreten.

Zu dem ungeheuren Erfordernisse der Investitionen steuert vor Allem das böhmische Volk bei, und da müsse man sich fragen, ob unseren ökonomischen Interessen gedient werde oder nicht. Für Böhmen soll aber nur eine kleine Bahn zweiter Ordnung gebaut werden, eine Bahn, welche das dringende Bedürfniss der Staatsverwaltung sei.

Redner bespricht sodann die Frage der Wasserstrassen und gibt seiner Meinung Ausdruck, dass ohne die Lösung dieser Frage an eine erspriessliche Lösung der Eisenbahnfrage wohl kaum zu denken sei. Er spricht hiebei dem Obmanne des Wasserstrassenausschusses Dr. Lueger den Dank dafür aus, dass er sich, wenn auch nicht für ein rechtlich formelles, so doch für ein thatsächliches Junctim eingesetzt habe. Die Wasserstrassen werden allerdings nicht nur Böhmen, Mähren und Galizien, sondern vorwiegend der Reichshauptstadt Wien zunutzen kommen. Daher habe sich vielleicht auch der Bürgermeister der Stadt Wien der Wasserstrassen so warm angenommen. Redner bespricht sodann die Eisenbahnverhältnisse in Mähren und Schlesien und schliesst mit der Erklärung, dass, wenn die Herren wollen, dass die Vertreter des böhmischen Volkes zur Vorlage definitiv eine freundliche unvoreingenommene Stellung einnehmen, sie auch den Forderungen und Ansprüchen des böhmischen Volkes unvoreingenommen entgegenkommen müssen.

Abg. Dr. Chiari reflectirt auf das Finanzexposé, in welchem der Finanzminister gesagt hat, dass es angezeigt sei, Credite für Neuanschaffungen aus dem Budget herauszunehmen und wie neue Unternehmungen zu behandeln, die sich im Laufe der Zeit verzinsen müssen. Diese Aeusserung sei einerseits darum erfreulich, weil dem Parlament wieder eine Macht in die Hand gegeben werde, welche der Volksvertretung gebühre, nämlich die Macht, Geldmittel zu bewilligen, andererseits deshalb, weil dem Parlament die Möglichkeit geboten sei, mit diesem Gelde für wirthschaftliche Investitionen eintreten zu können. Wir sind in einem solchen Stadium, dass es absolut nothwendig ist, dass für unsere Volkswirthschaft etwas geschieht. Die Investitionen sind nothwendig, und zwar sowohl diejenigen, welche die Staatsbahnverwaltung für ihren eigenen Betrieb braucht, als auch die Errichtung von neuen Durchzugslinien von Norden nach Süden. Wir haben die Verpflichtung, Triest zu einer neuen Blüte emporzuheben. Wenn dies geschieht, so gereicht es ganz Oesterreich zum Vortheile. Auch die so lang vernachlässigten Alpenländer haben die Berechtigung, zu verlangen, dass ihre Volkswirthschaft befruchtet werde. Darum ist Jeder, der es mit unserer Volkswirthschaft ehrlich meint, verpflichtet, unbedingt, und zwar sofort, für diese Vorlagen zu stimmen. Ich erkläre daher, sagt Redner, im Namen meiner deutschen Clubgenossen aus den Sudetenländern, dass wir voll und ganz für die sofortige Annahme der Investitionsvorlage eintreten werden. Bezüglich der Wasserstrassenfrage bemerkt Redner, dass es nothwendig sei, mit denselben Mitteln wie Deutschland zu arbeiten; so wie wir ein Interesse haben, dass Triest und die Alpenländer ihre Bahnverbindung bekommen, so haben die Alpenländer gewiss ein Interesse, dass in den Sudetenländern diese nothwendigen Investitionen gemacht werden. Der künstliche Gegensatz zwischen den Sudeten- und den Alpenländern: hier Alpenbahnen, dort Wasserstrassen, existirt de facto nicht; bei einigem guten Willen ist derselbe zu überwinden, und Jeder, der es ehrlich mit der Volkswirthschaft in Oesterreich meint, muss sagen: wir bewilligen sofort diesen Credit für die Investitionen, wir treten aber dann sofort wieder zusammen und bewilligen einen ebenso grossen Credit, um die zweite Frage rasch in Angriff zu nehmen. So werden wir im gegenseitigen Einvernehmen zu einem gedeihlichen Resultate kommen.

Was die Frage der Localbahnen anbelangt, sei Mähren und Schlesien in den letzten Jahren sehr vernachlässigt worden. Wir haben Linien, wo ein Drittel der Baukosten vom Lande und den Interessenten à fonds perdu garantirt ist, und doch bekommen wir diese Bahnen nicht. Redner erklärt schliesslich, für die in Berathung stehende Vorlage stimmen zu wollen, damit dasjenige, was reif ist, gemacht werde. Er füge aber noch die Bitte hinzu, dass in der zweiten, ebenso wichtigen Angelegenheit ein einmüthiger Beschluss des Parlamentes die Regierung nöthige, die entsprechenden Vorlagen einzubringen.

Resolutionen werden beantragt von den Abgeordneten Nitsche (in Betreff des Baues der Localbahn Deutsch-Beneschau-Gratzen), Nowak, Dr. Tschan, Dr. Kindermann, Niesig, Josef Hannich und Genossen (Localbahn Sebnitz-Nixdorf und Zwickau-Gabel), Thurnher (Localbahn Bludenz-Schruns), Dr. Stojan (Bahnlinie Veseli a. d. March—Velka in Mähren), Dr. Zitnik (Fortsetzung der Strecke Görz—Haidenschaft durch das Wippachthal in Krain), Dr. Schücker (Bezug des Materials für die Investitionen aus den einheimischen Productionsstätten), Dr. Schücker (Errichtung einer dritten Staatsbahn-Betriebsdirection in Böhmen mit dem Sitze in einer deutschen Stadt des nordwestlichen oder nördlichen Landestheiles), Dr. Schücker (Anschluss der Linie Rakonitz—Opčina an die Localbahn Postelberg-Laun), Kittel, Pacher, Schönerer (Verbindung der Flüsse Eger und Biela durch eine Wasserstrasse), Hauck, Iro (in Betreff der in der Rede des Abg. Hauck besprochenen Strecken), Tambosi (elektrische Trambahn von Trento über S. Micheli nach Mali), Pacher, Kliemann (Kaadener Localbahnen), Pacher (Karlsbader Centralbahnhof), Dr. Hruban, Dr. Stojan (Oujezd—Luhačovic), Hauck, Iro (Anhalten sämmtlicher Züge in der Haltestelle Bruck am Hammer nächst Plan), Franz Hofmann, Kaiser (in Angelegenheit einer Reihe schlesischer Eisenbahnlinien), Pfeifer (Weiss-Krainer Bahn als Fortsetzung der Unter-Krainer Bahn), Haueis, Schraffl und Genossen (Vintschgauer Bahn), Dr. Straucher, Nicolaus Ritter von Wassilko und Genossen (Brotina-Seletin-Iswor), Dr. Schreiner (Gratzen-Beneschau).

Die Abgeordneten Kienmann und Genossen überreichen einen Zusatzantrag zur Regierungsvorlage (in Angelegenheit der Wechselbahn Hartberg-Aspang, bezw. der Strecke Hartberg—Friedberg).

Sämmtliche Resolutionen, sowie der zuletzt genannte Zusatzantrag werden dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

Ueber Antrag des Abg. Hueber wird die Debatte geschlossen. Zu Generalrednern werden gewählt contra Abgeordneter Dr. Kaizl, pro Abg. Dobernig.

Abg. Dr. Kaizl: Wenn es sich darum handelt, in der Verstaatlichungspolitik einen grossen und wichtigen Schritt nach vorwärts zu machen, dürfte es angezeigt sein, ein wenig in der Geschichte dieser staatlichen Eisenbahnpolitik Umschau zu halten. Das jetzt bestehende Staatsbahnsystem ist aus finanziellen Motiven entstanden. Als im Jahre 1876 der Staatsvoranschlag vorgelegt wurde, war in demselben ein Betrag von 23·1 Millionen Gulden an Subventionen und Dotationen für Privateisenbahn-Gesellschaften eingestellt. Dieser Zustand war nicht weiter zu ertragen, und das Unbehagen, welches diese Misswirthschaft hervorrief, hat den Staat zur Verstaatlichungspolitik gedrängt. Seitdem sind mehr als zwanzig Jahre ins Land gegangen, aber die finanziellen Resultate dieser Staatseisenbahnpolitik sind keineswegs besser geworden. Im Jahre 1876 entfielen von 46·2 Millionen Kronen, die damals an Subventionen gezahlt wurden, K 4400 auf das Kilometer des österreichischen Staatseisenbahnnetzes, während heute aus der Staatscasse K 7070 auf das Kilometer des gesammten Bahnnetzes daraufzuzahlen sind. Diese Ziffer möge in Folgendem ihre Erklärung finden: Nach dem Voranschlage für das Jahr 1901 ist ein Betriebsüberschuss der staatlichen Bahnverwaltung von 62·9 Millionen Kronen ausgewiesen. Aus diesem Ueberschusse sind ein Deficit im Extra-Ordinarium von 11·2 Millionen Kronen, die gesammten Leistungen für Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitales im Betrage von 117 Millionen Kronen, endlich die Verzinsung und Amortisation der Wiener Verkehrsanlagen mit 5·8 Millionen Kronen, zusammen 134·3 Millionen Kronen, zu decken. Daraus resultirt ein nicht bedecktes Deficit von 71 Millionen Kronen. Dazu kommt noch das Investitionserforderniss. Wir besitzen heute kein separates Investitionspräliminare, wie dies einige Jahre hindurch der Fall war. Damals waren Beträge zwischen 50 und 60 Millionen Kronen als „ordentliches Extra-Ordinarium" für die Bedürfnisse der Staatseisenbahn-Verwaltung vorgesehen.

Im Jahre 1900 betrug das Investitionserforderniss 58 Mill. Kronen, heuer 57 Mill. Kronen. Nach der Investitionsvorlage ist für das Jahr 1902 ein Betrag von 56 Mill. Kronen, für 1903 von 57 Mill. Kronen in Aussicht genommen. Auch dieser

Betrag von durchschnittlich 57 Mill. Kronen, welcher für die Betriebserfordernisse der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung ausgesetzt ist, ist jährlich von den Finanzen des Staates aufzubringen. Auf diese Weise ergibt sich eine Summe von 128·7 Mill. Kronen, welche der Staat jahraus, jahrein für seine eigenen staatlichen Eisenbahnen verwenden muss. Diese überschwängliche Belastung des Staates mit 128 Mill. Kronen rührt daher, dass das Verhältniss zwischen Einnahmen und Ausgaben bei den staatlichen Eisenbahnen ein absolut unhaltbares und unzulängliches ist. Die Steigerung der Ausgaben ist eine viel rapidere als die der Einnahmen. Die Leistungen sind viel günstiger, das finanzielle Ergebniss aber wird schlechter, und man muss geradezu „befürchten", dass die Leistungen noch grösser werden, weil das finanzielle Resultat sich dabei schlechter gestaltet. Der Betriebscoëfficient verschlechtert sich bei der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung von Jahr zu Jahr. Ein ähnliches Bild ergeben die Einnahmen der staatlichen Eisenbahnen per Tonnenkilometer. Aber auch die volkswirthschaftliche Bilanz der Verstaatlichungsaction ist infoge des herrschenden Tarifsystems ungünstig. Wie kommen alle jene Ortschaften, Gegenden und Länder, welche nicht an staatlichen Eisenbahnen liegen, dazu, gegenüber den Gebieten, welche an Staatsbahnen gelegen sind, höhere Ausgaben für Verfrachtung zu haben und obendrein in ihren Steuerleistungen für die Vortheile jener, die an Staatsbahnen gelegen sind, draufzuzahlen? Dies trifft namentlich das östliche und nördliche Böhmen, einen sehr grossen Theil Mährens, beinahe ganz Tirol und einen grossen Theil der Steiermark. Diese unangenehme Situation ist nur dadurch ermöglicht, dass die Staatsbahnen in ganz unökonomischer und finanziell geradezu unmöglicher Weise ihr Betriebssystem eingerichtet haben. Die Vertreter der Alpenländer verlangen mit Recht neue Bahnbauten. Würde aber ihr Streben nach einer neuen Bahnverbindung mit Triest ebenso intensiv sein, wenn sie nicht hoffen könnten, eine staatliche Bahn mit den unmöglichen niedrigen Tarifen zu bekommen, sondern wenn sie nur die Aussicht auf eine Bahn hätten, welche wirthschaftlich zulässige und mögliche Tarife besitzt? Gewiss wäre ihr Streben viel weniger enthusiastisch als es heute ist! Und der Ruf nach Verstaatlichung wird auch in dem Momente zum grossen Theile verschwinden, in welchem die Staatseisenbahnen zu jener Betriebspolitik zurückkehren werden, zu welcher sie zurückkehren müssen, wenn nicht das ganze Staatsbudget durch die staatlichen Eisenbahnen ausser Rand und Band gebracht werden soll.

Ich habe nicht die Ueberzeugung, dass die zweite Verbindung mit Triest so ausserordentlich nothwendig und wichtig ist, schon deshalb, weil in einem Athem mit dem Wunsche nach der Herstellung dieser zweiten Verbindung mit Triest die Frage der Canäle und Wasserstrassen aufgeworfen wurde. Jene Herren, welche Triestiner Interessen zu vertreten meinen, mögen darauf achten, wie Triest in dem Momente fahren wird, wo die Wasserstrassen dem Verkehre übergeben sein werden.

Also auch die volkswirthschaftliche Bilanz ist ungünstig, weil durch dieses System eine ganz und gar nicht zu rechtfertigende, ungleiche Behandlung ganzer Länder herbeigeführt wird. Und auch das socialpolitische Ergebniss dieses Systems von Tarifen, welches die Kosten der ganzen Bahnverwaltung nicht zu decken imstande ist, ist ungünstig, weil in der hoch gehaltenen Steuerbelastung jeder Contribuent sein Scherflein zum schlechten Ergebnisse der staatlichen Bahnverwaltung beiträgt, während die Vortheile des Betriebes nur einer geringen Anzahl von Leuten zugute kommen. Denn trotz aller Niedrigkeit der Tarife, trotz des schwindelnd hohen Verlustes und Schadens, welche diese Tarifpolitik den Staatsfinanzen zufügt, hat eigentlich nicht die grosse Masse der Consumenten, sondern nur eine relativ kleine Anzahl von Grossproducenten und Zwischenhändlern den Vortheil.

Aus alledem ergibt sich, dass diese Art der Bewirthschaftung der staatlichen Eisenbahnen unhaltbar und unmöglich ist. Die Frage geht nun dahin, ob es möglich ist, eine ökonomische Bevormundung der betreffenden Ressorts seitens der Finanzverwaltung in Oesterreich durchzuführen, das nothwendige Rückgrat für all die Ansprüche zu finden, welche eine Verbilligung zu Gunsten des einen oder anderen Interessentenkreises herbeizuführen den Zweck haben. Ist dies möglich, dann kann das staatliche Eisenbahnsystem in Oesterreich sich weiter entwickeln und gedeihen. Im anderen Falle aber müsste ich an der Möglichkeit verzweifeln, dieses System in Oesterreich noch weiterhin aufrechtzuerhalten.

Die jetzige finanzielle Entwicklung erinnert zu lebhaft an den Ursprung der Verstaatlichungsaction in Oesterreich. Aus finanziellen Motiven hat man zur Verstaatlichungsaction gegriffen; wenn die Dinge sich so weiter entwickeln, wird man aus finanziellen Motiven wieder zu einem anderen Systeme übergehen müssen.

Es handelt sich um eine jährliche Aufzahlung von 130 Millionen Kronen. Was wäre mit einer solchen Summe Geldes jahraus jahrein zu leisten? Was bedeutet der Ausfall infolge der Aufhebung der Mauthen, Herabsetzung der Uebertragungsgebühren oder von der Befreiung der Rentensteuer gegenüber einer derartigen Summe? Wenn eingewendet wird, dass der Staat eine Menge schlechter, nicht rentabler Linien besitzt, so darf man andererseits nicht vergessen, dass er auch eine Menge einträglicher Linien verwaltet.

Wie die Dinge heute aussehen, ist es unmöglich, sich für eine Erweiterung des staatlichen Eisenbahnbetriebes einzusetzen, so lange das System der Verwaltung, welches heute besteht, aufrechterhalten wird. Deshalb ficht mich insbesondere Artikel V der Investitionsvorlage an, welcher besagt, dass die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnen von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben sind. Ich halte eine derartige Bestimmung nicht für entsprechend.

An eine Missgunst unsererseits gegenüber den eisenbahnlichen Erfordernissen dieser oder jener Landestheile kann absolut nicht gedacht werden. Ist ein Gebiet vernachlässigt worden und ist begründete Hoffnung vorhanden, dass die gesammten Verhältnisse nach aufwärts streben werden, sobald eine Eisenbahn erbaut ist, sollen diese Länder die Eisenbahn haben, vorausgesetzt, dass man die Bahn so bewirthschaften wird, dass sie nicht eine Quelle steten Schadens und Unheils für die Finanzen und indirect für die Volkswirthschaft bildet.

Die Vorlage enthält weiter eine Bestimmung, wonach 80 Millionen Kronen als Ersatz für die staatlichen Cassenbestände beansprucht werden. Diese Bestimmung wäre aus der Vorlage auszuscheiden, denn sie hat mit dem Bau von Eisenbahnen und Investitionen nichts zu thun.

Schliesslich haben wir sehr lebhafte Bedenken hinsichtlich der Nothwendigkeit der Verbindung mit Triest über die Tauern Ich für meinen Standpunkt erkläre, dass ich auch nach der weitestgehenden Amendirung dieser Vorlage nicht in der Lage sein werde, für dieselbe zu stimmen, so lange die jetzige Bewirthschaftung der staatlichen Staatseisenbahnen aufrecht bleibt, der jetzige Cours eingehalten wird, so lange die staatliche Bahnverwaltung nicht zu jenem finanzpolitisch, volkswirthschaftlich und socialpolitisch nothwendigen und richtigen System gelangt ist, ohne welches eine Weiterentwicklung des staatlichen Bahnbetriebes in Oesterreich für mich unmöglich erscheint.

Abg. Dobernig: Wir haben bei dieser Debatte die Wahrnehmung gemacht, dass sich Vertreter der verschiedensten Parteien mit einer einzigen Ausnahme zu Gunsten dieser Vorlage aussprachen. Nur die jungczechische Partei hat es abgelehnt, sich in diese ganz zufällige und freiwillige Coalition zu wirthschaftlichen Zwecken einzureihen. Es sind von Seite der Redner der jungczechischen Partei verschiedene Anwürfe gegen die linke Seite des Hauses, insbesondere gegen jene Gruppen, welche sich für diese Vorlage einsetzen, erhoben worden. Einem derselben, jenem nämlich, dass wir uns irgendwie von parteipolitischen Motiven leiten lassen, muss ich auf das Entschiedenste widersprechen.

Die Investitionsvorlage ist zum grossen Theile auf Drängen der Herren aus Böhmen entstanden. Die Worte, welche gestern der Eisenbahnminister gesprochen, hätten ihn als einen Mann von modernen Anschauungen gekennzeichnet, wenn wir nicht schon früher die Ueberzeugung gehabt hätten, dass er sich mit allen Mitteln für das Zustandekommen dieser Vorlage einsetzen werde. Der Eisenbahnminister hat in vorsichtiger Ausdrucksweise bemerkt, es bestehe die Gefahr, das Oesterreich rückständig werde. Es ist begreiflich, dass ein Minister sich etwas vorsichtig ausdrückt. Wir aber sagen, dass Oesterreich, sowohl auf dem Gebiete des Eisenbahn- wie auf dem des Canalbaues seit Jahren bereits rückständig geworden ist. Aus den Worten des Ministers ist hervorgegangen, dass man in Oesterreich auf dem Gebiete der Verkehrspolitik das Pferd beim Schweife aufgezäumt hat, indem zuerst das Eisenbahnnetz niederer Ordnung erweitert wurde, während man jetzt erst daran geht, das Netz erster Ordnung zu schaffen, im Gegensatze zum Beispiele zu Frankreich und England, wo man zuerst die Bahnen erster und dann zweiter und dritter Ordnung und zum Theile parallel damit die Wasserstrassen ausgestaltet habe.

Es wird vielfach die Höhe der Summe bemängelt, welche die Vorlage bedingt. Sie verschwindet jedoch, wenn man bedenkt, dass für 87 Localbahnen in den vier Jahren von 1894 bis 1898 vom Staate ein Beitrag von 172 Millionen Kronen geleistet worden ist. Wenn wir nun daran gehen wollen, einen alten Fehler gutzumachen, so kann uns die Summe, die annähernd

dem Staatsbeitrage für den Localeisenbahnbau entspricht, in keiner Weise abschrecken. Durch die Investitionsvorlage ist endlich der Boden gefunden worden, auf dem sich die früher einander so feindseligen Interessenteugruppen zu gemeinsamer Arbeit einigen konnten. Die Regierung des Herrn Dr. v. Koerber hat, als sie das Ruder übernahm, erklärt, sie sei arbeitswillig, und sie hat in der That die Arbeitswilligkeit durch die schon im Vorjahre eingebrachte Investitionsvorlage bekundet. Reduer könne nur lebhaft bedauern, dass die Vorlage nicht schon damals Gesetz geworden ist. Denn die Verbesserung des Schienenweges nach Triest ist ja eine Frage, die seit mehr als einem Menschenalter alle industriellen, technischen und Handelskreise der Monarchie beschäftigt. Je mehr wir zusehen mussten, wie Ungarn sein Fiume hebt und alle Mittel aufwendet, um seinen Hafen in die Höhe zu bringen, desto mehr hat sich auch in uns die Ueberzeugung gefestigt, dass zu den Lebensbedingungen Triests die Herstellung einer zweiten von der Südbahn vollkommen unabhängigen Verbindung gehört.

Die Aufnahme, welche die Vorlage der Regierung bei den Interessenten gefunden hat, war eine durchaus günstige. Die Landesausschüsse, die Landesvertretungen haben sich sehr günstig darüber ausgesprochen, alle anderen Corporationen haben ihre Zustimmung gegeben. Redner fühlt sich besonders verpflichtet, dem Eisenbahnministerium den Dank der Stadt Klagenfurt, welche in diesem Kampfe stets im Vordergrunde gestanden ist, zum Ausdrucke zu bringen. Auch von Seiten des Czechenclubs ist trotz der oppositionellen Stellung desselben dieser Vorlage mehr oder weniger keine sachliche Einwendung gemacht worden. Vor Allem ist auch von dieser Seite nicht bestritten worden, dass diese Vorlage ein ausgezeichnetes Werk sei. Hervorragende Fachmänner haben sich dahin ausgesprochen, dass auf diesem Gebiete von Seiten des Eisenbahnministeriums oder des früheren Handelsministeriums noch nie etwas derartig gut Durchgearbeitetes auf den Tisch des Hauses niedergelegt worden ist.

Die Triester Frage ist nun endlich spruchreif geworden, nach so vielen Verwicklungen und Kämpfen, die nicht allein auf das Verlustconto des einzigen Handelshafens und der Alpenländer, sondern des ganzen Reiches zu setzen sind. Auch für uns liegt die Zukunft zur See. Man bedenke nur, wie Triest hinter Genua, hinter Marseille, ja sogar hinter Venedig und insbesondere hinter Fiume zurücksteht. Alle in dieser Richtung bisher getroffenen Massregeln haben sich als ungenügend erwiesen, sie haben nicht vermocht, den österreichischen Verkehr von den ausserösterreichischen Häfen nach Triest abzulenken. Die Industriegebiete Böhmens und Mährens gravitiren nach Hamburg, weil der Verkehr nach Triest zu theuer und zu umständlich ist. Der ganze süddeutsche Handel geht durch die Schweiz. Die Arlberg-Bahn scheint nur zu dem Zwecke gebaut zu sein, um — abgesehen von der Aufdeckuug landschaftlicher Schönheiten — die ungarische Fracht billiger hindurchfahren zu lassen als die österreichische, und die Reichshaupt- und Residenzstadt, die ja neben Triest die grösste Handelsstadt des Reiches ist, ist mit dem einzigen Seehafen durch einen Schienenstrang verbunden, dessen Anlage durchaus unzulänglich ist und bei der Steigerung des Verkehres von Jahr zu Jahr eine ausserordentliche Gefahr für die Reisendeu in sich birgt, aber auch den Waarenverkehr nach Triest ausserordentlich beeinträchtigt und hindert. An dem wirthschaftlichen Marasmus ist die Vernachlässigung der Adria in erster Linie mit schuld. Jetzt gilt es, diesem Marasmus Einhalt zu gebieten, unserem einzigen Hafen rasch Hilfe zu bringen. Die Regierung hat durch Einbriugung der Vorlage das Ihre gethan, uun möge auch das Abgeordnetenhaus das Seine thun!

Dass die nördlichen, die wohlhabenderen Kronländer, den grössten Theil der Kosten für die Vorlage aufbringen, ist ja richtig. Wir wissen es, dass wir in den Alpenländern arm sind, aber wir schämen uns dieser Armut durchaus nicht und wir könneu sagen, dass wir trotz dieser Armut in den Alpenländern stets nach unseren besten Kräften Alles beigetragen haben, um die Grossmachtstellung des Reiches zu erhalten, und es ist daher nur recht und billig, wenn auch wir jetzt vom Reiche verlangen, dass uns die weitere Lebensmöglichkeit irgendwie erleichtert werde.

Redner kommt sodann auf die Frage der Wasserstrassen zu sprechen und sagt: Ich erkläre ganz offen, dass ich für jede Ausgabe bin, welche irgeudwie für productive Zwecke aufgewendet wird, dass ich jedoch ein unerbittlicher Gegner aller jener Ausgaben bleiben werde, welche für militärische Zwecke in Anspruch genommen werden. Jede Ausgabe für Wasserstrassen und Canäle ist eine productive Ausgabe, und es ist eine unläugbare Thatsache, die auch der Eisenbahnminister anerkannt hat, dass wir auf dem Gebiete sowohl des Eisenbahnwie des Canalbaues rückständig geblieben sind und dass es hoch an der Zeit ist, mit diesen Rückständen aufzuräumen. Ich spreche die Erwartung aus, dass die Regierung in absehbarer Zeit zur Befriedigung der wirthschaftlichen Interessen der Sudetenländer, die auch unseren Alpenländern wieder zugute kommen wird, eine Wasservorlage dem Hause unterbreiten wird, dass andererseits die Regierung nicht zögern wird, auch die Wünsche, welche auf dem Gebiete des Localbahnbaues ausgesprochen werden, je nach Möglichkeit zu befriedigen. Redner schliesst mit der Bitte an die Vertreter der nördlichen Kronländer, die Investitionsvorlage nicht durch eine Verzögerung zu stören, weil dadurch die Vorlage als solche gefährdet würde. Die Herren aus den Sudetenländern werden aus einer solchen Störung keinen Vortheil ziehen, aber Triest und die Alpenländer dadurch empfindlich schädigen und damit auch dem ganzen Reiche den schwersten Schaden zufügen.

Es entrollt sich ein reiches Arbeitsgebiet für unsere Industrie. Unser Gewerbe hat daran seinen Antheil und nicht zum Geringsten werden unsere Techniker Gelegenheit haben, zu beweisen, dass sie hinter den Technikern des Auslandes nicht zurückgebliehen sind. Die Vorlage ist sowohl eine Staatsnothwendigkeit als eine Volksnothwendigkeit, und von diesem Standpunkte empfehle ich sie, sagt Redner, dem Wohlwollen des ganzen Hauses und beantrage die Zuweisung an den Eisenbahnausschuss.

Redner legt sodann noch namens einer Reihe von Abgeordneten, die nicht mehr zum Worte gelangten, eine Anzahl von Resolutionsanträgen vor, und zwar: Resolution des Abg. Hinterhuber in Angelegenheit der Herstellung von Verbindungsgeleisen mit industriellen Werken (Industriegeleisen), beziehungsweise Bestreitung der Kosten solcher Localabzweigungen aus dem Baufonds der Hauptbahn und gleichzeitige Ausführung derselben mit der Hauptbahnlinie; weiter Resolutionen der Abgeordneten: Perathoner (in Betreff der Bahu Meran-Mals), Tambosi (elektrische Bahn Trient-Mali), Dr. Lenassi, Antonelli, Wernisch (Localbahn Cervignano-Aquileja, Belvedere-Grado), Dr. Marchet (normalspurige Localbahn Grammat-Neusiedl über Baden an die Westbahn und Bau einer Bahn Wien-Landesgrenze nach Pressburg).

Die Abgeordneten Wolf, Kasper uud Herzog überreichen eine Resolution, wonach die Regierung aufgefordert wird, eine Gesetzesvorlage, betreffend die Eisenbahnverbindung von Weckelsdorf nach Trautenau, einzubringen.

Der Antrag des Abg. Dobernig auf Zuweisung der Investitionsvorlage an den Eisenbahnausschuss wird angenommen.

Es folgen thatsächliche Berichtigungen.

Abg. Kienmann bemerkt gegenüber der gestrigen Aeusserung des Eisenbahnministers, dass der Ausbau der Aspang-Bahn in Steiermark lebhaft gewünscht werde, dass nicht blos in Steiermark, sondern auch in Niederösterreich der volle Ausbau der Aspang-Bahn lebhaft gewünscht und als dringendes Bedürfniss empfunden werde.

Abg. Dr. Ellenbogen reagirt auf die gestrige Behauptung des Eisenbahnministers, er (Redner) müsse davon wissen, dass der Minister die von ihm gerügten Uebelstände bereits abgestellt habe.

Abg. Dr. Hortis berichtigt gegenüber dem Abg. Kaftan, dass es sich bei der Investitionsvorlage nicht so sehr um eine Hilfsaction für Triest, als um eine lange und arg vernachlässigte Staatsnothwendigkeit handle.

Abg. Mazorana tritt gleichfalls den Ausführungen des Abg. Kaftan über den Triester Handelsstand entgegen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Betriebsbahnhof Wienquai und Hernals.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der durchgeführten Collaudirung der Betriebsbahnhöfe Wienquai (XIII. Bezirk) und Hernals der Wiener elektrischen Strassenbahnen, sowie die im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ertheilte Benützungsbewilligung für die beiden obbezeichneten Betriebsbahnhöfe einschliesslich der Hochbauten uud Geleiseanlagen wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 8392.]

— (Herstellung einer Heberleitung aus dem Donaucanale behufs Wasserbeschaffung für die elektrische Centralanlage.) Das vom Magistrat der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Project für die Herstellung einer Heberleitung aus dem Donaucanale behufs Wasserbeschaffung für die elektrische Centralanlage zum Betrieb der Wiener elektrischen Strassenbahnen, welches sich als eine Ergänzung des bereits consentirten Projectes für die Kühlwasserbeschaffung des städtischen Elektricitätswerkes darstellt, erscheint vom fachlichen Standpunkte entsprechend und wurde an die k. k. Statthalterei in Wien behufs Vornahme der politischen Begehung geleitet. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses der genannten Amtshandlung der Gemeinde Wien den Bauconsens für die angeführte Bauanlage im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 10.522.]

Localbahn Jenbach - Mayrhofen (Zillerthalbahn). (Objecte in km 9·756, 9·976, 14·5475, 14·658, 14·839, 14·980, 15·010, 15·043, 15·055, 15·082 und 11·528, 11·608.) Die von der Bauleitung der Zillerthalbahn vorgelegten Pläne für die Objecte in km 9·756 (gewölbt), 9·976 (offen), 14·5475 (gewölbt), 14·658 (gewölbt), 14·839 (offen), 14·980 (gewölbt), 15·010 (offen), 15·043 (offen), 15·055 (gewölbt), 15·082 (offen), sowie der offenen Durchlässe in km 11·528 und km 11·608 der Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 5317.]

— (Brücke über den Zillerfluss in km 21·7/8: Eisenconstructions- und Mauerwerkspläne.) Die von der Bauleitung der Zillerthalbahn vorgelegten Pläne für die Mauerwerksanlage und Eisenconstruction der Brücke über den Zillerfluss in km 21·7/8 der Theilstrecke Fügen—Mayrhofen der Localbahn Jenbach - Mayrhofen (Zillerthalbahn) wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 5946.)

— Durchlass in km 15·545, 16·7873, 16·820, 16·953, 17·0046, 17·643, 18·0596, 18·2127, 18·394, 19·2, 19·239, 19·259, 20·812, 21·131, 21·357, 21·608, 22·256: Eisenconstructions- und Mauerwerkspläne.) Die von der Bauleitung der Zillerthalbahn vorgelegten Mauerwerkspläne für die Objecte in km 15·545 (offen), 16·7873 (offen), 16·820 (offen), 16·953 (offen), 17·0046 (gedeckt), 17·643 (gewölbt), 18·0596 (gedeckt), 18·2127 (gedeckt), 18·394 (offen), 19·2 (offen), 19·239 (offen), 19·259 (offen), 20·812 (offen), 21·131 (offen), 21·357 (offen), 21·608 (offen), 22·256 (offen) der Theilstrecke Fügen — Mayrhofen der Localbahn Jenbach - Mayrhofen, ferner die Eisenconstructionen für die Objecte in km 16·820 (Angererbach), 19·239 (Achenbach) und km 22·256 wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 10.186.]

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Oberbaunormalien.) Die vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegten Oberbannormalpläne für die Adhäsionsstrecken der Localbahn Tannwald-Grünthal wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 7345.]

Localbahn Bregenz - Bezau (Bregenzerwaldbahn). (Brücken in km 2·7/8, 5·0/1, 8·7/8, 11·9/10, 12·3/4, 18·7/8, 20·1/3 und 23·0/1: Eisenconstruction.) Die Eisenconstructionspläne für die Brücken in km 2·7/8, 5·0/1, 8·7/8, 11·9/10, 12·3/4, 18·7/8, 20·1/3 und 23·0/1 der Bregenzerwaldbahn wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 7806.]

Projectirte Localbahn Hronow-Königinhof. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Dr. Carl Rudolf, k. k. Notar in Eipel, und Consorten vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Hronow der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Eipel nach Königinhof die Trassenrevision auf den 12. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 12.077.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung und Behebung von solchen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

18. März. In der Strecke Landshut—Kutti wurde wegen Hochwassers der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

18. März. Auf der Strecke Garam-Berzencze — Selmeczbánya wurde der Personenverkehr mittelst Umsteigen, bezw. Uebertragen der Gepäck- und Eilgüter bis zu 50 kg wieder aufgenommen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

23. Februar. In der Strecke Lužan — Zaleszczyki wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

2. März. In der Strecke Skalat — Grzymałów wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

10. März. Auf der Kleinbahn Łupkow-Cisna wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Posen: Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Sulencin.) Ab 1. April wird der zwischen den Stationen Schroda und Falkstätt der Strecke Posen—Jarotschin gelegenen Haltestelle Sulencin die Bezeichnung „Warberg“ beigelegt.

Spanien. (Erforderniss der spanischen Staatsbürgerschaft für Eisenbahnconcessionäre.) Laut eines im December v. J. veröffentlichten königlichen Decretes können in Hinkunft Concessionäre von Eisenbahn- und Tramway-Unternehmungen nur spanische Unterthanen mit permanentem Domicile in Spanien sein, oder Gesellschaften, welche folgenden Bedingungen entsprechen müssen, und zwar: 1. Domicil in Spanien und Anpassung der gesammten Thätigkeit an die spanische Gesetzgebung; 2. die Nominalwerthe der Actien und Obligationen sind stets in Pesetas auszudrücken und in derselben Währung haben sämmtliche Zahlungen der Zinsen und Dividenden zu erfolgen; 3. wenigstens zwei Drittel des Verwaltungsrathes müssen spanische Bürger mit dauerndem Aufenthalte in Spanien sein; 4. ebenso müssen auch die commerciellen und technischen Leiter, sowie die Ingenieure und Dienstchefs spanische Unterthanen mit dauerndem Wohnsitze in Spanien sein, mit Ausnahme von ausserordentlichen Fällen, welche vor der spanischen Regierung gerechtfertigt und von derselben genehmigt werden müssen.

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. Laut Kundmachung der Direction vom 14. März 1901 werden nach dem diesjährigen Frühjahrsfahrplane vom 22. März an tägliche Localfahrten (mit Ausnahme von Montag) zwischen Linz und Engelhartszell und zwischen Melk und Krems unterhalten. Die täglichen Personenfahrten zwischen Budapest und Mohacs beginnen am 20. März.

Die wöchentlich dreimaligen Postschiffahrten von Budapest nach Orsova und Galatz werden ab Budapest am 21. März, ab Semlin am 22. März und ab Belgrad am 23. März; dann die Personenfahrten zwischen Szegedin und Semlin ab Semlin am 24. März und ab Szegedin am 27. März eröffnet.

Die Postschiffahrten zwischen Orsova — Turn-Severin und Galatz, die Personenfahrten zwischen Sabac—Belgrad—Dubrovitz (dreimal wöchentlich) und zwischen Galatz und Tulcia sind bereits eröffnet.

Die Eröffnung der täglichen Localschiffahrt zwischen Wien (Weissgärber) und Pressburg und der täglichen Postschiffahrten zwischen Wien — Budapest gegen Ende März wird von der Direction besonders verlautbart werden.

Fahrpläne, sowie Auskünfte aller Art über den Personenverkehr sind bei der gesellschaftlichen Direction erhältlich.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Olimpo“ nach Kobe.) Dieser vom Oesterreichischen Lloyd gecharterte Dampfer von 2242 Tonnen Gehalt ist am 28. Jänner 1901 mit 3 Passagieren und 458 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 206 Tonnen Zucker für Singapore und Yokohama nebst 556 Stück Holz, von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port-Said 178 Stück Pfosten, 378 Stück Balken, 100 kg Holzwaaren; nach Singapore 50.400 kg Metallwaaren, 740 kg Holzwaaren, 51.250 kg Zucker; nach Manila 3639 kg Möbel; nach Palembang 2737 kg Metallwaaren; nach Yokohama 59.455 kg Papier, 154.320 kg Zucker, 331 kg Holzwaaren, 705 kg Droguen; nach Yokohama opt. Kobe 59.620 kg Papier; nach Kobe 65.697 kg Papier, 7528 kg Manufacturwaaren und 1122 kg Knöpfe. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 286.731

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 16. Februar 1901 bei der Firma:

„Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, General-Repräsentanz für Oesterreich in Wien"

eingetragen, dass diese General-Repräsentanz auf Grund des Beschlusses des Aufsichtsrathes der Gesellschaft vom 3. October 1900 aufgelöst wurde und in Liquidation getreten ist, dass die Liquidationsfirma

„Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, General-Repräsentanz für Oesterreich in Wien in Liq."

lautet, der bisherige Repräsentant Peter Gierlich, kgl. preussischer Bauinspector a. D. in Wien, zum Liquidator der Repräsentanz bestellt wurde, welcher derart zeichnet, dass er unter die vorgedruckte oder vorgeschriebene Liquidationsfirma seinen Namen setzt.

Am 9. März 1901 wurde bei der Firma:

„Allgemeine Oesterreichische Transport-Gesellschaft"

eingetragen, dass sich die Gesellschaft nunmehr auf die in der Generalversammlung vom 24. April 1900 beschlossenen, vom k. k. Ministerium des Innern mit Erlass vom 14. Februar 1901, Z. 4915, genehmigten, theilweise (und zwar in den §§ 5, 5a, 11, 12, 14, 19. 31 und 33) geänderten Statuten gründet, welchen zufolge der Zweck der Gesellschaft auf die Erzeugung, Herstellung und Instandhaltung, den Kauf und Verkauf, die Miethung und Vermiethung von Fahrbetriebsmitteln jeder Art (Locomotiven, Eisenbahn-, Strassen- und Automobilwagen etc.) und deren Bestandtheile, sowie aller Art von Beladungs- und Entladungsvorrichtungen ausgedehnt wurde, wobei die Gesellschaft bezüglich des Kaufes und der miethweisen Beschaffung von im Inlande zur Verwendung gelangenden Eisenbahnwagen an die im § 5a der Statuten vorgeschriebenen Bedingungen gebunden ist — und der Verwaltungsrath wenigstens aus sechs und höchstens aus zehn Mitgliedern besteht.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung

auf mineralische Kohle für den Locomotivbetrieb.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien wird für die Zeit vom 1. Mai 1901 bis 31. December 1901 im Offertwege vergeben, und zwar:

3.000	Tonnen	Nuss I-Kohle	für die Station Elbogen.
5.000	„	Mittel I-Kohle	für die k. k. Heizhausleitungen Pilsen, Budweis und Klattau
5.000	„	Mittel II-Kohle	
12.000	„	Nuss II-Kohle	
Summa 25.000	Tonnen	Braunkohle	

Die der Lieferungsausschreibung zu Grunde zu legenden allgemeinen und speciellen Lieferbedingnisse, dann die Offertformularien, welche zur Verfassung der Offerte benützt werden müssen. können bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden.

Die Offerte können sich sowohl auf Mittel I-, II-, wie auf Nuss I-Kohle erstrecken; in allen Fällen ist jedoch anzugeben, aus welchen Schächten die Kohle gefördert und in welchem Mischungsverhältnisse sie zur Beistellung gelangen wird.

Ausser dem offerirten Quantum ist ferner noch der Preis per Tonne in Kronen und Hellern franco Waggon der Abstellstation anzugeben, und zwar zerlegt in Grubenpreis und Frachtspesen unter Angabe eventueller Refactien.

Die vorschriftsmässig gestempelten und gehörig belegten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert zur Lieferung mineralischer Kohle" versehen, **bis längstens 1. April 1901, Mittags 12 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen abzugeben und haben die Offerenten für die Einhaltung der Offerte bis 31. Mai 1901 verbindlich zu bleiben.

In den Offerten kann eine beliebige Station der k. k. österr. Staatsbahnen nominirt werden.

Die Lieferung wird in der Zeit vom 1. Mai 1901 bis 31. December 1901 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Theilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Jeder Offerent oder dessen mit einer rechtskräftigen Vollmacht versehener Stellvertreter hat das Recht, der am 2. April 1901, um 9 Uhr Vormittags, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

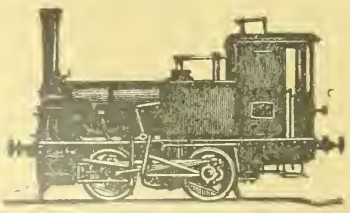
Pilsen, am 15. März 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



613)

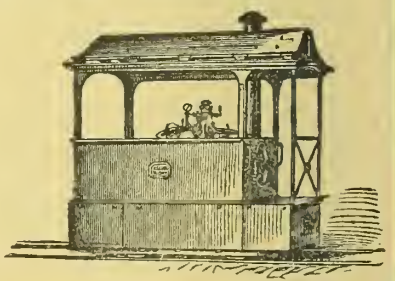
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

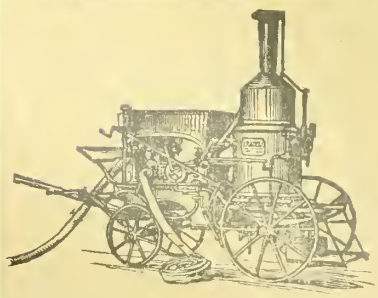
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

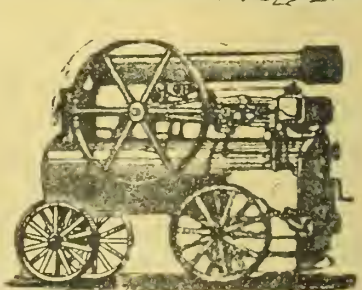
Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.







Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung einer neuen Zugsverbindung zwischen Aussig und Karlsbad.

Am 15. April 1901 werden in der Strecke Aussig—Komotau der Schnellzug Nr. D 1 und im Anschlusse an denselben in der Strecke Komotau—Karlsbad der Schnellzug Nr. D 5 in Verkehr gesetzt werden.

Die Fahrordnung des in der Strecke Aussig—Komotau verkehrenden Personenzuges Nr. 15 wird vom vorbezeichneten Tage an abgeändert, und werden die angeführten Züge nach folgender Fahrordnung verkehren:

Stationen	Schnellzug D Nr. 1	Personenzug Nr. 15
	I. II. III.	I. II. III.
Berlin (über Elsterwerda) . . ab	8 00	.
Leipzig . . . . . „	9 15	.
Dresden (Hauptbhf.) . . . . „	11 50	.
Bodenbach . . . . . „	1 08	.
	Nachmittags	Nachmittags
Aussig St.E.G. ✕ . . . . . Abf.	1 36	1 47
Aussig A.T.E. ☕ . . . . . „	.	1 51
Türmitz . . . . . „		1 57
Schönfeld . . . . . „		2 01
Karbitz ☕ . . . . . „		2 06
Mariaschein ✕ . . . . . „		2 13
Probstau P.H. . . . . „		|
Teplitz ✕ . . . . . Ank.	2 00	2 21
Teplitz ✕ . . . . . Abf.	2 05	2 26
Settenz . . . . . „	|	2 31
Ullersdorf . . . . . „	|	2 37
Dux ✕ . . . . . „	2 19	2 48
Preschen . . . . . „	|	2 55
Maria-Ratschitz . . . . . „	|	3 04
Brüx ✕ . . . . . „	2 39	3 15
Tschausch P.H. . . . . „	|	3 19
Triebschitz . . . . . „	|	3 24
Holtschitz-Seestadtl . . . . . „	|	3 30
Wurzmes . . . . . „	|	3 37
Udwitz-Görkau ☕ . . . . . „	|	3 43
Komotau-Oberdorf P.H. . . . . „	|	3 50
Komotau ✕ . . . . . Ank.	3 07	3 53
	Nachmittags	Nachmittags

Stationen	Schnellzug D Nr. 5*)
	I. II. III.
Berlin (über Elsterwerda) . . ab	8 00
Leipzig . . . . . „	9 15
Dresden (Hauptbhf.) . . . . „	11 50
Bodenbach . . . . . „	1 08
Aussig . . . . . „	1 36
Teplitz . . . . . „	2 05
Komotau . . . . . an	3 07
	Nachmittags
Komotau ✕ . . . . . Abf.	3 13
Deutsch-Kralupp . . . . . „	× 3 23
Kaaden-Brunnersdorf ✕ . . . . „	3 31
Klösterle . . . . . „	× 3 39
Pürstein . . . . . „	× 3 48
Hauenstein-Warta . . . . . „	3 58
Welchau-Wickwitz . . . . . „	× 4 06
Schlackenwerth ☕ . . . . . „	4 17
Neudau . . . . . „	× 4 27
Karlsbad ✕ . . . . . Ank.	4 39
	Nachmittags

In dem D-Schnellzuge 1/5 sind numerirte Sitzplätze, bei deren Benützung nebst der Fahrkarte noch eine Platzkarte zu lösen ist.

*) Auf der Linie Komotau—Karlsbad ist die Benützung numerirter Plätze in den D-Zugswagen gegen Lösung der Platzkarte nur für Fahrten von Komotau nach Karlsbad gestattet. Sonst haben Local-Reisende nach und von Stationen der Strecke Komotau—Karlsbad in die beim D-Schnellzuge 5 eingestellten Localwagen mit nicht numerirten Sitzplätzen einzusteigen.

Die Verkehrszeiten sind in mitteleuropäischer Zeit angegeben.

Die Schnellzüge sind durch fetten Druck der Stundenziffern gekennzeichnet.

☕ bedeutet Restauration, in welcher Getränke und kalte Speisen zu haben sind.

✕ „ Restauration, in welcher zur Zeit der Mahlzeiten auch warme Speisen zu haben sind.

× „ bedingungsweisen Aufenthalt.

Prag und Teplitz, im März 1901. [225]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Einführung directer Fahrkarten in einzelnen Relationen.

Mit 1. April 1901 gelangen zwischen Berlin Anh. Bhf. und Lundenburg über $\frac{\text{Elsterwerda}}{\text{Röderau}}$ — Dresden — Bodenbach—Brünn directe einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten, letztere mit neuntägiger Geltungsdauer, ferner directe Rückfahrkarten zwischen Hamburg und Hamburg-Altona Verbindungsbahn einerseits und Budapest über Berlin Anh. Bhf. — $\frac{\text{Elsterwerda}}{\text{Röderau}}$ und über Leipzig—Dresden — Bodenbach — Brünn —Wien — $\frac{\text{Bruck a. d. L.}}{\text{Marchegg Gr.}}$ andererseits mit fünfzehntägiger Geltungsdauer zur Einführung.

Sämmtliche Fahrkarten sind für alle Züge giltig (bei D- und L-Zügen tarifmässiger Zuschlag).

Die Preise der Fahrkarten betragen:

	Einfache Fahrkarten			Rückfahrkarten		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Mark per Billet					
Berlin Anh. Bhf.—Lundenburg . .	58·40	40·60	23·60	90·80	64·70	38·20
Hamburg und Hamburg-Altona Verbindungsbahn—Budapest . . .	.	.	.	148·70	107·50	64·30

Wien, am 19. März 1901. [226]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 1. April 1901 gelangen zwischen Prag K.F.J.B. und Smichow einerseits und Franzensbad andererseits über Eger directe Fahrkarten I., II. und III. Classe für alle Züge mit nachstehenden Fahrpreisen, und zwar:

Prag K.F.J.B.—Franzensbad I. Cl. K 21·63, II. Cl. K 13·28, III. Cl. K 7·26, und

Smichow—Franzensbad I. Cl. K 20·88, II. Cl. K 12·83, III. Cl. K 7·03,

ferner Rückfahrkarten für Personenzüge II. und III. Cl. Karlsbad C.B.—Chemnitz über Johanngeorgenstadt zum Preise von: II. Cl. K 12·80, III. Cl. K 7·50, letztere mit zehntägiger Giltigkeitsdauer,

zur Einführung.

Wien, am 15. März 1901. [227]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung einer ermässigten Ueberführungsgebühr für Wagenladungsgüter zwischen Troppau (St.B.) loco und Troppau (K.F.N.B.) transit.

Vom 1. April 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege gelangen für den Transport von Wagenladungsgütern zwischen Troppau (St.B.) loco und Troppau (K.F.N.B.) transit 8 Heller für 100 kg zur Berechnung.

Die im Localgütertarife, Theil II, Heft 1, Neuauflage vom 1. Jänner 1901, Abschnitt A, IX, unter „Troppau“ 2 enthaltene Ueberführungsgebühr zwischen dem Lagerhause in Troppau (St.B.) und Troppau (K.F.N.B.) transit tritt gleichzeitig ausser Wirksamkeit.

Wien, am 18. März 1901. [228]

Nordwestdeutsch - Niederländisch - Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 1. April 1901 gelangen im obbezeichneten Verkehre directe Fahrkarten I., II. und III. Classe für alle Züge von Luckenwalde nach Marienbad über Leipzig—Gössnitz—Plauen i. V.—Ölsnitz i. V.—Eger zur Einführung.

Wien, am 15. März 1901. [229]

K. k. österreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Theil III, Heft 2, vom 1. August 1899.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 gelangt der Nachtrag I zu dem obenbezeichneten Tarife zur Einführung.

Derselbe enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen von Frachtsätzen, sowie der Tarif- und Einlagerungsbestimmungen auch Aenderungen von Stationsnamen und Berichtigungen.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. Mai 1901.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von 0·40 Mark = 0·50 Kronen bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 16. März 1901. [230]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr mit Nordseebädern.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Mai 1901 tritt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr mit den Nordseebädern Helgoland, Westerland, Wittdün-Amrum und Wyk a. Föhr in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1897 nebst Nachträgen I bis III aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält Fahrpreise I. und II. Classe für Hin- und Rückfahrkarten, sowie Gepäcksfrachtsätze von Wien und Prag nach obengenannten Badeorten.

Wien, am 18. März 1901. [231]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung neuer Frachtsätze für Holz des Ausnahmetarifes 13b, Pergine—Peritrs.

Die mit dem Nachtrage I zum Tarif-Theil II, Heft 1a, für die Relation Pergine—Peritrs. zur Einführung gebrachten Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 13b von Frcs. 0·54, bezw. 0·50*), sind mit Giltigkeit vom 1. April 1901 auf Frcs. **0·46**, bezw. **0·42***) abzuändern.

*) Nur giltig für Brennholz.

Wien, am 16. März 1901. [232]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya.

Anlässlich der in der Zeit vom 31. März bis inclusive 5. April 1901 nach Kalwarya stattfindenden Wallfahrten werden in sämmtlichen Stationen und Haltestellen der Strecken: Friedek-M. — Bielitz, Bielitz — Kalwarya-Zebrzydowska und Dzieditz—Saybusch-Zywiec zu den fahrplanmässigen Personen befördernden Zügen, sowie zu den am 5. April verkehrenden nachbezeichneten Sonder-Personenzügen Fahrkarten zu besonders ermässigten Preisen für einfache Fahrten nach oder von Kalwarya-Zebrzydowska, ferner zur Hin- und Rückfahrt (Rückfahrkarten) nach Kalwarya-Zebrzydowska ausgegeben.

Letztere haben eine Giltigkeitsdauer von 8 Tagen, Sonn- und Feiertage nicht mitgezählt.

Ausser den täglich verkehrenden Personen befördernden Zügen werden am 5. April 1901 nachstehende Sonder-Personenzüge in Verkehr gesetzt werden:

Von Bielitz nach Kalwarya-Zebrzydowska:

der Sonder-Personenzug Nr. 2343,

Abfahrt von Bielitz um 6 U. 26 M. Früh, Ankunft in Kalwarya-Zebrzydowska um 9 U. 9 M. Vorm.,

und der Sonder-Personenzug Nr. 2319 V,

Abfahrt von Bielitz um 7 U. 10 M. Früh, Ankunft in Kalwarya-Zebrzydowska um 9 U. 50 M. Vorm.;

ferner von Kalwarya-Zebrzydowska nach Bielitz:

die Sonder-Personenzüge:

Nr. 2342, Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska um 12 U. 52 M. Nachm., Ankunft in Bielitz um 4 U. 7 M. Nachm.;

Nr. 2344, Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska um 1 U. 26 M. Nachm., Ankunft in Bielitz um 5 U. 11 M. Nachm.;

Nr. 2346, Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska um 2 U. 22 M. Nachm., Ankunft in Bielitz um 5 U. 16 M. Nachm.;

im Anschlusse an den Sonder-Personenzug Nr. 2346 in der Strecke Bielitz—Friedek-Mistek der Sonder-Personenzug Nr. 2248, Abfahrt von Bielitz um 6 U. 18 M. Abends, Ankunft in Friedek-Mistek um 9 U. 48 M. Nachts, und im Anschlusse an den Sonder-Personenzug Nr. 2248 in der Strecke Friedek-Mistek—Friedland der Sonder-Personenzug Nr. 5026, Abfahrt von Friedek um 10 U. Nachts, Ankunft in Friedland um 10 U. 30 M. Nachts.

Zu letzterem Zuge sind in Friedek-Mistek normale Personenzugs-Fahrkarten zu lösen.

Näheres ist aus den affichirten Kundmachungen zu ersehen.

Wien, im März 1901. [233]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Gütertarif Waldshut—Ostschweiz vom 1. Juni 1897. (Taxänderungen.) Im vorgenannten Tarife treten mit 10. April 1901 die nachstehenden Taxen an Stelle der gegenwärtigen:

Waldshut nach und von	Eilgut	Stückgut		Allgemeine Wagenladungsclassen		Specialtarife			Ausnahmetarif Nr. 5
		1	2	A	B	IIa	IIb	IIIa	Serie I
Hunzenschwil	183	95	82	71	65	—	—	—	—
Lenzburg	—	—	—	68	62	46	40	42	27

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. (Neuer Ausnahmetarif für Dynamobleche.) Mit sofortiger Giltigkeit wird der am 1. October 1900 eingeführte Ausnahmetarif für Dynamobleche im Verkehre von Schwientochlowitz nach Basel (Reichsbahn und Bad. B.) aufgehoben und an dessen Stelle ein neuer Ausnahmetarif für Dynamobleche (Feinbleche zum Bau magnet-elektrischer Kraftmaschinen) in Ladungen von mindestens 10.000 kg im Verkehre von Schwientochlowitz nach Alt-Münsterol Grenze und Basel (Reichsbahn und Bad. B.) zur Einführung gebracht.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Französisch-Deutscher Eisenbahnverkehr (über Belgien). (Aufhebung des Pferde-Ausnahmetarifes ab Myslowitz transit.) Der Ausnahmetarif für Pferde zwischen Myslowitz transit und Paris-La Chapelle vom 1. Mai 1898 tritt mit Ablauf des Monates März d. J. ausser Kraft.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Güterverkehr. (Erweiterung des Rohstoff-Ausnahmetarifes.) Das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 2 (Rohstoff-Tarif) erhielt unter Abschnitt IV 1b mit Giltigkeit vom 26. Jänner 1901 folgende Fassung:

„Torf, Presstorf, Torfbriquetts und Torfkohle."

Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif. (Berichtigung.) In der Neuausgabe des Tarifes zum 1. Februar 1901 sind im Kopf der Frachttabelle auf Seite 35 die Stationsnamen Stettin und Warnemünde umzuwechseln, so dass die in der letzten Spalte aufgeführten Frachtsätze für Stettin, die in der vorletzten Spalte für Warnemünde gelten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber **K 50** pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
871	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Leere, retourgehende Holzkalksäcke	Zbirow	Illava	Aufgabe in beliebigen Mengen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 261	Verschieden	Im Kartirungswege		Bei Inanspruchnahme des Frachtsatzes für Holzkohle von Illava nach Zbirow-Haltestelle obliegt das Auf- und Abladen der Sendungen den Parteien
					Mitrovicz-Szávapart					400				
			Leere, gebrauchte eiserne Fässer (unter 8 Hektoliter Gehalt)		Illava					254				
					Mitrovicz-Szávapart					508				
			Holzgeist (Methyl-Alkohol)	Zbirow	Rózsahegy					594				
				Illava	Zbirow					468				
			Holzkalk (unreiner, holzessigsaurer Kalk)	Mitrovicz-Szávapart	Zbirow					952				
				Illava						468				
			Holzkohle	Illava	Zbirow					870				
					Zbirow-Haltestelle	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen				144				
872	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Szucsány	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.). Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Verschieden	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)			Besteht kein directer Frachtsatz		181 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
873	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Stärke, getrocknete, auch getrocknete Schlammstärke und Stärkemehl (Kartoffelmehl), ferner Stärkesyrup, Stärkezucker und Dextrin	Jungbunzlau B.N.B.	Bregenz transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Tarif, Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901 (Ausnahmetarif Nr. V)	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Centimes 269		Im Kartirungswege	Die vorstehenden Frachtsätze finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen gelegenen schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit oder St. Margrethen transit zu lauten	
					Buchs transit					269				
					Lindau transit					269				
					St. Margrethen transit					274				
874	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	sämmtlichen Aufgabsstationen der A.T.E. und k.k.St.B. des betreffenden Tarifes	Starkenbach Stadt, Station der Localbahn Starkenbach-Roedlitz	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach vom 1. April 1897	Es bestehen keine directen Frachtsätze im Tarife	84 Kronen für 10.000 kg		Im Kartirungswege	In diesem Frachsatze sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten. Durch diese Kundmachung wird der Im Verordnungs-Blatte Nr. 143 vom 13. December 1900 unter fortl. Nr. 3285 bezüglich des Verkehres nach Starkenbach Stadt publicirte Frachtsatz von K 86 per 10.000 kg ersetzt, bezw. um K 2 per 10.000 kg ermässigt	
875	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft		Für die zum Baue, bezw. zur Erweiterung von Industrie-Etablissements in Münchengrätz, Weisswasser und Zwickau i. B. dienenden Banmaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901 die laut Ausnahmetarif 15 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn festgesetzte Ermässigung der normalen Frachtsätze zur Anwendung.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
876	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Steinkohlen	Dresden-Altstadt	Bilin (A.T.E.)	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Tarif für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr vom 1. November 1900	Es besteht kein directer Frachtsatz	Mk. 49·2 für 10.000 kg		Im Kartirungswege		
877	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Schwefelsäure der Pos. S—3b der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B der österr.-ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1898	Kralup (B.E.B., B.N.B. und St.E.G.)	Zhirow (Haltestelle)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	78 Heller		Im Kartirungswege		
878	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	der in nachstehender Tahelle angeführten Tarifclassen	Niemes (Stadt) Reichenberg (A.T.E.)	Rakonitz (B.E.B.) Straussnitz-Neustadtl	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tahelle		Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung

Von	Nach	Eilgüter			Frachtgüter									Sperrige Güter in beliebigen Mengen
					Classe I (Normalclasse)	Classe II	Ermässigte Wagenladungsclassen				Specialtarife			
							A		B	C				
					bei Aufgabe von									
		gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	beliebigen Mengen		mindestens 5000 Kilogramm	10.000 Kilogramm			1	2	3	
	oder umgekehrt						per Frachtbrief und Wagen							
		Frachtsätze in Hellern per 100 kg												
Niemes (Stadt)	Rakonitz (B.E.B.)	685	273	273	271	218	174	170	140	112	134	113	98	348
Reichenberg (A.T.E.)	Straussnitz-Neustadtl	264	—	—	123	108	82	—	—	—	—	—	—	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
879	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes 8 (Holz des Special-tarifes 2) des Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Tarif, Theil II, Heft 1	Mähr.-Neustadt	Eisleben Genthin Goslar Oker Vienenburg Wernigerode	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 8 giltigen Tarifbestimmungen	bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. 186 199 216 215 212 208		Im Kartirungswege		
880	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Schleifholz der Pos. H—19 (7) der Güterclassification	Nezwiestitz (k.k.St.B.)	Bubentsch	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	49 Heller		Im Kartirungswege		
881	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Kalksteine	Kalk-Podol und Prachowitz	Chrudim (Oe.N.W.B.) via Herman-Městetz—Chrudim Stadt	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	21·8 Heller		Im Kartirungswege		
882	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classen I II A	Schluckenau	Rochlitz oder vice versa	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 291 247 212		Im Kartirungswege		In den nebigen Frachtsätzen ist der Portozuschlag für die S.N.D.V.B. bereits inbegriffen
883	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Frachtgüter der Classen I II	Brünn (St.E.G.)	Zauchtel (K.F.N.B.)	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 172 146		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
884	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Spiritus, roh	Beneschau Bistric Čerčan-Pišely Kardasch-Řečic Mnichowic-Strančic Patzau Petrowitz-Seiwedl Pilgram Soběslau Stětkovic Sudoměřic-Nemyšl Weselíčko-Branitz Wlaschim Wotic Wotic-Beztahow	a) Lieben (Oe.N.W.B.) b) Lieben (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine direeten Frachtsätze	Heller a) 58 58 52 100 41 95 92 109 90 87 78 99 102 63 63 b) 53 53 47 99 41 94 92 104 89 82 73 99 97 58 63		Im Kartirungswege		Die nöthigen Frachtsätze sind nur für Sendungen giltig, welche an eine Spiritus-Raffinerie adressirt sind. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
885	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel	Brünn (St.E.G.)	Skalitz-Boskowitz	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Ausnahmetarif 12 zum Localtarife	23 Heller	18 Heller	5 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1902	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien

NB. Die Transporte müssen zur Erweiterung eines Fabriksetablissements in Swittawka bestimmt sein und muss dies von der Station Skalitz-Boskowitz auf den Frachtbriefen bestätigt werden.

886	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Ermässigte Eilgüter	Siehe Tabelle	Siehe Tabelle	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine direeten Fraebtsätze	Siehe Tabelle			Im Kartirungswege								

Von	nach	Bei Aufgabe in Mengen über — bis 10	über 10 bis 15	über 15 bis 20	über 20 bis 25	über 25 bis 30	über 30 bis 35	über 35 bis 40	über 40 bis 45	über 45 bis 50
		Kilogramm								
		Frachtgebühr per Sendung in Hellern								
		via Wildenschwert-Častolowitz								
Brünn (St.E.G.) . . .	Solnitz	80	80	80	—	—	—	—	—	—
Olmütz (St.E.G.) . . .		80	80	80	—	—	—	—	—	—
Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)		80	103	124	146	167	188	209	230	251

Fortlaufende Nummer	887	888
Die Publication erfolgt — von der	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
Die Publication erfolgt — und im Namen der	bethelligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Chamottesteine und Mörtel / Steine / Kalk, gebrannt / Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (Bezeichnungsweise Route) — von	Gaflenz, Gross-Reifling, Klein-Reifling, Rottenmann, Schüttenhofen	Aussig transit und Tetschen transit / Gross-Priesen / Aussig Oe.N.W.B. transit / Wien Oe.N.W.B. und Sigmundsberberg
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (Bezeichnungsweise Route) — nach	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz; Schönpriesen-Umschlag; Aussig-Landungsplatz	Neschwitz
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Frachtberechnung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Elbenmschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. November 1896	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Gaflenz 98 *) / Gross-Reifling 101 *) / Klein-Reifling 98 *) / Rottenmann 109 *) / Schüttenhofen 71 *) Pfge. Gaflenz 93 *) / Gross-Reifling 96 *) / Klein-Reifling 93 *) / Rottenmann 104 *) / Schüttenhofen 71 *) Gaflenz 103 / Gross-Reifling 106 / Klein-Reifling 103 / Rottenmann 114 / Schüttenhofen 71	30 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes mit der Massgabe, dass eine Mindestgebühr von 8 Hellern per 100 kg verbleibt
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1902
Besondere Bemerkungen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfge. für 100 kg bei Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag. Für Langholz beträgt die Schleppbahngebühr bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 6 Pfge. für 100 kg	Die Transporte müssen an die Firma Haardt & Comp. in Neschwitz adressirt sein und bei dem Baue der Metallwaarenfabrik daselbst zur Verwendung gelangen

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Unschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
27	Nr. 20 vom 14. Februar 1901	648	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	nicht namentlich angeführt	Robeisen	Anina	Oderberg loco	In die Rubrik 14 ist die nachstehende Bemerkung aufzunehmen: „In dem Frachtsatze ist die im Localtarife der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vom 1. September 1900, Abschnitt III, Punkt B II festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten.“	
28	Nr. 25 vom 26. Februar 1901	729	K. k. österr. Staatsbahnen	Namens der betheiligten Verwaltungen	Steinkohle	den deutschen Grubenstationen des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	Přívlak-Ponikla Sittowa-Haje	In der Rubrik 4 soll es heissen: „Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coks“	
29	Nr. 30 vom 9. März 1901	800	K. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Brennholz	Rajcza und Sól	Hruschau und Mähr.-Ostrau	In der Publication hat es zu lauten: „Von Rajcza und Sól nach Hruschau und von Rajcza und Sól nach Mähr.-Ostrau“ statt umgekehrt	

PUTZWOLLE

cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Druck von Otto Maass' Söhne. Wien I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 36. **Wien, 23. März 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Des Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 28. März 1901 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 5. März 1901*) für die Localbahn Laun-Libochowitz.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung ertheile ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Dr. Peter Paul Hilbert, Advocaten in Laun, im Vereine mit Vincenz Řiha, Obmann der Bezirksvertretung von Laun, und Dr. Valentin Stopka, Bürgermeister von Laun, die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Laun der Staatsbahnlinie Prag—Brüx—Moldau nach Libochowitz zum Anschlusse an die Localbahn Lobositz-Libochowitz der privilegirten Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden den Concessionären die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 2.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessions-

*) Enthalten in dem am 19. März 1901 ausgegebenen XI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 24.

bedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten, zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 8.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 10.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normirten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind bei Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern sammt Zuschlägen und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer sammt Zuschlägen nach dem Percentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten durchschnittlichen Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a, des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnpercentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag ohne den daselbst angeführten Zuschlag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur bedungenen Verzinsung und Tilgung des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen unter der Garantie dieses Königreiches aufgenommenen Hypothekaranlehens erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat die vorstehend angeführten Annuitäten in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und den Concessionären die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

3. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der Concessionäre das sub 2 erwähnte, zum Zwecke der Geldbeschaffung für die concessionirte Bahn aufgenommene Hypothekaranlehen in dem im Zeitpunkte der Einlösung noch ungetilgt aushaftenden Betrage zur Selbstzahlung zu übernehmen, in welchem Falle die zu bezahlende Einlösungsrente um das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung des bezeichneten Anlehenscapitales, sowie gegebenenfalls um die diesem Erfordernisse entsprechende Quote des im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 1 dem Durchschnittserträgnisse zuzurechnenden Zuschlages zu kürzen ist.

4. Dem Staate wird weiters das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der nach den Bestimmungen der vorstehenden Punkte an die Concessionäre zu entrichtenden, noch nicht fälligen Rentenzahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe dieser Zahlungen — selbstverständlich nach Abzug des etwa im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 1 in diesen Zahlungen enthaltenen Zuschlages — gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen,

welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Zahl 1—4 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, beziehungsweise nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

6. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zugehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Zahl 1 bis 4) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

7. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

8. Die Concessionäre sind verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Concessionäre dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Concessionäre und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

9. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Zahl 6) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 11, Absatz 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, beziehungsweise den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wien, am 5. März 1901.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Laun nach Libochowitz.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Laun nach Libochowitz ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Localbahn wird vorläufig mit 25 km per Stunde festgesetzt.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der nachstehenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter haben die Concessionäre, abgesehen von den ihnen obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Localbahn, beziehungsweise bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Die Bestätigung des von den Concessionären, beziehungsweise von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 20 km lange Localbahn zweigt am östlichen Ende der Station Laun der k. k. Staatsbahnlinie Prag—Dux ab, führt anfangs auf eine Länge von circa 1·3 km parallel mit dem Bahnkörper der gedachten Bahnlinie, wendet sich sodann gegen Osten und gelangt unter Berührung der Ortsgebiete von Veltěž, Slavětin und Radonitz in die zwischen den letztgenannten beiden Ortschaften unmittelbar an der Bezirksstrasse anzulegende Station Radonitz.

In ihrem weiteren Zuge senkt sich die neue Bahn ins Egerthal, übersetzt dasselbe bei Zelevicé und führt am südlichen Abhange des Rohatecberges über Duban zum Anschlusse an die als Gemeinschaftsstation auszugestaltende Station Libochowitz der Localbahn Lobositz-Libochowitz der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der gegenständlichen Localbahn an die Bahnstrecken Prag—Dux und Lobositz—Libochowitz in den Stationen Laun und Libochowitz herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussstationen, ferner wegen

eventueller Inanspruchnahme von Bahngrund in einem Theile der Staatsbahnstrecke Laun—Chlumčan, endlich wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre Vereinbarungen mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag und der Verwaltung der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und die hierüber abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit den Verwaltungen der Anschlussbahnen nicht erzielt werden könnte. Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von neuen Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv in deren Eigenthum zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu desseu sicherem Bestande oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 200 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Zur Verbindung der geraden mit den gekrümmten Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, wenn der Krümmungshalbmesser dieser Strecken weniger als 600 m beträgt.

Die Anordnung der Uebergangsbögen hat in Bahukrümmungen von 600 m bis 300 m Halbmesser in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 6000, in allen schärferen Bögen mindestens unter Anwendung der Constante 3000 zu erfolgen.

Als grösste Neigung der Bahn in der Geraden wird 12·5 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen mindestens 4·5 m, in Kreuzungsstationen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, endlich in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist stets mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 m oder weniger als 300 m Halbmesser eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der genehmigten Normalien zu erhalten.

In allen Erdeinschnitten, sohin auch in solchen mit Futter-, beziehungsweise Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken" in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte der Bahn sind die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjecten im Unterbaue gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjecte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, dann offene Unterbauobjecte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjecten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können in der Regel aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen in der Regel nicht unter 4 m, bei sonstigen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen. Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt eine Maximalhöhe der offenen Durchfahrten von 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter und mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·4 m Länge, 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattung ist rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

In Abweichung von dem obbezeichneten Oberbaunormale wird ferner gestattet, dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 250 m die nach diesem Normale vorgeschriebene Anzahl der Unterlagsplatten und Nägel eine Verminderung erfahren kann, deren Ausmass jedoch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkanten mindestens 0·25 m zu betragen. Dieses Mass gilt in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau zu erbauen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden,

oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag als betriebführenden Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

Mit Rücksicht auf die Betriebsübernahme der Localbahn durch die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung sind die Hochbauten der Stationen thunlichst nach den Normalien der k. k. Staatsbahnen auszuführen; eventuell in Aussicht genommene Abweichungen von denselben sind bei Vorlage der bezüglichen Hochbaupläne entsprechend zu begründen.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Bezüglich des Ausgangspunktes der Kilometrirung ist die Weisung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telephonleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich die Concessionäre rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Die in den Hauptgeleisen der Stationen liegenden Weichen sind nach Massgabe des Erfordernisses und nach den von der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag einzuholenden Weisungen mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten. Die Concessionäre haben wegen der Art und des Ausmasses dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag das Einvernehmen zu pflegen, und unterwerfen sich dieselben der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, falls eine Einigung mit der genannten k. k. Staatsbahn-Direction nicht erzielt werden könnte.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel in dem vom k. k. Eisenbahnministerium festgesetzten Ausmasse erfolgt durch die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung auf Grund der einschlägigen Bestimmungen des mit derselben abzuschliessenden Betriebsvertrages und auf Kosten der Concessionäre.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Zwecke erforderlichen Geldmittel in den vom k. k. Eisenbahnministerium zu bezeichnenden Terminen und Theilbeträgen zur Verfügung zu stellen.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 Tonnen nicht überschreiten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Concessionäre von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es den Concessionären obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselben sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet haben.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Theil I der österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Theil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterclassification der k. k. österreichischen Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert hat, welches die Vertheilung einer mindestens fünfpercentigen Dividende an die Actionäre ermöglicht, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 bis 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 5. März 1901.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Wittek m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 16. März 1901, Z. 656, an die Verwaltungen der österreichischen Hauptbahnen, betreffend die Erlangung des Befähigungsnachweises seitens des in den Heizhäusern bei Vorbereitungsarbeiten zur Dienstbereitstellung der Locomotiven verwendeten Personals durch eine Dienstprüfung.

Der gleichzeitig an alle k. k. Staatsbahn-Directionen gerichtete Erlass, welcher anverwahrt in Abschrift mitfolgt, enthält gegenüber dem mit hierämtlichem Erlasse vom 31. Mai 1900, Z. 14.355, geforderten amtlichen Befähigungsnachweise zur Bedienung (Wartung) von Dampfkesseln, welcher von dem in Heizhäusern bei den Vorbereitungsarbeiten zur Dienstbereitstellung der Locomotiven verwendeten Personale beigebracht werden soll, insofern eine Erleichterung, als im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium bestimmt wird, unter welchen Modalitäten für diesen Zweck der Befähigungsnachweis durch eine bahnseitige Prüfung erlangt werden kann.

Hievon setze ich den geehrten Verwaltungsrath zur entsprechenden Danachachtung in Kenntniss.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

K. k. Eisenbahnministerium.
Z. 656.

Wien, am 16. März 1901.

An die k. k. Staatsbahn-Direction
in

. . . . . .

Im Nachhange zu dem hierämtlichen Erlasse vom 31. Mai 1900, Z. 14.355, findet das Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium rücksichtlich des Personals, welches in Heizhäusern zum Anbrennen der Locomotiven und Dienstbereitstellen derselben anstatt des zugehörigen Locomotivpersonals verwendet wird, folgende Bestimmungen zu treffen:

1. Unbeschadet der Vorschrift des eingangs citirten Erlasses, wonach die mit der Ueberwachung der vorbezeichneten Dienstverrichtungen betrauten Heizhausorgane (technische Beamte, Maschinenmeister und Oberheizer) den Befähigungsnachweis zur Bedienung (Wartung) von Dampfkesseln im Sinne des § 1 der Ministerial-Verordnung vom 15. Juli 1891, R.-G.-Bl. Nr. 108, zu erbringen haben, dürfen alle die Vorbereitungsarbeiten an Locomotiven in den Heizhäusern betreffenden Verrichtungen zur Dienstesbereitstellung derselben auch von solchen Bediensteten selbstständig bewerkstelligt werden, welche nach einer mindestens sechsmonatlichen Praxis in diesem Heizhausdienste ihre Befähigung hiezu durch eine mit Erfolg abgelegte diesbezügliche bahnseitige Prüfung nachgewiesen und hierüber ein Zeugniss erhalten haben.

2. Die bezeichnete Prüfung hat in der mündlichen Beantwortung der vom Prüfungscommissär gestellten Fragen und in einer praktischen Verwendungsprobe zu bestehen. Diese Fragen sind insbesondere daraufhin zu stellen, ob der Candidat nebst genauer Kenntniss der ihm obliegenden Vorbereitungsarbeiten zur Dienstbereitstellung der Locomotiven im Heizhause auch mit den gesetzlichen Vorschriften, betreffend die Sicherheitsvorkehrungen gegen Dampfkesselexplosionen, vertraut ist, und ob er die bei einem Locomotivkessel vorhandenen Sicherheitsvorkehrungen kenne und gehörig zu handhaben verstehe.

3. Als Prüfungscommissär ist ein maschinentechnisch gebildeter und im Locomotivbetriebe erfahrener Beamter der k. k. Staatsbahn-Direction von dieser zu bestellen.

4. Das Zeugniss über die abgelegte Prüfung ist nach dem im Anhange zu diesem Erlasse beigegebenen Muster zu verfassen.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

ad Z. 656 ex 1901. (Muster)

. . . . .
Stempel

Zeugniss.

Herr N. N. . . . . geboren zu . . . . . in . . . . . am . . . . . 18. .
hat nach . . . . . monatlicher Verwendung im Heizhausdienste der k. k. österr. Staatsbahnen in Gemässheit des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. März 1901, Z. 656, vor dem gefertigten Prüfungscommissär die erforderlichen Kenntnisse zur selbstständigen Verrichtung der Vorbereitungsarbeiten zur Dienstbereitstellung der Locomotiven nachgewiesen und wird auf Grund dieses Nachweises zur Verwendung als Vorheizer im Heizhause befähigt erklärt.

Datum . . . . . .

Unterschrift des Prüfungscommissärs.

Inland.

Parlamentarisches.

Der Eisenbahn-Ausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 19. März unter dem Vorsitze des Obmannes Freiherrn von Schwegel eine Sitzung, welcher Ihre Excellenzen der Herr Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek und der Herr Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk beiwohnten. Es wurde die Investitionsvorlage in Berathung gezogen und zunächst eine Generaldebatte über diese Vorlage abgeführt. Die Berathung nahm folgenden Verlauf:

Abg. Maštálka meint, dass die neuen Bahnen für Böhmen gar kein Interesse haben. Sie würden eine grosse jährliche Belastung des Staatsbudgets bedeuten, welche das Königreich Böhmen mittragen müsse. Die Karawanken-Bahn kürze nicht wesentlich die Verbindung zwischen Triest und Böhmen und entspreche nicht den Vorraussetzungen, unter welchen sie von dem böhmischen Landtage und den Handelskammern angestrebt wurde. In der Vorlage befinde sich die Tauernlinie, welche direct gegen die böhmischen Interessen gerichtet sei, und durch welche der künftige böhmische Export nach Triest mit dem Exporte aus Süddeutschland werde concurriren müssen. Die projectirten Bahnen seien keine Reichsangelegenheit, sondern eine locale, höchstens eine Länderangelegenheit für die Länder mit 3,000.000 Bewohnern. Die Kürzung von 63 km für Böhmen und 34 km für Mähren und Schlesien habe keine Bedeutung in betreff des tarifarischen Gebahrens mit den wichtigsten Exportartikeln. Die Alpenbahn werde nicht mit den weit kürzeren Strecken nach Hamburg concurriren können. Aus dem Betriebe und der Erhaltung dieser bis zu einer Höhe von 1230 m steigenden Bahnen werde sich für die Finanzen ein grosser Ausfall ergeben. Redner befürchtet, dass die Einnahmen nicht einmal die Betriebs- und Erhaltungskosten decken werden. An die grosse Wasserstrassenaction anknüpfend, erklärt Redner vom agrarischen Standpunkte die Bedenken gegen die Consequenzen, welche die neuen Strassen in Bezug auf die Preisbildung des Getreides in Böhmen und Mähren haben werden, und verlangt als Compensation die Regulirung der kleineren Flüsse und die mit ihr verbundenen Meliorationen der Gründe. Er erklärt schliesslich im Namen seiner Collegen, dass sie gegen die Vorlage stimmen werden und unter jeder Bedingung die Einbringung der Localeisenbahnvorlage und der Wasserstrassenvorlage fordern müssen.

Abg. Dr. Ellenbogen betont, dass die achtzig Millionen für die Refundirung der Ausgaben aus den Cassebeständen von dem Betrage für Neuinvestitionen per 483 Millionen zu trennen seien. Denn Ersteres betreffe eine Thätigkeit der Regierung während einer Zeit, wo der Reichsrath sie zu controliren nicht in der Lage gewesen sei. Es scheine, dass man über diese kitzliche Frage einfach zur Tagesordnung übergehen wolle, er könne dies aber von seinem Standpunkte aus nicht zugeben, sondern wünsche eine Stellungnahme hiezu. Zum mindesten sei es nothwendig, über die Art der Verwendung der Cassenbestände genauen und detaillirten Aufschluss zu bekommen. Redner stellt diesbezüglich einen Antrag. Im Uebrigen sei die Vorlage in zwei Theile zu theilen, und zwar: Investitionen für den Betrieb der Staatsbahnen und für die neuen Staatseisenbahnbauten. Er beantragt die Bestellung je eines Referenten für jeden der beiden Theile. Weiter stellt Redner den Antrag, es seien die hier in Anspruch genommenen Credite nicht auf einmal, sondern von Jahr zu Jahr zu bewilligen. Denn er sei überzeugt, dass die Arbeitsfähigkeit des Reichsrathes nicht von Dauer sein und daher die Gefahr einer neuen § 14-Aera immer näher rücken werde. Für diese Eventualität seien die auf dem Boden des Gesetzes stehenden Abgeordneten verpflichtet, Garantien zu schaffen. Demnach sei der Credit vorläufig blos für das erste Baujahr zu gewähren, die Regierung aber zu verpflichten, für die weiteren jährlichen Credite von Jahr zu Jahr um die verfassungsmässige Bewilligung beim Reichsrathe einzukommen. Schliesslich kündigt Redner eine Reihe socialpolitischer Anträge für die Specialdebatte an, die den Arbeiterschutz, Minimallohn, Maximal-Arbeitszeit, ärztliche Wohnungsinspection und ein eigenes Inspectorat analog dem bei den Wiener Verkehrsanlagen bestehenden betreffen. Der Ausschuss solle vorläufig an die Regierung die Aufforderung richten, die Bedingnisshefte, in denen die Vereinbarungen mit den Unternehmern und Subunternehmern enthalten sind, dem Ausschusse zur Kentniss, eventuell zur Aenderung vorzulegen.

Abg. Dr. Sylvester bemerkt, die Vorlage theile sich in der Hauptsache in zwei Theile; in die Investitionen für den bestehenden Eisenbahnbetrieb und in das Erforderniss für die neuherzustellenden Eisenbahnen. Was den Eisenbahnbetrieb betrifft, so dürfte diesbezüglich überhaupt keine Gegnerschaft bestehen, weil die Herstellung von zweiten Geleisen, Erweiterungen der Stationsanlagen u. s. w. sich im Interesse der Sicherheit des Verkehres als unbedingt nothwendig erweisen. Eine Gegnerschaft sei nur bezüglich der neu herzustellenden Eisenbahnen und insbesondere der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest vorhanden. Aber auch diese Gegnerschaft sei mehr eine politische, weil dieselben Herren, welche heute dagegen auftreten, in früheren Jahren sich mit grösster Entschiedenheit, insbesondere für eine Karawankenlinie, welche Prag mit Triest in kürzester Weise verbinden soll, ausgesprochen haben. Redner kommt dann auf die Ausgestaltung der einzelnen Linien zu sprechen, insbesondere auf die Meinungsverschiedenheiten, die bezüglich der einzelnen Linien früher geherrscht haben und die durch ein Compromiss glücklich beseitigt worden seien. Mehrere südliche Linien sind jetzt in eine zusammengefasst, und erst nördlich der Karawanken finde eine Gabelung statt. Redner betont die Nothwendigkeit, das Attractionsgebiet von Triest sowohl gegen Westen, wie gegen Osten, insbesondere aber auch gegen Norden, Hamburg gegenüber, möglichst auszudehnen. Nur in Triest sei Oesterreich unmittelbar am Weltmarkte betheiligt. In Betreff der Rentabilität der neuen Bahnen, meint Redner, dass die Berechnungen des Eisenbahnministeriums eher pessimistisch seien, da schon Berechnungen auf 4·5 und 4 Percent Rentabilität stattgefunden haben. Uebrigens seien derartige Berechnungen je nach der Parteirichtung tendenziös. In eingehender Weise bespricht Redner die einzelnen in der Investitionsvorlage in Aussicht genommenen Eisenbahnlinien und bittet, insbesondere die meridionale Ausgestaltung, welche im Interesse der Sudeten-, der Donau- und der Alpenländer gelegen sei, ins Auge zu fassen. In der Richtung spricht er sich auch für den Bau der Canäle aus; nur möge man da nicht sprunghaft vorgehen, sondern vorerst die Regulirungen der Flüsse, der Moldau, Elbe und March, durchführen und dann erst die Herstellung der Canäle in Angriff nehmen.

Abg. Kaftan: Aus der Vorlage ersieht man klar und deutlich, dass in Bezug auf den Ausbau der Alpenbahnen das Interesse von Triest vor allem Anderen in die erste Reihe gestellt wurde. Die grössten Wegkürzungen sollen durch die Tauernbahn vorwiegend zu Gunsten des süddeutschen Verkehres erzielt werden, welcher den Inlandverkehr, die Production von Böhmen, Mähren, Schlesien, Nieder- und Oberösterreich und Galizien empfindlich concurrenciren wird. Das ist der Grund, warum wir uns für die Tauernlinien nicht erwärmen können und höchstens nur der Linie Rottenmann—St. Georgen eine grössere Bedeutung zusprechen. Aber nicht nur die Baukosten, sondern auch die Betriebskosten fallen bei den projectirten Triester Linien schwer ins Gewicht. Hier könne man mit dem conventionellen Satze von 1·6 Heller nicht rechnen, derselbe dürfte bei den Alpenbahnen die doppelte Höhe erreichen. Vielleicht könnte der Eisenbahnminister auch über die Selbstkosten der verwandten Arlbergbahn Aufschluss geben. Desgleichen enthält der Motivenbericht keine Andeutung, wie viel der Einnahmenausfall bei den bestehenden parallelen Staatsbahnen betragen wird, wenn die Bahnkürzungen nach Triest durchgeführt werden. Auch ist die Höhe der Péagekosten nicht angegeben. Die berechnete Rentabilität ist daher sehr problematisch; man werde froh sein müssen, wenn die Triester Bahnen ihre Betriebskosten decken.

Für die Verzinsung werden hauptsächlich, zu 70 pCt. wenigstens, die nördlichen productivsten Kronländer aufkommen müssen, und da ist es recht und billig, wenn ihnen eine entsprechende Compensation geboten wird durch den endlichen Ausbau der grossen Wasserstrassen, des Donau-Moldau-, Donau-Oder- und des Oder-Weichsel-Dniestercanales, für welche bereits gute Projecte bestehen, ebenso gute wie für die Triester Linie. Die Forderung nach einem Junctim zwischen der Investitionsvorlage und einer zweckentsprechenden wasserwirthschaftlichen Vorlage ist wohl erwogen und nicht überstürzt, wie Dr. Sylvester bemerkt hat, und wir müssen an diesem Junctim unverbrüchlich festhalten. Die Richtungen dieser Wasserstrassen entsprechen wirklich den Intentionen des Abgeordneten Dr. Sylvester, welcher dieselben in meridionaler Richtung ausgestaltet wünscht. Es kann den Wasserstrassen die eminente Wichtigkeit für den Weltverkehr und für die Staatswirthschaft nicht abgesprochen werden.

Zurückkehrend zur Investitionsvorlage, würde Redner wünschen, dass ihre Ausführung in drei Perioden erfolge: in der ersten Periode bis 1905 die Linie Klagenfurt — Wochein—Görz—Triest—Andrä mit 116 Millionen Kronen; in der zweiten Periode 1905 bis 1907 die Linie Villach—Assling und die Pyhrnbahn mit der Fortsetzung über Aschach nach Salnau; in der dritten Periode 1907 bis 1910, nach Inangriffnahme des Baues der Canäle die Tauernbahn. In Betreff der Betheiligung des

Staates an der Capitalsbeschaffung für Privatbahnen wünscht Redner genau zu wissen, welche Localbahnen diesbezüglich berücksichtigt werden sollen. Die veranschlagten Forderungen für die Investitionen im Staatsbetriebe findet Redner gerechtfertigt, er wünscht jedoch Ergänzungen für Böhmen: die Herstellung zweiter Geleise auf den Strecken Prag—Weseli, Prag—Pilsen—Stankau, Budweis—Pilsen, auf der Prag-Duxer Bahn, der Strecke Laun—Ilonic, einen raschen zweckmässigen Umbau der Bahnhöfe Prag, Pilsen, Budweis, Laun etc., die Herstellung einer zweiten Sonderlinie Klostergrab — Moldau und Vermehrung des Fahrparkes in Böhmen, wo ein Riesenverkehr auf den Staatsbahnen heute schon bestehe.

Redner erklärt sich gegen die Refundirung der bereits verausgabten 80 Millionen Kronen für Investitionen, wünscht eine specielle Aufzählung derselben und die Einholung der Indemnität im Reichsrathe und schliesst mit der Hoffnung, dass die Regierung in Bezug auf die Sicherstellung der projectirten Wasserstrassen bindende Erklärungen abgeben, eine diesbezügliche Vorlage im Hause vor der zweiten Lesung der Investitionsvorlage einbringen und es so den Vertretern der nördlichen Kronländer ermöglichen werde, eine günstigere Stellung zu derselben einzunehmen.

Die Sitzung wurde sodann unterbrochen und Nachmittags wieder fortgesetzt.

Abg. Tambosi bemerkt, dass die Stellung der dem italienischen Club angehörigen Abgeordneten durch ihre Abstimmung im Hause gegeben sei. Die Italiener der westlichen und östlichen Provinzen finden sich in der Vertheidigung ihrer Rechte und in der Vertretung ihrer Interessen zusammen, und deshalb stimmen auch die Trientiner, die keinen Vortheil aus der Vorlage ziehen, gern für dieselbe, weil sie ihren Stammesgenossen im Litorale Vortheil bringe. Redner sei von seinen Collegen beauftragt, zu erklären, dass die Stadt Triest und das Küstenland es mit besonderer Befriedigung gesehen haben, dass man an den Ausbau einer zweiten Verbindung mit Triest schreiten wolle. Redner wäre auf die Besprechung der Detailfragen, welche Triest und das Küstenland betreffen, gar nicht eingegangen, wenn nicht der Vorredner gegen Triest und seine Verwaltung so lebhaft aufgetreten wäre, er halte es aber für seine Pflicht, darauf zu erwidern, dass es Schuld früherer Regierungen war, wenn Triest keine grössere Thätigkeit entfaltet habe. Was Triest in der letzten Zeit geleistet habe, beweise die letzte Volkszählung, bei welcher sich eine Bevölkerungszunahme um 13·95 pCt. herausstellte, sowie die Zunahme der Schiffe, welche von den dortigen Gesellschaften unterhalten werden. Triest bedürfe nur einer raschen Ausbildung seiner Verbindungen mit der Monarchie, um einen weit bedeutenderen Platz im österreichischen Handel einzunehmen, als es bis jetzt deshalb der Fall gewesen sei, weil es auf eine einzige Verbindung angewiesen war. Diese Verbindung müsse aber schnell und vollständig durchgeführt werden.

Auf die Erörterung der Verhältnisse in Trentino übergehend, führt Redner aus, dass in dem armen, halbvergessenen Ländchen der Eisenbahnbau keine Fortschritte gemacht habe, so dass dort auf 2500 Einwohner kaum ein Kilometer Bahnen komme, während man in Deutsch-Tirol auf weniger als 1000 Einwohner, in Salzburg sogar schon auf 600 Einwohner ein Kilometer berechne. Die Regierung habe in dieser Hinsicht zu wenig gethan, und auch die Landesregierung habe sich den Projecten der Stadt Trient gegenüber geradezu feindselig gezeigt. Redner schildert den Nutzen der Bahn Trient—Male und gibt der Hoffnung Ausdruck, dass die Regierung das bezügliche Project sobald als möglich zur Durchführung bringen werde, um den Beweis zu liefern, dass sie den Wünschen der Bevölkerung des Trentino gerecht werden wolle, da dieselbe sonst im Investitionsprogramme und im Budget äusserst kärglich bedacht sei. Redner behält sich vor, in einem späteren Zeitpunkte die näheren Details dieser Frage zu erörtern.

Abg. Mosdorfer begrüsst mit Freuden den Gesetzentwurf, durch welchen so manches Versäumniss nachgeholt werde und Oesterreich jene Verkehrsmittel erhalte, um mit den weit vorgeschrittenen Nachbarn concurriren zu können. Nur müsse man vor Allem das Augenmerk darauf richten, dass diese Vorlage so schnell als möglich erledigt werde. In derselben sei dem Ausbau der Bahn Hartberg-Aspang nicht die erforderliche Aufmerksamkeit gewidmet, einer Bahn, die nicht nur allein im Interesse Steiermarks, namentlich des nordöstlichen, sondern auch im Interesse Wiens und Niederösterreichs gelegen sei. Trotzdem bringe die gegenwärtige Vorlage nur den Bau der Bahn von Hartberg bis Friedberg, einer Strecke von 27·5 km, und sichere nicht einmal den Ausbau bis nach Aspang. Die nordöstliche Steiermark, ein so grosses fruchtbares Gebiet, besitze fast gar keine Bahnen, und trotz der vorhandenen Wasserkräfte könne sich die Industrie nicht heben, weil es an jedem besseren Verkehrsmittel fehle. Es sei aber auch, fährt Redner fort, im Interesse des Staates gelegen, dass die Linie ausgebaut werde, da ja der Staat bei der Linie Fehring—Fürstenfeld und Fürstenfeld—Hartberg auch mit einem grossen Capital betheiligt sei und selbes sich nie entsprechend verzinsen könne, bevor nicht die ganze Linie ausgebaut sei, ebenso wie die Strecke Hartberg—Friedberg. Es müsse daher vor Allem die Linie Hartberg—Aspang sichergestellt und der Minister ermächtigt werden, die ganze Linie auch vor Ablauf der Concessionsdauer 1907 auszubauen, um dann auch auf eine Fortsetzung nach dem Süden und auf eine kürzere Verbindung Gleisdorf—Hartberg, die namentlich die Stadt Graz unbedingt benöthige, sein Augenmerk richten zu können.

Abg. Nikolaj Ritter von Wassilko erklärt, dass in der Investitionsvorlage auf die Bukowina gar keine Rücksicht genommen wurde; denn die für Zuczka und Czernowitz eingestellten 3,434.000 Kronen sind nicht als Investitionen, sondern als infolge Ausgestaltung des Betriebes nothwendige ordentliche Ausgaben zu betrachten. Redner bespricht die sanitätswidrigen Verhältnisse des Czernowitzer Hauptbahnhofes und verlangt die Verwendung des Gesammtbetrages per 3,434.000 Kronen für Czernowitz und die Betheiligung des Staates an der projectirten Localbahn Seletyn-Brodina-Iwor durch Uebernahme von 300.000 Kronen Stammactien.

Abg. Dobernig stellt fest, dass grundsätzliche Einwendungen gegen die Investionsvorlage von keiner Seite erhoben worden sind. Dass die Lösung der Triester Eisenbahnfrage ein Reichsinteresse sei, darüber bestehen wohl gar keine Zweifel. Redner verweist darauf, dass die deutschen Vertreter aus Böhmen und Mähren im Gegensatze zu den czechischen ihr Einverständniss mit der Vorlage bekundet haben, obwohl die Kostenfrage ihnen ebenso am Herzen liegen müsse. Redner warnt vor einem Junctim, weil dieses die Investitionsvorlage gefährden, die Wasserstrassen aber keineswegs fördern könne. Man stehe in den Alpenländern dem Wasserstrassenprojecte sympathisch gegenüber. Allein die Sympathien würden schwinden, wenn der Widerstand gegen die Investitionsvorlage fortdauern sollte. Redner begrüsst die Einigung zwischen den Interessenten der Tauern- und Karawankenbahn, als deren Erfolg die Regierungsvorlage anzusehen sei.

Abg. Freiherr von Kübek erklärt, die gegenwärtige Vorlage sei eine von der Regierung sine ira, sed cum multo studio geschaffene Combination aller hier in Frage kommenden und wiederholt zum Ausdrucke gebrachten Interessen. Wenn der Abg. Maštálka behauptet habe, es handle sich nur in geringerem Masse um ein Reichsinteresse, es sei aber diese Bahn eine directe Schädigung der böhmischen Interessen, so möchte Redner ihn wohl fragen, ob die böhmischen Interessen besser gewahrt seien, wenn der Export der dortigen Industrie vortheilhafter nach Hamburg als nach Triest stattfände. Ferner möchte er darauf aufmerksam machen, dass durch die in das Regierungsproject aufgenommene Pyhrnbahn und Karawankenlinie, speciell Klagenfurt—Bärengraben—Assling, über 40 Millionen Kronen direct im Interesse Böhmens investirt werden sollen. Die Besorgniss einer Concurrenz mit Süddeutschland erscheine dadurch ganz hinfällig, da wir ja gewiss kein Interesse daran hätten, uns von Deutschland oder auch von der Südbahn die Tarife dictiren zu lassen, sondern, da wir dadurch vielmehr selbst in die Lage kommen, dem süddeutschen Verkehre, welcher sich dann von Genua ab über Triest wenden werde, die Tarife zu dictiren.

Was die Linie durch das Vallone betreffe, so sei, ganz abgesehen von den Rechtsfragen, die hier zur Geltung kommen, auch der andere Gesichtspunkt nicht aus dem Auge zu verlieren, dass erstens die Vallone-Bahn, wo sie die Meeresküste trifft, parallel mit der Südbahn durch die zahllosen Einbuchtungen des Meeres eine sehr bedeutende Verlängerung und grosse Kosten hervorrufen, auch beim gegenwärtigen Südbahnhofe in Triest enden würde, was ja selbstverständlich nicht gewünscht werden könne, da man eine von der Südbahn unabhängige Linie verlangen und haben müsse. Dagegen sei die von der Regierung vorgeschlagene Linie Opčina—Muggia (St. Andrä) eine in jeder Beziehung richtige, nachdem sie den Fehler, der seinerzeit durch den Bau des Triester Hafens, den die Südbahn aufgeführt hat, geschehen ist, gutzumachen berufen sei. Nach der Ansicht des Redners sei die Tariffrage heute nicht im Detail zu erörtern, weil die Bahnen noch nicht gebaut seien. Dieselbe sei insofern eine Sphinx, als nur mit grosser Unsicherheit aus ihr noch vor der Betriebseröffnung ein richtiges Calcul auf die Rentabilität einer Bahn gezogen werden könne. Die Rentabilität der Staatsbahnen sei überhaupt eine mehr imponderable Grösse, welche nicht so sehr ziffermässig ins Gewicht falle, wie dies bei Privat-

hahnen der Fall sei. Was die Aeusserung des Abg. Sylvester betreffe, dass die Tauern-Bahn als solche eigentlich nicht sichergestellt erscheine, sondern nur ihre Gasteiner Strecke, so möchte Redner das doch in Abrede stellen. Wenn die Credite nur bis zum Jahre 1905, also nur für diejenigen Linien, welche bis 1905 gebaut werden sollten und könnten, in Aussicht genommen seien, so liegen die Ursachen dafür darin, dass man auf eine so lange Zeit grosse Credite nicht in Anspruch nehmen wolle.

Eine Verquickung mit den Wasserstrassen halte Redner nicht für angezeigt, weil, so sehr er auch zu wiederholtenmalen gezeigt habe, dass er für den Aushau der Wasserstrassen einstehe und denselben für sehr nothwendig halte, er doch der Ansicht sei, dass man sich hier auf den Gegenstand concentriren müsse, der vorliege und der vollkommen spruchreif sei, während der Bau der Wasserstrassen heute noch nicht als ganz sprnchreif erscheine, und dass man eine Hinausschiebnng der Eisenbahnbauten, welche in dieser Vorlage vorgeschrieben seien, bis zur Spruchreife und Vorlage eines Wasserstrassenprojectes nicht wünschen könne. Redner behalte es sich allenfalls noch für die Specialdebatte vor, auf Einzelnes zurückzukommen und sei der Meinung, dass diese Vorlage von Allen als eine sehr wichtige und dem Interesse Aller sehr entsprechende begrüsst nnd auch von Allen angenommen werden sollte.

Abg. Dr. Steinwender erklärt, er sehe trotz der im Ganzen freundlichen Aufnahme, welche die Vorlage gefunden hat, mit Unruhe der Entscheidung entgegen, denn er sei nur zu sehr an Enttänschungen gewöhnt, seitdem vor mehr als dreissig Jahren die erste Regierungsvorlage verunglückte. Zweimal verschwanden die zur Ausführung bereiten Projecte mit dem Sturze von Regierungen. In früheren Jahren hat sich der böhmische Landtag sehr gegen unseren Willen mit dieser Frage beschäftigt. Er hat uns durchaus die Pyhrn-Bahn und die Karawanken-Bahn aufdrängen wollen. Und jetzt, wo diese Linien gebaut werden sollen, erklären sich die czechischen Vertreter dagegen. Uebrigens sei der Verkehr Böhmens mit Triest auch heute nicht so unbedeutend, 12.000 Waggons im Jahre, der Mährens nnd Schlesiens 15.000 Waggons, zusammen siebenmal so stark als der süddeutsche Verkehr, dessen Concurrenz man angeblich so sehr fürchtet. Einer Compensation, von der Abg. Kaftan spreche, bedürfe es wohl nicht. Wohl aber sind wir auch ohne Junctim bereit, die gewünschten Wasserstrassen zu bewilligen, sobald ihre Nützlichkeit uns einleuchtend gemacht wird.

Abg. Hagenhofer bespricht die Nothwendigkeit des Ausbaues der Aspang-Bahn.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek verweist gegenüber den vorgebrachten Wünschen in Bezug auf die Wasserstrassen darauf, dass, wie dem Ausschusse bekannt, die Regierung diesen Bestrebungen warme Sympathie entgegenbringe und demnach die Hoffnnng gehegt werden könne, es werde den vereinigten Bemühungen des Hanses und der Regierung gelingen, für diese wichtige Frage eine Lösung zu finden, welche den verschiedenen dabei berührten Interessen entspricht; übrigens sei für diese Angelegeuheit vom Hause ein besonderer Ausschuss eingesetzt worden.

Auf die Vorlage selbst übergehend, erinnert der Minister an die vieljährigen Bestrebungen und Vorarbeiten, sowie an die wiederholten Regierungsvorlagen zu Gunsten des Baues einer zweiten Verbindung mit Triest, welche auch in der gegenwärtigen Vorlage an der Spitze stehe. Die handelspolitische Bedeutung dieser Verbindung stehe ausser Frage und erhebe sie weit über den Bereich einer localen oder regionalen Angelegenheit. Die Näherrückung eines grossen Theiles des inländischen Binnengebietes an das Meer sei eine Voraussetzung dafür, dass Oesterreich seinen handelspolitischen Beruf erfüllt. Der Minister verweist auf die Anstrengungen, welche die Nachbarstaaten nicht gescheut haben, um ihren Häfen bestmögliche Verbindungen mit dem Hinterlande zu schaffen. Die vorgeschlagene zweite Verbindung habe eben ausserdem den Vortheil, dass sie eine Staatsbahnlinie sei und dadurch in wichtigen Relationen dem Staate den massgebenden Einfluss auf die Tarife für den Seeverkehr sichern werde, ein Vortheil, der ungeachtet der ungünstigen Urtheile über den Staatsbetrieb in finanzieller Hinsicht von der Bevölkerung voll gewürdigt wird.

Gegenüber der Besorgniss wegen möglicher Ueberschreitungen der Voranschläge verweist der Minister auf die gründliche Vorbereitung der Projecte und die anerkannte Tüchtigkeit der damit betrauten Staatstechniker.

Die Wahl der Linien anlangend, bemerkt der Minister, dass die Predilbahn im Abgeordnetenhause selbst bei wiederholten Anlässen auf Widerstand gestossen sei. Die Karawanken- und Wocheiner Bahn habe historisch immer als die Böhmen bevorzugende Linie gegolten und sei dieses Urtheil auch durch die namhafte Distanzkürzung über Glandorf, sowie mittelst der Pyhrnbahn über Linz vollauf gerechtfertigt. Auch habe sie gegenüber der Tauernbahn den Vorzug, ohne Mitbenützung einer Péagestrecke die Staatshahnstationen von Eger und Bodenbach ab mit dem Meere zu verbinden.

Die Bautermine seien, den Wünschen der Bevölkerung entgegenkommend, so bemessen worden, wenn sie auch einer rationellen Durchführnng des Baues entsprechen. Die von mehreren Rednern berührte Localbahnaction sei an das Zusammenwirken des Staates und der Länder gebunden und eine einseitige Berücksichtigung der staatlichen Interessen schon dadurch ausgeschlossen, dass die Länder bei dieser Action zeitlich den Vortritt haben. Dies treffe, wie der Minister an einzelnen Beispielen nachweist, bei Böhmen zu. Die gegenwärtige Vorlage erschöpfe nicht die Vorsorge der Regierung in Bezug auf die Fortentwicklung des Eisenbahnwesens, zumal ja die an Privatbahnen gelegenen Gebiete hinsichtlich ihres Investitionsbedarfes an die Einwirkung der Regierung auf diese Bahnen gewiesen sind und hinsichtlich der Sicherstellung neuer Localbahnen weitere Vorschläge der Regierung bevorstehen.

Der Minister bespricht sodann die hinsichtlich der Vertheilung der Investitionen auf die einzelnen Bahngebiete erhobene Einwendung und weist darauf hin, dass für die Aufstellung des Programmes in erster Reihe die Verkehrsbedürfnisse massgebend sein mussten. Der Umbau der Bahnhöfe in Prag und Pilsen wie auch in Czernowitz sind in der Vorlage vorgesehen, bezüglich des letzteren aber die technischen Studien und die Verhandlung mit der Gemeinde der Landeshauptstadt noch nicht abgeschlossen. Der von mehreren Rednern befürworteten Fortsetzung der vorgesehenen Linie Hartberg—Friedberg bis Aspang stehen dermalen die in dem Motivenberichte ausgeführten Hindernisse im Wege. Die Vorlage bedeute jedoch gleichwohl für die Interessenten einen wichtigen Vortheil, weil dadurch die Lücke in dem bestehenden Netze verkleinert und durch den Ausbau des Theilstückes eine Lage geschaffen wird, welche für die baldmögliche Ausführung des Schlussstückes die beste Aussicht eröffnet.

Auf die Anfrage des Abg. Dr. Ellenbogen in Betreff der Bedingnisshefte für die Staatsbahnbauten antwortet der Minister, dass dieselben, dem Stande der Vorarbeiten entsprechend, derzeit noch nicht fertiggestellt sind, zumal bei der Ausarbeitung derselben auf die voraussichtlich demnächst einzubringenden Gesetzentwürfe, betreffend den Arbeiterschutz bei Bauunternehmungen, Regiebauten und Hilfsanstalten der Eisenbahnen Bedacht zu nehmen sein wird.

Die Verhandlung wurde sodann abgebrochen und die Sitzung geschlossen.

In der 22. Sitznng des Abgeordnetenhauses vom 13. März wurden nachstehende Anträge eingebracht:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Ritter von Vuković und Genossen:

„Aus Schiffahrtskreisen vernimmt man in der letzten Zeit die Klage, dass die absolvirten Zöglinge der Handelsakademie in Triest und die der nantischen Schulen in Dalmatien und Istrien, sowie die sogenannten Lieutenants (tenenti mercantili) der Handelsmarine die gesetzlich vorgeschriebene nautische Praxis auf den Segelschiffen der weiten Fahrt und der grossen Küstenschiffahrt, auf welchen der Seemann entsprechende theoretische nnd praktische Ausbildung empfängt, nicht absolviren können, weil bei unserer Handelsmarine sich die Zahl der grossen Segelschiffe täglich verringert, sich sogar his nun auf etliche 25 reducirt hat.

Diesem Uebelstande suchte die Seeverwaltung in der Weise ahznhelfen, dass den Aspiranten zur Capitänprüfung gestattet wurde, die praktische Ausbildung, welche anf die Dauer von acht Monaten auf Segelschiffen zu bestehen ist, auch auf ausländischen Segelschiffen vollendet werden kann.

Bei den fremden Marinen ist jedoch auch die Zahl der Segelschiffe in stetem Rückgange begriffen; es gestaltet sich ferner die Anfnahme von jungen Leuten auf fremdländischen Segelschiffen mit allerlei Schwierigkeiten.

Die Zahl der in den letzten Jahren zu Mercantillieutenants ernannten Seeaspiranten belief sich wie folgt:

Im Jahre 1894	33
„ „ 1895	24
„ „ 1896	31
„ „ 1897	27
„ „ 1898	42
Im Ganzen	160

Alle diese Mercantillieutenauts haben zum geringsten Theile die Capitänprüfung bestanden, weil sie eben nicht die Möglichkeit hatten, die vorgeschriebene Praxis auf Segelschiffen zu bestehen.

Mit Hinblick nun auf die Umgestaltung unserer Segelschiffahrt in eine Dampfschiffahrt und auf die Nothwendigkeit, für den Nachwuchs des Officiersstandes bei der Handelsmarine entsprechend zu sorgen, stellen die Gefertigten folgenden Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

Die k. k. Regierung wird aufgefordert, mit Hinblick auf die Umgestaltung unserer Segelschiffahrt in eine Dampfschiffahrt und auf die Nothwendigkeit, für den Nachwuchs des Officiersstandes bei der Handelsmarine entsprechend zu sorgen, geeignete Vorkehrungen zu treffen, damit durch Schaffung von Schulschiffen durch Gewährung von Stipendien oder durch Unterstützung jener Segelschiffe, welche Candidaten zu Officiersstellen in die Handelsmarine aufnehmen, den absolvirten Zöglingen der nautischen Schulen und den Lieutenants der Handelsmarine die Möglichkeit geboten werde, sich die erforderliche theoretische und praktische Ausbildung anzueignen, respective damit die erwähnte Ausbildung auf Dampfschiffen, in welchem Falle die Befähigung nur zum Commando derselben ertheilt werden sollte, vollendet werden kann."

In formeller Beziehung wird beantragt, diesen Gegenstand dem Budgetausschusse zuzuweisen.

2. der Herren Abgeordneten Tambosi, Dr. Conci und Genossen:

„Schon seit zehn Jahren fasste die Stadt Trient den Beschluss, Studien behufs Erbauung elektrischer Trambahnen nach den Nebenthälern einzuleiten, und nachdem dieselben ein günstiges Resultat ergaben, knüpfte sie die nöthigen Verhandlungen mit der Regierung an, um das Werk zur Ausführung zu bringen. Die Verhandlungen sind auch seit längerer Zeit dadurch zum Abschlusse gekommen, dass das k. k. Eisenbahnministerium dem auf Grund eines schon ausgearbeiteten Detailprojectes, welches ein Erforderniss von weniger als sechs Millionen ausweist, bezüglichen Finanzirungsplan für eine Linie, welche von Trient nach Malé führt, seine Zustimmung gegeben hat:

Laut diesem Finanzirungsplan wird zur Erbauung der 60 km langen Bahn, deren Rentabilitätsberechnung ganz gute Resultate ergab, von der k. k. Regierung blos die Garantie der zu emittirenden Prioritätsobligationen verlangt, denn das Land Tirol und die interessirten Gemeinden und Privatinteressenten haben sich verpflichtet, das ganze Stammactiencapital im gewiss ansehnlichen Betrage von 1,400.000 Kronen gleich 23 Percent des Gesammterfordernisses zu übernehmen.

Mit diesem Baue würde einem tiefgefühlten Bedürfnisse eines grossen Theiles des Etschthales und der beiden Thäler di Non und di Sole, welche zusammen über 100.000 Einwohner zählen, entsprochen werden.

Die Nothwendigkeit dieser Eisenbahnverbindungen hat auch das hohe Haus anerkannt, indem es schon am 14. November 1898 folgende Resolution fasste:

‚Die k. k. Regierung wird aufgefordert, ehestens das von der Stadtgemeinde Trient eingebrachte Gesuch, betreffend das trientinische Trambahnprogramm zu erledigen und die Durchführung desselben entsprechend zu unterstützen'.

In Erwägung, dass im Investitionsgesetze für diesen Landestheil gar keine Arbeiten in Aussicht genommen sind, und dass derselbe im Budget äusserst kärglich ist,

stellen die Gefertigten den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die Concessionirung der elektrischen Trambahn von Trient über St. Michele nach Malé mit den entsprechenden finanziellen Vorschlägen ehestens in Antrag zu bringen.

Dieser Antrag wolle ohne erste Lesung sofort dem Eisenbahnausschusse zur Vorberathung zugewiesen werden."

3. der Herren Abgeordneten Lindner und Genossen:

„Die Gemeinden Zuckmantel, Hermannstadt, Kuttelberg, Hillersdorf, Heinzendorf, Heindorf und Olbersdorf streben seit einem Jahrzehnte eine Eisenbahnverbindung an.

Es wurde der Bau dieser Strecke von Seiten des schlesischen Landtages besonders befürwortet und der Stadt Zuckmantel von dem hohen Eisenbahnministerium die Bewilligung ertheilt, die Strecke trassiren zu lassen. Diese Trassirung ist nun auf Kosten der betheiligten Gemeinden ausgeführt worden, der Bau der Strecke hat aber immer noch nicht begonnen.

In Erwägung, dass die Bahnverbindung Zuckmantel—Olbersdorf eine Reihe von an einander anschliessenden Gemeinden durchzieht, welche den Mangel einer Eisenbahnverbindung sehr schwer empfinden, weil die Bevölkerung die Producte ihrer vielseitigen Hausindustrie (Holz) und ihre landwirthschaftlichen Erzeugnisse ohne Bahnverkehr schwer absetzen kann und dadurch in eine drückende Nothlage gerathen ist,

in weiterer Erwägung, dass der Bau dieser Strecke der als arbeitsam und strebsam bekannten Bevölkerung ein unbedingt nothwendiges Entgegenkommen bedeuten würde,

in weiterer Erwägung, dass die erhobenen Frachtenmengen, mit welchen die Stadt Zuckmantel allein an dem Verkehre mit 1653 Waggons à 10.000 Kilogramm participiren würde und dass zu diesen noch die Frachten der anderen betheiligten Gemeinden hinzukommen,

in fernerer Erwägung, dass der Touristen- und Wallfahrerverkehr über Zuckmantel und Olbersdorf nach Mariahilf ein sehr lebhafter ist, stellen die Gefertigten den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die zur Ausführung einer normalspurigen Eisenbahn von der Station Zuckmantel nach Olbersdorf erforderlichen Massnahmen zu treffen."

In formeller Beziehung ist dieser Antrag dem Eisenbahnausschusse zuzuweisen.

In der 23. Sitzung vom 14. März wurden folgende Anträge eingebracht:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Tscharre, Gratzhofer, Tschernigg und Genossen:

„Unter Beilage 427 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses stellen die Abgeordneten Schweiger, Freiherr v. Morsey und Genossen den Antrag auf Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn über den Radl auf Staatskosten mit dem Anschlusse in Unterdrauburg.

Diese Linie würde erst dann voll dem Zwecke entsprechen und an Bedeutung gewinnen, wenn dieselbe von Unterdrauburg oder Lavamünd durch das fruchtbare Griffnerthal über die abseits vom Verkehre gelegene Stadt Völkermarkt nach Klagenfurt führen würde. Hiedurch wäre ein directer Anschluss von Graz und der westlichen Steiermark, unabhängig von der Südbahn, mit der Karawanken- und Wocheinerbahn hergestellt.

Mit Rücksicht darauf stellen die Gefertigten folgenden Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

Die k. k. Regierung wird aufgefordert, eine normalspurige Eisenbahn von der Station Lavamünd der k. k Staatsbahnlinie Unterdrauburg—Wolfsberg im Anschlusse an die Staatsbahnstation Klagenfurt herzustellen, zu diesem Zwecke die nöthigen Erhebungen zu pflegen und dem Abgeordnetenhause diesbezüglich ehemöglichst bestimmte Anträge zu erstatten."

2. der Herren Abgeordneten Szajer und Genossen:

„Da es in Galizien an Communicationsmitteln sehr fehlt und dadurch der Transport der landwirthschaftlichen Producte erschwert ist, wodurch die armen Kreise des Landes sehr geschädigt sind, stellen die Gefertigten folgenden Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

Die hohe k. k. Regierung wird aufgefordert, eine Localverkehr-Eisenbahnlinie von Rzeszów durch Glogów, Sokołów, Kolbuszowa, Raniżów, Majdan, Rozwadów oder Nisko herzustellen.

In formeller Beziehung wird die Zuweisung dieses Antrages nach § 31 der Geschäftsordnung an den Eisenbahnausschuss beantragt."

3. der Herren Abgeordneten Peritz und Genossen:

„Das hohe Haus wolle beschliessen:

Die k. k. Regierung wird aufgefordert, eine schmalspurige Eisenbahn von der künftigen Station bei Madunić auf der projectirten Linie Spalato—Aržano bis Imotski, eventuell Ljubuški—Capljina herzustellen und diesbezüglich die nöthigen Erhebungen sofort zu pflegen und dem Abgeordnetenhause ehemöglichst bestimmte Anträge zu stellen.

Dieser Antrag wolle ohne erste Lesung sogleich dem Eisenbahnausschusse zur Vorberathung zugewiesen werden."

In der 24. Sitzung vom 15. März wurden an den Herrn Eisenbahnminister folgende Interpellationen gerichtet:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Kubr und Genossen, betreffend Unzukömmlichkeiten bei dem Baue der Bahn Beraun-Duschnik;

2. der Herren Abgeordneten Procházka und Genossen, betreffend Uebelstände bei der Oesterreichischen Nordwest- und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn

3. der Herren Abgeordneten Procházka und Genossen, betreffend die Dienstverhältnisse der Angestellten der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

In derselben Sitzung wurde der Antrag der Herren Abgeordneten Tambosi und Genossen, betreffend den Bau der elektrischen Localbahn Trento-Malé, dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

Der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 20. März unter Vorsitz des Ohmannes Freiherrn von Schwegel eine Sitzung, welcher der Herr Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek und der Herr Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk beiwohnten.

Zu Beginn der Sitzung ergriff Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk das Wort, um auf jene Bemerkungen zu reflectiren, welche sich mit der angesprochenen Refundirung der 80 Millionen Kronen an die Cassenbestände befassten und dahin gingen, dass diese Refundirung nicht jetzt und hier zugesprochen werde, und andererseits, dass eine solche überhaupt nicht nothwendig sei.

In ersterer Beziehung möchte der Minister ein Missverständniss in der Richtung beseitigen, als ob die Regierung die Indemnität für jene Ausgaben, welche aus den Cassenbeständen für Investitionszwecke geleistet wurden, einzuholen habe. Alle diese Ausgaben seien in einer Reihe von Präliminarien vorgesehen gewesen, welche zwar nicht die regelmässige parlamentarische Erledigung, wohl aber die gleichfalls in der Verfassung vorgesehene Erledigung nach § 14 gefunden haben. Es handle sich daher nur darum, ob bei der Vornahme dieser Investitionsauslage den vorgezeichneten Directiven entsprochen worden sei und ob die thatsächliche Gebahrung mit denselben übereinstimme.

In ersterer Beziehung haben die jeweiligen Regierungen in dem massgebenden Zeitpunkte Budgetprovisorien und am Schlusse der betreffenden Jahre Rechnungsgesetze erlassen; alle diese kaiserlichen Verordnungen seien dem Hause bereits vorgelegt, und die Regierung sei damit ihrer verfassungsmässigen Pflicht nachgekommen. In der anderen Beziehung, nämlich in Bezug auf die thatsächliche Gebahrung, werde die Uebereinstimmung derselben mit den verfassungsmässigen Directiven, beziehungsweise ihre Abweichungen von denselben vom Obersten Rechnungshofe bei Zusammenstellung des Rechnungsabschlusses geprüft, welch letzterer sodann wieder dem Hause zur Prüfung und Genehmigung unterbreitet werde.

Was die Höhe der angesprochenen Refundirung anbelangt, so bleibe dieselbe thatsächlich hinter jenem Betrage zurück, welcher in den letzten drei Jahren für Investitionszwecke ausgegeben worden sei. Wenn er trotzdem nur 80 Millionen anspreche, so geschehe dies, weil er es nicht für richtig halte, die Refundirung in einem höheren Betrage anzusprechen, als für die Cassagebahrung unbedingt nothwendig sei.

Auch der gegenwärtige Anlass sei für die Refundirung ein ganz passender, weil die Anlage nicht blos eine Nachfolgerin der früheren Investitionspräliminarien, sondern ein Complex sei, in welchem die unerledigten Theile der früheren Investitionspräliminarien incorporirt worden sind. Er glaube daher den Wunsch der Regierung nach Refundirung als formell und staatsrechtlich gerechtfertigt bezeichnen zu können.

In Bezug auf die Frage, ob die Cassenbestände der Refundirung thatsächlich bedürfen, gibt sodann der Finanzminister, nachdem die Sitzung als vertraulich erklärt worden war, eine eingehende Darlegung der Lage unserer Cassenbestände und weist nach, dass auch aus diesem Gesichtspunkte der Refundirungsanspruch vollkommen gerechtfertigt sei.

In der hierauf wieder als öffentlich erklärten Fortsetzung der Sitzung betonte der Minister die Unmöglichkeit einer nur ratenweise, beziehungsweise jahrweisen Bewilligung der Investitionscredite und erklärt, dass er vom Standpunkte der Finanzverwaltung unmöglich die Verbindlichkeit für die ungestörte Fortführung der Eisenbahnbauten übernehmen könne, wenn nicht die theoretische und praktische Gewissheit geboten sei, dass die Bewilligung der erforderlichen Mittel zeitgerecht vorhanden sei.

Abg. Franz Hofmann erklärt, ein Theil der Vertreter der Sudetenländer werde wohl für die Investitionsvorlage stimmen, wenn aus den diesbezüglichen Verhandlungen hervorgehen werde, dass auch der Bau jener Wasserstrassen, insbesondere des Donau-Odercanales und der Localbahnen gesichert sei. Redner habe schon in der Delegation im Jahre 1899 eine entsprechende Vorlage über den Stand des Wasserstrassenbaues verlangt. Der Wunsch nach dem Bau von Wasserstrassen sei ebenso alt wie der nach den Eisenbahnbauten und habe schon Anfangs der Achtziger-Jahre das Abgeordnetenhaus beschäftigt.

Auf Antrag des Abg. Holter wird die Debatte geschlossen.

Zum Worte gemeldet sind noch die Abgeordneten: Doctor Fořt, Biankini, Wenzel Sehnal, Hauck, Ritter von Dierzer, Dr. Šilený, Kaftan, Dr. Götz, Dr. Šusteršič, Ritter von Struszkiewicz und Dr. Ritter von Niementowski.

Abg. Dr. Fořt bestreitet, dass zwischen seiner früheren Stellung, betreffend eine zweite Bahnverbindung mit Triest und seinem gegenwärtigen Vorgehen ein Widerspruch obwalte. Er halte heute noch daran fest, was er hereits vor zehn Jahren gesagt habe, dass nämlich der Ausbau einer neuen Triester Linie auch für die Sudetenländer von Bedeutung ist, indem Triest für den levantinischen und theilweise auch den ostindischen Verkehr Böhmens trotz der relativen Nähe Hamburgs das natürliche Ausfallsthor bildet. Der Ausbau der projectirten Alpenbahnen entspringt allerdings einem zweifellosen Bedürfnisse, allein neben diesem gibt es in Oesterreich auch eine Anzahl anderer verkehrspolitischer Bedürfnisse, deren Befriedigung vielleicht weit dringender ist. Die Aufgabe einer richtigen Verkehrspolitik muss dahin gehen, sämmtliche sich meldenden Bedürfnisse in ein System zusammenzufassen und dieselben, dem Gesetze der organischen Reihenfolge Rechnung tragend, schrittweise zu befriedigen. Dies sich vor Augen haltend, müsse man wirklich den Muth des Eisenbahnministers bewundern. Sein ganzes Verkehrsprogramm concentrire sich in den Alpenbahnen. Er vergesse, dass die österreichische Verkehrspolitik, bevor sie sich in den kostspieligen Bau passiver Objecte stürzt, zwei andere, näherliegende, bedeutend dringendere Aufgaben zu lösen hätte. Die eine ergibt sich aus der finanziellen Misère des Staatsbetriebes. Das Deficit sei im Wachsen begriffen, und auch das Vorjahr schliesse mit einem bedeutenderen Ausfalle, als präliminirt war. Bleibt die gegenwärtige Tarifwirthschaft aufrecht und tritt hiezu noch ein Complex von Bahnen, deren Erträgniss kaum die Betriebskosten decken wird, wird sich der Staatsbahnenbetrieb selbst ad absordum führen. Das zweite, bedeutend näherliegende und im gesammtstaatlichen Interesse dringendere Bedürfniss bestehe in der Fortsetzung und dem Abschlusse der Verstaatlichungsaction. Solange der gegenwärtige Dualismus im Bahnbetriebe anhalte, sei erstens eine einheitliche Tarifpolitik unmöglich, zweitens aber werden ganze Ländergebiete zu Gunsten anderer in mitunter schreiendster Weise benachtheiligt. Verstaatlichungsaction unter gleichzeitiger Tarifregulirung sei somit die allererste und dringendste verkehrspolitische Aufgabe, die früher befriedigt werden müsse, um eine Grundlage zu schaffen zur Ausgestaltung des Netzes durch den riskanten Bau neuer Gebirgsbahnen. Das gemeinwirthschaftliche Princip muss beim Bahnbau und Betrieb allerdings berücksichtigt werden, es darf aber nicht in eine gemeinunwirthschaftliche Tendenz ausarten. Uebrigens ist, sagt Redner, die Einbringung der Vorlage hauptsächlich auf rein politische Motive zurückzuführen. Durch die Vorlage und die Rückwirkungen auf die Belebung des Handels und Verkehres, die man sich von ihr verspricht, soll die Flottmachung des Parlamentes erleichtert werden. Dass die Deutschen für die Vorlage schwärmen, ist selbstverständlich, denn die Investitionsflagge deckt doch eigentlich ihre politische Contrebande. Auf das Junctim übergehend, erblickt Redner ein richtiges verkehrspolitisches Programm in der Verfolgung folgender Stadien:

a) Fortsetzung und Abschluss der Verstaatlichungsaction unter gleichzeitiger volkswirthschaftlich und staatsfinanziell entsprechender Tarifregulirung;

b) Correctionen und Schiffbarmachung natürlicher Wasserläufe und erst dann, wenn diese beiden Ziele erreicht sind;

c) Inangriffnahme der Herstellung künstlicher Wasserstrassen.

Abg. Biankini bespricht die Vortheile, welche ein dalmatinischer Hafen gegenüber Fiume und Triest bieten würde. Spalato z. B. liege dem Suez-Canal um 200 Meilen näher. Redner bespricht den Bau der bosnischen Bahnen und gibt dem Wunsche nach einem Aushau der Bahn über Knin Ausdruck.

Abg. Wenzel Sehnal stellt sich nicht schroff gegen die Hauptforderungen der Regierungsvorlage und hebt hervor, dass besonders die Karawanken- und Pyhrnbahn nicht nur eine neue Verbindung mit Triest bedeuten würde, die den Export heben, sondern auch das Eisenbahnministerium in die Lage setzen würde, die Tarifsätze der Südbahn zu corrigiren. Er wendet sich aber gegen die Refundirung, welche er als ein Indemnitäts-Object bezeichnet. Die Forderung des Finanzministers, durch Investitionen die geschwächten Staatscassen mittelst einer Anleihe zu stärken, gehöre in den Budgetausschuss. Er stellt einen

Antrag auf Ausscheiduag der Refundirung von 80 Millionen Kronen aus der Vorlage. In seinen weiteren Ausführungen betont Redner die Wichtigkeit der Wasserstrassen in den Ländern nördlich der Donau und bringt einen Antrag auf ein formelles Junctim zwischen der Investitionsvorlage und der Errichtung von Wasserstrassen ein, welches in der Weise herzustellen wäre, dass für die Tauernbahn ein separates Referat zu erstatten wäre, welches dem Plenum des Abgeordnetenhauses erst dann vorgetragen werden soll, wenn die Anträge des Wasserstrassenausschusses wegen Ausführung des nördlichen Canalnetzes vom Hause in der zweiten und dritten Lesung angenommen sein werden.

Abg. Ritter von Dierzer beleuchtet die Gründe, welche die oberösterreichischen Abgeordneten veranlassen, heute für die Vorlage zu stimmen. Durch die Pyhrnbahn werde nämlich ein theilweiser Ersatz für die Umgehung Oberösterreichs geboten. Auch wünschen die Abgeordneten aus Oberösterreich, dass durch die Ausführung der grossen Bahnbauaction wieder frisches Leben in die Geschäftsthätigkeit Oesterreichs dringe. Redner weist darauf hin, dass der Hafen bei Triest stets eisfrei sei, was bei Hamburg nicht zutreffe. Auch werden durch die Alpenbahnen viele und grosse Wasserkräfte frei und für industrielle Zwecke benützbar.

Abg. Dr. Šilený meint, die gleichzeitige parlamentarische Beschliessung der Wasserstrassenbauten solle durch die Berufung auf die Investitionsauslagen nicht behindert werden. Soeben habe der Eisenbahnminister von Thielen in der Canalcommission des deutschen Reichstages bei Besprechung der grossen Canalvorlage neue drei Milliarden Mark für Eisenbahnbauten für die nächsten 15 Jahre in Aussicht gestellt. Schliesslich verlangt Redner eine gesetzliche Feststellung über die Berücksichtigung heimischer Arbeit und Materialien bei den Investitions-Unternehmungen.

Es sprach noch Abg. Kaftan, worauf die Verhandlung abgebrochen und die Sitzung geschlossen wurde.

An demselben Tage hielt der Wasserstrassen-Ausschuss des Abgeordnetenhauses unter dem Vorsitze des Obmannes Dr. Lueger eine Sitzung, welcher Ministerpräsident Dr. von Koerber und Handelsminister Freiherr von Call beiwohnten.

Generalreferent Abg. Dr. Menger: Die für die verschiedenen Linien eingesetzten Specialreferenten haben sich zu einem Subcomité vereinigt, welches in einer Reihe von Sitzungen den von den Antragstellern eingebrachten Gesetzentwurf einer eingehenden Erörterung unterzogen hat. Sämmtliche Mitglieder schlossen sich der Anschauung an, dass die Frage der Herstellung eines Netzes künstlicher Schiffahrtsstrassen für Oesterreich eine weitere, sehr wichtige Stufe volkswirthschaftlicher Entwicklung bedeute. Die schwersten Massengüter, welche bisher gar nicht oder nur unter besonders günstigen Umständen transportabel waren — Mineralien, Steine, Erze, Hölzer, Erde u. s. w. — können auf den Wasserstrassen mit Vortheil transportirt werden. Der Industrie werden grosse Landstriche eröffnet, die ihr bisher verschlossen waren. Nicht nur in Bezug auf den Transport ihrer Güter, die ja zum grossen Theile Massengüter sind, gewinnt die Landwirthschaft Vortheile, auch in Rücksicht auf den Betrieb, in Bezug auf die gesammte Landescultur, wird sie durch Wasserstrassen erheblich unterstützt. Der Handel gewinnt weite Verbindungen, der Kaufmann einen immer grösseren Gesichtskreis. Die geographische Lage Oesterreichs lässt eine besonders thatkräftige Behandlung der Wasserstrassenfrage nothwendig erscheinen.

Redner weist auf die Ausführungen im ungarischen Reichstage hin, in welchen der sehr grosse Nutzen, den Oesterreich von den projectirten Wasserstrassen haben dürfte und dessen Rückwirkung auf das Verhältniss zu Ungarn hervorgehoben worden sei. Zu besorgen ist nur, dass man eine Reihe von Jahren hingehen lasse, ehe thatsächlich nicht blos mit Resolutionen und Enquêten an die Ausführung der Canäle gegangen wird. Diese Gefahr droht, wenn der Beginn der Canalbauten bis nach der Durchführung der Investitions-Bahnlinien verschoben wird. Während dieser Zeit wird Deutschland Canäle schaffen, welche den grossen, vielleicht den grössten Theil des Verkehres von den österreichischen Canälen ablenken werden, die dann mit grossen Kosten gebaut würden, ohne irgendwie den jetzt erringbaren Nutzen zu gewähren. Es ist für Oesterreich eine wirthschaftliche, aber auch eine politische und, wenn man die grossen Heere der Gegenwart berücksichtigt, selbst eine strategische Nothwendigkeit, dass noch in dieser Session der Bau der Hauptlinien festgestellt und für die finanzielle Sicherung der Baukosten gesorgt wird. Daher hat das Subcomité sich auf die Hauptlinien beschränkt, welche ja gebaut werden müssen, wenn die Seitencanäle sich anschliessen sollen. Es hat es aber auch für nothwendig erachtet, die Zeit des Beginnes und der Vollendung der Bauten festzustellen. Der Bau sämmtlicher Linien soll spätestens 1920 vollendet sein. Ebenso wichtig wie die gesetzliche Feststellung der Hauptlinien ist die finanzielle Sicherung der Baukosten. Das Subcomité schlägt zwei Varianten vor. Redner fordert auf, dass nicht durch Aufwerfung kleinerer Interessenfragen das grosse Werk gestört werde. Er glaube aber, dass lediglich aus den Gebahrungs-Ueberschüssen, ohne irgend eine Steuererhöhung, Zinsen und Amortisation zu decken wären, wenn nicht ein besonderes Unglück eintritt und das österreichische Parlament wie bisher gewissenhaft das Budget behandelt. Wünschenswerth wäre ein rascher Entschluss der Regierung.

Obmann Dr. Lueger fordert die Regierung eindringlich auf, eine Entscheidung zu fällen, welche die Behandlung der ganzen Angelegenheit erheblich abkürzen und in ein gedeihliches Fahrwasser leiten würde.

Ministerpräsident Dr. von Koerber: Unter Hinweis auf die Allerhöchste Thronrede beehre ich mich im Namen der Regierung zu erklären, dass wir die Frage der Wasserstrassen stets als einen der Hauptpunkte unseres wirthschaftlichen Programmes betrachten und die Nothwendigkeit des Ausbaues der künstlichen Wasserstrassen und der Regulirung der daran anschliessenden Flussstrecken vollauf anerkennen. Die von allen berufenen Kreisen und auch vom geehrten Ausschusse gewürdigten grossen technischen Schwierigkeiten, sowie die unerlässliche Fürsorge für das Gleichgewicht im Staatshaushalte, der durch die Verzinsung des nothwendigen Anlagecapitals und vielleicht auch durch Betriebsabgänge während einer Reihe von Jahren wesentlich beeinflusst werden dürfte, können selbstverständlich bei der Lösung dieses ganzen Complexes von Fragen nicht ausser Betracht bleiben. Es wird uns mit Genugthuung erfüllen, die Herstellung des für die heimische Landwirthschaft, die Industrie und den Handel gleich bedeutsamen Werkes in Angriff nehmen zu können, wir haben aber die Pflicht, mit allem Vorbedacht und nur auf fester Grundlage vorzugehen. Gönnen Sie daher der Regierung eine ganz kurze Spanne Zeit, und dann wird sie in der Lage sein, in der wirksamen Form eines Gesetzentwurfes Vorschläge wegen Sicherstellung des Wasserstrassennetzes zu erstatten und so an diese hochwichtige Action mit der allerdings dringend gebotenen Vorsicht und Besonnenheit, aber auch mit der nothwendigen Entschlossenheit ernstlich heranzutreten.

Abg. Maštálka begrüsst die energische Inangriffnahme der grossen Arbeiten, welche in Verbindung mit der Investitionsvorlage einen kräftigen Zug für eine industrielle Entwicklung des Staates bedeuten. Er verweist jedoch auf die unläugbare Consequenz des Baues der grossen Wasserstrassen, dass die heimischen Getreidepreise gedrückt werden. Es muss mit Rücksicht darauf eine Ausgleichung der verschiedenen Erzeugungsverhältnisse zwischen Oesterreich und Ungarn stattfinden; das kann nur mit der kräftigen Unterstützung der Kleinflussregulirungen und der hiemit verbundenen Meliorationen geschehen. Redner vermisst in dem Antrage des Referenten die Rücksichtnahme auf diese Arbeiten und verlangt die Einsetzung des entsprechenden Betrages in die eventuell einzubringende Vorlage.

Abg. Kaftan bespricht die wirthschaftliche Wichtigkeit der Wasserstrassen, welche Handelsstrassen sind, die zufolge der Staatsverträge den tarifarischen Massregeln der Eisenbahnen entrückt sind. Durch die Gründung der österreichischen Nordwestschiffahrts-Gesellschaft, durch die Organisirung der Schiffahrt auf der regulirten Elbe würde der eiserne Wall der deutschen Tarife wirksam durchbrochen und Deutschland gezwungen, zur Einführung der früheren günstigeren Tarife zurückzukehren. Eine rationelle Wasserstrasse ist imstande, zahllose Güter, Rohmaterialien, aus dem Zustande der Erstarrung zu erwecken und in den wirthschaftlichen Kreislauf einzuführen, vorzügliche Gesteine, Erden, Erze, Bodenproducte würden dadurch die Grenzen ihrer befruchtenden Wirkung weithin ausdehnen, die Entwicklung der Industrie würde gehoben und hiedurch auch die Landwirthschaft durch die gesteigerte Kaufkraft der Industrie wesentlich gewinnen. Die ernste Behandlung der Wasserstrassenfrage in dem Abgeordnetenhause und in dem Wasserstrassenausschusse hat ihre Wirkung auch ausserhalb der Grenzen unserer Reichshälfte nicht verfehlt. Wir stehen knapp vor Erneuerung der Zoll- und Handelsverträge. Die rationelle Wasserstrasse wird zur grössten Waffe der österreichischen Monarchie beim Abschlusse der Zoll- und Handelsverträge, schon die ernste Behandlung und Sicherstellung derselben wird genügen, uns in dem Kampfe die Gleichwerthigkeit zu verleihen. Redner begrüsst daher mit Vergnügen die Zusage des Ministerpräsidenten und erwartet, dass dieselbe baldigst, jedenfalls aber knapp nach den Osterferien in klingende That durch gesetzliche Sicherstellung

der Wasserstrassen umgewandelt wird. Diese Frage habe für alle Nationen der Monarchie die gleiche Wichtigkeit, es ist dies ein Feld, auf welchem eine Verständigung schon jetzt möglich wird, welche der Vorläufer einer gerechten Verständigung auch auf dem politischen und nationalen Gebiete sein könnte.

Abg. Dr. Mayreder weist darauf hin, dass höhere Beträge nothwendig sein dürften, und fragt, ob der Handelsminister den Mitgliedern des Ausschusses die Einsichtnahme in die Materialien, welche über die Canäle in den Händen des Handelsministeriums sich befinden, zu gewähren bereit sei.

Abg. Dr. Beurle: Als Vertreter eines Kronlandes, welches vom grössten Strome der Monarchie durchzogen ist, begrüsse Redner selbstverständlich mit lebhafter Freude diejenigen Schritte, welche darauf abzielen, die wichtige Frage der Wasserstrassen einer endlichen Lösung zuzuführen; in eben dieser Eigenschaft aber müsse Redner es auch als einen Mangel der Anträge des Referenten bezeichnen, dass nicht in dem Augenblicke, in welchem an die Lösung der Wasserstrassenfrage herangegangen wird, auch daran gedacht wird, die bestehenden natürlichen Wasserstrassen zu schiffbaren auszugestalten. Diese Schiffbarmachung der Donau sei aber auch deshalb unerlässlich, weil durch diese Regulirungsarbeit das geplante österreichische Wasserstrassennetz den Anschluss an das in Vorbereitung befindliche, von massgebenden bayerischen Kreisen geforderte bayerische Canalnetz finden werde. Durch diesen Anschluss erhalte die österreichische Volkswirthschaft den hochwichtigen Anschluss an das rheinische Verkehrsgebiet. Diese Wünsche möge die Regierung in dem von ihr versprochenen Gesetzentwurfe berücksichtigen. Hiedurch werde auch die nach Ansicht des Redners rationellere Lösung der Donau-Moldaucanalfrage vorbereitet. Redner hält die Trasse Budweis—Linz für besser als die Trasse Budweis—Korneuburg; er behalte sich die näheren diesbezüglichen Ausführungen für die Specialdebatte vor. Oberösterreich gewinne dabei den Anschluss an Hamburg und werde andererseits böhmische Kohle eher kaufen als Wien, das mit diesem Bedarfsgegenstande angemessener durch den Donau-Odercanal versehen werden wird. Die Trasse Korneuburg—Budweis nütze viel mehr den Interessen Ungarns als jenen der Länder diesseits der Leitha. In diesem Sinne seien die Oberösterreicher gern bereit, zur Lösung der Wasserstrassenfrage mitzuwirken; nur dürfe die Investitionsvorlage keinen Aufschub erleiden. Eine in diesem Sinne geleitete Beschäftigung des Parlamentes mit diesen wirthschaftlichen Fragen werde das gegenseitige Vertrauen der Parteien und das Vertrauen der Bevölkerung auf das Parlament wiederbringen.

Handelsminister Freiherr von Call erklärt, dass er gern bereit sei, in das sehr reiche Material, welches insbesondere in Rücksicht auf den Donau-Odercanal, aber auch in Rücksicht auf die anderen Canäle im Handelsministerium sich befinde, den Mitgliedern des Ausschusses Einsicht zu gestatten.

Abg. Ritter von Kink hebt die in manchen Zeitperioden für die Industrie geradezu bedenklichen Ueberlastungen der Eisenbahnen hervor. Die Canäle werden den Eisenbahnen nicht schaden, sondern ihnen geradezu nützen.

Generalreferent Abg. Dr. Menger richtet an den Ministerpräsidenten die dringende Bitte, eine Erklärung abzugeben, in welcher er einen bestimmten Zeitpunkt für die Einbringung des Gesetzentwurfes ansetzt. Die Frage, um die es sich handelt, ist eine in volkswirthschaftlicher, aber auch in politischer Beziehung hochwichtige. Die Angabe eines bestimmten Zeitpunktes, bis zu welchem der Gesetzentwurf eingebracht wird, würde in jeder Richtung günstig wirken.

Ministerpräsident Dr. von Koerber erklärt, dass er ja von einer kurzen Spanne Zeit gesprochen habe. Da aber die Nennung eines bestimmten Zeitpunktes verlangt werde, so erkläre er, der angekündigte Gesetzentwurf werde unmittelbar nach den Osterferien dem Hause vorgelegt werden.

Generalreferent Abg. Dr. Menger constatirt in seinem Schlussworte, dass die grosse Bedeutung der Frage von allen Seiten anerkannt wurde und gibt der Hoffnung Ausdruck, dass der Gesetzentwurf, den die Regierung einzubringen erklärt hat, allen Wünschen entsprechen möge.

Obmann Dr. Lueger spricht den Ministern und den Mitgliedern des Ausschusses den Dank aus und schliesst sodann die Sitzung.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Gänserndorf - Pyrawarth-Gaunersdorf. (Variante km 18·6—19·1: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. März die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom niederösterreichischen Landesausschusse vorgelegten Detailprojectes für die Variante km 18·6—19·1 der projectirten Localbahn von der Station Gänserndorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Pyrawarth nach Gaunersdorf die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, dem Landesausschusse im Falle eines anstandslosen Ergebnisses der obgenannten Amtshandlungen den Bauconsens für das Variantenproject ex commissione mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach erfolgter Concessionsertheilung und überdies nicht früher in Wirksamkeit zu treten hat, bis der Bauconsens auch für das noch ausständige Project des Frachtenzustellgeleises zu der Station Gänserndorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ausgesprochen sein wird. [E.-M.-Z. 4841.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung einer Verkehrsstörung.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

20. März: In der Strecke Nyitra-Jablonicz — Brezova wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Pilsen: Eröffnung der Haltestelle Ullitz-Pleschnitz für den Güterverkehr in Wagenladungen.) Einer Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction zufolge wurde am 18. März die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr eingerichtete Haltestelle Ullitz-Pleschnitz der Linie Wien—Eger nunmehr auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Das Auf- und Abladen in die, beziehungsweise aus den Eisenbahnwagen ist in der vorgenannten Haltestelle durch die Parteien in der tarifmässig hiezu festgesetzten Frist zu besorgen. Eine Einlagerung der zur Auf- oder Abgabe gelangenden Güter findet daselbst nicht statt. Explosive Güter, ferner lebende Thiere, Equipagen und sonstige Güter, zu deren Ver-, beziehungsweise Entladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen u. dgl.) erforderlich sind, sind von der Auf- oder Abgabe in dieser Haltestelle ausgeschlossen.

Ausland.

Russland. (Einnahmen der Eisenbahnen.) Die Gesammteinnahmen der russischen Eisenbahnen für September und für die abgelaufenen neun Monate des Jahres 1900 sind in dem Decemberhefte der statistischen und kartographischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten veröffentlicht worden. Aus dieser Veröffentlichung theilt die „Z. d. V. D. E.-V." die nachfolgenden Angaben mit.

Es sind im Laufe des September die Linien Moskau—Birjulewo (12 Werst) und Birjulewo—Kaschira (87 Werst) für den regelmässigen Verkehr eröffnet worden. Ferner wurden im September 7,427.689 Reisende befördert gegen 7,063.875 Reisende im September 1899. Die sibirische Bahn hat 1899: 65.047 Reisende, 1900: 37.216 Reisende befördert. Die Güterbewegung erreichte eine Höhe von 676,436.000 Pud (= 11,080.000 t) gegen 604,896.000 Pud (= 9,908.000 t) im vorhergehenden Monat (August). Die Einnahmen betrugen R. 49,900.344, gegen R. 45,356.189 im September 1899; hievon entfallen auf die Staatseisenbahnen des europäischen Russlands R. 31,992.266, die Privatbahnen R. 15,055.552, die Zufuhrwege R. 202.123 und die Bahnen Asiens R. 2,650.403. Die Einnahme für neun Monate 1900 ergab R. 403,947.692, das heisst fast um R. 43,000.000 mehr als in der gleichen Zeit 1899, wobei für eine Werst entfallen: 1900: R. 8430, 1899: R. 8243. Die Einnahmen der Staatseisenbahnen betrugen R. 268,472.531 oder R. 10.113 für eine Werst der im Betriebe befindlichen Bahnen, das heisst um 2·5 pCt. mehr als im Vorjahre, die der Privatbahnen R. 113,553.825 oder R. 7997 für eine Werst; sie sind um 5·3 pCt. im Vergleiche zum Vorjahre gestiegen; die Eisenbahnen Asiens haben für neun Monate R. 20,497.827 oder R. 3211 für eine Werst vereinnahmt, was ein Steigen um 9·2 pCt. gegen das Vorjahr bedeutet, die Zufuhrwege R. 1,423.509 oder nur R. 1811 für eine Werst, das heisst 5·2 pCt. weniger als im vorhergehenden Jahre.

Was die Wersteinnahme der einzelnen Bahnen anbetrifft, so ist dieselbe überall, abgesehen von der Baskuntschaksker, transkaukasischen, Moskau-Kursk-Nishni-Nowgoroder, Periner, St. Petersburg-Warschauer, Südwestbahnen, Moskau-Kiew-Woronesher und einiger Zufuhrwege, gestiegen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
und
k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Einführung directer Fahrpreise.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 gelangen folgende directe Fahrpreise zur Einführung:

Von \ Nach	Ueber	Fahrpreise für einfache Fahrkarten			
		Personenzug		A.T.E. Personenzug B.E.B. Schnellzug	
		II. Cl.	III. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
		in Hellern			
Türmitz—Karlsbad B.E.B	Komotau	532	268	664	333
„ —Eger		776	390	1032	517
„ —Franzensbad		776	390	1032	517
Von Nach oder umgekehrt	Aussig Oe.N.W.B.				
Türmitz—Tetschen Oe.N.W.B. . . .		202	102	—	—

Teplitz, am 20. März 1901. [234]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Druckfehlers im Tarife, Theil II, Heft 4.

In dem vom 1. Jänner 1901 giltigen Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, wird der auf Seite 33 unter Post Nr. 32 in der Rubrik „Von“ vorkommende Stationsname „Tetschen“ auf „Teschen“ berichtigt.

Wien, am 18. März 1901. [235]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Einführung des Nachtrages II zum Personentarife, Theil II.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 1. März 1899 an giltigen Tarife, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen der Bestimmungen über die Ausgabe von Arbeiter-Wochenkarten.

Exemplare dieses Nachtrages sind ab 15. April 1901 zum Preise von 30 Hellern für das Stück bei der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien erhältlich.

Wien, am 18. März 1901. [236]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Giltigkeitsverlängerung der Rückfahrkarten im Verkehre mit Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen.

Anlässlich der Osterfeiertage wird die Giltigkeitsdauer der im Verkehre mit Stationen der kgl. Preussischen und der kgl. Sächsischen Staatsbahnen am 26. März 1901 und an den folgenden Tagen gelösten Rückfahrkarten von tarifmässig kürzerer Dauer bis einschliesslich 19. April 1901 verlängert.

Wien, am 19. März 1901. [237]

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung von Frachtsätzen für Eisen etc. des Ausnahmetarifes Nr. 11 A/a ab Hohenberg nach Peri trs. und Pontebba trs.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 ist in den Ausnahmetarif Nr. 11 A/a (Eisen und Stahl etc. als Stückgut) für die Relation Hohenberg—Peri trs. ein Frachtsatz von Frcs. 4·55 und für die Relation Hohenberg—Pontebba trs. ein Frachtsatz von Frcs. 3·61 per 100 kg aufzunehmen.

Wien, am 18. März 1901. [238]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Verlegung der Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte vom Auskunftsbureau in das Stadtbureau in Wien.

Die bisher mit dem Auskunftsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I. Bezirk, Johannesgasse 29, verbundene Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte wird mit 1. April 1901 in das Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I. Bezirk, Wallfischgasse 15, verlegt.

Wien, am 20. März 1901. [239]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe des Nachtrages I zum Localgütertarife der in unserem Betriebe stehenden Localbahnen (mit Ausnahme der Csorbasee-Zahnrädbahn).

Mit Giltigkeit vom 8. Mai 1901, bezw. 18. October 1901 gelangt zu dem vom 1. Juni 1900 giltigen Localgütertarife der im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Localbahnen (mit Ausnahme der Csorbasee-Zahnradbahn) der Nachtrag I zur Ausgabe, in welchem zufolge Eintretens der Steuerpflichtigkeit auf einigen Strecken der genannten Bahnen die um die ungarische Transportsteuer erhöhten Frachtsätze dieser Linien enthalten sind.

Dieser Nachtrag ist im Tarifbureau der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, V., Maria Valeriegasse 11) erhältlich.

Budapest, am 20. März 1901. [240]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. (Tarifentfernungen für den Verkehr mit der Station Gaimersheim.) Die Ermittlung der Tarifentfernungen im Verkehre mit der bayerischen Station Gaimersheim geschieht vom 1. April d. J. ab durch Anstoss von 6 km an die Entfernungen für Ingolstadt Localbahnhof. Vom genannten Tage ab wird die Tarifentfernung Scharfenstein—Schweinfurt Stadt von 255 auf 355 km erhöht.

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.

Theilansicht der elektrischen Werkstätten von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actiengesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, 9/1, Wasagasse 31

(ab Mai I. Wipplingerstrasse 21).

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
889	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Bahnverwaltungen	Zucker der Pos. Z—8 a der Güterclassification im Tarife „Theil I"	Anssig Oe.N.W.B. Schönpriesen	Korneuburg	Nur giltig für Sendungen, welche per Donau weitergehen.	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1901	Localtarife, bezw. Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes, und Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes	Verschieden	Heller 162 168	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Versender
				Anssig St.E.G. Schönpriesen Nestomitz (Zuckerfabrik)	Wien D.U.B. der K.F.N.B. transit					170				
				Anssig Oe.N.W.B. Schönpriesen	Wien Oe.N.W.B.	Nur giltig für Sendungen mit directen Frachtbriefen nach ungarischen Stationen. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen				170				
				Aussig St.E.G. Schönpriesen Nestomitz (Zuckerfabrik)	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.					170				
890	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Kalk-Podol und Prachowitz		Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Ansnahmetarif für Kalkstein-Transporte, vom 1. Jänner 1898	52·8 Heller	49·0 Heller	3·8 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
			Szatmár-Gözfüresz	Opočno		Die Sendungen müssen nach einer Auslands- oder Eisenmschlagsstation bestimmt sein. Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen								
891	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Oderberg transit			bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife		158 Heller inclus. Oderberger Ueberfuhrsgebühr		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1	892	893	894
Die Publication erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der Namen und im der	3	betheiligten Verwaltungen		
für Artikel	4	Dünger des Specialtarifes 3	Güter des Specialtarifes 1	Bier in Fässern
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Wien (St. Marx)	Brozkó Knti Mária-Sasvár Bnr-Szt. Miklós Királymajor Szeniez Nyitra-Jablonica Hradist Brezowa Nádas-Szomolány Bélabáz Bogdány-Selpócz	Friedek-Mistek
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Raasdorf	Bisenz-Pisek (K.F.N.B.) oder Bisenz-Pisek transit (St.E.G.), oder Bisenz Stadt	Wien Nordbahnhof
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut; Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Anfrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Anlieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarife	Localgütertarif vom 1. Juli 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Besteht kein Frachtsatz	Bestehen keine directen Frachtsätze	128 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Kronen 14·40 *) per Wagenladung	Heller: 62, 51, 62, 65, 69, 73, 79, 83, 88, 89, 93, 97	120 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			8 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			Auf die reclamirende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstationen die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Aufladen der Sendungen durch den Absender bewirkt, und von Seiten der Empfangsstationen, dass das Abladen durch den Empfänger besorgt worden ist. Die bezeichneten Frachtdocumente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen	14	*) In diesem Frachtsatze ist die Zuschubgebühr von 2 Kronen per Wagen nicht inbegriffen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
895	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Dolina-Wygoda	Holzsägemehl aus Pos. H—27/b der Güterclassification	Dolina	Wygoda	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Das Holzsägemehl muss in einer Verkohlungs-, beziehungsweise Destillationsanlage Verwendung finden	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	8 Heller bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	8 Heller bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Verschieden	Im Kartirungswege		
896	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holzkohle	Siehe untenstehende Tabelle		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, der allgemeinen Tarifvorschriften, sowie des Kilometerzeigers und der Lieferfrist-Tabelle des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes (vergleiche das gemeinschaftliche Heft B vom 1. Februar 1893)	vom 1. April bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Tarife des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes		Siehe untenstehende Tabelle	Im Kartirungswege		

Nach	Von Arad	Barcs	Budapest*)	Illava	Uj-Gradiska
	Centimes für 100 kg				
Bregenz transit	—	—	—	215	—
Buchs transit	—	—	—	213	—
St. Margrethen transit	—	—	—	216	—
Lindau transit	—	—	—	215	—
Romanshorn	—	228	—	233	—
Zürich (Hauptbhf.)	—	267	—	274	—
Basel	353	290	287	285	342
Schaffhausen	327	261	261	259	313
Singen	322	258	256	254	310
Konstanz	315	241	249	247	293

*) Budapest-Angyalföld, Budapest d. v., Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-Jozsefváros, Budapest-Kelenföld, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u.

Die Frachtsätze nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits der genannten Uebergangspunkte gelegenen schweizerischen Stationen, und weiter, 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben im letzteren Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit oder Lindau transit zu lauten.

Fortlaufende Nummer	1	897	898	899
Die Publication erfolgt	2			
von der Namen der	3	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, sowie Bahnausrüstungs- und Stations-einrichtungsgegenstände, b) Fahrbetriebsmittel	Frachtgüter aller Art in vollen Wagenladungen	Kohlen, mineralische
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Marienbad / Neusattl: den Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien	oder ungekehrt: Olmütz-Hodolein loco	dem Morizschachte und den Plutoschächten in Wiesa-Oberleutensdorf
nach		Schönwehr / Elbogen: Eger (für Elbogen), Marienbad (für Schönwehr),	oder ungekehrt: Olmütz K.F.N.B. loco	dem Industriegeleise der Spinnfabrik M. Schick & Co. in Oberleutensdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die Eisenbahn Schönwehr-Elbogen bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bauleitung dieser Eisenbahn als Empfängerin zur Beförderung gelangen	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Nur giltig für Sendungen zwischen zwei Etablissements, von denen das eine mit der Station Olmütz-Hodolein und das andere mit der Station Olmütz K.F.N.B. in Schienenverbindung stehen muss Nur giltig für Sendungen solcher Etablissements, welche mit der Station Olmütz (St.B.) in Schienenverbindung stehen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen
	7	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. April 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Bestehen keine Frachtsätze / Verschieden	Besteht kein Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	ad a) und b) 23 Heller 8: a) 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Währung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg; b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtsätzen unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	8 Heller / 3 Heller	70 Heller per Tonne
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	Verschieden	
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege: a) Im Rückvergütungswege. b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen zu bewirkende Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht rückerstattet werden. In dem Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung		
Besondere Bemerkungen	14	In diese Publication erscheint die im Verordnungs-Blatte Nr. 120 vom 20. October 1900 unter Post 2281 verlautbarte einbezogen, und wird letztere hiedurch gegenstandslos		

Fortlaufende Nummer	1	900	901
Die Publication erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	4	Papier der Pos. P—1 d der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Condensirte Milch
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5	G r ó d e k	Prag (k.k.St.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.) und Smichow (k.k.St.B.)
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5	Triest und Finme	T r i e s t
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Bei Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes und bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen obliegt den Absendern. Die Sendungen müssen nachweislich nach China, Japan und Indien zum Exporte gelangen | Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungarischen Zollgebiete) zum Exporte gelangen	Bei Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes und bei Aufgabe von 10.000 kg | 5000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungarischen Zollgebiete) zum Exporte gelangen. Das Auf- und Abladen obliegt den Absendern, bezw. Empfängern
Das Zugeständniss wird gemacht: in der Zeit und gilt	7	vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif-Theil II für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Tarif-Theil II, Heft 3, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	375 Heller incl. Manipulationsgebühr, bezw. ungär. Transportsteuer	376 Heller | 480 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	310 Heller | 330 Heller	328 Heller | 430 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	65 Heller | 45 Heller	48 Heller | 50 Heller
Art der Durchführung	12	Nach Massgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII ersichtlichen Bestimmungen, bezw. bei Einhaltung der sinngemäss anzuwendenden Bestimmungen der Abschnitte B, G—I und G—II des nebenbezogenen Verbandstarifes im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Nach Massgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII ersichtlichen Bestimmungen im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der nebenbezogenen Tarifbestimmungen beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Fristen	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII bezeichneten Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist
Besondere Bemerkungen	14		

Fortlaufende Nummer	1	902	903
Die Publication erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen und im der	3	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Tabak, rob, der Pos. T—1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I (Abth. B, Absch. G)	Siehe umstehende Tabelle
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Triest und Finme	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach		Hainburg	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut in Quantitäten von mindestens: ad a) 5000 kg / „ b) 8000 „ per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die bezüglichen Transporte müssen von westlich Gibraltar gelegenen Hafenplätzen per mare in Triest oder Finme angelangt sein. Einhaltung der im Absch nitte K des Heftes 1, bezw. im Abschnitte F des Heftes 2 des nebenbezogenen Verbandstarifes enthaltenen „Speciellen Bestimmungen“	ad a) 8.000 kg / „ b) 10.000 „ per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die bezüglichen Transporte müssen per mare in Triest oder Finme angelangt und für ein k. k. Tabak-Regie-Amt bestimmt sein	5000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür
und gilt in der Zeit	7	vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	
Bezeichnung / Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Hefte 1, bezw. 2, bezw. Localgütertarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II. Hefte 1, bezw. 2, bezw. Localgütertarif, Theil II der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Directe Frachtsätze bestehen nicht
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Siehe umstehende Tabelle	a) 294 b) 282 / a) 338 b) 311 / 339 Heller incl. Manipulationsgebühr, bei Finme auch incl. ungarischer Transportsteuer
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege unter Einhaltung der im Abschnitte K des Heftes 1 (auf Seite 128), bezw. im Abschnitte F des Heftes 2 (auf Seite 114) des nebenbezogenen Verbandstarifes unter Punkt 4—II ersichtlichen „Speciellen Bestimmungen“, betreffend die Erbringung des Herkunftsnachweises / Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		Im Rückvergütungswege: Gegen Beibringung der laut nebenbezogenen Tarifbestimmungen bedungenen Documente innerhalb der festgesetzten Frist

Artikel	Von	Nach	Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut in Quantitäten: unter 5000 kg für den Frachtbrief	von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	im Mindestquantum des Ladegewichtes der zum Transporte verwendeten Wagen	Bedingungen
			Heller für 100 kg, bei Finme inclusive ungarischer Transportsteuer oder Frachtzahlung hiefür				
Banmwolle amerikanischer Provenienz	Triest	Götzendorf	—	A 214 B 238	—	—	ad A. Bei Beförderung in offenen Wagen. ad B. Bei Beförderung in gedeckt gebanten Wagen und bei Frachtberechnung nach dem Effectivgewichte der Sendung unter der Bedingung, dass 1. die Verwendung offener oder gedeckt gebauter Wagen beliebiger Type der Bahnanstalt überlassen bleibt; 2. die seitens der Bahnanstalt beigestellten offenen oder gedeckt gebanten Wagen rämmlich vollständig ausgenützt werden, nnd zwar bei offen gebanten Wagen bis zur Grenze des Lademasses, bei gedeckt gebanten Wagen rücksichtlich des ganzen Innenraumes derselben — in beiden Fällen selbstverständlich ohne Ueberschreitung des zulässigen Ladegewichtes; 3. falls ein offen gebauter Wagen zur Beförderung beigestellt wird, der Absender für die Bedeckung entweder selbst Sorge trägt oder aber bei babnseitiger Beistellung der Decken die tarifmässige Deckenmiethe entrichtet. Im Frachtbriefe ist im Sinne des § 57 des Betriebsreglements der Vermerk „Beantrage Beförderung in offen gebanten Wagen", beziehungsweise der Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen nnter babneigenen Decken" einzustellen. Für die Hin- nnd Rückbeförderung der von den Absendern beigestellten Deckmittel finden die allgemeinen Tarifbestimmungen Anwendung. 4. der Nachweis der amerikanischen Provenienz der Baumwolle bei der Anfgabe erbracht wird
Banmwolle ostindischer nnd levantinischer (ägyptischer, türkischer (Provenienz	Triest	Götzendorf	—	—	270	—	
Chilisalpeter zu Dungzwecken	Triest oder Finme	Lanzendorf-Rannersdorf	—	—	138	135	Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
Kaffee	Triest	Schwadorf	345	—	—	—	
Knochen der Pos. K—21	Triest oder Finme	Lanzendorf-Rannersdorf	—	—	151	—	
Phopate, mineralische, aller Art, gemahlen nnd nngemahlen, ferner Thomasschlackenmehl	Triest oder Finme	Lanzendorf-Rannersdorf	—	—	136	131	Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
Südfrüchte, folgende: Citronen (Limonien), Cocosnüsse, Feigen, Kastanien, edle (Maronen), Orangen (anch Mandarinen), Ciheben, Corinthen nnd Rosinen	Triest oder Fiume	Schwadorf	441	—	—	—	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
24	Nr. 133 vom 20. November 1900	2524	K. k. österr. Staatsbahnen		Frachtgüter aller Art in vollen Wagenladungen	Olmütz-Hodolein loco	Olmütz K.F.N.B. transit Olmütz St.E.G. transit oder umgekehrt	1. April 1901	Erscheint in den ab 1. April 1901 giltigen Olmützer Ueberfuhrstarif einbezogen
25	Nr. 28 vom 5. März 1901	780	K. k. österr. Staatsbahnen		Frachtgüter der Classen I und II	Oberleutensdorf	Wien II (K.F.J.B.)	Am 8. April 1901	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
30	Nr. 133 vom 20. November 1900	2538	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Todtes Geflügel als Eilgut	Wildon	Prag k.k.St.B.	Der Frachtsatz von 928 Heller wird auf 829 Heller berichtigt	
	Nr. 34 vom 19. März 1901	854	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Kokes	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Kokesanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere Skalitz-Boskowitz Brüsan-Brünnlitz Triebitz Böhm.-Trübau und den darüber hinaus gelegenen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, soweit nach den bestehenden Verkehrsleitungsvorschriften über Olmütz lastradirt wird	In Spalte 14 hat es zum Schlusse des 2. Satzes statt „um die gleiche Distanz reducirt" zu lauten „um die gleiche Differenz reducirt"	

Druck von Otto Maass' Söhne. Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 37. **Wien, 28. März 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate Jänner 1901. — Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen im Monate Jänner 1901 und im Monate December 1900. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit den Ministerien der Finanzen, des Innern und der Justiz vom 6. März 1901,*) betreffend die Verwendbarkeit der Theilschuldverschreibungen des von der Actiengesellschaft Niederösterreichische Waldviertelbahn aufgenommenen Prioritätsanlehens zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien.

Auf Grund der Bestimmung im Artikel XXIII des Gesetzes vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, betreffend die im Jahre 1898 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, werden hiemit die Theilschuldverschreibungen des vierpercentigen Prioritätsanlehens, welches von der Actiengesellschaft Niederösterreichische Waldviertelbahn auf Grund des § 5 der Concessionsurkunde vom 12. November 1898, R.-G.-Bl. Nr. 207, im Nominalbetrage von K 1,820.000 im Jahre 1900 aufgenommen worden ist, als zur fruchtbringenden Anlegung von Capitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des k. k. Postsparcassenamtes, dann von Pupillar-, Fideicommiss- und Depositengeldern, endlich zum Börsencourse, jedoch nicht über dem Nennwerthe, zu Dienst- und Geschäftscautionen verwendbar erklärt.

Die vorstehende Bestimmung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

Körber m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p. **Spens** m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 19. März 1901,**) betreffend die wechselseitige Ueberweisung der Durchfuhrwaaren an der österreichisch-russischen Grenze.

Infolge Uebereinkommens mit der kaiserlich russischen Regierung (ratificirt durch den am 19./7. Februar 1901 erfolgten Austausch der bezüglichen diplomatischen Noten) wird die Wirksamkeit der Convention vom 3. October (21. September) 1851, R.-G.-Bl. Nr. 127 ex 1852, betreffend die wechselseitige Ueberweisung der Durchfuhrwaaren seitens der an der Grenze zwischen Galizien mit dem Krakauer Gebiete einerseits und dem Königreiche Russisch-Polen andererseits aufgestellten beiderseitigen Zollämter auf alle in dieser Beziehung in Betracht kommenden Zollstellen längs der österreichisch-russischen Grenze ausgedehnt.

Dieser erweiterte Wechselverkehr tritt mit 1. April/19. März 1901 in Wirksamkeit.

Böhm m. p.

*) Enthalten in dem am 19. März 1901 ausgegebenen XI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 25.
**) Enthalten in dem am 19. März 1901 ausgegebenen XI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 26.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Der Umstand, dass die Bahnschranken beim Passiren der Züge über die Strassenübersetzung geschlossen sind, vermag allein die Bahnunternehmung von der ihr nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, obliegenden Haftpflicht nicht gänzlich zu befreien, vielmehr müssen die Bahnschranken auch das Betreten des Bahnkörpers durch Fuhrwerke zu verhindern geeignet sein.

Der fehlerhafte und nicht ganz zweckentsprechende Zustand eines Bahnschrankens begründet ein Mitverschulden, und zwar bei hinzutretender Unterlassung der Beleuchtung des Bahnschrankens ein überwiegendes Mitverschulden der Bahnunternehmung an dem hiedurch ermöglichten Zusammenstosse eines Strassenfuhrwerkes mit einer Zugslocomotive.

(Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 17. Jänner 1900, Z. 18.340; Bestätigung des Urtheiles des k. k. Oberlandesgerichtes in Graz vom 12. October 1899, G.-Z. B c II 153/99/3; theilweise Abänderung des Urtheiles des k. k. Landes- als Handelsgerichtes Klagenfurt vom 12. Juli 1899, Cg. III 33/98/20.)

Mathias D., dessen Fuhrwerk beim Passiren einer Bahnübersetzung von der Maschine eines verschiebenden Zuges erfasst und in einen Seitengraben geschleudert worden war, wobei der Genannte mehrfache Verletzungen erlitt, klagte das Aerar auf Zahlung eines Betrages von fl. 3474·35 für Verdienstentgang, Heilungskosten und Schmerzensgeld.

Das Landes- als Handelsgericht in Klagenfurt sprach dem Kläger die Hälfte des mit fl. 1974·35 festgesetzten Entschädigungsbetrages zu, während ihm in zweiter und dritter Instanz zwei Drittheile dieses Betrages zuerkannt wurden.

Thatbestand.

Am 12. September 1897, zwischen 7 und 8 Uhr Abends, als Kläger in einem einspännigen Wagen mehrere Passagiere führte, wurde bei der ersten, nächst der Station L. gelegenen Bahnübersetzung sein Gespann von der Maschine eines verschiebenden Zuges erfasst, die Fahrgäste wurden in einen Seitengraben geschleudert, das Pferd wurde getödtet, der Wagen stark beschädigt und Mathias D. verletzt.

Der Kläger behauptet, eine Quetschung der Wadenmusculatur erlitten zu haben, die eine Lymphgefässentzündung nach sich zog und dann eine Abscessbildung mit Eiterung zur Folge hatte, welche erst gegen Ende November 1897 zum Abschlusse gelangte. Die Rissquetschwunde sei aber selbst dann noch nicht verheilt, sondern eiterte weiter, weshalb er bis März 1898 bettlägerig war und furchtbare Schmerzen hatte.

Da diese Verletzungen durch eine Ereignung im Verkehre der k. k. Staatsbahnen herbeigeführt wurden, sei ihm das Eisenbahnärar gemäss § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, zur Schadloshaltung nach Massgabe des § 1325 a. b. G.-B. verpflichtet. Der Kläger habe zur Zeit seiner Verunglückung ein Gasthaus und eine Personen-Transportunternehmung in L. betrieben und sei in beiden Unternehmungen persönlich thätig gewesen. Da er während seiner Krankheit daran gehindert war, musste er statt seiner eine männliche Arbeitskraft halten und hatte für dieselbe während der gedachten Zeit an Verpflegung, Unterkunft und Lohn Kosten von mindestens fl. 220; die Heilungskosten betrugen an ärztlichem Honorar, Wartung und Medicamenten zusammen fl. 254·35. An Schmerzensgeld sprach Kläger mit Rücksicht auf die Todesangst im Momente des Unfalles, auf den langwierigen Krankheitsprocess und die dabei erlittenen Schmerzen, sowie auf die Entstellung infolge des Verlustes zweier Vorderzähne fl. 3000 an. Zur Erklärung der Ursache dieses Unfalles führte Kläger weiters nachstehende Umstände an:

Er glaube, dass zur kritischen Zeit der Bahnschranken offen gewesen sein muss, weil derselbe unmittelbar nach dem Unfalle keinerlei Spuren eines Anpralles des Fuhrwerkes aufwies und nach Angabe mehrerer Zeugen kurz vor dem Unfalle während der Zugsverschiebung offen war. Der Stockbaum, in welchen der Schranken beim Schliessen eingelegt wird, sei schon seit mehreren Jahren gespalten und zu niedrig gewesen, so dass der Balken oft von selbst über denselben hinausging, weshalb der Stockbaum nach dem Unfalle um 15 cm erhöht worden sei.

Von Seiten des beklagten Eisenbahnärars wird hervorgehoben, dass seitens der Bahnorgane alles Nothwendige vorgekehrt war und dass demnach die Bahnverwaltung nicht das geringste Verschulden treffe, dieses vielmehr unzweifelhaft auf Seiten des Mathias D. liege. Um einerseits die vom Kläger zur Darthuung der Umstände und Gründe, unter welchen und durch welche sich der Unfall ereignet haben soll, angeführten Behauptungen zu widerlegen, andererseits um zu zeigen, dass die Schuld an dem Unfalle den Mathias D. treffe, wurde vom belangten Aerar Folgendes ausgeführt:

Als zur kritischen Zeit in der Station L. ein Zug umrangirt wurde, seien noch v o r B e g i n n dieser Verschiebung, d. i. um ungefähr 7 Uhr 40 Minuten, von dem diensthabenden Weichenwächter Sm. die beiden Handschranken bei der ausserhalb der Station L. gelegenen Uebersetzung der Reichsstrasse geschlossen worden, und zwar vorschriftsmässig, so dass die Schranken in die Gabel des Gabelständers eingelegt waren.

Thatsächlich waren auch, als der Zug zum erstenmale behufs Verschiebung über die Uebersetzungsstelle bei den Schranken und sohin wieder zurückfuhr, die Handschranken auf beiden Seiten geschlossen.

Nachdem der Zug wieder zurückgeschoben war und sich nach Abgabe des Achtungssignals neuerlich in Bewegung setzte, um die Uebersetzung der Reichsstrasse zu passiren, habe der Locomotivführer Johann N. unmittelbar bei der Annäherung an die Strassenübersetzung einen Meter vor der Maschine den Kopf eines Pferdes erblickt, worauf er sofort die nöthigen Vorkehrungen traf, um den Zug zum Stehen zu bringen, den Regulator schloss, die Vacuumbremse in Thätigkeit setzte, Contradampf und das Signal „Bremsen fest“ gab und den Verschubtheil nach circa 10 Schritten zum Stehen brachte. Dessenungeachtet sei aber der Zug mit dem zu gleicher Zeit den Bahnkörper passirenden Fuhrwerke des D. zusammengestossen. Es ergab sich, dass der in der Richtung von V. nach L. links gelegene Bahnschranken nach dem Unfalle bahnseitig, d. h. nach Innen geöffnet, die eiserne Hängstange ausgehängt und die Oese verbogen, während der rechtsseitige Bahnschranken noch geschlossen war.

Wie in Erfahrung gebracht wurde, sei Kläger mit dem Wagen zur kritischen Zeit in rasendem Tempo gegen die Rampe angefahren, so dass das Pferd infolgedessen sich aufbäumte und den Schranken übersetzte, wobei derselbe aus der Gabel gehoben wurde.

Ferner könne aus der Verletzung des D. geschlossen werden, dass derselbe schon durch das Anprallen an den

Schranken und nicht erst durch den Sturz aus dem Wagen verletzt wurde.

Die von beiden Streittheilen über sämmtliche von ihnen behaupteten Thatumstände geführten Zeugen wurden einvernommen und über die Beschaffenheit des Bahnschrankens das Gutachten dreier Sachverständigen eingeholt.

Entscheidungsgründe.

Aus dem durch die Einvernahme der Zeugen festgestellten Sachverhalte ergibt sich, dass am 12. September 1897, ungefähr zwischen 7 und 8 Uhr Abends, als der Zug, welcher in der Station L. umrangirt wurde, das zweitemal von der Station L. zur ersten Bahnübersetzung fuhr und das Gespann des Klägers erfasste, wobei dieser verletzt wurde, vom Maschinenführer bei der Abfahrt des Zuges das vorgeschriebene Signal „Achtung" gegeben und vom Bahnwächter die Schranken bei dieser Bahnübersetzung geschlossen worden waren. Mit Rücksicht darauf, dass der Kläger Mathias D. in L. domicilirt, eine Personen-Transportunternehmung betreibt, die Strasse zwischen V. und L. und die Strassenübersetzung bei der Bahn genau kannte, hätte er auch bei einer gewöhnlichen Aufmerksamkeit, welche bei Jedem, der den Verstandesgebrauch besitzt, vermuthet wird, das gegebene Achtungssignal hören, den vorgelegten Bahnschranken wahrnehmen und sein Gespann vor der Bahnübersetzung halten lassen müssen, bis dieselbe frei geworden sein würde, wodurch der Zusammenstoss seines Gespannes mit dem Zuge vermieden worden wäre. Darin, dass der Kläger es an dieser Aufmerksamkeit hat fehlen lassen und unbekümmert um das gegebene Achtungssignal und den vorgelegten Schranken auf das Bahngeleise fuhr und mit dem verschiebenden Eisenbahnzuge zusammenstiess, liegt ein Verschulden, das er zu verantworten hat.

Es kann aber andererseits auch mit Grund angenommen werden, dass, wenn der Bahnschranken bei der Bahnübersetzung in vorschriftsmässigem, dem Zwecke entsprechenden Zustande gewesen sein würde, der Unfall verhütet worden wäre.

Nach § 41 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 sind die Uebergänge über Eisenbahngeleise mit starken Barrièren zu versehen, um Unglücksfälle zu verhüten. Diese Barrièren und Bahnschranken haben daher nicht nur als Warnungszeichen zu dienen, sondern das Betreten des Bahngeleises durch Menschen und Thiere zu verhindern. Ein Bahnschranken von dieser Beschaffenheit würde das Gespann des Klägers abgehalten haben, auf das Bahngeleise zu kommen, oder hätte wenigstens durch zeitweiliges Aufhalten des Pferdes dem Kläger, welcher weder betrunken war, noch in schnellem Tempo fuhr, die Gelegenheit gegeben, das Gespann vor der Bahnübersetzung zum Stehen zu bringen. Nun war der fragliche Schranken aber in einem fehlerhaften Zustande und functionirte nicht regelrecht. Der Einlagestock war zu niedrig, der Schlagbaum klappte nicht vollständig in den Einlagestock und konnte beim geringsten Anprall aus dem Einschnitte gehoben werden, wie dies der Zimmermann Josef K., der Bahnwächter Simon J. und der Magazinsarbeiter Johann R. bestätigen. Dass dieser Schranken seiner Aufgabe nicht entsprach, erhellt auch aus dem Umstande, dass die Bahnverwaltung den Einlagestock am Tage nach dem Unfalle höher stellen, resp. heben liess, obwohl durch die Zeugen Katharina D., Johann R., Andreas A., Josef K. und Anton S. festgestellt ist, dass weder Einlagestock noch Schlagbaum durch den Unfall irgend welche Beschädigung erlitten hatten. Ueber das Mass, um welches der Einlagestock gehoben wurde, gibt nur Katharina D. Auskunft, welche mit einem Holzstück die Erhöhung abgemessen und nach welcher Messung die Erhöhung 15 cm betragen hat.

Aus dem Befunde der Sachverständigen erhellt, dass zur Zeit, wo sie den Schranken besichtigten, der Schlagbaum 5 cm über der Einlageebene zu liegen kam, derselbe sonach im Einlagestock nicht auflag, und dass seine Oberkante von der höheren, der Bahn zu liegenden Backe des Einlagestockes nur um 1·5 cm überragt wurde.

Da es nun zweifellos feststeht, dass der Einlagebaum nach dem Unfalle und noch vor Aufnahme des Befundes gehoben worden ist — ob nun um volle 15 cm oder nur weniger, bleibe dahingestellt — so kann doch mit Sicherheit angenommen werden, dass der Schlagbaum zur Zeit des Unfalles in eingelegtem Zustande von der Backe des Einlagestockes entweder gar nicht oder wenigstens nicht in der Art überragt wurde, dass der geschlossene Schranken ein Hinderniss bildete, um Menschen und Thiere auf das Geleise kommen zu lassen. Die Rampe war daher nicht in vorschriftsgemässem und zur Erreichung ihres Zweckes geeignetem Zustande erhalten worden. In dieser Unterlassung, durch welche der Unfall ermöglicht wurde, liegt gemäss § 1297 a. b. G.-B. ein Versehen, für welches das Eisenbahnärar zu haften hat.

Die Vertretung des belangten Eisenbahnärars glaubt, dass der Unfall sich dadurch ereignete, dass der Schlagbaum mit Gewalt aus der Gabel des Einlagestockes geworfen wurde, wofür die Beschädigung des Schrankens spreche. Es wurde nämlich die Oese und das eiserne Verbindungsstück, welches am Schrankenständer befestigt ist, beschädigt und musste neu hergestellt werden.

In dieser Richtung ist ausser den vorangeführten Constatirungen noch hervorzuheben, dass die Oese, d. i. der Ring, in welchem die eiserne Leitstange des Schlagbaumes an den Seilenständer eingehängt war, der Strassenseite zu, d. i. nach aussen ausgebogen war. Es ist daher nicht anzunehmen, dass ein Stoss, welcher auf den Schlagbaum ausgeübt wurde, den schadhaften Einlagestock, resp. die gespaltene Backe nicht beschädigt, den morschen Schlagbaum nicht zum Bruche gebracht, dagegen die eiserne Oese derart beschädigt haben soll, dass sie neu hergestellt werden musste.

Es ist vielmehr anzunehmen, dass der Schlagbaum durch das Gespann des Klägers ohne jede Gewaltanwendung aus der Gabel gehoben und gegen die Bahn zu geschoben worden ist, wodurch derselbe infolge seiner Construction die Oese, in welcher er eingehängt war, durch seine Hebelwirkung von der Säule weg strassenseits zu ausgebogen hat. Diese Annahme findet im Ausspruche der Sachverständigen ihre volle Berechtigung.

Nachdem Eisenbahnunternehmungen nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, von der Verpflichtung zum Ersatze nach §§ 1325—1327 a. b. G.-B. nur dann und nur in dem Masse sich befreien können, als sie beweisen, dass die Ereignung durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde, vorliegenden Falles aber sowohl das Verschulden des Beschädigten wie auch der Eisenbahnunternehmung dargethan ist, so hat das k. k. Eisenbahnärar mit dem Kläger den Schaden zu gleichen Theilen zu tragen (§ 1304 a. b. G.-B.).

Die Höhe der Ersatzansprüche des Klägers erscheint hinsichtlich der Heilungskosten durch die vorgelegten Rechnungen, bezw. Quittungen, und hinsichtlich des Verdienstentganges durch die einvernommenen Zeugen erwiesen. Betreffs des angesprochenen Schmerzensgeldes von fl. 3000 fand das Gericht dasselbe nach § 273 C.-P.-O. auf fl. 1500 zu ermässigen.

Dieses Erkenntniss wurde in theilweiser Stattgebung der Berufung des Klägers dahin abgeändert, dass dem Kläger Mathias D. zwei Drittel von der im angefochtenen Urtheile festgesetzten Entschädigungssumme per fl. 1974·35, d. i. fl. $1316·23^1/_2$, zuerkannt wurden.

Gründe:

Da es sich im vorliegenden Falle unbestritten um eine Ereignung im Eisenbahnbetriebe handelt, so obliegt es dem belangten Aerar, das Verschulden des Klägers an dem Unfalle nachzuweisen. In dieser Richtung kann nun wohl das Hören des Achtungssignales mit der Dampfpfeife, durch welches das Herannahen des verschiebenden Zuges angezeigt werden sollte, dem Kläger als Verschulden nicht zugerechnet werden, indem derlei Signale für das Bahnpersonale bestimmt, füglich nur diesem verständlich sein können. Dagegen erscheint es durch die Zeugen Marie P. und Marianne L., sowie durch Mathias und Bartholomäus A. erwiesen, dass der Kläger mit seinem Gespanne, als sich dasselbe dem Bahnschranken näherte, schnell gefahren ist, ungeachtet es an jenem Septemberabende finster und regnerisch war und man daher nicht wahrnehmen konnte, ob die Bahnschranken offen oder geschlossen seien. Erwägt man hiezu die Constatirung des Sachverständigenbefundes, dass die Strasse gegen das Bahngeleise zu ziemlich abschüssig ist und dass dem Kläger als Ortsfuhrmann diese Verhältnisse, sowie überhaupt der Zugsverkehr auf der Station L. bekannt sein musste, so liegt ein Mangel an Vorsicht von Seiten des Klägers klar zu Tage und es begründet dessen Verhalten, da das Haftpflichtgesetz eine Unterscheidung in Betreff des Grades des Verschuldens nicht normirt, somit auch ein Versehen in sich schliesst, allerdings ein Mitverschulden an dem erlittenen Unfalle.

Dies vermag jedoch das beklagte Eisenbahnärar von seiner gesetzlichen Haftpflicht nicht zu befreien. Denn wiewohl durch das Ergebniss der Zeugenweisung festgestellt erscheint, dass zur Zeit der Ereignung die beiderseitigen Bahnschranken an der Wegübersetzung geschlossen waren, so hat doch andererseits die Beweisführung — wie dies in den Gründen der ersten Instanz zutreffend erörtert ist — den fehlerhaften und nicht zweckentsprechenden Zustand dieser Schranken dargethan.

Nebst dieser wider die Vorschrift des § 41 der Eisenbahn-Betriebsordnung verstossenden mangelhaften Beschaffenheit der Barrièren, liegt aber weiters ein Verschulden der Bahnverwaltung darin, dass sie es unterlassen hat, die Beleuchtung dieser notorisch an einer sehr frequenten Landstrasse und gewissermassen im Rayon des Bahnhofes selbst befindlichen Schranken anzuordnen, wie solches im Schlusssatze des eben bezogenen Paragraphen der Eisenbahn-Betriebsordnung vorgesehen ist.

Es ergibt sich hienach ein beiderseitiges Verschulden an der Herbeiführung des Unfalles und nachdem das Verschulden des beklagten Eisenbahnärars seiner sicherheitsgefährdenden Natur nach als ein überwiegendes angesehen werden muss, so war in theilweiser Stattgebung der Berufung des Klägers das Urtheil durch Zuerkennung von zwei Dritttheilen der in erster Instanz festgestellten, der Angemessenheit nach nicht in Beschwerde gezogenen Schadenssumme abzuändern.

Diese Entscheidung der Berufungsinstanz wurde vom Obersten Gerichtshofe unter Verwerfung der Revision beider Theile vollinhaltlich bestätigt.

[E.-M.-Z. 4266 ex 1901.]

Inland.

Parlamentarisches.

Herrenhaus.

Laut einer in der 6. Sitzung vom 14. März seitens des Herrn Präsidenten gemachten Mittheilung, hat sich die Commission zur Vorberathung des Gesetzes, womit eine Seemannsordnung für die österreichische Handelsmarine erlassen wird, constituirt und zum Obmanne Se. Excellenz Freiherrn von Chlumecky und zum Obmannstellvertreter Se. Excellenz Ritter von Madeyski gewählt.

Abgeordnetenhaus.

In der 25. Sitzung vom 20. März wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht:

Seitens

I. der Herren Abgeordneten Prochazka und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister:

„Sind Eure Excellenz gesonnen, kraft Ihres Aufsichtsrechtes dahin zu wirken, dass die Verwaltung der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft die berechtigten Wünsche und Forderungen der Locomotivführer und Heizer erfülle?“

II. der Herren Abgeordneten Prochazka und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister:

„1. Ist Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister in der Lage, bekanntzugeben, warum die Dienst- und Arbeitsordnung, sowie die Pensionsstatuten für Bedienstete der Bau- und Betriebsgesellschaft noch nicht genehmigt worden sind?

2. Kann Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister bekanntgeben, wie lange die obgenannten Bediensteten auf die Genehmigung der Dienst- und Arbeitsordnung noch warten müssen?“

III. der Herren Abgeordneten Biankini und Genossen an den Herrn Handelsminister:

„Nachdem die Dampfschiffahrtsverbindungen mit der Insel Lagosta in Dalmatien so mangelhaft sind, dass jene arbeitsame und unternehmende Bevölkerung keine Mittel hat, um ihre Erzeugnisse nach Ragusa und Cattaro auszuführen, wo sie dieselben früher zumeist auf den Markt brachte und ausserdem im Winter oft durch volle 14 Tage ohne jeden Verkehr mit der Aussenwelt bleibt, ist Euere Excellenz geneigt, dringend zu verordnen, dass die Dampfschiffahrtsverbindungen mit der Insel Lagosta so geregelt werden, dass wenigstens einmal in der Woche die Insel Lagosta durch eine Dampfschifflinie mit Ragusa und Cattaro und durch eine andere mit Triest und Fiume verbunden werde?“

In derselben Sitzung wurde die Oeffentlichkeitserklärung des Wasserstrassenausschusses beschlossen und wurde weiters der Antrag, betreffend den Ausbau der Bahnlinie Friedberg—Aspang dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

In der 26. Sitzung vom 21. März richteten die Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen, u. zw.:

I. Betreffend Beschwerden der Angestellten der österreichischen Staatsbahnen gegen die Staatsbahnverwaltung;

II. betreffend die auf dem Congresse des österreichischen Locomotivpersonals im Jahre 1898 in Prag beschlossenen Forderungen zur Regelung der dienstlichen und Existenzverhältnisse der Locomotivführer und Heizer.

In der 27. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. März wurden an den Herrn Eisenbahnminister folgende Interpellationen gerichtet:

Seitens

I. der Herren Abgeordneten Dr. Sláma und Genossen:

Der Bahnhof der Industriestadt Königinhof an der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn entspricht, sowohl was die räumliche Ausdehnung desselben als auch was das Stationsgebäude anbelangt, schon lange nicht den thatsächlichen Bedürfnissen des Publicums und des Verkehres. Insbesondere muss hervorgehoben werden, dass das kleine Stationsgebäude, welches vor etwa 30 Jahren aufgeführt wurde, als Königinhof blos 3000 Einwohner zählte, schon längst hätte durch ein grösseres Gebäude ersetzt werden sollen, da zum Beispiel in dem gegenwärtigen Wartezimmer, wenn auch nur 15 Personen zusammenkommen, nicht zu existiren ist.

„Wir fragen daher Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister, was er zu verfügen gedenkt, damit der Bahnhof Königinhof den geänderten Verhältnissen entsprechend eingerichtet werde?"

II. Der Herren Abgeordneten Schönerer und Genossen:

Wiederholt wurde von den Gemeinden und Ortschaften Maria-Kulm, Rauenkulm, Littengrün, Ober-Schossenreuth, Marklesgrün, Pürgles, Haberspirk, Buckwa, Kittlitzdorf, Maierböfen, Dassnitz, Kloben, Schaben, Arnitzgrün und Kirchenbirk an die Direction der Ausschliesslich privilegirten Buschtěhrader Eisenbahn das Ansuchen gerichtet, die in der Strecke Prag—Eger verkehrenden Schnellzüge bedingungsweise in der Station Dassnitz anhalten zu lassen und die Bezeichnung der Station Dassnitz in Dassnitz-Maria-Kulm, sowie der Station Königsberg-Maria-Kulm in Königsberg umzuändern.

Auf dieses Ersuchen wurde nicht eingegangen, obwohl es, den thatsächlichen Verhältnissen entsprechend, damit begründet worden war, dass die zahlreichen Bewohner der genannten Gemeinden und Ortschaften, welche sehr häufig in geschäftlichen, insbesondere landwirthschaftlichen Angelegenheiten in Prag zu thun haben, ein grosses Interesse daran haben, die Schnellzüge ohne grosse Umwege benützen zu können, und dass ferner von Dassnitz die kürzeste Verbindung nach Maria-Kulm ist, welcher Ort im Sommer von vielen Fremden und insbesondere von zahlreichen Wahlfahrern besucht wird.

Da der Bahngesellschaft durch die Gewährung des Ansuchens der genannten Gemeinden nicht das mindeste Opfer auferlegt, noch auch eine nennenswerthe Erschwerung des Verkehres verursacht werden würde, ist es nicht verständlich, weshalb von der Direction den Wünschen der erwähnten Gemeinden nicht entsprochen wird.

Die Gefertigten sehen sich daher veranlasst, die Anfrage zu stellen:

„Ist Seine Excellenz geneigt, kraft des der Regierung zustehenden Aufsichtsrechtes die Direction der Ausschliesslich privilegirten Buschtěhrader Eisenbahn zu veranlassen, dass in der Station Dassnitz die auf der Strecke Prag—Eger—Königsberg verkehrenden Schnellzüge bedingungsweise anhalten?

In derselben Sitzung richteten die Herren Abgeordneten Jvčević und Genossen an die Herren Minister für Handel und innere Angelegenheiten nachstehende Interpellation:

Die schon unter den Römern bekannte, wegen ihrer herrlichen Domkirche und anderer sehenswürdigen Denkmäler von den Fremden gern besuchte, von einer arbeitsamen und tüchtigen Bevölkerung bewohnte Stadt Traù in Dalmatien bildet für sich eine kleine Insel, welche mit dem wenige Schritte rückwärts liegenden Festlande durch eine Brücke verbunden ist. Die Meerestiefe ist von dieser Seite eine geringe, und es haben sich daher daselbst Sümpfe gebildet, welche auf die sanitären Verhältnisse der Stadt ungünstig einwirken.

Die Gemeindevertretung von Traù hat daher seit langeher ihr Augenmerk auf die Regulirung dieser sogenannten Fossa gerichtet. Nachdem jedoch die bezüglichen Arbeiten weit über die der Gemeinde zur Verfügung stehenden Mittel hinauslaufen, und es sich andererseits um in das Ressort der Seeverwaltung fallende Arbeiten handelt, so war die Gemeindeverwaltung von Traù natürlich bemüssigt, wegen Ausführung derselben die Action der Staatsverwaltung in Anspruch zu nehmen.

Die ersten Schritte in dieser Richtung wurden vor vielen Jahren unternommen und dann mehrmals erneuert, hatten aber lange Zeit keinen Erfolg, bis die Regierung zuletzt zu der Einsicht kam, dass sie ihre Hilfe der Fossaregulirung doch gewähren muss und ihre Bereitwilligkeit hiezu kundgab. Es wurde demnach die Ausarbeitung eines förmlichen Projectes mit dem bezüglichen Kostenpräliminare durch die technischen Organe der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Spalato einverständlich mit den technischen Organen der dortigen Hafen- und Sanitätsbehörde angeordnet.

Angesichts der Dringlichkeit der Sache hat aber noch früher die Gemeindeverwaltung von Traù den Bau der Riva an der Stadtseite begonnen und auch beendigt, wobei sie in gerechter Berücksichtigung der Nothwendigkeit der Fossaregulirung und der die Kräfte der Gemeinde überschreitenden Kosten von der Landesregierung und vom Ministerium des Innern materiell unterstützt wurde.

Es ist endlich auch das angeordnete Project mit dem Kostenpräliminare ausgearbeitet worden und wird demnächst dem Ministerium des Innern unterbreitet werden.

Nachdem nun die Fortsetzung der Arbeit dringend ist und die Gemeinde ihre Geldmittel erschöpft hat, so stellt sich die Nothwendigkeit heraus, dass die Genehmigung des Projectes mit thunlichster Beschleunigung erfolge, und dass schon in das Budget pro 1902 eine entsprechende Summe eingestellt werde.

Noch dringender, geradezu unaufschiebbar, stellt sich die Ausbaggerung der Fossa dar.

Wenn der Einfluss der Fossa von jeher schädlich auf die Gesundheitsverhältnisse in Traù eingewirkt hat, so ist derselbe in den letzten Jahren ein geradezu verderblicher geworden. Seit drei Jahren leidet nämlich jene Stadt an einem wahrhaft epidemischen Auftreten des Wechselfiebers, welches jene brave Bevölkerung auf das Aergste bedrückt, ihr bei den jetzigen schlechten ökonomischen Verhältnissen wegen der Weinzollclausel und der Peronospora schwer zu bestreitende Krankheitsauslagen aufbürdet und ihre Arbeitsfähigkeit bedeutend schwächt. Die sanitären Zustände der Stadt haben sich derart verschlechtert, dass man nicht nur fortwährende Gesundheitsstörungen in der Bevölkerung, sondern auch eine bedenkliche Zunahme der Todesfälle constatiren muss. Es thut daher dringend noth, dass man die Fossa ausbaggere. Um diese Ausbaggerung bittet bei der zuständigen Staatsbehörde die Gemeindeverwaltung von Traù schon seit dem Jahre 1862, konnte aber bis zur Stunde dieselbe leider nicht erzielen. Der einzige Erfolg, welchen sie in dieser Beziehung mit ihren Gesuchen und Vorstellungen erzielt hat, besteht darin, dass die Seeverwaltung vor einigen Jahren ihre Bereitwilligkeit ausgesprochen hat, einen Bagger nach Traù zur Ausführung der nöthigen Arbeit zu schicken, aber bis jetzt ist das nicht erfolgt, obwohl auch die dalmatinische Statthalterei sich dafür wärmstens eingesetzt hat. Vor ungefähr drei Jahren wurde die Zurdienststellung des Baggers nach Traù gleich nach Vollendung der Ausbaggerungsarbeiten in Ston (Stagno) in Aussicht gestellt. Die Ausbaggerung in Stagno ist schon ausgeführt worden, aber der Bagger wurde nach Traù nicht nur nicht geschickt, sondern es hat letzthin die Seebehörde sich dahin ausgesprochen, dass ein Bagger nach Traù nicht geschickt werden kann, weil beide verfügbaren Bagger zu den Hafenarbeiten in Triest verwendet werden, und sogar beigefügt, man sollte die Ausbaggerung der eigentlichen Fossa mit Ausnahme der Mündung, für welche der Bagger später zur Verfügung gestellt werden würde, durch Aufwendung von Handarbeit ausführen. In dieser Beziehung ist jedoch zu bemerken, dass die Gemeindeverwaltung von Traù die von der Seeverwaltung angedeuteten Ausbaggerungsmittel zur Ausbaggerung des Grundes für den Bau der Riva in Anwendung schon gebracht hat, dass auf diese Weise jedoch täglich nur drei Cubikmeter Erde mit einem täglichen Aufwande von 16 K 60 h ausgegraben werden konnten.

Wenn man nun bedenkt, dass den technischen Berechnungen zufolge zur Fossaregulirung 20.000 Cubikmeter ausgegraben werden sollten, und wenn man die vielen Tage abzieht, in welchen solche Arbeiten überhaupt nicht ausführbar sind, so ist es leicht einzusehen, wohin der Rath der Seebehörde führen würde. Die Ausgrabung, welche mit einem Bagger in ungefähr 30 Sommerarbeitstagen ausgeführt werden könnte, würde sich auf Jahrzehnte hinschleppen und einen verhältnissmässig riesigen Geldmittelaufwand mit sich bringen. Es braucht kaum gesagt zu werden, dass man auf diese Weise nicht vorgehen kann, und dass dieser Vorgang mit verderblichen Folgen für die Stadt verbunden wäre. Es ist höchste Zeit, dass die Seeverwaltung endlich einmal die Ausbaggerung der Fossa in Traù in Angriff nehme und rasch durchführe. Es sprechen gebieterisch hiefür — abgesehen von der langen Anhänglichkeit der Sache, abgesehen von den bis jetzt unerfüllten Versprechungen — Rücksichten, die man einer Stadt schuldet, welche in commercieller Beziehung, besonders was Export anbelangt, doch einige Beachtung Seitens der Seeverwaltung verdient, und es sprechen gebieterisch hiefür die elementarsten Humanitätsrücksichten.

Auch der Hafen von Traù bedarf dringend einer Ausbaggerung, und diesem Bedürfnisse wurde bis jetzt mehrmals Ausdruck gegeben. Die mittleren Dampfer können nur mit Anwendung der grössten Mühe und Behutsamkeit beim Ein- und Auslaufen in Traù einer Strandung ausweichen.

Die Unterfertigten beehren sich demnach, folgende Interpellation zu stellen:

„1. Ist Seine Excellenz der Herr Handelsminister geneigt, dafür Sorge zu tragen, dass die Seebehörde in Triest unverzüglich einen Bagger zur Ausbaggerung der Fossa und des Hafens in Traù hinsende?

2. Ist Seine Excellenz der Herr Minister des Innern geneigt, dafür Sorge zu tragen, dass behufs der Fossaregulirung in Traù schon in das Staatspräliminare für das Jahr 1902 ein entsprechender Betrag eingestellt und dass die bezügliche Arbeit mit thunlichster Beschleunigung ausgeführt werde?"

Im Folgenden tragen wir noch die in der Sitzung des Eisenbahn-Ausschusses des Abgeordnetenhauses vom 20. März gehaltenen Ausführungen des Abgeordneten Kaftan nach. Derselbe trat lebhaft für die Herstellung einer tauglichen Verbindung Dalmatiens mit dem übrigen Oesterreich ein und meinte, gegenüber einem Widerstande Ungarns hätte die österreichische Regierung eine wirksame Waffe in der Hand. Wir besitzen in Bruck, Marchegg und Oderberg den Schlüssel für den westlichen und nördlichen Verkehr Ungarns, wir brauchen denselben nur fest zu gebrauchen, dies würde sofort die Transportparität zwischen den beiden Reichshälften zur heilsamen Folge haben, allerdings beisst es da, endlich einmal die Verstaatlichungsaction in die richtigen Bahnen zu lenken. Dem Abgeordneten Steinwender gegenüber bemerkte Redner, dass die nördliche, an den Wasserstrassen interessirte Ländergruppe, welche thatsächlich 70 Percent der Gesammtlasten als auch des Aufwandes der projectirten Alpenbahnen trägt, sich dadurch nicht gegen die Alpenbevölkerung stellen, sondern durch das Junctim sich nur die Möglichkeit verschaffen wolle, die ihr auferlegten Opfer wirklich tragen zu können. Es wird Niemand gelingen, zwischen uns und den Alpenländern einen feindseligen Gegensatz zu construiren. Wenn die Staatsbahnen bisher ungünstige finanzielle Ergebnisse darbieten, so liege die Schuld in dem bisherigen Verwaltungssystem, in der unvollkommenen Organisation der Staatsbahnverwaltung. In Preussen, diesem centralistischesten Lande, geniessen die königlichen Eisenbahn-Directionen die grösste Autonomie und bedeutende Actionsfreiheit, wodurch sie die Conjuncturen ausnützen und der Industrie, dem Handel und der Landwirthschaft werthvolle Dienste erweisen und die eigenen Erträgnisse bedeutend heben können.

Bei unseren Staatsbahnen fehle dieses wichtige Mittelglied, unsere sogenannten Staatsbahn-Directionen stehen eigentlich blos auf der gleichen Stufe mit den preussischen Betriebs-Inspectoraten, alle wichtigeren Verkehrsfragen werden in Wien entschieden, sogar die Waggons in Böhmen, Galizien etc. werden von Wien aus dirigirt. Solche Zustände seien unhaltbar und müssen beseitigt werden. Redner wendet sich hierauf gegen die Aeusserung des Finanzministers in betreff der Refundirung der für Investitionen bereits ausgegebenen 80 Millionen Kronen, welche den Cassebeständen entnommen wurden, und besteht auf deren Ausscheidung und separaten Einholung einer Indemnität.

In der Sitzung des Eisenbahn-Ausschusses vom 21. März wurden die demselben zugewiesenen Petitionen Referenten zur Berichterstattung zugewiesen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Linie Margarethenplatz—Heugasse: Variante zwischen der Rainer- und Heugasse: Ergebniss der politischen Begehung: Bauconsenserertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der politischen Begehung des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes für die Variante zwischen der Rainer- und Heugasse der Linie Margarethenplatz—Heugasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen, ferner die ex commissione erfolgte Ertheilung des Bauconsenses für die Geleiselegung wurde zur Kenntniss genommen. Auf Grund des Ergebnisses der obgenannten Amtshandlung wird nunmehr auch der Bauconsens für die Oberleitung zum Betriebe der gegenständlichen Theilstrecke der Wiener elektrischen Strassenbahnen mit dem Bemerken ertheilt, dass gegen das Reissen der die Starkstromleitung kreuzenden Telegraphen- und Telephonleitungen Sicherheitsvorkehrungen zur Ausführung zu bringen sind.

[E.-M.-Z. 57.215/90.]

Localbahn Friedland-Reichsgrenze. (Normalpläne für offene Bahnbrücken.) Die von der Bauabtheilung der Firma H. Bachstein in Friedland vorgelegten Normalpläne für offene Bahnbrücken von 0·6 m, 1·0 m und 1·5 m Lichtweite mit Holzüberbau auf der Localbahn Friedland-Reichsgrenze wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 11.572.]

Elektrische Strassenbahn in Laibach. (Geleisekreuzung der elektrischen Strassenbahn mit den Unterkrainerbahnen.) Die von der Actiengesellschaft Siemens & Halske in Wien vorgelegten Detailconstructionspläne für die Geleisekreuzung der elektrischen Strassenbahn in Laibach mit den Unterkrainerbahnen wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 11.013.]

Elektrische Bahn niederer Ordnung von Schwechat nach Guntramsdorf. (Theilstrecke Schwechat—Himberg: Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der am 27. März 1900 vorgenommenen Trassenrevision bezüglich der Theilstrecke Schwechat—Himberg der projectirten normalspurigen, elektrisch zu betreibenden Bahn niederer Ordnung von Schwechat nach Guntramsdorf, bestehend aus

a) einer dem Personen- und Frachtenverkehre dienenden Linie Schwechat—Himberg,
b) einem Frachtengeleise von der Verkehrsstelle Pappelmühle der Linie a) zur Station Gross-Schwechat der Linie Klein-Schwechat—Mannersdorf der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und
c) einem Frachtengeleise von der Verkehrsstelle Himberg der Linie a) zur gleichnamigen Station der Linie Wien—Bruck a. d. Leitha der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,

hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführungen der vorbezeichneten Theile des geplanten Unternehmens unter gleichzeitiger Gutheissung der Commissionsanträge als Grundlage für die eventuelle Aufstellung des Detailprojectes genehmigt.

[E.-M.-Z. 524]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

22. März. Wegen drohender Ueberschwemmung wurde die Güteraufnahme nach Schönpriesen Umschlagplatz bis auf Weiteres sistirt.

Kascbau-Oderbergerbahn.

22. März. Wegen Rutschungen in der Strecke Árvaváralja — Dluha der Arvathaler Localbahn wurde der Güterverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Bestätigung des Stellvertreters des Betriebsleiters des Bahnhofes in Favoriten.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Antrag der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien den Ingenieur Emil Zumpe als Stellvertreter des Betriebsleiters des Bahnhofes in Favoriten bestätigt. [E.-M.-Z. 4330/13]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Prag: Aenderung des Stationsnamens Leschtina in „Leschtina-Habern".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen der Gemeinde Habern die Aenderung des Namens der Station Leschtina, böhmisch Leština, der Linie Wien—Prag der Oesterr. Nordwestbahn in „Leschtina-Habern", böhmisch „Leština-Habry", bewilligt. [E.-M.-Z. 11.719/20.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Uebernahme von Fahrbetriebsmitteln im Jänner 1901.) Im Monate Jänner haben nachbenannte ungarische Locomotiv- und Wagenfabriken die folgende Anzahl von Fahrzeugen an die kgl. Ungarischen Staatsbahnen zur Ablieferung gebracbt, und zwar: die Staatsmaschinenfabrik 9 Stück Locomotiven, von denen eine für den Dienst bei Eilzügen, 6 für den Dienst bei Personen- und Eilgüterzügen und 2 Stück für die Dienstleistung auf Vicinalbahnen bestimmt sind; — die Waggonfabrik Johann Weitzer in Arad 116 Stück Lastwagen mit je 15 Tonnen Tragfäbigkeit; von denselben waren 83 Stück gedeckte und 33 Stück offene Lastwagen, 25 Stück wurden mit Bremsvorrichtung versehen und 91 Stück ohne Bremse geliefert; — die Ungari-

sche Waggon- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Raab 9 Stück Personenwagen III. Classe; dieselben sind mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, ferner mit der Einrichtung für Oelgasbeleuchtung versehen, haben 50 Sitzplätze, sind zweiachsig und mit einem Mittelgang ausgestattet; — die Maschinenfabriks-Actiengesellschaft „Danubius-Schoenichen-Hartmann" 1 Stück Personenwagen III. Classe vorbezeichneter Construction. — Durch die hier angeführten Neueinlieferungen erhöhte sich der Bestand an Locomotiven auf 2489 Stück; der Gesammtstand an Personenwagen erreichte die Höhe von 6822 Stück, jener an Lastwagen die Höhe von 56.548 Stück.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Eisenbahnbau-Unternehmer Alexander Visnovszky und Consorten in Budapest mit Erlass vom 9. Februar 1901, Z. 6142, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für

a) eine von der Station Ipoly-Szakállos der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Csata—Ipoly-Szakállos—Balassa-Gyarmat abzweigende und diese über Szete, Szászd, Deménd, Magyarád (Comitat Bars), Szántó, Bori, Csánk und die Gemarkung der Gemeinde Vársán in der Station Léva mit der Localbahn Párkány-Nána—Léva—Garam-Berzencze verbindende;
b) eine von der Station Léva aus die Linie a) über Solymos, Zsember, Bát, Tót-Baka, Bakabánya, Uhliszka und die Gemarkung der Gemeinde Gyekes in der Station Selmeczbánya (Schemnitz) mit der als Sackbahn endigenden Localbahn Garam-Berzencze—Selmeczbánya der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende;
c) eine von der Station Selmeczbánya aus die Linie b) über Hodrusbánya und die Gemarkung der Gemeinde Alsó-Hámos in der Station Zarnócza-Fürészmalom neuerdings mit der Linie Garom-Berzencze—Zarnócza-Fürészmalom—Léva—Párkány-Nána verbindende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Bromberg: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Wrotzk.) Am 1. März ist die an der Strecke Schönsee — Strassburg Wpr. gelegene Haltestelle Wrotzk für den Viehverkehr eröffnet worden. Die Ver- und Entladung von Vieh ist von der jedesmal vorher einzuholenden Genehmigung des zuständigen Landrathes abhängig.

— (Directionsbezirk Königsberg i. Pr.: Stationsnamen-Aenderung.) Die an der Strecke Allenstein — Wormditt gelegene Station Buchwalde führt fortan die Bezeichnung „Gross-Buchwalde".

— (Directionsbezirk Breslau: Eröffnung mehrerer Wasserumschlagstellen.) Am 13. März wurden die Wasserumschlagstellen Breslau-Oderhafen, Pöpelwitz und Maltsch-Oderhafen eröffnet.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Erlenbach.) Am 11. März ist die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Bahnstation V. Classe Erlenbach nunmehr auch für den beschränkten Güterdienst — Abfertigung lediglich von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet worden.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Eröffnung und Schliessung von Verkehrsstellen und Verbindungsbahnstrecken in Dresden.) Am 1. März sind die Verkehrsstellen Bahnhof Dresden-Neustadt schlesischer Bahnhof und Bahnhof Dresden-Neustadt Leipziger Bahnhof geschlossen und es ist der Verkehr auf den neuen Bahnhof Dresden-Neustadt übergeleitet worden. An Stelle der beiden Gepäcks- und Eilgutverwaltungen Dresden-Neustadt Leipziger und schlesischer Bahnhof ist die Gepäcks- und Eilgutverwaltung Dresden-Neustadt getreten. Die Abfertigung von Reisegepäck und solchen Gegenständen, die sich zur Beförderung als Gepäck eignen, erfolgt auf dem neuen Bahnhofe; Vieh und Eilgut aber, sowie Leichen und Fahrzeuge sind bis auf Weiteres auf die Interimsanlagen an der Hellenstrasse in Dresden-Neustadt — die derzeitigen Eilguträume u. s. w. des schlesischen Bahnhofes — verwiesen worden. Anschliessend an diese Veränderungen wurden am gleichen Tage die 3·1 km lange vollspurige Verbindungsstrecke von der Leipzig-Dresdener nach der Görlitz-Dresdener Linie und die 1·6 km lange, vollspurige Fortsetzung dieser Strecke vom Bahnhofe Dresden-Neustadt über die neue Elbebrücke bis zum Bahnhof Dresden-Wettinerstrasse dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die derzeitige Strecke vom schlesischen Bahnhofe über die „Marienbrücke" bis zum Bahnhofe Wettinerstrasse ist aufgelassen worden. Der neue Bahnhof und die neue Verbindungsstrecke von L. D. 1128—1159, sowie die Fortsetzung dieser Linie bis an die neue Elbebrücke gehören zum Dienstbereiche der Betriebsdirection Dresden-Neustadt und sind im Uebrigen der Bauinspection Dresden-Neustadt I, der Maschineninspection Dresden-Neustadt und der Telegrapheninspection, sowie der Werkstätteninspection Dresden unterstellt. Die Strecke vom Beginn der neuen Elbebrücke bis zum Bahnhofe Dresden-Wettinerstrasse gehört zum Dienstbereiche der Betriebsdirection Dresden-Altstadt, bezw. zur Bauinspection Dresden-Friedrichsstadt und im Uebrigen zur Maschineninspection Dresden-Altstadt und zur Telegraphen- und Werkstätteninspection Dresden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Trieste" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 3203 Tonnen Gehalt ist am 7. Februar 1901 mit 3 Passagieren und 3256 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 2070 Tonnen Zucker nebst 318 Stück Holz, von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port-Said 2040 kg Esswaaren, 446 kg Metallwaaren, 40 kg Glaswaaren, 387 kg Baumwollwaaren, 376 kg Wein, 1250 kg Esswaaren, 318 Stück Balken; nach Suez 1300 kg Wein; nach Gedda 125 kg Glaswaaren; nach Aden 1425 kg Mehl, 89.250 kg Zucker, 710 kg Wein; nach Massauah 205 kg Glaswaaren; nach Colombo 122 kg Papier, 1800 kg Baumwollwaaren, 20.000 kg Dünger, 740 kg Manufacturwaaren, 32 kg Metallwaaren, 1274 kg Holzwaaren, 686 kg Mehl, 159 kg Glaswaaren; nach Tuticourin 1938 kg Metallwaaren; nach Sidney 120 kg Papier; nach Madras 630 kg Garne, 1370 kg Holzwaaren, 2180 kg Lampen, 5780 kg Metallwaaren, 240 kg Glaswaaren; nach Moji 256.250 kg Zucker; nach Penang 116 kg Knöpfe, 20.050 kg Papier, 350 kg Kurzwaaren, 1120 kg Esswaaren, 3630 kg Baumwollwaaren, 500 kg Manufacturwaaren, 1040 kg Erdwachs, 40.160 kg Cement, 10.500 kg Metallwaaren, 415 kg Holzwaaren, 3071 kg Wein, 137.375 kg Zucker; nach Molum opt. Penang 93 kg Muster; nach Singapore 3806 kg Bier, 270 kg Knöpfe, 950 kg Esswaaren, 5430 kg Baumwollwaaren, 72.400 kg Papier, 290 kg Holzwaaren, 880 kg Erdwachs, 250 kg Muster, 255 kg Manufacturwaaren, 32 300 kg Metallwaaren, 410 kg Glaswaaren, 1415 kg Baumwollwaaren, 2537 kg Schwefel, 473.803 kg Zucker; nach Soerabaya 2610 kg Manufacturwaaren, 210 kg Knöpfe, 49.500 kg Erdwachs, 1165 kg Bier, 34.000 kg Papier, 495 kg Manufacturwaaren, 1420 kg Esswaaren, 2350 kg Metallwaaren; nach Batavia 2800 kg Bier, 1040 kg Kurzwaaren, 1340 kg Möbel, 1665 kg Papier, 1940 kg Baumwollwaaren, 800 kg Metallwaaren; nach Padang 550 kg Metallwaaren; nach Cheribon 420 kg Seife; nach Samarang 20.500 kg Erdwachs, 366 kg Esswaaren, 2550 kg Papier, 1537 kg Metallwaaren, 569 kg Baumwollwaaren; nach Macassar 2990 kg Baumwollwaaren, 1041 kg Metallwaaren; nach Gisser 407 kg Metallwaaren; nach Amboina 589 kg Seife; nach Cheribon 420 kg Seife; nach Banda 2910 kg Mehl; nach Rangkok 850 kg Bier, 3080 kg Papier, 620 kg Kurzwaaren, 210 kg Metallwaaren; nach Manila 35.000 kg Papier, 855 kg Garne, 510 kg Metallwaaren; nach Hongkong 360 kg Muster, 72.600 kg Papier, 846 kg Baumwollwaaren, 16.900 kg Manufacturwaaren, 58.500 kg Metallwaaren, 1020 kg Holzwaaren, 323 kg Papier, 1813 kg Manufacturwaaren, 266.750 kg Zucker; nach Shanghai 16.700 kg Bier, 1671 kg Wein; nach Tientsin 45 kg Muster; nach Yokobama 230 kg Glaswaaren, 183 kg Knöpfe, 90 kg Muster, 189.900 kg Papier, 2834 kg Esswaaren, 1740 kg Baumwollwaaren, 1603 kg Metallwaaren, 278 kg Holzwaaren, 2040 kg Glaswaaren, 6458 kg Wein, 514.480 kg Zucker; nach Yokohama opt. Kobe 97.505 kg Papier, 2152 kg Calciumchlorid, 229.120 kg Zucker; nach Kobe 276.400 kg Papier, 68 kg Muster, 3690 kg Esswaaren, 1000 kg Calciumchlorid, 2060 kg Manufacturwaaren, 570 kg Holzwaaren, 102.880 kg Zucker und nach Nagasaki 690 kg Metallwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,540.763.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Jänner		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner	
					1901				1900				
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten		
	1901	1900										1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	8.034·6	8.006·7	2,526.000	1,607.400	3,334 200	12.023.300	15,357.500	1.911	14,991.622	1.872	+ 2·1	8.034·6	8.006
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	148.701	214.785	239 886	978.733	1,218.619	1.731	1,213.851	1.724	+ 0·4	704·1	704
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·9	119·9	45.328	64.274	27.409	153.764	181.173	1.511	163.580	1.365	+ 10·7	119·9	119
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·6	382·6	113.086	254.273	107.978	759.870	867.848	2.268	826.284	2.160	+ 5·0	382·6	382
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	4.772	57.609	3.576	98.075	101.651	1.504	102 546	1.517	— 0·9	67·6	67
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	23.800	28.800	11.200	86.600	97.800	1.436	96.812	1.422	+ 1·0	68·1	6
Hauptbahnen zusammen	9.376·9	9.349·0	2,861.687	2,227.141	3,724.249	14,100.342	17,824.591	1.901	17,394.695	1.861	+ 2·1	9.376·9	9.349
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	65.249	36.090	54.840	149.700	204.540	524	192.840	494	+ 6·1	390·5	390
Belisče-Kapelna-Noskovci L.-B.	80·3	79·7	2.895	12.675	2.700	21.876	24.576	306	24.019	302	+ 1·3	80·3	79
Budapester Localbahnen	56·7	47·0	230.181	4 958	49.497	5 448	54.945	969	57.109	1.215	— 20 2	56·7	47
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	51 864	. . . .	10.136	. . . .	10.136	1.165	10.407	1.196	— 2·6	8·7	8
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·7	8·0	136.927	134	19.197	62	19.259	1.646	17.789	2 224	— 26·0	11·7	8
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	5.110	1.896	5.995	6.989	12.984	289	14.376	320	— 9·7	44·9	4
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.507	1.726	379	1.605	1.984	584	5.141	1.512	— 61·3	3·4	3
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·7	9·7	3.170	862	2.161	2.553	4.714	486	5.732	591	— 17·8	9·7	9
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	58·0	58·0	13.095	15.724	3.290	35.998	39.288	677	36.575	631	+ 7·3	58·0	5
Nagy-Károly—Somkuter L.B.	84·6	84·6	3.741	2.050	2.803	7.888	10.691	126	17.346	205	— 38·5	84·6	8
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	4.599	1.193	2.447	3.854	6.301	126	7.990	160	— 21·3	50·0	5
Szamosthal-Bahn	253·6	253·6	27 929	12 176	36.066	60.811	96.877	382	100.000	394	— 3·0	253·6	25
Szatmár-Erdöder Localbahn	28·2	. . . .	8.124	2.462	1.351	6.006	7.357	261	. . . .	. . .	. . .	28·2	. .
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	3.600	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7	
Ungthalbahn	42·9	42·9	6.900	8.150	4.489	19.164	23.653	551	18.260	426	+ 29·3	42·9	4
Zágráb-Samobor	9·9	. . . .	2.945	50	1.620	120	1.740	176	. . . .	.	. . .	9·9	. .
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges.	66·0	66·0	3.315	1.144	1.321	2 650	3.971	60	4.032	61	— 1·6	66·0	6
Borossebes-Menyházaer Localb.	21·1	21·1	266	223	170	420	590	28	1.650	78	— 64·1	21·1	21
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27·3	12.811	906	4.604	1.721	6.325	231	6.870	251	— 8·0	27·3	2
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	8.845	12.068	8.735	29.701	38.436	312	37.093	301	+ 3·7	123·2	12
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	7.845	1.001	4.323	3.015	7.338	422	6.413	369	+ 14·4	17·4	1
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	10.176	5.534	5.059	10.570	15.629	143	18.083	166	— 13·9	109·2	10
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	70·5	70·5	9.098	2.517	6.473	8.088	14.561	207	17.550	249	— 16·9	70·5	7
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	4.895	10.315	2.217	35.026	37.243	1.129	35.609	1.079	+ 4·5	33·0	3
Késmark—Szepes-Béla L.B.	8·6	8·6	2.252	3.744	661	2.210	2.871	334	2.921	340	— 1·8	8·6	
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	3.321	1.078	1.848	1.642	3.490	275	4.031	317	— 13·3	12·7	
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	9·1	
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	5.453	5.129	2.604	5.737	8.341	595	10.626	759	— 21·6	14·0	1
Szepes-Béla—Podoliner Bahn	11·0	11·0	1.503	2.187	707	1.937	2.644	240	2.375	216	+ 10·1	11·0	
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	1.749	570	681	871	1.552	167	2.012	216	— 22·7	9·3	
Zsolna-Rajecser Localbahn	21·2	21·2	5.261	1.561	2.081	2 903	4.984	235	2.818	133	+ 76·7	21·2	2
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·5	4.009	1.225	3.722	4.261	7.983	102	9.081	115	— 11·3	78·5	

Eisenbahnen im Monate Jänner 1901.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1901 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1901 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1901 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1901 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1900 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1900 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1900 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1900 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1901 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1900 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
													I. Hauptbahnen.
2,526.000	1,607.400	3,334.200	12,023.300	15,357.500	1.911	3,328.634	11,662.988	14,991.622	1.872	+ 2·1	22.932	22.464	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
148.701	214.785	239.886	978.733	1,218.619	1.731	238.959	974.892	1,213.851	1.724	+ 0·4	20.772	20.688	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
45.328	64.274	27.409	153.764	181.173	1.511	28.058	135.522	163.580	1.365	+ 10·7	18.132	16.380	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
113.086	254.273	107.978	759.870	867.848	2.268	124.104	702.180	826.284	2.160	+ 5·0	27.216	25.920	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
4.772	57.609	3.576	98.075	101.651	1.504	4.118	98 428	102 546	1.517	— 0·9	18.048	18.204	Mohács-Fünfkirchner Bahn
23.800	28.800	11.200	86.600	97.800	1.436	10.589	86.223	96.812	1.422	+ 1·0	17 232	17 064	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
2,861.687	2,227.141	3,724.249	14,100.342	17,824 591	1.901	3,734.462	13,660 233	17,394.695	1.861	+ 2·1	22.812	22.332	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
65.249	36.090	54.840	149.700	204.540	524	61.940	130.900	192.840	491	+ 6·1	6.288	5.928	Arader u. Csánader E.
2.895	12.675	2 700	21.876	24.576	306	2.794	21.255	24.049	302	+ 1·3	3.672	3 624	Belisće-Kapelna-Noskovci
230.181	4.958	49.497	5.448	54.945	969	51.705	5.404	57.109	1.215	— 20 2	11·628	14.580	Budapester Localbahnen
51.864	. . . .	10.136	. . . . .	10.136	1.165	10.407	. . . . .	10.407	1.196	— 2·6	13.980	14.352	Budapest-Budafok
136.927	134	19.197	62	19.259	1.646	17.693	96	17.789	2.224	— 26·0	19.752	26.688	Budapest-Szt. Lörincz
5.110	1.896	5.995	6.989	12.984	289	5.599	8.777	14.376	320	— 9·7	3.468	3.840	Eperjes-Bartfeld
1.507	1.726	379	1.605	1.984	584	426	4.715	5.141	1.512	— 61·3	7.008	18.144	Holics-Gödinger Localbahn
3.170	862	2.161	2.553	4.714	486	2.448	3.284	5.732	591	— 17·8	5.832	7.092	Keszthély—B.-Szt. György
13.095	15.724	3.290	35.998	39.288	677	3.096	33.479	36.575	631	+ 7 3	8.124	7.572	Marmaroser Salzb. A.-G.
3.741	2.050	2.802	7.888	10 691	126	3.390	13.956	17.346	205	— 38·5	1.512	2.460	Nagy-Károly—Somkut
4.599	1 193	2.447	3.854	6.301	126	2.937	5.053	7.990	160	— 21·3	1.512	1.920	Segesvár—Szent-Agota
27.929	12.176	36.066	60.811	96.877	384	39.109	60.891	100 000	394	— 3·0	4.608	4.728	Szamosthal-Bahn
8.124	2.462	1.351	6.006	7.357	261	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		3.132	. . .	Szatmár-Erdöder Localbahn
. . .	3.600	. . . .	2.100	2.100	368	. . . .	2.100	2.100	368	. . .	4.416	4.416	Terret-Kovásznaer Bahn
6.900	8.150	4.489	19 164	23.653	551	4.689	13.571	18.260	426	+ 29·3	6.612	5.112	Ungthalbahn
2.945	50	1.620	120	1.740	176	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		2.112	. . .	Zágráb-Samobor
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
3.315	1.444	1.321	2.650	3.971	60	1.654	2.378	4.032	61	— 1·6	720	732	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Act.-Ges.
266	. 223	170	420	590	28	160	1.490	1 650	78	— 64.1	336	936	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
12 811	906	4.604	1.721	6 325	231	5.097	1.773	6.870	251	— 8·0	2.772	3.012	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
8.845	12.068	8.735	29.701	38.436	312	7.126	29.697	37.093	301	+ 3·7	3.744	3.612	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
7.845	1.001	4.323	3 015	7.378	422	3 570	2.843	6.413	369	+ 14·4	5.064	4.428	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
10.176	5.534	5.059	10.570	15.629	143	5 519	12.564	18.083	166	— 13·9	1.716	1.992	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
9.098	2.517	6.473	8.088	14.561	207	6.323	11.227	17.550	249	— 16·9	2.484	2.988	Arvathalbahn
4.895	10.315	2.217	35.026	37.243	1.129	1.648	33.961	35 609	1.079	+ 4·5	13 548	12.949	Gölnitzthal-Bahn
2.252	3.744	661	2.210	2.871	334	816	2.105	2.921	340	— 1·8	4.008	4.080	Késmark—Szepes-Bélá
3.321	1.078	1.848	1.642	3.490	275	1.961	2.070	4.031	317	— 13·3	3.300	3.804	Löcsethal-Bahn
. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
5.453	69.990	2.604	5.737	8.341	595	2.731	7.895	10.626	759	— 21·6	7.140	9.108	Poprádthal-Bahn
1.503	19.438	707	1 937	2 644	240	727	1.648	2.375	216	+ 10·1	2.880	2.592	Szepes-Béla—Podoliner B.
1.749	570	651	871	1.552	167	680	1.332	2.012	216	— 22·7	2.004	2.592	Szepes Olaszi-S. Varalja
5.261	1.561	2.081	2.903	4.984	235	2.214	604	2.818	133	+ 76·7	2.820	1.596	Zsolna-Rajecsér Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
4.009	1.225	3.722	4.261	7.983	102	3.953	5.128	9.081	115	— 11·3	1.224	1 380	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Jänner		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Monats-Ergebnisse: Einnahmen						Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner	
					1901				1900			
	1901	1900	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	31.700	6.400	19.000	12.500	31.500	242	30.107	232	+ 4·3	129·9	129·
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	33.900	6.200	24.100	15.800	39.900	275	38.443	265	+ 3·8	145·0	145·
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	58·4	7.000	2.300	4.000	4.800	8.800	148	8.159	137	+ 8·0	59·4	58·
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	28.600	4.600	18.600	13.200	31.800	293	30 846	284	+ 3·2	108·6	108·
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	17.100	3 200	8.700	6.400	15.100	183	14.382	174	+ 5·2	82·7	82·
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	88·3	88·3	11.000	2.700	6.500	4.700	11 200	127	10.137	115	+ 10·4	88·3	88·
Bihárer Vicinalbahnen	177·8	177 8	31.900	3.700	23.600	15.100	30.700	218	35.014	197	+ 10·7	177·8	177·
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	7.600	4.400	4.500	7.700	12.200	211	11.504	199	+ 6·0	57·8	57·
Brassó-Háromszéker Localbahnen	104·6	104·6	30.100	4.800	20.800	13.700	34.500	330	35.157	336	— 1·8	104·6	104·
Budapest-Gran Localbahn	98·7	98·7	32.200	40.600	17.400	80.300	97.700	990	93.847	951	+ 4·1	98·7	98·
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	7.600	4.100	6.900	9.900	16.800	266	17.550	278	— 4·3	63·2	63·
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	3.000	3.800	1.000	7.000	8000	336	7.283	306	+ 9·8	23·8	23·
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	7.600	800	4.400	1.900	6.300	160	6.590	168	+ 4·8	39·3	39·
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	21.200	8.600	14.600	22.800	37.400	275	36.668	269	+ 2·2	136·1	136·
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	21.600	5.500	11.900	11.100	23.000	405	22.333	393	+ 3·1	56·8	56·
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	58.600	39.300	40.400	137.900	178.300	524	176.300	517	+ 1·4	340·2	340·
Weissenburger und Tolnaer C.B.	106·4	106·4	10.300	4.500	9.300	9.100	18.400	173	18.983	178	— 2·8	106·4	106
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	5.500	1.100	4.700	3.000	7.700	148	7.101	137	+ 8·0	51·9	51
Félegyháza-Majsaer L.B.	25·0	25·0	3.100	500	1.800	800	2.600	104	2.206	88	+ 18·2	25·0	9
Garamberzencze-Léva L.B.	66·1	66·1	9.000	2.700	6.500	7.100	13.600	206	13.015	197	+ 4·6	66·1	66
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	24.800	11.300	19.100	33.500	52.600	259	51.992	256	+ 1·2	203·2	203
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	4.000	2.300	3.200	7.400	10.600	252	10.991	261	— 3·4	42·1	42
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	7.700	1.200	4.900	3.100	8.000	144	7.691	138	+ 4·3	55·6	55
Szekler Bahn	35·3	35·3	7.400	1.800	4.500	4.000	7.500	241	7.872	223	+ 8·1	35·3	35
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.100	400	700	900	1.600	128	1.377	110	+ 16·4	12·5	12
Honter Localbahn	40·5	40·5	3.100	900	2.200	1.700	3.900	96	3 432	85	+ 12·9	40·5	25
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	5.600	900	4.500	2.100	6.600	122	6 148	114	+ 7·0	54·0	54
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	3.500	1.700	1.800	2.500	4.300	164	3.528	135	+ 21·5	26·2	26
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	6.500	900	3.500	2.100	5.600	126	5.286	119	+ 5·9	44·4	44
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	9.500	4.800	7.700	13.100	20.100	352	20.620	349	+ 0·9	59·1	59
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	38·5	38·5	6.200	600	4.100	1.200	5.300	138	5.054	131	+ 5·3	38·5	38
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·4	30·4	3.100	200	1.700	600	2.300	76	2.655	87	— 12·6	30·4	30
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	7.800	1.500	5.700	4.000	9.600	95	8.765	86	+ 10·5	102·1	102
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	9.700	800	6.000	1.800	7.800	147	7.079	133	+ 10·5	53·2	53
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.900	1.300	500	1.300	1.800	96	1.519	81	+ 18·6	18·7	18
Körmend-Németujvárer	23·1	23·1	4.900	1.200	2.000	1.500	3.500	152	3.032	132	+ 15·2	23·1	23
Körös-Belovár Localbahn	97·4	85·0	12.500	3.100	7.600	8.100	15.700	161	12.726	150	+ 7·3	97·4	85
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	6.700	800	2.900	1.900	4.800	216	4.602	207	+ 4·3	22·2	22
Lonjathalbahn	114·3	114·3	11.000	3.800	8.700	8.500	17.200	150	16.064	141	+ 6·4	114·3	114
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	17.100	6.200	14.600	20.600	35.200	188	33.424	179	+ 5·0	187·1	187
Ungar. Nordwestbahn	121·6	114·7	22.300	8.400	13.400	16.000	29.400	242	30.000	262	— 7·7	121·6	114
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	6.600	2.100	5.800	6.700	12.500	113	11.394	103	+ 9·7	110·3	110
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	9.000	2.500	5.600	5.000	10.600	313	10.117	313	+ 3·2	32·3	32
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	40.000	10.500	23.600	27.100	50.800	164	49·028	158	+ 3·8	309·8	309
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	4.300	1.100	1.500	1.500	3.000	196	3.241	212	— 7·5	15·3	15
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	5.800	4.300	2.500	11.900	14·400	352	15.198	372	— 5·4	40·9	40
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	4.800	1.700	3.100	3.300	6.400	225	5.736	202	+ 11·4	28·4	28
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	3.100	300	1.000	600	1.600	135	1.284	108	+ 25·0	11·9	11
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	13 800	6.800	10.800	19.000	29.800	255	30.195	259	— 1·5	116·7	116
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	112·4	19.500	4.400	15.600	15.500	31.100	277	29.389	261	+ 6·1	112·4	112

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner

Beförderte		Einnahmen								Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1901				1900				Differenz per Kilometer in Percenten			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer		1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
31.700	6.400	19.000	12.500	31.500	242	18.391	11.716	30.107	232	+ 4·3	2.904	2.784	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
33.900	6.200	24.100	15.800	39.900	275	23.503	14.940	38.443	265	+ 3·8	3.300	3.180	Baja-Zombor-Neusatz
7.000	2.300	4.000	4.800	8.800	148	3.829	4.330	8.159	137	+ 8·0	1.776	1·644	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
28.600	4.600	18.600	13.200	31.800	293	18.151	12 695	30.846	284	+ 3·2	3.516	3.408	Bács-Bodrogher Comitatsb.
17.100	3.200	8.700	6.400	15.100	183	8.310	6.072	14.382	174	+ 5·2	2.196	2.088	Békés-Csanáder Bahn
11.000	2.700	6.500	4.700	11.200	127	6.208	3.929	10.137	115	+ 10·4	1.524	1.380	Bicske—Sárbogárd
31.900	3.700	23.600	15.100	38.700	218	22.998	12.016	35.014	197	+ 10·7	2.616	2.364	Bihárer Vicinalbahnen
7.600	4.400	4.500	7.700	12.200	211	4.168	7.336	11.504	199	+ 6·0	2.532	2.388	Boldvathalbahn
30.100	4.800	20.800	13.700	34.500	330	21.133	14.024	35,157	336	— 1·8	3.960	4.032	Háromszéker Localb.
32.200	40.600	17.400	80.300	97.700	990	16.959	76.888	93.847	951	+ 4·1	11.880	11.412	Budapest-Gran Localb.
7.600	4.100	6.900	9.900	16.800	266	7.171	10.379	17.550	278	— 4·3	3.192	3.336	Budapest-Lájosmizse
3.000	3.800	1.000	7.000	8.000	336	853	6.430	7.283	306	+ 9·8	4.032	3.672	Csetnekthal-Bahn
7.600	800	4.400	1.900	6.300	160	4.588	2.002	6.590	168	— 4·8	1.920	2.016	Debreczin—Nagy-Léta
21.200	8.600	14.600	23.800	37.400	275	14.401	22.267	36.668	269	+ 2·2	3.300	3.228	Debreczin-Füzesabony
21.600	5.500	11.900	11.100	23.000	405	11.539	10.794	22.333	393	+ 3·1	4.860	4.716	Debreczin-Hajdu-Nánás
58.600	39.300	40.400	137.900	178.300	524	39.920	136.118	176.038	517	+ 1·4	6.288	6.204	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
10.300	4.500	9.300	9.100	18.400	173	9.572	9.411	18.983	178	— 2·8	2.076	2.136	Weissenb. und Tolnaer C.B.
5 500	1.100	4.700	3.000	7.700	148	4.524	2.577	7.101	137	+ 8·0	1.776	1.644	Felek-Fogaraser Bahn
3.100	500	1.800	800	2.600	104	1.592	614	2.206	85	+ 18·2	1.248	1.056	Félegyháza-Majsaer L.-B.
9.000	2.700	6.500	7.100	13.600	206	6.078	6.937	13.015	197	+ 4·6	2.472	2.364	Garamberzencze-Léva
24.800	11.300	19.100	33.500	52.600	259	18.804	33.188	51.992	256	+ 1·2	3.108	3.072	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
4.000	2.300	3.200	7.400	10.600	252	3.032	7.959	10.991	261	— 3·4	3.024	3.132	Gyula-Fehervar-Zalathna
7.700	1.200	4.900	3.100	8.000	144	4.717	2.974	7.691	138	+ 4·3	1.728	1.656	Hegyes-Feketeh.-Palanka
7.400	1.800	4.500	4.000	8.500	241	4.306	3.566	7.872	223	+ 8·1	2.892	2.676	Székler Bahn
1.100	400	700	900	1 600	128	622	755	1.377	110	+ 16·4	1.536	1.320	Hidegkut-Gyönk-Tamási
3.100	900	2 200	1.700	3.900	96	1.993	1.439	3.432	85	+ 12·9	1.152	1.020	Honter Localbahn
5.600	900	4.500	2.100	6.600	122	4.271	1.877	6.148	114	+ 7·0	1.464	1.368	Kaposvár-Fonyod
3.500	1.700	1.800	2.500	4.300	164	1.584	1.944	3.528	135	+ 21·5	1.968	1.620	Kaposvár-Mocsolad
6 500	900	3.500	2.100	5.600	126	3.386	1.900	5.286	119	+ 5·9	1.512	1.428	Karczag-Tiszafüred
9.500	4.800	7.700	13.100	20.800	352	7.653	12.967	20.620	349	+ 0·9	4.224	4.188	Kaschau-Torna
6 200	600	4.100	1.200	5.300	138	4.064	990	5.054	131	+ 5·3	1.656	1.572	Kecskemét-Füllöpszállás
3.100	200	1.700	600	2.300	76	1.984	671	2.655	87	— 12·6	912	1.044	Kecskemet-Tisza-Ugher
7.800	1.500	5.700	4.000	9.700	95	5.295	3.470	8.765	86	+ 10·5	1.140	1.032	Kis-Küküllöthalbahn
9.700	800	6.000	1.800	7.800	147	5.565	1.414	7.079	133	+ 10·5	1.764	1.596	Komorn-Dunaszerdahely
1.900	1.300	500	1.300	1.800	96	376	1.143	1.519	81	+ 18·6	1.152	972	Komló—Bakócza-Felsöm.
4.900	1.200	2.000	1.500	3 500	152	1.807	1.225	3.032	132	+ 15·2	1.824	1.584	Körmend-Németujvár
1.2500	3.100	7.600	8.100	15.700	161	6.238	6.488	12.726	150	+ 7·3	1.932	1.800	Körös-Belovár Localb.
6.700	800	2.900	1.900	4.800	216	2.888	1.714	4.602	207	+ 4·3	2.592	2.484	Kun-Szt. Márton-Szentes
11.000	3.800	8.700	8.500	17.200	150	8.358	7.706	16.064	141	+ 6·4	1.800	1.692	Lonjathalbahn
17.100	6.200	14.600	20.600	35.200	188	14.350	19.074	33.424	179	+ 5·0	2.256	2.148	Ungarische Südostbahn
22.300	8.400	13.400	16.000	29.400	242	12.494	17.506	30.000	262	— 7·7	2.904	3.144	Ungar. Nordwestbahn
6.600	2.100	5.800	6.700	12.500	113	5.468	5.926	11.394	103	+ 9·7	1.356	1.236	Máros-Ludás—Bistritz
9.000	2.500	5.600	5.000	10.600	323	5.451	4.666	10.117	313	+ 3·2	3.876	3.756	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
40.000	10.500	23.600	27.200	50.800	164	22.686	26.342	49.028	158	+ 3·8	1.968	1.896	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
4.300	1.100	1.500	1.500	3.000	196	1.625	1.616	3.241	212	— 7·5	2.352	2.544	Mezötur-Turkeve
5.800	4.300	2.500	11.900	14.400	352	2.742	12.456	15.198	372	— 5.4	4.224	4.464	Muránythalbahn
4.800	1.700	3.100	3.300	6.400	225	2.796	2.940	5.736	202	+ 11·4	2.700	2.424	Nagy-Belicz—Privigye
3.100	300	1.000	600	1.600	135	945	339	1.284	108	+ 25·0	1.620	1.296	Hermannstadt—N.-Disznod
13.800	6.800	10.800	19.000	29.800	255	9.953	20.242	30.195	259	— 1·5	3.060	3.108	Grosswardein-B.-Vaskoh
19.500	4.400	15.600	15.500	31.100	277	14.739	14.650	29.389	261	+ 6·1	3.324	3.132	Nógráder Comitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Jänner		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1901				Einnahmen 1900		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner	
	1901	1900	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E. .	57·0	57·0	9.300	3.500	7.100	13.200	20.300	356	18.766	329	+ 8·2	57·0	57·0
Ó-Becse—Neusatz—Titel . . .	102 6	102·6	20.700	1.200	15 500	4.100	19.600	191	19.073	186	+ 2·7	102 6	102·6
Pancsova-Petrovoszello Localb. .	33·5	33·5	6.400	1.100	4.300	1.900	6.200	185	5 810	173	+ 6·9	33·5	33·5
Pápa-Csornaer Localbahn . . .	36·4	36·4	5.600	1.600	3.300	2.700	6.000	165	6.739	185	− 10·8	36·4	36·4
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	5.400	23.800	2.000	41.900	43.900	2.425	40.990	2.265	+ 7·1	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B. .	44·0	44·0	14.000	2.900	9.800	7.800	17 600	400	16.890	384	+ 4·2	44·0	44·0
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34 6	11.100	4.000	6.000	8.400	14.400	416	14.950	432	— 3·7	34·6	34·6
Püspökladány-Füzesgyarmat . .	37·1	37·1	5.400	1.300	2.500	3.000	5.500	148	4.640	125	+ 18·4	37·1	37·1
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	900	4.900	400	3.800	4.200	241	4 616	265	— 9·1	17·4	17·4
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn .	47·1	47·1	9.600	2 300	4.500	5.200	9.700	206	9.221	196	+ 5·1	47·1	47·1
Oedenburg-Pressburg	92·7	92·7	19.200	10.400	9.600	22.600	32.200	347	34.146	368	— 5 7	92·7	92·7
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.100	1.000	4.300	2.900	7.200	182	7.034	178	+ 2·2	39·6	39·6
Szátmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·3	60·3	7.000	5.500	8.200	18.600	26.800	444	28.221	468	— 5·1	60·3	60·3
Szeged — Gross-Kikinda — Gross-Becskerek L.B.	140·2	140·2	34 200	5.900	22.200	24.800	47.000	335	48.894	349	— 4·0	140·2	140·2
Szegzárd-Bättaszék L.B.	19·2	19·2	8.400	600	2.700	1.200	3.900	203	3.646	190	+ 6 8	19·2	19·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	13.600	1.200	6.800	2.100	8.900	257	8.647	250	+ 2 8	34·6	34·6
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.B. .	93·2	93·2	13.700	16.600	8 200	26.800	35.000	376	34.205	367	+ 2·5	93·2	93·2
Szigetvár-Kaposvár	53·5	. . . .	3.400	1.700	2.400	3.800	6.200	116	. . . .	. . .	. . .	53·5	. .
Szilágysäger Eisenbahn	107·8	107·8	9.300	7.700	11.200	23.600	34.800	323	34.128	317	+ 1·9	107·8	107·8
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	13.700	15.300	12.200	35.200	47.400	391	46.647	385	+ 1·6	121·1	121·1
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza .	65·0	65·0	6.700	1.100	4.400	2.400	6.800	105	7.218	111	— 5·4	65·0	65·0
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	12 300	4.300	10.100	12.200	22.300	426	22.044	421	+ 1·2	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	5.200	1.000	2.200	900	3.100	148	3.467	165	− 10·3	21·0	21·0
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	3.300	600	2.900	1.400	4.300	141	3.807	124	+ 13 7	30·6	30·6
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	10.600	900	6.600	2 200	8 800	137	8.141	127	+ 7·9	64·1	64·1
Temesvár-Módos-Temesvár . . .	52·3	52·3	8.900	2.000	8.200	5 100	13.300	254	12 740	243	+ 4·5	52·3	52·3
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	62·9	11.000	1.400	7.700	3.400	11.100	176	10.097	161	+ 9·3	62·9	62·9
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.B.	55 8	55·8	5.900	1.300	3.300	3.100	6.400	115	6.110	109	+ 5·5	55·8	55·8
Torontáler Localbahn	350 7	350·7	40.200	9.000	37.800	37.700	75.500	216	74.061	211	+ 2·4	350·7	350·7
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	7.100	4.400	3.200	6.800	10.000	316	9.469	300	+ 5·3	31·6	31·6
Warasdin-Golubovecer Localb. .	36·5	36·5	4.100	4.200	2.000	6.100	8.100	222	9.020	247	− 10·1	36·5	36·5
Versecz—Kubin-Dunapart . . .	84·6	84·6	13.300	1 800	8.900	4.900	13.800	163	13.157	156	+ 4·5	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	5.000	5.700	5.100	15.600	20.700	390	19.426	366	+ 6·6	53·1	53·1
Zolyom-Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	5.800	8.000	2.200	20 100	22.300	517	23.558	547	− 5·5	43·1	43·1
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	8.300	600	2.900	1.200	4.100	85	3.809	79	+ 7·6	48·3	48·3
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	4.800	5.700	2.900	12.100	15.000	336	15 905	357	— 5·9	44·6	44·6
Localbahnen zusammen . .	8.178·6	8.053·7	1,678.435	555.048	933.277	1,435.126	2,368.403	290	2,314.972	287	+ 1·0	8.178·6	8.053·7
Hauptsumme . . .	17.555·5	17.402·7	4,540.122	2,782.189	4,657.526	15,535 468	20,192.994	1.150	19,709.667	1.133	+ 1·5	17.555·5	17.402·7

Anmerkung. **Für den Monat December 1900, bezw. für das Jahr 1900** sind bis zur Zeit der Drucklegung der Ergebnisse des Monates Jänner 1901 **keine Ausweise eingelangt.**

Die 14·3 km lange Taraczthalbahn wurde mit 1. Jänner 1901 in eigenen Betrieb der kgl. Ungar. Staatsbahnen übernommen.
Die 19·2 km lange Localbahn Zágráb-Samobor wurde am 16. Jänner 1901 eröffnet.
Am 1. Jänner 1901 erfolgte die Fusion der Gross-Kikinda—Gross-Becskereker und Szeged-Karlovaer Localbahn.

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen

Eisenbahnen mi

K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	11.499	6 706	8.657	26.383	35.040	334	31.555	300	+11·33	105·0	10
Bosnisch-hercegov. Staatsbahnen	640·0	640·0	57.083	57.956	71.342	364.663	436.005	681	431.527	674	+ 1·0	640·0	64

Eisenbahn mi

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	109.399	4.861	8.024	5.453	13.477	2.364	11.838	2.077	+ 14·0	5·7	7

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1901 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1901 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1901 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1901 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1900 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1900 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1900 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1900 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1901 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1900 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
9.300	3.500	7.100	13.200	20.300	356	6.500	12.266	18.766	329	+ 8·2	4.272	3.948	Nyiregyháza—M.-Szalka
20.700	1.200	15.500	4.100	19.600	191	15.230	3.843	19.073	186	+ 2·7	2.292	2.232	Ó-Becse—Neusatz—Titel
6.400	1.100	4.300	1.900	6.200	185	4.118	1.692	5.810	173	+ 6·9	2.220	2.076	Pancsova-Petrovoszello
5.600	1.600	3.300	2.700	6.000	165	3.419	3.320	6.739	185	— 10·8	1.980	2 220	Pápa-Csornaer Localbahn
5.400	23.800	2 000	41.900	43.900	2.425	1.613	39.377	40.990	2.265	+ 7·1	29.100	27.180	Petroszény-Lupény
14.000	2.900	9 800	7.800	17.600	400	9.462	7.428	16.890	384	+ 4·2	4.800	4.608	Pressburg-Dunaszerdahely
11.100	4.000	6.000	8.400	14.400	416	6.192	8.758	14.950	432	— 3·7	4.992	5.184	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
5.400	1.300	2.500	3 000	5.500	148	2.232	2.408	4.640	125	+ 18·4	1.776	1.500	Püspökladány—F.-Gyarma.
900	4.900	400	3.800	4.200	241	427	4.189	4.616	265	— 9·1	2.892	3.180	Ruma-Vrdnik
9.600	2.300	4.500	5.200	9.700	206	4.290	4.931	9.221	196	+ 5·1	2.472	2.352	Somogy-Szobb—Barcs
19.200	10.400	9.600	22.600	32.200	347	9.147	24.999	34.146	368	— 5·7	4.164	4.416	Oedenburg-Pressburg
8.100	1.000	4.300	2.900	7 200	182	4.246	2.788	7.034	178	+ 2·2	2.184	2.136	Szatmár-Fehérgyarmat
7 000	5.500	8 200	18 600	26 800	444	8.366	19.855	28.221	468	— 5·1	5.328	5.616	Szátmar-Nagybánya
34 200	5.900	22 200	24.800	47.000	335	22.556	26.338	48.894	349	— 4·0	4.020	4.188	Szeged — Gross-Kikinda—Gross-Becskerek L.B.
8.400	600	2.700	1.200	3.900	203	2.529	1.117	3.646	190	+ 6·8	2.436	2.280	Szegzárd-Báttaszek
13.600	1.200	6 800	2.100	8.900	257	6.702	1.945	8.647	250	+ 2·8	3.084	3.000	Szentes—H.-M.-Vasárhely
13.700	16.600	8.200	26.800	35.000	376	7.824	26.381	34.205	367	+ 2·5	4.512	4.404	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
3.400	1.700	2.400	3.800	6.200	116	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.392	. . .	Szigetvár-Kaposvár
9.300	7.700	11.200	23.600	34.800	323	10.863	23.265	34.128	317	+ 1·9	3.876	3.804	Szilágyságer Eisenbahn
13.700	15.300	12.200	35.200	47.400	391	11.683	34.964	46.647	385	+ 1·6	4.692	4.620	Slavonische Localbahn
6.700	1.100	4.400	2.400	6.800	105	4.666	2.552	7.218	111	— 5·4	1.260	1.332	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
12 300	4.300	10.100	12.200	22.300	426	10.056	11.988	22.044	421	+ 1·2	5.112	5.052	Steinamanger-Pinkafeld
5 200	1.000	2.200	900	3.100	148	2.469	998	3.467	165	— 10·3	1.776	1.980	Steinamanger-Rum
3.300	600	2.900	1.400	4.300	141	2.750	1.057	3.807	124	+ 13·7	1.692	1.488	Temesvár—Buziás
10.600	900	6.600	2.200	8.800	137	6.244	1.897	8.141	127	+ 7·9	1.644	1.524	Temesvár—Lippa-Radna
8. 900	2.000	8.200	5.100	13.300	254	7.974	4.766	12.740	243	+ 4·5	3.048	2.916	Temesvár-Modos
11.000	1.400	7.700	3.400	11.100	176	7.349	2.748	10.097	161	+ 9·3	2.112	1.932	Temesvár—N.-Szt. Miklos
5.900	1.300	3.300	3.100	6.400	115	3.204	2.906	6.110	109	+ 5·5	1.380	1.308	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
40.200	9.000	37.800	37.700	75.500	216	37.281	36.780	74.061	211	+ 2·4	2 592	2.532	Torontáler Localbahn
7.100	4.400	3.200	6.800	10.000	316	2.980	6.489	9.469	300	+ 5·3	3.792	3.600	Ujszász—Jasz-Apáti
4.100	4.200	2 000	6.100	8.100	222	2.074	6.946	9.020	247	— 10·1	2.664	2.964	Varasdin-Golubovec
13.300	1.800	8.900	4.900	13.800	163	8.627	4.530	13.157	156	+ 4·5	1.956	1.872	Versecz—Kubin-Dunapart
5.000	5.700	5.100	15.600	20.700	390	4.700	14.726	19 426	366	+ 6·6	4.680	4.392	Vinkovce-Brčka
5 800	8.000	2.200	20.100	22.300	517	2.583	20.975	23.558	547	— 5·5	6.204	6.564	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz Localb.
8 300	600	2 900	1.200	4.100	85	2.798	1.011	3.809	79	+ 7·6	1 020	948	Zsebely-Csákovár-Bóka
4.800	5.700	2 900	12.100	15.000	336	3.146	12.759	15.905	357	— 5·9	4.032	4.284	Zsitvathal-Bahn
,678.435	555.048	933.277	1.435.126	2,368 403	290	920.892	1,394.080	2,314.972	287	+ 1·0	3.480	3.444	**Localbahnen zusammen**
,540.122	7,782.189	4,657.526	15,535.468	20,192 994	1.150	4,655.354	15,054.313	19,709.667	1.133	+ 1·5	13 800	13.596	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate Jänner 1901.

Dampfbetrieb.

11.499	6.703	8.657	26.383	35.040	334	8.156	23.399	31.555	300	+11·33	4.004	3.606	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
57.083	57.956	71.342	364.633	436.005	681	67.578	363.948	431 526	674	+ 1·0	8 172	8.088	Bosn.-Herceg. Staatsb.

Elektrischem Betriebe.

109.399	4 861	8.024	5.453	13.477	2.364	6.973	4.865	11.838	2 077	+ 14·0	28 368	24 924	Stadtbahn in Sarajevo

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate December		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December	
					1900				1899				
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten		
	1900	1899										1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Eisenbahnen mit													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	14.246	7.066	11.095	33.722	44.817	427	33.370	318	+ 33·2	105	10
Bosnisch-hercegov. Staatsbahnen	640·0	640·0	73.115	68.274	98.663	353.990	452.653	707	309.349	483	+ 46·0	640	64
Eisenbahn mit													
Stadtbahn in Sarajewo	5·7	5·7	111.746	6.045	8.347	6·376	14.723	2.583	12.756	2·238	+ 15·0	5·7	5

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXVI. Stückes.) Das am 5. März 1901 herausgegebene XXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5264: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. März 1901, Z. 7379, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

Nr. 5265: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 1. März 1901, Z. 11.755, betreffend die Bewilligung der Ausladung von Wiederkäuern und Schweinen in der Eisenbahnstation Bubna aus Anlass des landwirthschaftlichen Ausstellungsmarktes in Baumgarten.

— (Inhalt des XXXVII. Stückes.) Das am 9. März 1901 herausgegebene XXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5266: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 2. März 1901, Z. 39.448, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der bayerischen Grenzgemeinde Neuhausen.

Nr. 5267: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 5. Februar 1901, Z. 41.600, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in der bayerischen Grenzgemeinde Lauterbach.

Nr. 5268: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 27. Februar 1901, Z. 29.489/I, betreffend die Sperre des Bezirkes Prjedor mit Ausschluss des Expositursgebietes Kozarac gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 5269: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 7. März 1901, Z. 9916, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in Vorarlberg.

— (Inhalt des XXXVIII. Stückes.) Das am 11. März 1901 herausgegebene XXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5270: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 28. Februar 1901, Z. 20.720, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5271: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 1. März 1901, Z. 6444/IV, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5272: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 5. März 1901, Z. 21.238, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Geflügel jeder Art aus den russischen Gouvernements Kiew und Podolien.

— (Inhalt des XXXIX. Stückes.) Das am 12. März 1901 herausgegebene XXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5273: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. März 1901, Z. 7973, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Vieh aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 5274: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. März 1901, Z. 8081, betreffend Einfuhrverbote für Vieh aus Oesterreich nach Ungarn.

— (Inhalt des XL. Stückes.) Das am 14. März 1901 herausgegebene XL. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5275: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 9. März 1901, Z. 43.405, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des XLI. Stückes.) Das am 15. März 1901 herausgegebene XLI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5276: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. März 1901, Z. 8596, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich nach Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des XLII. Stückes.) Das am 18. März 1901 herausgegebene XLII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5277: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 16. März 1901, Z. 9141, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

Nr. 5278: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 14. März 1901, Z. 8690, betreffend die thierärztliche Controle der für Frankreich bestimmten Pferdetransporte aus Oesterreich-Ungarn in den bayerischen Grenzzollämtern Salzburg, Simbach a. I. und Passau.

Nr. 5279: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 15. März 1901, Z. 6120, betreffend die Einfuhr von Schlachtschweinen aus Galizien und der Bukowina in das Werksschlachthaus Donawitz.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 25. Februar 1901 allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der technische Consulent der Südbahn-Gesellschaft, Oberbaurath Carl Prenninger in Wien, den kgl. preussischen Kronenorden zweiter Classe;

Eisenbahnen im Monate December 1900.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December

Beförderte		Einnahmen									Einnahmen per Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1900				1899				Differenz per Kilometer in Percenten			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer		1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
Dampfbetrieb													
176.826	71.750	136 326	388.744	475.070	4.553	132.022	363.866	495.888	4.722	— 4·0	4.553	4.722	K. u. k. Militärbahn Banluka-Doberlin
1,188.126	835.598	1,367.704	4,661.522	6,029.226	9.421	1,321.663	4,097.173	5,418.836	8.467	+ 11·0	9.421	8.467	Bosn.-Herceg. Staatsb.
elektrischem Betriebe.													
252.455	53.774	103.169	66.369	169.538	29.744	101.904	60.144	162.048	28.429	+ 5·0	29.744	28.429	Stadtbahn in Sarajevo

der Oberinspector und Verkehrschef der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Friedrich Schürer von Waldheim;

der Inspector der österr. Staatsbahnen und Bahnbetriebamts-Vorstand Johann Bergauer in Salzburg das Ritterkreuz des kgl. rumänischen Ordens „Stern von Rumänien", das Ritterkreuz erster Classe des grossherzogl. badischen Ordens vom Zähringer Löwen und das Ritterkreuz erster Classe des herzogl. Sachsen-Ernestinischen Hausordens;

der Lloydcapitän i. R. und Gemeindevorsteher von Perzagno Anton Verona den fürstlich-montenegrinischen Danilloorden dritter Classe;

der Stationsvorstand Thaddäus Doležil in Marienbad den k. persischen Löwen- und Sonnenorden vierter Classe;

der Official der österr. Staatsbahnen Anton Herrmann in Marienbad den k. persischen Löwen- und Sonnenorden fünfter Classe

annehmen und tragen dürfen.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den bei der Statthalterei in Brünn in Verwendung stehenden Statthaltereisecretär Franz Karger zum landesfürstlichen Commissär bei der Gesellschaft der Brünner elektrischen Strassenbahnen ernannt.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Bezirkshauptmann Dr. Aurel Ritter von Onciul von der Function eines landesfürstlichen Commissärs bei der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft enthoben und an dessen Stelle den bei der Statthalterei in Brünn in Verwendung stehenden k. k. Statthaltereisecretär Franz Karger mit der obigen Function betraut.

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschl. autorisirte Fabrik

H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten. (620)

Central-Heizungen aller Systeme.

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Heim's rauchverzehrende Kamine

Heim's rauchverzehrende „Calorifères".

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Ausführung eines Güterschuppens sammt Rampe und zweier Stellwerkshütten in der Station **Seekirchen-Mattsee**, zweier Stellwerkshütten und eines Doppelwächterhauses in der Station **Hallwang-Elixhausen**, je eines Doppelwächterhauses in den Haltestellen **Wallersee** und **Berg-Maria Plain**, sowie eines einfachen Wächterhauses in **km 309·09** der Linie Wien—Salzburg im approximativen Kostenbetrage von 60.000 Kronen soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Hochbauten der Strecke Steindorf—Salzburg" **längstens am 10. April 1901, 12 Uhr Mittags**, bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz zu überreichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheil derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im März 1901.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Concurs-Ausschreibung.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Behörde, Unternehmung etc., bei welcher die Stelle in Erledigung gekommen	Mit dieser Dienststelle verbundene Bezüge an: Gehalt K	Gehalt h	Quartiergeld K	Quartiergeld h	Emolumente	Taggeld K	Taggeld h	Erforderliche Kenntnisse und sonstige Bedingungen zu deren Erlangung	Ob für den betreffenden Dienstposten erforderlich ist: eine Probepraxis und von welcher Dauer	Die Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Behörden, Aemter, Unternehmungen etc., wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungs-Termin und von welchem Zeitpunkte an gerechnet
3 Diurnisten	General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	—	—	—	—	—	1	80	Deutsche und böhmische Sprache, Nachweis einer Vorbildung, entsprechend dem Lehrziele der Unterabtheilung einer Mittelschule oder einer äquiparirenden Militärschule, eventuell durch Ablegung einer Aufnahmsprüfung	Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit		General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Vier Wochen vom 1. April 1901
2 Telegraphengehilfen provisorisch		—	—	—	—	—	2	—			aus der Instruction für den Telegraphendienst nach Ablauf eines Monates nach dem Dienstantritte		
2 Stationsaufseher-Aspiranten		—	—	—	—	—	2	—	Richtiges Farbenunterscheidungsvermögen		aus den einschlägigen Dienstinstructionen innerhalb sechs Monaten bis zu einem Jahre nach dem Dienstantritte		
4 Magazinsdienst-Aspiranten		—	—	—	—	—	2	—	Deutsche und böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				
6 Zugsdienst-Aspiranten		—	—	—	—	Fahrgelder	1	70					
3 Bahnaufseher-Aspiranten		—	—	—	—	—	2	—	Deutsche und böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Vorbildung im Bauwesen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				
6 Aushilfs-Bahnwächter		—	—	—	—	Dienstkleider	1	70	Deutsche oder böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen	mindestens neun Monate			
10 Aushilfs-Weichenwächter		—	—	—	—	Dienstkleider	1	70		Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit			

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind.

Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen.

Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen.

Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

PRAG, im März 1901.

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Aufnahme der Stationen Cilli und Windisch-Feistritz in den Ausnahmetarif Nr. 13.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 werden die Stationen Cilli und Windisch-Feistritz in den Ausnahmetarif Nr. 13 (für Holz etc.) des Tarifes vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr mit den nachverzeichneten Frachtsätzen für Cormons transit aufgenommen:

Von den nachverzeichneten Stationen	a	b	c	d
	Nach der Transitstation Cormons			
	Frachtsätze in Francs per 100 kg incl. Manipulationsgebühr			
Cilli	1·40	0·90	1·00	2·04
Windisch-Feistritz	1·44	0·99	1·09	2·28

Wien, am 22. März 1901. [241]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn.

Erweiterung der Reexpeditionsbefugniss der Lagerhäuser in Györ.

Die den Lagerhäusern der Actiengesellschaft der Waarenmagazine der kgl. Freistadt Györ auf Grund des Elbe-Umschlagstarifes für Ungarn vom 1. August 1899 zugestandene Reexpeditionsbefugniss (siehe Verordnungs-Blatt Nr. 51 vom 5. Mai 1900, Seite 1225) wird ab 15. April 1901 unter den gleichen Bedingungen auf folgende Stationen der königlich Ungarischen Staatseisenbahnen ausgedehnt: Budapest, sämmtliche am linken Donauufer gelegenen Stationen; Kőbánya, sämmtliche Bahnhöfe. Ferner Stationen der Strecken: Budapest - Kelenföld — Baranya — Szt. Lörincz — Villány, Budapest — Orsova — Verciorova, Temesvár — Baziás, Abony — Szolnok — Arad — Tövis, Szajol — Debreczen, Püspök-Ladany—Predeal, Nagyvárad—Szeged, Arad—Temesvár, Debreczen—Nagy-Károlyi, Debreczen—Miskolcz—Forró-Encs, Rákos—Kis-Terenne, Hatvan—Miskolcz, Hatvan—Boldoghaza, Rakos—Ujszasz, Budapest-Ferenczváros—Zimony, Kis-Kőrös—Kalocsa, Szabadka—Baja, India — Mitrovicz, Szeged — Szabadka, Dálja—Villány, Dálja—Brod, Vinkovci—Mitrovicz.

Im Verkehre mit vorstehenden Stationen ist die Reexpedition mit sämmtlichen Umschlagsplätzen gestattet, dagegen ist sie im Verkehre mit Dresden-Elbkai mit den Stationen folgender Strecken nicht zulässig:

Debreczen (excl.)—Miskolcz—Hidas-Nemeti, Rákos—Kis-Terenne, Rákos—Ujszasz, Hatvan—Miskolcz, Hatvan—Boldoghaza.

Wien, am 22. März 1901. [242]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Frachtberechnung für Futter- und Streumittel.

Frachtdifferenzen, welche auf Grund des im Bereiche der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen für gewisse Nothstandsbezirke mit Giltigkeit vom 6. Februar 1901 bis 30. Juni 1901 herausgegebenen Ausnahmetarifes für Futter- und Streumittel bei Umkartirung an der Grenze oder in einer Unterwegsstation gegenüber den bestehenden directen Verbandsfrachtsätzen resultiren, gelangen bei Aufgabe der Sendungen mit directen Frachtbriefen und bei Unterlassung von Routen- und Kartirungsvorschriften, sowie bei Erfüllung der für die Anwendung dieses Ausnahmetarifes massgebenden Bedingungen gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe zur Rückerstattung.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes sind bei den betheiligten Directionen der Preussischen Staatseisenbahnen um den Preis von 5 Markpfennigen per Stück erhältlich.

Budapest, am 22. März 1901. [243]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Heki.

Am 1. April 1901 wird die zwischen den Stationen Mitterburg-Pisino und S. Pietro in Selva in km 77·297 der Linie Divača—Pola bei Wächterhaus Nr. 50 gelegene Haltestelle Heki für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind folgende:

	Zug Nr.			Zug Nr.	
	11	15		16	14
Abfahrt von der Haltestelle Heki gegen Pola	7 04	7 46	Abfahrt von der Haltestelle Heki gegen Divača . . .	6 02	3 40

Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle statt.

Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Triest, im März 1901. [244]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien-Donauuferbahnhof.

Einführung eines Tarifnachtrages III.

Mit 15. April 1901 gelangt zum Tarife für den oben näher bezeichneten Donau-Umschlagsverkehr vom 1. April 1895 Nachtrag III zur Einführung.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 27. März 1901. [245]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ergänzung des Tarifes, Theil II, Heft B (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. November 1894.

Die Schnitt-Tafel A ist wie folgt zu ergänzen:

Vom Schnittpunkte bis	Schnittpunkt Nr.					Zuschlagsfristen für die Schnittpunkte Nr.					
						I, II		III, IV, V		VI	
	I	II	III und IV	V	VI	Eilgut	Frachtgut	Eilgut	Frachtgut	Eilgut	Frachtgut
						Tage					
Módos, Station der kgl. Ungar. Staatsbahnen .	1062	1919	916	935	—	1	2	1½	3	—	—

Wien, am 21. März 1901. [246]

K. k. österreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg.

Preussisch-Sächsisch-Böhmischer Personenverkehr über Reichenberg und Seidenberg.

Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Tarife.

Am 1. April 1901 treten folgende Aenderungen, bezw. Ergänzungen nachbenannter Tarife in Wirksamkeit:

Im Tarife für den Sächsisch-Oesterreichischen Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg vom 1. November 1898 entfallen in der „Besonderen Bestimmung" zu § 10 folgende Worte:

„Die Entfernungen für die Verkehrsbeziehungen mit Dresden-Neustadt und den darüber hinaus liegenden Stationen um 4 km für die Verbindungsbahn in Dresden — die nur mit einer Länge von 4 km eingerechnet ist — erhöht, dagegen"

Im Tarife für den Preussisch-Sächsisch-Böhmischen Personenverkehr über Reichenberg und Seidenberg vom 1. October 1898 entfällt in der „Besonderen Bestimmung" zu § 10 der ganze erste Satz.

In beiden Tarifen ist als neu die „Besondere Bestimmung" zu § 34 zuzusetzen:

Haftung der Eisenbahn für Reisegepäck.

Die Declaration des Interesses an der Lieferung wird zugelassen:

a) soweit die Gepäcksfrachtsätze in österreichischer Währung erstellt sind: in österreichischer Währung;

b) soweit die Gepäcksfrachtsätze in deutscher Währung erstellt sind: in deutscher Währung.

Der Frachtzuschlag

zu a) beträgt mindestens 40 Heller und wird auf 5 Heller aufwärts abgerundet,

zu b) beträgt mindestens 40 Pfennige und wird auf 10 Pfennige aufwärts abgerundet.

Wien, am 16. März 1901. [247]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn,
k. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg.

Abänderung des Einführungstermines des neuen Tarifes.

Aenderung und Neueinführung von besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement.

Der neue Tarif für den Norddeutsch-Oesterreichischen Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg tritt nicht am 1. Mai, sondern erst am 1. Juni 1901 in Wirksamkeit.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1901 tritt an Stelle der im Tarife für den Norddeutsch-Oesterreichischen Personenverkehr vom 1. Juli 1897 enthaltenen besonderen Bestimmung die folgende:

„Fahrpläne. Sonderfahrten. Abfahrtszeit.

Bei Berechnung der Beförderungsgebühren für Sonderzüge und einzelne, besonders gestellte Personen-, Kranken- und Gepäckswagen sind, insoweit sie für das Kilometer zu erfolgen hat, die in den nachfolgenden Preistafeln angegebenen Entfernungen massgebend, jedoch mit der Ausnahme, dass die Entfernungen für die Verkehrsbeziehungen über Elsterwerda V.-B. um 2 km gekürzt, dafür aber die in der Zusammenstellung der Verbindungsbahngebühren für Sonderzüge u. s. w. (zu vergl. zusätzliche Bestimmungen unter A 5 und B 8) bezeichneten besonderen Vergütungssätze für die Ueberführung in Elsterwerda mit erhoben werden."

Neu tritt folgende besondere Bestimmung hinzu:

„Zu § 34.

Haftung der Eisenbahn für Reisegepäck.

Die Declaration des Interesses an der Lieferung wird in deutscher Währung zugelassen. Der Frachtzuschlag beträgt mindestens 40 Pfennige und wird auf 10 Pfennige aufwärts abgerundet."

Wien, am 20. März 1901. [248]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Italienisch-Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer directer Gepäckssätze.

Mit 1. Mai 1901 gelangen im Verkehre über Kufstein—München—Ulm—Stuttgart—$\frac{\text{Bretten}}{\text{Jagstfeld}}$—Heidelberg die nachstehenden directen Gepäckssätze zur Einführung:

Von	Nach	10 kg Reisegepäck für das Gesammtgewicht	10 kg Reisegepäck ausserdem für das 25 kg übersteigende Übergewicht
		Pfennige	
Ala	Darmstadt	269	22
Ala	Frankfurt a. M. Hauptbhf.	269	24
Bozen-Gries	Darmstadt	235	22
Bozen-Gries	Frankfurt a. M. Hauptbhf.	235	24
Innsbruck	Darmstadt	191	22
Innsbruck	Frankfurt a. M. Hauptbhf.	191	24
Meran	Darmstadt	235	33
Meran	Frankfurt a. M. Hauptbhf.	235	35
Arco	Darmstadt	283	22
Arco	Frankfurt a. M. Hauptbhf.	283	24
Riva a. G.	Darmstadt	293	22
Riva a. G.	Frankfurt a. M. Hauptbhf.	293	24

Wien, am 23. März 1901. [249]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Pecerad-Bukowan.

Die auf der Strecke Čerčan-Pišely—Wran zwischen den Stationen Pořitsch a. d. S. und Tejnitz a. d. S. liegende, bisher nur für den beschränkten Güterverkehr eingerichtete Verladestelle Pecerady wird am 1. April 1901 unter gleichzeitiger Namensabänderung auf Pecerad-Bukowan auch für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet.

Vom obbezeichneten Tage an werden in dieser Personenhaltestelle folgende Züge Aufenthalt nehmen:

Richtung von Čerčan-Pišely:
Gemischter Zug Nr. 3351 Abfahrt $4^{\underline{27}}$ Früh
Gemischter Zug Nr. 3353 Abfahrt 2^{17} Nachm.

Richtung nach Čerčan-Pišely:
Gemischter Zug Nr. 3352 Abfahrt 10^{20} Vorm.
Gemischter Zug Nr. 3354 Abfahrt $8^{\underline{33}}$ Abends.

Die Fahrkartenausgabe besorgt der Conducteur beim Zuge. Die Abfertigung des Gepäckes erfolgt im Nachzahlungswege.

Die Entfernungen, auf Grund deren die Fahrpreise für die Personenhalte- und Verladestelle Pecerad-Bukowan zu berechnen sind, betragen:

Pecerad-Bukowan nach und von Pořitsch a. d. S. 6 km
Pecerad-Bukowan „ „ „ Tejnitz a. d. S. 4 km

Prag, im März 1901. [250]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Norddeutschland, Tarif, Theil II, Heft 2.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 treten folgende Berichtigungen der Theilfrachtsätze b für den Schnittpunkt III des Getreidetarifes — Ausnahmetarif 6 A — in Kraft:

	Centimes für 100 kg
Bauerwitz	344
Bautzen	466
Bischofswerda	271
Coblenz Rheinb.	732
Dürrhennersdorf	454
Leobschütz	344
Loebau in Sachsen	454
Myslowitz	364
Zittau	435

Bei den gleichen Schnittsätzen der nachfolgenden Stationen treten am 15. Mai 1901 Erhöhungen in Kraft; es betragen von diesem Zeitpunkte ab die Schnittsätze unter III der Stationen:

	Centimes für 100 kg
Cöthen	586
Düsseldorf	799
Mittweida	530

Wien, am 26. März 1901. [251]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Personenverkehr zu den Osterfeiertagen.

Anlässlich des zu den diesjährigen Osterfeiertagen zu gewärtigenden starken Personenverkehres werden vom 2. bis incl. 11. April 1901 auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Abbeförderung der Reisenden nebst den fahrplanmässigen Schnell- und Personenzügen im Bedarfsfalle auch Vortrains dieser Züge in Verkehr gesetzt werden, worauf das reisende Publicum besonders aufmerksam gemacht wird.

Wien, am 26. März 1901. [252]

Belgisch-Bayerischer Güter- und Thierverkehr.

Ausserkraftsetzung bestehender und Einführung neuer Tarife.

Unter Aufhebung der bestehenden Tarife:

1. des Bayerisch - Belgischen Gütertarifes vom 1. Juni 1883,
2. der besonderen Bestimmungen im Verbandsgütertarife, Theil II, vom 1. April 1893,
3. des Bayerisch-Belgischen Holz-Ausnahmetarifes vom 1. Mai 1887,
4. des Belgisch-Bayerischen Kohlen-Ausnahmetarifes vom 15. Juni 1892,
5. der Bestimmungen und Frachtsätze für Lindau (Stadt) in den Tarifheften 6 a und 6 b des Belgisch-Südwestdeutschen Güterverkehres, sowie in dem Ausnahmetarife für Steinkohlen, Kokes und Steinkohlenbriquetts vom 1. Juni 1896,
6. des Bayerisch-Belgischen Tarifes für lebende Thiere und Eisenbahnfahrzeuge vom 1. Mai 1894

und der hiezu erschienenen Nachträge treten am 1. April 1901 die nachstehend angeführten neuen Tarife in Kraft:

1. der Gütertarif Theil II, Heft 1, für den directen Verkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (einschliesslich Passau, Station der k. k. österr. Staatsbahnen) einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahnen, der Belgischen Nordbahn, der Westflandrischen Eisenbahn, der Eisenbahn von Mecheln (Malines) nach Terneuzen, der Eisenbahn von Gent (Gand) nach Terneuzen, der Chimay-Eisenbahn, der Eisenbahn von Termonde nach St. Nicolas und der Eisenbahn von Hasselt nach Maseyck andererseits;
2. der Gütertarif Theil II, Heft 2, für den directen Verkehr zwischen Lindau (Stadt) (Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen) und Lindau Rangirbahnhof (Station der k. k. österr. Staatsbahnen) einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahnen, der Belgischen Nordbahn, der Westflandrischen Eisenbahn, der Eisenbahn von Mecheln (Malines) nach Terneuzen, der Eisenbahn von Gent (Gand) nach Terneuzen, der Chimay-Eisenbahn und der Eisenbahn von Termonde nach St. Nicolas andererseits;
3. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Steinkohlenbriquetts von belgischen Stationen nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (einschliesslich Passau, Station der k. k. österr. Staatsbahnen);
4. der Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen zwischen belgischen Stationen einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (einschliesslich Passau und Lindau Rangirbahnhof, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen) andererseits.

Soweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai 1901 in Kraft.

Wien, am 25. März 1901. [253]

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Abbeförderung der Arbeiter zu den diesjährigen Osterfeiertagen.

Anlässlich der diesjährigen Osterfeiertage werden die mit Arbeiterlegitimationen versehenen Arbeiter auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn wie folgt befördert werden:

In der Strecke Brünn—Rausnitz-Slawikowitz:

Am 6. April 1901 mit einem um 12 U. 57 M. Nachm. von Brünn abgehenden Sonder-Arbeiterzuge, welcher in allen Stationen und Haltestellen anhalten und um 2 U. 43 M. Nachm. in Rausnitz-Slawikowitz ankommen wird.

Der Arbeiterzug Nr. 951 (Abfahrt Brünn 6 U. 20 M. Abends, Ankunft Rausnitz 8 U. 12 M. Abends) wird am 6. April nicht verkehren.

In der Strecke Oderberg—Zauchtel:

Am 5. April 1901 mit dem Arbeiterzuge Nr. 56 (Abfahrt Oderberg 6 U. 50 M. Abends, Ankunft Zauchtel 8 U. 41 M. Abends).

Am 6. April 1901 mit dem Sonder-Personenzuge Nr. 32 V (Abfahrt Oderberg 1 U. 58 M. Nachm., Ankunft Zauchtel 3 U. 17 M. Nachm.); dagegen entfällt an diesem Tage der Arbeiterzug Nr. 56.

In der Strecke M.-Ostrau—Schönbrunn:

Am 5. April 1901 mit dem Arbeiterzuge Nr. 56 N (Abfahrt M.-Ostrau 7 U. 48 M. Abends, Ankunft Schönbrunn 7 U. 59 M. Abends).

Dagegen wird am 6. April 1901 dieser Arbeiterzug nicht verkehren.

In der Strecke Schönbrunn—Troppau:

Am 5. April 1901 mit dem an diesem Tage verkehrenden Arbeiterzuge Nr. 1251 (Abfahrt Schönbrunn 8 U. 29 M. Abends, Ankunft Troppau 9 U. 47 M. Nachts).

Am 6. April 1901 mit dem Sonder-Personenzuge Nr. 1219 V (Abfahrt Schönbrunn 2 U. 31 M. Nachm., Ankunft Troppau 3 U. 20 M. Nachm.); dagegen wird der Arbeiterzug Nr. 1251 an diesem Tage nicht verkehren.

In der Strecke Bielitz—Saybusch-Ż.:

Am 4. April 1901 mit dem Arbeiterzuge Nr. 1353 (Abfahrt Bielitz 7 U. Abends, Ankunft Saybusch-Ż. 8 U. 5 M. Abends).

Am 6. April 1901 mit einem um 2 U. Nachm. von Bielitz abgehenden Sonder-Arbeiterzuge, Ankunft in Saybusch-Ż. 2 U. 57 M. Nachm.; dagegen wird der um 6 U. 40 M. Abends von Bielitz nach Saybusch-Ż. abgehende Arbeiterzug Nr. 1351 an diesem Tage nicht verkehren.

In der Strecke Bielitz—Kenty:

Am 4. April 1901 mit dem Personenzuge Nr. 2315 (Abfahrt Bielitz 8 U. 8 M. Abends, Ankunft Kenty 8 U. 58 M. Abends).

Am 6. April 1901 anstatt des Arbeiterzuges Nr. 2351 (Abfahrt Bielitz 6 U. 45 M. Abends) wird der Sonder-Arbeiterzug, Abfahrt Bielitz 2 U. 5 M. Nachm., Ankunft Kenty 3 U. 3 M. Nachm., verkehren.

In der Strecke M.-Ostrau—Friedland:

Am 5. April 1901 mit dem an diesem Tage in Verkehr kommenden Arbeiterzuge Nr. 2151/2252 (Abfahrt M.-Ostrau 7 U. 20 M. Abends, Ankunft Friedland 9 U. 15 M. Nachts), ferner mit den Personenzügen Nr. 2115/2218 (Abfahrt von M.-Ostrau 5 U. Nachm., Ankunft Friedland 6 U. 23 M. Abends) und Nr. 2137 (Abfahrt M.-Ostrau 9 U. 50 M. Nachts, Ankunft Friedek-Mistek 11 U. Nachts).

Am 6. April 1901 wird anstatt des Arbeiterzuges Nr. 2152/2252 der Sonder-Arbeiterzug (Abfahrt M.-Ostrau 3 U. 33 M. Nachm., Ankunft Friedland 5 U. 27 M. Nachm.) verkehren.

In der Strecke Neutitschein—Krasna—Zaschau:

Am 5. und 6. April 1901 mit den Zügen Nr. 2816/2213 von Neutitschein nach Frankstadt a/R. (Abfahrt Neutitschein 4 U. 55 M. Nachm., Ankunft Frankstadt a/R. 6 U. 29 M. Abends) und Nr. 2818/2218/2419 von Neutitschein bis Zaschau (Abfahrt Neutitschein 6 U. 46 M. Abends, Ankunft Zaschau 8 U. 41 M. Nachts.

Die Rückbeförderung dieser Arbeiter findet am 10. April 1901 mit den Arbeiterzügen Nr. 2454/2253/2853 (Abfahrt Zaschau 3 U. 42 M. Früh, Ankunft Neutitschein 5 U. 27 M. Früh) statt. Am 9. April 1901 werden diese Arbeiterzüge nicht verkehren.

Hinsichtlich der Ausgabe der Arbeiterfahrkarten bleiben die erlassenen Anordnungen auch für die Beförderung mit den angeführten Zügen in Geltung und wird hervorgehoben, dass die am 4., 5., bezw. 6. April 1901 gelösten Arbeiter-Rückfahrkarten ausnahmsweise auch für die Rückfahrt am 8., 9., bezw. 10. April 1901 Giltigkeit behalten.

Wien, im März 1901. [254]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
904	k. k. österr. Staatsbahnen		Cement	Innsbruck	Bregenz	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Diese Frachtsätze gelten nur für die Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete nach Massgabe der „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife" unter A—V des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österr.-ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen	vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Localtarif, Theil II, Heft 1	Heller 66	Heller 50	Heller 16	Im Kartirungswege, bezw. nach Massgabe der in der 6. Rubrik erwähnten „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife" im Rückvergütungswege		
					Bucbs				65	48	17			
					St. Margrethen				68	52	16			
				Söll-Leukenthal	Bregenz				78	62	16			
					Bucbs				74	59	15			
					St. Margrethen				78	62	16			
905	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Nutzholz laut Nomenclatur im Ausnahmetarife Nr. 41, Abth. ab, auf Seite 479 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Siehe die nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. April 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Siehe die nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Eigenthumsbahn	Von								
		Adjud	Bacau	Buhusi	Comanesti	Falticeni	Pascani	Piatra-Neamt	Roznov	Targul-Ocna
		Frachtsätze in Centimes für 100 Kilogramm								
Bodenbach	St.E.G.	424	409	415	446	385	383	424	421	439
Eger	B.E.B.	488	473	479	510	449	447	488	485	403
Tetschen	Oe.N.W.B.	424	409	415	446	385	383	424	421	439

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
906	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz der Ausnahmetarife B und C des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Siehe untenstehende Tabelle	Siehe untenstehende Tabelle	Aufgabe mit directen Frachtbriefen; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, bezw. Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom 1. April 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif, Theil II, Heft 2, des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Schnitttafel II b

Ausnahmetarif B

Vom Schnittpunkte bis	Abtheilung α: im Verkehre von Andrychau, Biala, Bielitz, Ernsdorf, Friedrichshütte, Jeleśnia, Kenty, Klecza górna, Kozy, Lachowice, Lodygowice, Saybusch-Żywiec, Skotschau	Abtheilung α: im Verkehre von Krakau, Krzeszowice, Podgórze-Bonarka, Podgórze-Plaszów, Szczakowa, Trzebinia, Zabierzów	Abtheilung α: im Verkehre von den übrigen österreichischen Stationen	Abtheilung β: im Verkehre von Biala, Kozy	Abtheilung β: im Verkehre von Friedrichshütte, Jelesnia	Abtheilung β: im Verkehre von den übrigen österreichischen Stationen
	für 100 kg in Pfennigen					
Wernigerode	136	131	134	136	153	134

Schnitttafel III b

Ausnahmetarif b

Vom Schnittpunkte bis	im Verkehre von Andrychau, Biala, Bielitz, Ernsdorf, Friedrichshütte, Jeleśnia, Kenty, Klecza górna, Kozy, Lachowice, Lodygowice, Saybusch-Żywiec und Skotschau	im Verkehre von Krakau, Krzeszowice, Podgórze-Bonarka, Podgórze-Plaszów, Szczakowa, Trzebinia und Zabierzow	im Verkehre von den übrigen österreichischen Stationen
	für 100 kg in Pfennigen		
Wernigerode	136	131	134

Nach	Ausnahmetarif B und C (ausschliesslich Reifholz und Weiden) im Verkehre von Milówka	Rayeza	Sól	Węg.-Górka	Zwardón
	für 100 kg in Pfennigen				
Wernigerode	162	162	162	162	162

Fortlaufende Nummer	1	907	908	909
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der und im	3	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	betheiligten Verwaltungen	
für Artikel	4	Papier der Pos. P. 1—a) und b) der Güterclassification des österr.-ungar. Tarif-Theiles 1	Papier aller Art, auch Packpapier, ausgenommen die unter P 2, 1 a—c der Güterclassification des deutsch-österr. Theiles I B genannten Papiersorten	Pflastersteine aus Pos. S—55/b der Güterclassification
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Gródek / Złoczów; Gródek / Złoczów; Gródek / Złoczów	Linz	Neubistritz rücksichtlich der Strecke Neuhaus transit
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Báziás transit; Zimony transit; Zimony transit	Frankfurt a. M. Hafen Frankfurt a. M. Hauptbahnhof transit; Gustavsburg transit; Mainz Hafen Kastel Hafen; Mannheim transit Ludwigshafen a. Rhein transit	Wien II (K.F.J.B.) rücksichtlich der Strecke Wien II (K.F.J.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen Mit der Bestimmung nach ausländischen Donaustationen / Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen aufgegeben und nach Serbien, Bulgarien oder nach der Türkei bestimmt sein	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. October 1886; Verkehr zwischen Oesterreich und Belgien-Holland	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine directen Frachtsätze		67 Heller
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	Heller: 310 / 301 / 312 / 303 / 302 / 293	Mark: a) 2·19 b) 1·98 / a) 2·17 b) 1·96 / a) 2·16 b) 1·95 / a) 2·08 b) 1·87	63 Heller*)
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11			4 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege / Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe bis Báziás, bezw. Zimony und gegen Vorlage der Schiffsdocumente über die von diesen Stationen nach ausländischen Donaustationen bewerkstelligte Weiterverfrachtung, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1902 der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abthg. C IV b) vorzulegen sind		
Besondere Bemerkungen	14	Die Zuschlagsgebühren in Báziás und die Umschlagsgebühr in Zimony sind in diesen Frachtsätzen bereits enthalten		

*) Für den Transport der Pflastersteine auf der Schmalspurstrecke Neubistritz—Nenhans gelangt der Frachtsatz von 22 h für 100 kg der ermässigten Wagenladungsclasse b des Gütertarifes der Localbahn Nenhans-Neubistritz bei Einhaltung der für dieselbe geltenden Tarifbestimmungen zur Anwendung

Fortlaufende Nummer	910	911	912
1			
Die Publication erfolgt von der Namen der betheiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Südbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Zucker aus Pos. Z—8 a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Schwefelkiesabbrände	Drainröhren des Ausnahmetarifes Nr. 62 des betreffenden Tarifes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Angern Bedihošt Bisenz-Pisek Brünn Chropin Chybi Freiheitsau Göding Grussbach-Schönau Hohenau Hullein Kojetein Lundenburg Mähr.-Ostrau Olmütz Prerau Rohatetz Rohrbach i. M. Sternberg Troppau Ungar.-Hradisch	G ö r z	a) Kunzendorf N.-L. (E.-D. Breslau) b) Lugknitz (Nebenbahn Muskau - Tenplitz-Sommerfeld)
nach	Słotwina	T r i e s t	Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Brims Christofsgrund Gabel Grosswalten Grünau Karlswald Kriesdorf Niemes (Stadt) Ringelshain Rosenthal-Johannesthal Schönbach-Selfersdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Absender, bezw. Empfänger zu erfolgen	Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Sendungen müssen für den überseeischen Export bestimmt sein	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes
und gilt in der Zeit	vom 1. April 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. April 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 5, giltig vom 1. September 1900	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	38 Heller	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller 186 159 165 174 148 94 121 172 186 180 150 176 114 152 144 170 178 157 126 161	33 Heller	Pfge. a) 60 48 57 59 61 46 48 63 54 45 51 b) 59 47 56 58 60 45 47 62 53 44 50
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		5 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Nach Massgabe des Punktes VIII der vom 1. Jänner 1900 giltigen „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ im Kartirungs-, bezw. im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	913	914	914	915
1				
Die Publication erfolgt: von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft		Eisenbahn Wien-Aspang als Betriebführende der Schneebergbahn
Die Publication erfolgt: und im Namen der	betheiligten Verwaltungen			
Für Artikel	Flussstahlschienen, Laschen und Weichen	Steine der Pos. 8—55a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Kunstdünger (Superphosphat) der Pos. D—13 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Kalk, gebrannt, der Tarif-Position K—4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Leoben S.B. transit	Száraszvám / Lajta-Ujfalu	Liesing	Winzendorf
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Mödling	Liesing	Vulka-Pordány / Pinnye / Petőháza-Gyár / Kapuvár-Gartha / Eszterháza	Wr. Neustadt Sch.B.B.
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen an die Wiener Localbahnen adressirt und für deren Zwecke bestimmt sein und von Zeltweg provenliren. Das Abladen der Transporte obliegt der Partei	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wageus. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien zu erfolgen	a) Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen; b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien zu erfolgen.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901		vom 28. März 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Westungarisch-niederösterreichischer Verbandtarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1901		Localgütertarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: Heller	88	59	49	47	40	17
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: Heller: a)	54	52	42	35	28	15
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: Heller: b)		50	41			
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg: Heller: a)	34	7	7	12	12	2
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg: Heller: b)		2	1			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege		Im Kartirungswege		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss						
Besondere Bemerkungen				Im nebigen Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr in Winzendorf nicht enthalten		

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Eisenbahn Wien-Aspang

| | | |

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
918	**Buschtöhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	I. der Tarifclasse I (Normalclasse) II. „ „ II	Wolin (Station der Localbahn Strakonitz-Winterberg-Wallern)	Bleistadt Königsberg-Maria Kulm Schmiedeberg (B.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Quantitäten	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller ad I: 311 ad II: 265 279 / 238 358 / 305		Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung
					Friedland i. B. Leitmeritz (Oe.N.W.B.) Raspenau Reichenberg (S.N.D.V.B.) Schreckenstein Weigsdorf		Einhaltung der übrigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen			442 / 362 339 / 280 436 / 357 412 / 337 360 / 290 453 / 370				
				Gabel (A.T.E.)	Eger (B.E.B.) Franzensbad (B.E.B.) Graslitz oberer Bahnhof Graslitz unterer Bahnhof Karlsbad (B.E.B.) Königsberg-Maria Kulm Saaz (B.E.B.)					347 / — 344 / — 340 / — 336 / — 294 / — 337 / — 225 / —				
					Beneschau Budweis Neuhaus Neuhistritz Pilsen Saaz (k.k.St.B.) Strakonitz Tans					298 / — 414 / — 439 / — 402 / — 355 / — 225 / — 414 / — 414 / —				
			Emballagen, gebrauchte, leere, des Abschnittes C—V a und b, Abthg. B, des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1898	Gabel (A.T.E.)	Pilsen	Aufgabe als Frachtgut: a) in beliebigen Quantitäten, und b) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen				ad a) 147 Heller ad b) 104 Heller				

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
15	Nr. 138 vom 1. December 1900	2829	K. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Trzebinia-Skawce	Kohlen, mineralische, und Coaks	Siersza wodna	Trzebinia	Unter die in der 4. Spalte der bezogenen Publication angeführten Artikel ist weiters der Artikel „Coakslösche“ einzubeziehen	
						Trzebinia	Siersza wodna		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
31	Nr. 19 vom 12. Februar 1901	627	K. k. österr. Staatsbahnen	Im Namen der betheiligten Verwaltungen	Glas und Glaswaaren	Bleistadt	Bukarest Filaret	Der zugestandene Frachtsatz der Serie B/III ist von „608“ auf „600“ Centimes zu berichtigen	

PUTZWOLLE cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

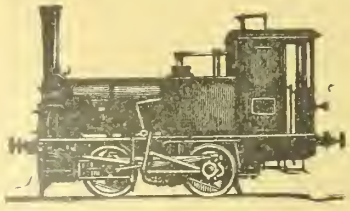
Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

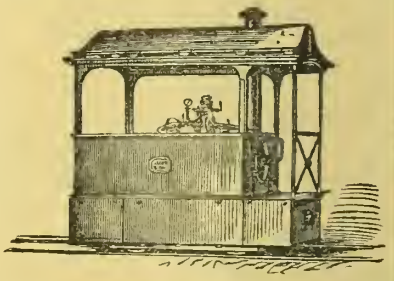
TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.





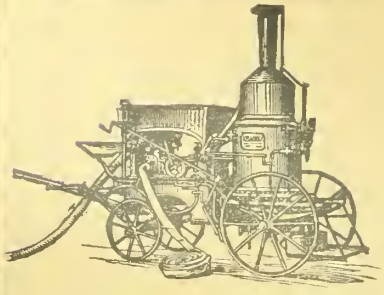
613)

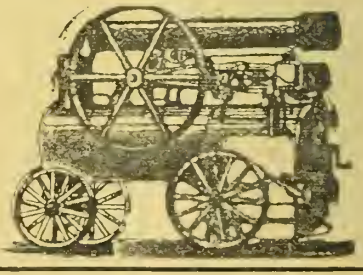
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 38. **Wien, 30. März 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnlinie im Stadtgebiete von Triest.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Gemeinde der reichsunmittelbaren Stadt Triest die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine im Stadtgebiete herzustellende, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnlinie, welche von der Piazza delle Legna ausgehen und nach Unterfahrung des Colle della Fornace und des Colle di S. Vito mittelst je eines Tunnels über St. Andrea und S. Sabba nach St. Anna und von da auf der istrischen Poststrasse über S. Giacomo zurück zur Piazza delle Legna führen soll, im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 20. März 1901. Z. 7791/2.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Das Gesetz vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123, findet auf Diurnen der im Dienste einer öffentlichen Behörde verwendeten Diurnisten keine Anwendung. Das Diurnum dieser Personen fällt vielmehr unter die Bestimmungen des Gesetzes vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68.

(Entscheidung vom 8. Juni 1900, Z. 8126.)

Die wegen des Anspruches auf Leistung eines aus dem Gesetze gebührenden Unterhaltes mittelst Pfändung der dem Verpflichteten zustehenden Bezüge — insoweit dieselben K 800 nicht übersteigen — bewilligte Execution wurde vom Executionsgerichte über Antrag der k. k. Postdirection gemäss § 39, Z. 2 E.-O., eingestellt, weil laut Note dieser Behörde der Verpflichtete dermalen als Postmanipulant bei dem k. k. Post- und Telegraphenamte bedienstet ist, ein Taggeld (Diurnum) von K 4 bezieht, seine Bezüge sonach gemäss § 3 des Gesetzes vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123, der Execution zur Gänze entzogen sind.

Ueber Recurs des betreffenden Gläubigers hat das Recursgericht den Einstellungsantrag mit der Begründung abgewiesen, dass mit Rücksicht auf die Note der k. k. Postdirection die Bezüge des Verpflichteten als ständige Bezüge einer im öffentlichen Dienste stehenden Person im Sinne des Gesetzes vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123, anzusehen sind, daher in Ansehung der Zulässigkeit der Execution auf dieselben die Bestimmungen dieses Gesetzes (§ 1), jedoch mit der im Art. IX, Z. 8, des E.-G. zur E.-O. normirten Beschränkung, dass im Falle der Execution behufs Leistung des aus dem Gesetze gebührenden Unterhaltes dem Verpflichteten die Hälfte des sonst der Execution entzogenen Jahresbezuges frei bleiben muss, Anwendung zu finden haben, weshalb mit Recht bezüglich des den Betrag von K 800 übersteigenden Jahreseinkommens des Verpflichteten die Execution bewilligt wurde.

Dem dawider gerichteten Revisionsrecurse des Verpflichteten hat der Oberste Gerichtshof keine Folge gegeben.

Gründe:

Das Gesetz vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123, findet auf Diurnen von Diurnisten, welche im Dienste einer öffentlichen Behörde stehen, keine Anwendung, weil es laut seiner Ueberschrift die Execution auf die Bezüge der im öffentlichen Dienste stehenden Personen und deren Hinterbliebenen zum Gegenstande hat, als solche Personen aber nach den §§ 1 und 2 dieses Gesetzes nur die Militärpersonen, die im Dienste des Hofes, des Staates, eines Landes, eines Bezirkes, einer Gemeinde, eines öffentlichen Fonds stehenden Beamten und Diener, dann die Seelsorger der gesetzlich anerkannten Kirchen und Religionsgesellschaften mit ständigen Dienstesbezügen anzusehen sind, und die im § 3 desselben Gesetzes angeführten Diurnen nur als Exemplification der anderweitigen, der Execution gänzlich entzogenen Bezüge der in den bezogenen §§ 1 und 2 erwähnten Personen aufzufassen und unter dem Ausdrucke „Diurnen" daselbst eigentlich Zulagen, Gratificationen für ausserordentliche, den Beamten übertragene Dienste, insbesondere für an einem, von dem Dienstplatze verschiedenen Orte während einer bestimmten oder unbestimmten Dauer geleistete Dienste zu verstehen sind. Unter die in jenem Paragraphen des citirten Gesetzes angeführten Beamten und Diener können aber die im Dienste einer öffentlichen Behörde verwendeten Diurnisten nicht eingereiht, daher auf die von ihnen bezogenen Diurnen das in Rede stehende Gesetz nicht angewendet werden. Dagegen sind diese Diurnisten zweifellos Personen, welche ihre Thätigkeit ausschliesslich oder doch vorzugsweise im Arbeits- oder Dienstverhältnisse verwenden; ihr Diurnum ist das für die in solchen Verhältnissen geleisteten Arbeiten oder Dienste bezogene Entgelt und fällt somit unzweifelhaft unter die Bestimmungen des § 1 des Gesetzes vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68. Aus der Bestimmung des § 2 dieses Gesetzes, worin vom Gehalte und den sonstigen Dienstesbezügen der im Privatdienste dauernd angestellten Personen gesprochen wird, kann ein begründetes Bedenken dagegen nicht abgeleitet werden. Denn die Norm des § 2 betrifft eine Art des im § 1 allgemein bezeichneten Entgeltes, ist bereits im § 1 enthalten und steht der Anwendbarkeit dieses Gesetzes auf das Diurnum der im Dienste einer öffentlichen Behörde stehenden Diurnisten keineswegs entgegen, weil ja diese hiedurch nicht die Eigenschaft eines öffentlichen Beamten oder Dieners erlangen und ihr Verhältniss zu der Behörde, bei welcher sie in Verwendung stehen, auf einem Privatvertrage beruht, ihr Dienst daher ein Privatdienst ist. Aus diesen Gründen und im Hinblicke auf die Bestimmungen des § 7 des zuletzt bezogenen Gesetzes unter 2 b und des Art. IX des E.-G. zur E.-O. unter 10 erscheint die vom Recursgerichte in Abänderung des Beschlusses erster Instanz ausgesprochene Abweisung des Einstellungsantrages allerdings gerechtfertigt.

[Beilage zum J.-M.-V.-Bl. 1901, Nr. 273.]

Inland.

Parlamentarisches.

Der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 27. März in Anwesenheit Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter von Wittek eine Sitzung, in welcher Berichterstatter Abgeordneter Dr. Sylvester zunächst über die Karawanken-, Tauern-, Pyhrn- und Aspangbahn referirte.

Abg. Dr. Scheicher urgirte den Ausbau mehrerer Bahnlinien in Niederösterreich.

Abg. Ritter von Dierzer wies auf die Nothwendigkeit der Pyhrnbahn hin.

Abg. Tambosi forderte die Sicherstellung der gesammten Tauernbahnlinie durch die gegenwärtige Investitionsvorlage.

Abg. Haueis erörterte die Wünsche Tirols in Bezug auf die Investitionsvorlage.

In der 25. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. März wurden folgende Anträge eingebracht:

Seitens

I. der Herren Abgeordneten Dr. Chiari, Zimmer und Genossen:

„Die Erbauung einer Eisenbahnlinie von Petersdorf über Wiesenberg nach Winkelsdorf im Anschlusse an die k. k. Staatsbahnlinie Hohenstadt—Zöptau ist bereits Gegenstand langjährigen Strebens des Landes Mähren und aller an der geplanten Bahnlinie gelegenen Gemeinden und Interessenten.

Im Jahre 1899 ist es gelungen, ein generelles Project zu beschaffen. Dasselbe wurde am 12. December 1899 der Trassenrevision unterzogen und hat sich sowohl nach dem Commissionsgutachten, als auch auf Grund des Erlasses des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 14. März 1900, Z. 1485/3, als für geeignet erwiesen, als Grundlage der weiteren Arbeiten zu dienen. Inzwischen wurde das Detailproject ausgearbeitet und wird dasselbe demnächst der amtlichen Behandlung zugeführt werden.

Die Länge der geplanten Linie beträgt 13·2 km, die Baukosten erfordern eine Summe von K 1,338.000. Hievon sind in Stammactien, beziehungsweise wenn der Staat die Linie baut, à fonds perdu vom Lande Mähren K 200.000 und von den Interessenten weitere K 198.000, zusammen also K 398.000 gezeichnet worden, so dass zum vollen Baucapital noch eine Summe von K 940.000 erforderlich ist.

Das von der angestrebten Bahnlinie durchzogene Thessthal ist heute noch industriereich und deshalb streuerkräftig, aber schon zeigt sich in der Entwicklung der Industrie, in der Zunahme der Einwohnerzahl und somit auch in der Zunahme der Steuerkraft des Thales ein Stillstand, wenn nicht ein Rückschritt. Allenthalben beginnen die Industrien jene Gegenden aufzusuchen, die sich der Wohlthaten der Eisenbahnverbindungen erfreuen, und weltabgelegene Thäler zu verlassen, und so läuft auch die Bewohnerschaft des Thessthales Gefahr, die heute noch reichlich vorhandene Gelegenheit zur Arbeit zu verlieren. Allen diesen Uebelständen und Gefahren kann durch den Ausbau der Linie Petersdorf—Winkelsdorf begegnet werden.

In Würdigung dieser Umstände beantragen daher die Gefertigten:

Der hohe Reichsrath wolle beschliessen, der Bau der Linie Petersdorf—Winkelsdorf sei unter der Voraussetzung auf Staatskosten durchzuführen, dass das Land Mähren und die Interessenten einen Beitrag von K 398.000 à fonds perdu der k. k. Staatsverwaltung zur Verfügung stellen. Die Sicherstellung der erforderlichen Geldmittel hat durch Aufnahme des benöthigten Betrages in das „Bau- und Investitionsprogramm der Staatseisenbahn-Verwaltung bis inclusive 1905" zu erfolgen."

In formeller Hinsicht wird beantragt, diesen Antrag nach § 31 G.-O. ohne erste Lesung dem Eisenbahnausschusse zur geschäftsordnungsmässigen Behandlung zuzuweisen.

II. der Herren Abgeordneten Kleewein und Genossen:

Die Erbauung der linksseitigen Donauthalbahn Krems-Grein erscheint nicht blos im Interesse der von dem allgemeinen Verkehre beinahe künstlich ausgeschalteten Gemeinden und Bewohner des linken Donauthales von Krems bis Grein und des dazu gehörigen Hinterlandes, sowie im Interesse der beiden Länder Nieder- und Oberösterreich, sondern auch vor Allem im Interesse des Staates selbst gelegen.

Es würde durch diese Bahn eine neue Verbindung mit der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien geschaffen und der Verkehr zwischen dem Westen und Osten des Reiches auch dann aufrecht erhalten bleiben, wenn sich auf der Westbahn, der heute leider einzigen Verkehrsverbindung mit dem Westen des Reiches, Störungen ereignen.

Die betheiligten Gemeinden haben ihr Interesse an dem Bahnunternehmen durch Zeichnungen von Stammactien in der Höhe von K 632.000 — und das Land Niederösterreich durch Bewilligung einer Summe von einer Million Kronen documentirt.

Im April 1899 hat die Trassenrevision und Stationscommission mit durchaus günstigem Erfolge stattgefunden und

das hierüber dem hohen k. k. Eisenbahnministerium unterbreitete Commissionsgutachten spricht sich ausdrücklich dahin aus, dass „auf Grund des Ergebnisses der Commission constatirt wird, dass gegen die projectirte Bahn nicht nur keinerlei Einwendungen erhoben worden sind, sondern dass vielmehr allgemein anerkannt worden ist, dass durch die Ausführung des Projectes den eminenten Verkehrsbedürfnissen der von der projectirten Bahn durchzogenen Theile von Nieder- und Oberösterreich Rechnung getragen wird."

Ebenso hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium dem Interessentencomité, anlässlich dessen Ansuchens um eine staatliche Frachtenzuweisung, mit Erlass vom 18. Jänner 1900, Z. 33.344/3, eröffnet, dass

„das Eisenbahnministerium im Hinblicke auf die dem in Rede stehenden Bahnprojecte unzweifelhaft zukommende wirthschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung keinen Anstand nimmt, schon jetzt seine principielle Geneigtheit auszusprechen, der Frage einer auf anderem Wege (als dem der Frachtenzuweisung) zu bewerkstelligenden finanziellen Beihilfe des Staates zu Gunsten des genannten Projectes näher zu treten."

Die Kosten der Bahn werden sich auf Grund der dem hohen k. k. Eisenbahnministerium bereits vorliegenden, sehr eingehend gepflogenen technischen und mercantilen Vorstudien und mit Berücksichtigung der von dem hohen k. k. Eisenbahnministerium geforderten Mehrleistungen und Ergänzungen, einschliesslich eines bei der Begebung der Obligationen zu gewärtigenden Coursverlustes auf rund . . . . . K 14,000.000 belaufen.

Hievon sind durch Stammactienzeichnungen der Gemeinden und das Land Niederösterreich K 1,632.000 bedeckt, welche Summe nöthigenfalls durch die Interessenten auf den Betrag von . . . „ 2,000.000 erhöht werden kann, so dass noch . . . . . K 12,000.000 und zwar diese durch Ausgabe von Prioritätsobligationen unter Zusicherung der staatlichen Zinsengarantie zu beschaffen wären.

Die Gefertigten stellen demnach den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die hohe k. k. Regierung zu ermächtigen, zur finanziellen Sicherstellung der linksseitigen Donauthalbahn Krems - Grein die staatliche Garantie eines 4percentigen Reinerträgnisses und einer entsprechenden Tilgung des erforderlichen Obligationencapitals in der seitens der Staatsorgane zu ermittelnden Höhe zu gewähren."

In formeller Hinsicht wird beantragt, diesen Antrag dem Eisenbahnausschusse zur geschäftsordnungsmässigen Behandlung zuzuweisen.

III. der Herren Abgeordneten Dr. Scheicher, Daschl, Steiner und Genossen:

Die Erbauung der linksseitigen Donauthalbahn Krems-Grein erscheint nicht blos im Interesse der von dem allgemeinen Verkehre beinahe künstlich ausgeschalteten Gemeinden und Bewohner des linken Donauthales von Krems bis Grein und des dazugehörigen Hinterlandes, sowie im Interesse der beiden Länder Nieder- und Oberösterreich, sondern auch vor Allem im Interesse des Staates selbst gelegen. Es würde durch diese Bahn eine neue Verbindung mit der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien geschaffen und der Verkehr zwischen dem Westen und Osten des Reiches auch dann aufrecht erhalten bleiben, wenn sich auf der Westbahn, der heute leider einzigen Verkehrsverbindung mit dem Westen des Reiches, Störungen ereignen. Die betheiligten Gemeinden haben ihr Interesse an dem Bahnunternehmen durch Zeichnungen von Stammactien in der Höhe von K 632.000 und das Land Niederösterreich durch Bewilligung einer Summe von einer Million Kronen documentirt.

Im April 1899 hat die Trassenrevision und Stationscommission mit durchaus günstigem Erfolge stattgefunden und das hierüber dem hohen k. k. Eisenbahnministerium unterbreitete Commissionsgutachten spricht sich ausdrücklich dahin aus, dass „auf Grund des Ergebnisses der Commission constatirt wird, dass gegen die projectirte Bahn nicht nur keinerlei Einwendungen erhoben worden sind, sondern dass vielmehr allgemein anerkannt worden ist, dass durch die Ausführung des Projectes den eminenten Verkehrsbedürfnissen der von der projectirten Bahn durchzogenen Theile von Nieder- und Oberösterreich Rechnung getragen wird.

Ebenso hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium dem Interessentencomité anlässlich dessen Ansuchens um eine staatliche Frachtenzuweisung mit Erlass vom 18. Jänner 1900, Z. 33.344/3, eröffnet, dass „das Eisenbahnministerium im Hinblicke auf die dem in Rede stehenden Bahnprojecte unzweifelhaft zukommende wirthschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung keinen Anstand nimmt, schon jetzt seine principielle Geneigtheit auszusprechen, der Frage einer auf anderem Wege (als dem der Frachtenzuweisung) zu bewerkstelligenden finanziellen Beihilfe des Staates zu Gunsten des genannten Projectes näher zu treten."

Die Kosten der Bahn werden sich auf Grund der dem hohen k. k. Eisenbahnministerium bereits vorliegenden, sehr eingehend gepflogenen technischen und mercantilen Vorstudien und mit Berücksichtigung der von dem hohen k. k. Eisenbahnministerium geforderten Mehrleistungen und Ergänzungen, einschliesslich eines bei der Begebung der Obligationen zu gewärtigenden Coursverlustes auf rund . . . . . K 14,000.000 belaufen. Hievon sind durch Stammactienzeichnungen der Gemeinden und durch das Land Niederösterreich K 1,632.000 bedeckt, welche Summe nöthigenfalls durch die Interessenten auf den Betrag von . . K 2,000.000 erhöht werden kann, so dass noch . . . . . K 12,000.000 und zwar diese durch Ausgabe von Prioritätsobligationen unter Zusicherung der staatlichen Zinsengarantie zu beschaffen wären.

Die Gefertigten stellen demnach den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die hohe k. k. Regierung zu ermächtigen, zur finanziellen Sicherstellung der linksseitigen Donauthalbahn Krems - Grein die staatliche Garantie eines vierpercentigen Reinerträgnisses und einer entsprechenden Tilgung des erforderlichen Obligationencapitals in der seitens der Staatsorgane zu ermittelnden Höhe zu gewähren."

In formeller Hinsicht wird beantragt, diesen Antrag dem Eisenbahnausschusse zur geschäftsordnungsmässigen Behandlung zuzuweisen.

IV. der Herren Abgeordneten Dr. Tschan und Genossen:

Abgeordneter Dr. Schücker und Genossen haben unter dem 13. März 1901, Nr. 556 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, XVII. Session, einen Antrag auf Errichtung einer dritten Staatsbahn-Direction in Böhmen für die deutschen Bezirke eingebracht und darin empfohlen, der neu zu errichtenden Direction nachstehende Linien zuzuweisen:

Eger—Pilsen mit Betriebslänge	106 km
Asch—Rossbach mit Betriebslänge	15 „
Plan—Tachau mit Betriebslänge	11 „
Neuhof—Weseritsch mit Betriebslänge	15 „
Tirschnitz—Schönbach mit Betriebslänge	25 „
Marienbad—Karlsbad—St. Johann-Georgenstadt mit Betriebslänge	100 „
Schlackenwerth—Joachimsthal mit Betriebslänge	8 „
Elbogen—Neusattel mit Betriebslänge	5 „
Elbogen—Schönwehr mit Betriebslänge	10 „
Pladen—Petschau mit Betriebslänge	71 „
Pilsen—Furth mit Betriebslänge	80 „
Eisenstein—Dux mit Betriebslänge	247 „
Komotau—Bodenbach mit Betriebslänge	90 „
Postelberg—Laun mit Betriebslänge	11 „
Potscherad—Wurzmes mit Betriebslänge	71 „
Summe	801 km

In dieser Aufzählung ist die durch ganz deutsches Gebiet führende Strecke Weberschan—Moldau mit Betriebslänge 58 km übersehen worden.

Als Sitz für diese dritte Direction empfiehlt sich die Stadt Brüx wegen ihrer günstigen geographischen Lage.

Die Gefertigten stellen deshalb den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die Regierung wird aufgefordert, eine dritte Staatsbahn-Direction mit dem Sitze in Brüx mit Zuweisung einer Betriebslänge von 859 km der obbezeichneten Staatsbahnstrecken in Böhmen zu errichten und die hiemit verbundenen Aufwandskosten in das Budget des k. k. Eisenbahnministeriums, beginnend mit dem Jahre 1902, einzusetzen."

In formeller Hinsicht wird beantragt, diesen Antrag dem Eisenbahnausschusse zuzuweisen.

In der 26. Sitzung vom 21. März wurden nachstehende Anträge eingebracht:

Seitens

I. der Herren Abgeordneten Schraffl und Genossen:

Die Wichtigkeit einer zweiten Bahnverbindung zwischen Nord- und Südtirol wurde schon wiederholt und von den competentesten Stellen anerkannt.

Abgesehen davon, dass eine solche Verbindung im Interesse der Landesvertheidigung gelegen ist, lassen sie Momente wirthschaftlicher Natur als dringendes Bedürfniss erscheinen.

Es sei darauf hingewiesen, welch häufigen Störungen und Unterbrechungen die Brennerstrecke der Südbahn unterliegt.

Wir weisen darauf hin, dass die Südbahnverbindung die bedeutenden und wachsenden Anforderungen des Most- und Obstexportes nicht ordnungsmässig zu bewältigen vermocht hat, und Verkehrsstörungen daher zur Herbstzeit regelmässig eintreten. Auch die localen wirthschaftlichen und commerciellen Interessen des starkbevölkerten Vintschgaues lassen die Herstellung dieser Bahn als dringendes Bedürfniss erscheinen.

Trotz dieser wichtigen Gründe ist der Bau der Vintschgaubahn zu einem Localbahnproject Meran — Mals zusammengeschrumpft, das verfassungsmässig zwar genehmigt, aber nicht zur Ausführung gekommen ist, weil ein Betrag von K 380.000 zu dem als Untergrund der Bahn in Aussicht genommenen Etschdämmen aus dem Meliorationsfonds nicht in Aussicht gestellt werden konnte.

Die dadurch hervorgerufene Entmuthigung der Interessenten erschwerte die Financirung des fertiges Projectes in einer Weise, dass dieser Bahnbau heute nach mehrjährigen Verhandlungen und mühevollster Vorarbeiten, wenn nicht endlich seitens des Staates in entsprechender Weise eingegriffen wird, der Realisirung ferner steht als je.

Tirol gehört zu jenen Kronländern Oesterreichs, die schon wegen der Bodenbeschaffenheit des Landes an der Entwicklung des Eisenbahnnetzes nicht im gleichen Verhältniss wie andere Kronländer theilnehmen können. Wenn nun grossartige Investitionen zur Hebung des Verkehres in anderen Kronländern Oesterreichs im localen und Reichsinteresse nöthig erscheinen, an denen das Land Tirol selbstverständlich als Steuerzahler theilnehmen wird, so erachten wir es umsomehr als eine Forderung der Gerechtigkeit und Billigkeit, dass die wenigen, in Tirol noch nöthigen Eisenbahnverbindungen nicht deshalb vernachlässigt werden, weil es nur wenige sind.

Zu den wichtigsten Eisenbahnlinien in Tirol, deren Herstellung unerlässlich und unaufschiebbar ist, gehört vor allen die Vintschgaubahn.

Die sofortige Inangriffnahme der bereits verfassungsmässig behandelten Strecke Meran—Mals erfordert seitens des Staates den Zuschuss einer im Verhältniss zu den geplanten Investitionen nur unbedeutenden Summe, die K 1,000.000 nicht übersteigen dürfte.

Die Gefertigten stellen deshalb in Würdigung der Verhältnisse den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„1. Es sei der Bau der Bahnstrecke Meran—Mals sofort vor allen anderen Bahnen zu ermöglichen, bezw. es seien die der sofortigen Inangriffnahme dieser Bahnstrecke noch entgegenstehenden Hindernisse durch Uebernahme der noch fehlenden Mittel bis zu K 1,000.000 zu beseitigen.

2. Behufs Fortsetzung dieser Bahn von Mals nach Landeck sind die nöthigen Erhebungen zu pflegen.

3. Dem Abgeordnetenhause sind ehemöglichst bestimmte Anträge hierüber zu stellen."

In formeller Beziehung wird beantragt, diesen Antrag dem Eisenbahnausschusse ohne erste Lesung zur Berathung und Antragstellung zuzuweisen.

II. der Herren Abgeordneten Augnst Sehnal, Václav Klofáč, Václav Fresl, Josef Cerný und Genossen:

„Das hohe Haus wolle beschliessen:

1. Alle Arbeiten bei dem Aufbau von Strassen, Eisenbahnen und Flüsseregulirungen, die auf Kosten des Landes oder des Staates geschehen, werden für Preise, welche von guten Fachleuten mit voller Rücksicht auf den Arbeiterlohn ausgerechnet worden sind, nur an Staatsangehörige vergeben.

2. Jeder Baunnternehmer dieser Bauten ist vor dem Vergeben derselben verpflichtet, in keine Bedingungen den Minimallohn nnd die Minimalarbeitszeit festzustellen.

3. Die bei diesen Unternehmungen angestellten Arbeiter sind nur aus der Reihe der Staatsangehörigen zu nehmen.

4. Der Verkauf geistiger Getränke und der Lebensmittel durch hiezu nicht berechtigte Personen, welche im Dienste des Unternehmers und auf Conto der Privatbeamten stehen, ist zu untersagen.

Ein Abzug kann nur dann erfolgen, wenn sich der Gläubiger mit einem Urtheile der ersten Instanz ausweist."

In der 27. Sitzung vom 22. März brachten die Herren Abgeordneten Gaberscek und Genossen nachfolgenden Antrag ein:

„Durch den geplanten Ansbau der Wocheiner Eisenbahnlinie wird das ganze obere Isonzothal, wo einst der ganze Verkehr anf der Kärntner Reichsstrasse sich bewegte, von der Hauptbedingung zu einer erfolgreichen Entwicklung ausgeschlossen.

Da es im Küstenlande an Communicationsmitteln, insbesondere im gebirgigen Theile des Landes sehr fehlt und dadurch der Transport der landwirthschaftlichen Producte erschwert ist, wodurch dem grössten Theile der Bevölkerung die Möglichkeit benommen ist, sich erfolgreich der immer steigenden Concurrenz zu erwehren, stellen die Gefertigten folgenden Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die hohe k. k. Regiernng wird aufgefordert, eine Localverkehr-Eisenbahnlinie von St. Lucia über Tolmein, Karfreit nach Flitsch bis Unterbreth herznstellen."

In formeller Beziehung wird die Zuweisung dieses Antrages nach § 31 der Geschäftsordnung an den Eisenbahnausschuss beantragt.

In der 28. Sitzung vom 26. März wurden an den Herrn Eisenbahnminister folgende Interpellationen gerichtet:

Seitens

I. der Herren Abgeordneten Emanuel Hrnbý und Genossen, betreffend das Vorgehen eines Eisenbahnbeamten in Böhmisch-Kamnitz gegenüber dem Advocaten Dr. Baxa;

II. der Herren Abgeordneten Fresl nnd Genossen, betreffend die Beobachtung der sprachlichen Gleichberechtigung auf den Eisenbahnen in den Ländern der böhmischen Krone;

III. der Herren Abgeordneten Dr. Gregorčić und Genossen:

Seit mehr als dreissig Jahren bewirbt sich das Land Görz-Gradisca um eine Eisenbahn, welche das ganze Land der Länge nach vom Predil bis zum Meere durchziehen und das Innere des Reiches mit dem Seehafen Triest verbinden würde. Insbesondere die Bewohner des oberen Isonzothales, welches bis auf die neneste Zeit in Bezug auf Verkehrsmittel sehr stiefmütterlich bedacht ist, strengten alle ihre Kräfte an, um dieses Ziel zu erreichen. In diesem ihrem Streben wurden sie durch den Umstand nnterstützt, dass die angestrebte Bahn nicht nur localen Interessen der Gegenden, welche sie durchziehen würde, sondern in viel grösserem Masse den Interessen des Staates und des Handels dienen würde und dass sie die kürzeste und billigste Verbindungslinie des Seehafens von Triest mit dem Innern des Reiches wäre. Unzählig sind die Gesuche, Petitionen und Resolntionen der Gemeinden, der Handels- und Gewerbekammer in Görz und des Landtages, welche die Predilbahn zum Gegenstande haben.

Die hohe Regierung hat sich, wie die Vorlage des Gesetzentwurfes, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten, beweist, für die Wocheiner Linie entschieden, welche bei Podbrdo Görzer Gebiet betritt nnd dasselbe vor Triest wieder verlässt.

Es hiesse die Wohlthat einer Bahn, welche auf einer längeren Strecke ein Land durchzieht, verkennen, wenn man nicht zugeben wollte, dass die in Aussicht gestellte Linie für Görz-Gradisca von grosser Bedeutung ist und die Hoffnung weckt, dass sich die gedrückten wirthschaftlichen Verhältnisse dieses armen Landes in absehbarer Zeit bessern werden.

Allein der obere Theil des Isonzothales, welcher am meisten einer Hilfe bedarf und voll Unrnhe nach einer Bahn sich gesehnt hat, wird von der genannten Linie keinen directen Vortheil haben und seine Bewohner werden wie bisher der Noth und dem Elend preisgegeben sein, wenn ihnen nicht geholfen wird. Die zahlreichen Wasserkräfte werden auch fernerhin unausgenützt bleiben, die Schätze, welcher nach allgemeiner Annahme in den Bergen liegen, werden nicht gehoben werden können, solange keine Bahn besteht, welche dieses herrliche Alpenland mit der übrigen Welt in Verbindung bringt.

Dies ist den Vertretern der hohen Regierung sehr gut bekannt; darum hatte der erste Eisenbahnminister die Absicht, welche er öfter und offen ausgesprochen hat, zugleich mit der Vorlage, betreffend die Wocheiner Bahn, eine solche in Betreff der Localbahn St. Lucia - Karfreit, die eventnell bis Flitsch und Breth verlängert werden könnte, im Reichsrathe einzubringen. Der Eingangs erwähnte Gesetzentwurf enthält leider in dieser Beziehung gar nichts. Darnm fühlen sich die Gefertigten zu der Anfrage gedrängt, welche Stellung Seine Excellenz der jetzige Herr Eisenbahnminister in dieser Beziehung einnimmt.

Ebenso wünschenswerth, ja nothwendig ist der Bau einer Localbahn von St. Lucia nach Idria in Krain, welche eventnell nach Laak verlängert werden könnte. Das weltberühmte Quecksilberbergwerk in Idria käme auf diese Weise durch eine Bahn mit der Welt in Berührung, von welcher es gegenwärtig ganz abgeschlossen ist. Zugleich würde nach über vierzig Jahren jene Linie Laibach — Triest entsteben, welche zur Zeit, als es sich um die Bestimmung der Trasse der Südbahn in dieser

Strecke gehandelt hat, von Ritter Catinelli aus Görz, einem gewichtigen Ingenieur und Militär, aufs Wärmste empfohlen wurde, nämlich die Linie Laibach — Laak — Idria — St. Lucia—Görz—Triest. Diese Linie ist frei von den Borastürmen und Schneeverwehungen, welchen die Südbahn am Karst ausgesetzt ist. Dass eine solche Bahn localen Interessen vorzügliche Dienste leisten würde, braucht nicht erst hervorgehoben zu werden.

Schliesslich sei noch bemerkt, dass die Bewohner jener Bezirke, welche die Wocheiner Bahn durchziehen wird, belehrt durch Erfahrungen anderer Leute, befürchten, dass der Bauunternehmer ihre Ansässigkeit im Orte dazu ausnützen wird, um ihnen einen geringeren Taglohn für die Arbeiten, die sie verrichten würden, anzubieten, als den Arbeitern, die von anderswo herkommen. Eine solche Ausnützung der einheimischen Arbeiter müsste jedenfalls von vornherein ausgeschlossen werden.

Mit Rücksicht auf das Gesagte, erlauben sich die Gefertigten an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister folgende Anfragen zu stellen:

„1. Ist Seine Excellenz bereit, den Bau einer normalspurigen Localbahn von der Station St. Lucia der in Aussicht genommenen Wocheiner Bahn einerseits nach Idria in Krain, andererseits nach Karfreit im Küstenlande mit der Fortsetzung über Flitsch bis Breth in Erwägung zu ziehen, und eventuell eine darauf bezügliche Vorlage im Reichsrathe in Bälde einzubringen?

2. Ist Seine Excellenz bereit, das Nöthige zu veranlassen, damit bei der Vergebung des Baues der in Aussicht genommenen Wocheiner Bahn dem Unternehmer die Pflicht auferlegt werde, dass Arbeiter aus den einzelnen von der Bahn durchzogenen Bezirken unter denselben Bedingungen, das ist zu demselben Taglohne aufgenommen werden, wie die auswärtigen?“

In derselben Sitzung wurde an den Herrn Handelsminister von den Herren Abgeordneten Ritter v. Vuković und Genossen nachfolgende Interpellation gerichtet:

In der Sitzung vom 21. November 1899 hat der Erstgefertigte eine Interpellation an Euere Excellenz gerichtet, ob Excellenz, die Unzulänglichkeit des Baggerparkes einsehend, geneigt wären, die Seeverwaltung mit einer grösseren Anzahl von Baggerschiffen zu dotiren und insbesondere Baggerungen in Traù und Makarska vornehmen zu lassen.

Euere Excellenz beantworteten in der Sitzung vom 7. März 1900 diese Anfrage mit der Angabe, dass durch die Inanspruchnahme des Baggerparkes für Zwecke der Narentafreihaltung die Baggerfähigkeit bezüglich anderer Gebiete wohl beeinflusst, aber doch keineswegs in solchem Masse, dass eine Vernachlässigung anderer wichtigerer Baggerungen eintreten könnte, und dass sich durch die im Zuge befindliche Vermehrung des Baggerparkes auch in dieser Beziehung eine Besserung vollziehen wird.

Was Makarska und Traù betrifft, versicherten ferner Euere Excellenz, dass, sobald die Möglichkeit vorliegen wird, für die Ausführung der verschiedenen, mitunter sehr dringenden Baggerungsarbeiten im Seebezirke Spalato einen Bagger zu bestimmen, beide genannten Hafenorte eine Berücksichtigung finden werden.

Es ist bekannt, dass die hohe Regierung im vorigen Jahre und auch heuer die Vermehrung des Baggerparkes vorgenommen hat. Diese Vermehrung entspricht aber bei weitem nicht den vorhandenen Bedürfnissen und insbesondere nicht jenen Dalmatiens, da dieser Park kaum hinlänglich ist, die grösseren Baggerungsarbeiten zu bewältigen, geschweige diejenigen der kleinen Häfen vorzunehmen.

Thatsache ist, dass der Baggerpark vornehmlich bei der Narentamündung und in Triest beschäftigt wird; durch die neuen Hafenarbeiten in Triest werden diese misslichen Verhältnisse womöglich noch eine Verschlimmerung erfahren.

Inzwischen werden die Verhältnisse in einigen dalmatinischen Häfen, welche seit Jahren einer Baggerung harren, immer schlechter, und wenn es so andauert, sind manche Häfen einer vollständigen oder theilweisen Versandung ausgesetzt. In dieser Hinsicht brauchen nur die Häfen von Rab, Tragin, Makarska, Velkaluka, Korčula, Spljet angeführt zu werden.

Unter diesen Umständen erlauben sich die Gefertigten an Euere Excellenz folgende Anfrage zu richten:

„1. Gedenken Euere Excellenz die Vermehrung des Baggerparkes in der Art vorzunehmen, dass die dringenden Baggerungsarbeiten in den dalmatinischen Häfen ausgeführt, und dass man nicht jahrelang auf die Vornahme der Baggerungsarbeiten wartet, zum Schaden des Staatsärars und zur Beeinträchtigung der Schiffahrt?

2. Gedenken Euere Excellenz die angeführten und sonstigen dringenden Baggerungsarbeiten in Dalmatien sofort vornehmen zu lassen und überhaupt Baggerschiffe für die Häfen und schiffbaren Flüsse in Dalmatien dort ständig zu exponiren?“

Ferner wurde der Antrag des Herrn Abgeordneten Klewein, betreffend die finanzielle Sicherstellung der Donauthalbahn Krems-Grein, dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Erweiterung des Betriebsbahnhofes Erdberg: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes, betreffend die Erweiterung des Betriebsbahnhofes Erdberg der Wiener elektrischen Strassenbahnen, die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 10. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. von Galatti betraut. [E.-M.-Z. 13.368.]

Projectirte Localbahn Waidhofen a. Thaya-Zlabings. (Variante km 5/4 bis 1·5·6 [Verlegung der Station Waidhofen a. Th.] und km 5·2 bis 6·6 [Verlegung der Station Thaya]: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die vom Verwaltungsrathe der Localbahn Schwarzenau-Zwettl vorgelegten Projecte für die Variante km 5/4 bis 1·5·6 (Verlegung der Station Waidhofen a. Th.) und km 5·2 bis 6·6 (Verlegung der Station Thaya) der projectirten Localbahn Waidhofen a. Th.-Zlabings wurden entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Wien mit dem Auftrage übermittelt, die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten.

[E.-M.-Z. 46.200 ex 1900.]

Projectirte Kleinbahn Dobrau - Morawka. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat hinsichtlich des von Ludwig Odstrčil, k. k. Notar in Friedek, vorgelegten Projectes für eine normalspurige mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Dobrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Noschowitz, Unter-Ellgoth und Ober-Ellgoth nach Morawka die Trassenrevision auf den 10. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Adalbert Chmel betraut.

[E.-M.-Z. 13.375.]

Localbahn Jenbach - Mayrhofen (Zillerthalbahn). (Wasserbeschaffungsanlage in der Station Kaltenbach-Stumm: Anordnung der politischen Begehung.) Das vom Verwaltungsrathe der Zillerthalbahn vorgelegte Project für die Wasserbeschaffungsanlage in der Station Kaltenbach-Stumm der Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) wurde als entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Innsbruck zur Vornahme der politischen Begehung unter gleichzeitiger Bedachtnahme auf die materiellen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes geleitet. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Commissionsergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.513.]

Elektrische Strassenbahn vom Nordwestbahnhofe in Prag nach Bubeneč mit einer Abzweigung zum Bahnhofe Prag (Sandthor) der Buschtěhrader Eisenbahn. (Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. März die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Magistrate der königlichen Landeshauptstadt Prag vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn vom Nordwestbahnhofe in Prag nach Bubeneč mit einer Abzweigung zum Bahnhofe Prag (Sandthor) der Buschtěhrader Eisenbahn die Trassenrevision, Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung des Projectes vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses der obgenannten Amtshandlungen den Bauconsens für die Theilstrecke km 0·0 bis km 1·5/6, d. i. vom Nordwestbahnhofe bis zum Anschlusse an die bestehende Strassenbahnlinie in der Belskystrasse, im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione mit dem Vorbehalte zu ertheilen, dass derselbe erst mit dem Zeitpunkte der Concessionsertheilung in Kraft tritt. [E.-M. Z. 6781.]

Projectirte elektrische Kleinbahn Triest - Scorcola-Opčina. (Variantenprojecte: Anordnung der politischen Begehung.) Die von Dr. Gustav Adolf Krauseneck, Advocat in Triest, vorgelegten Detailprojecte für vier Varianten der projectirten schmalspurigen elektrischen Kleinbahn gemischten Systems von Triest über Scorcola nach Opčina wurden als entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Triest mit dem Auftrage geleitet, die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Commissionsergebnisses den Bauconsens für die der politischen Begebung unterzogenen Variantenprojecte im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession für die Kleinbahn in Kraft tritt, und dass erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungs-Erkenntnisse vorgegangen werden kann. Die gleichzeitig vorgelegten Projecte für die Hochbauten in der Haltestelle Via Romagna, bestehend aus der Remise mit Umformerstation und einem Portierhäuschen, dann in der Endstation Opčina, bestehend aus der Wagenremise mit Nebenräumen, wurden principiell genehmigt und ebenfalls an die k. k. Statthalterei in Triest zur Prüfung im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle eines anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums gleichfalls mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe ebenfalls erst mit dem Zeitpunkte der Concessionsertheilung in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 5142.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung und Behebung von solchen.

Oesterr. Nordwestbahn.

22. März. Der Güterverkehr nach dem Umschlagplatz Laube wurde wegen drohender Ueberschwemmung eingestellt.

27. März. Der Güterverkehr nach dem Umschlagplatz Laube wurde wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

27. März. Die Güteraufnahme nach Schönpriesen-Umschlagplatz wurde wieder aufgenommen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

27. März. In der Strecke Arvaváralja—Dluha der Arvathaler Localbahn wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Verlegung der Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte vom Auskunftsbureau in das Stadtbureau in Wien.) Einer Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction vom 20. März zufolge wird die bisher mit dem Auskunftsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I. Bezirk, Johannesgasse 29, verbundene Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte vom 1. April ab in das Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I. Bezirk, Wallfischgasse 15, verlegt werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Wiederaufnahme des gestört gewesenen Betriebes auf Strecken der Ungarischen Nordwestbahn.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der infolge Hochwassers unterbrochen gewesene Gesammtverkehr im Bereiche der Strecken Nyitra — Jablonicz — Brezova und Mária-Sasvár—Kutti der in ihrem Betriebe stehenden Ungarischen Nordwestbahn, das ist der Linien Nyitra—Lipótvár, Nagy-Szombat (Tyrnau)—Nyitra—Mária-Sasvár—Kutti und Nyitra—Jablonicz—Brezova, nach erfolgter Herstellung der Schäden wieder in seinem ganzen Umfange aufgenommen wurde.

— (Wiederaufnahme des gestört gewesenen Betriebes im Bereiche der Linie Garam-Berzencze—Selmeczbánya [Kremnitz].) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass der infolge von Hochwasser eingestellt gewesene Personenverkehr im Bereiche der in ihrem Betriebe stehenden Linie Garam-Berzencze—Selmeczbánya (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Ruttka [Czácza—Oderberg]) nach erfolgter Herstellung der Schäden wieder aufgenommen wurde.

— (Ausschluss eines Medicamentes vom Transporte auf Eisenbahnen und Schiffen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass über Auftrag des kgl. ungar. Handelsministers durch einen an sämmtliche ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen gerichteten Erlass die Zulässigkeit des Transportes des in Handel gebrachten, jedoch in die behördlich sanctionirte Pharmakopöie bisher nicht aufgenommenen Medicamentes „Marienbader Tahletten“ ausgeschlossen ist.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Frankfurt a. M.: Eröffnung der Neubaustrecke Burg- und Nieder-Gemünden — Nieder-Ofleiden.) Am 1. April wird die 10·66 km lange Neubaustrecke Burg- und Nieder-Gemünden — Nieder-Ofleiden für den Personen-, Gepäcks-, Güter- und Viehverkehr eröffnet. An dieser Neubaustrecke liegen folgende Verkehrsstellen mit den daneben vermerkten Entfernungen vom Bahnhof Burg- und Nieder-Gemünden: Burg- und Nieder-Gemünden, Bahnhof, 0 km; Wäldershausen, Haltestelle, 4·00 km; Neuhaus (Oberhessen), Haltestelle, 5·24 km; Homberg a. Ohm, Haltestelle, 6·98 km; Nieder-Ofleiden, Bahnhof, 10·05 km und Landesgrenze, 10·66 km. Von diesen Stationen sind die Haltestellen Wäldershausen und Neuhaus (Oberhessen) für den Personenverkehr mit Fahrkartenverkauf durch den Zugführer eingerichtet. Ausserdem ist die Haltestelle Wäldershausen nur für den Wagenladungs- und Stückgutverkehr, Neuhaus (Oberhessen) nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet. Die übrigen Stationen dienen auch für den Gepäcks-, Güter- und Viehverkehr. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist überhaupt ausgeschlossen; Fahrzeuge können weder in, noch nach Wäldershausen und Neuhaus (Oberhessen) abgefertigt werden. Für den Betrieb hat die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 Geltung. Die Spurweite der neuen Strecke beträgt 1·435 m, der zulässige grösste feste Radstand für Personen und Güterwagen 5 m, der Raddruck für Personen- und Güterwagen 7000 kg. Der kleinste Bogenhalbmesser der neuen Strecke beträgt 300 m und die grösste Neigung 1 : 100. Bei der Beladung offener Wagen ist das Lademass I anzuwenden. Die neue Bahnstrecke wird der Betriebsinspection 1 Giessen, sowie der Maschinen- und Verkehrsinspection Fulda unterstellt.

— (Directionsbezirk Kattowitz: Eröffnung des Umschlagsverkehres im Coseler Hafen.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 11. März zufolge ist der Umschlagsverkehr im Coseler Hafen wieder eröffnet.

— (Eröffnung der Verbindungsbahn bei Kandrzin.) Am 1. März wurde die 1·806 km lange zweigeleisige Vollbahn „Verbindungsbahn bei Kandrzin“, welche die Strecken Kandrzin — Gleiwitz und Kandrzin — Oderberg verbindet, dem Betriebe übergeben. An dieser Verbindungsbahn, welche nur dem Güterverkehre dient, liegen keine Stationen. Der zulässige grösste Radstand der neuen Strecke beträgt 7·0 m, der Raddruck 7·500 kg. Der kleinste Bogenhalbmesser der neuen Strecke beträgt 900 m, die grösste Neigung 1 : 500 m. Bei der Beladung offener Wagen ist das Lademass I anzuwenden. Die neue Strecke ist der Betriebsinspection Gleiwitz 1, der Verkehrs- und Maschineninspection Kattowitz und der Werkstätteninspection Gleiwitz unterstellt.

— (Directionsbezirk Posen: Erweiterung der Abfertigungshefugnisse der Haltestelle Kazmierz.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge wurde am 10. März die zwischen den Stationen Polko und Röhrfeld der Strecke Meseritz—Rokietnice gelegene Haltestelle Kazmierz, welche bisher nur zur Abfertigung solcher Fahrzeuge befugt war, die durch die Seitenthüren der Eisenbahnwagen verladen werden konnten, nunmehr auch für die Abfertigung von schwerwiegenden Fahrzeugen eröffnet, deren Verladung nur von der Stirnseite dieser Wagen möglich ist.

— (Eröffnung der Schwebebahn von Elberfeld nach Barmen.) Am 1. März ist die Schwebebahn von Elberfeld nach Barmen dem Verkehre übergeben worden. Die Strecke hat eine Länge von 4·5 km und wird einschliesslich der Aufenthalte in den Stationen in 13 Minuten, also mit einer Geschwindigkeit von 21 km in der Stunde, durchfahren. Die ganze Bahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel wird eine Länge von 13·3 km besitzen.

— (Lausitzer Eisenbahn: Erwerb und Betrieb der Eisenbahn von Hansdorf nach Priebus.) Die Concessionsurkunde, betreffend den Erwerb und den Betrieb der Eisenbahn von Hansdorf nach Priebus durch die Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft, wurde im „Reichsanzeiger“ veröffentlicht.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Die gesellschaftliche Direction bringt mit der Kundmachung vom 21. März 1901 zur Kenntniss, dass die Localfahrten zwischen Linz und Engelhartszell mit

erster Fahrt von Linz nach Engelhartszell am 22. März
und mit „ „ „ Engelhartszell nach Linz „ 23. „

ferner die Localfahrten Melk-Krems mit

erster Fahrt von Krems nach Melk am 22. März
„ „ „ Melk „ Krems „ 22. „
„ „ „ Spitz „ Krems „ 23. „

eröffnet wurden.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 27. März bis 2. April 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

27. März *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Almissa“ Capitän A. Merlato,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

28. „ *) um 8½ Uhr Früh (Rildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän C. de Bretfeld,
mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

29. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro),
Dampfer „Sultan“, Capitän V. Ivellich,
mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

30. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Bosnia“, Capitän E. Tarabocchia,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

2. April, *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie)
Dampfer „Selene“, Capitän L. Ivancich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.

NB. Rundreisebillets 1. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Venedig.

27. März, um 1 Uhr Nachm., Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän C. de Bretfeld (Vergnügungsfahrt).
28. „ Dampfer „Metcovich“, Capitän G. Grando
30. „ Dampfer „Metcovich“, Capitän G. Grando
2. April, Dampfer „Metcovich“, Capitan G. Grando
} um Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

27. März, um 3 Uhr Nachmittags (directe Thessalische Linie)
Dampfer „Medea“, Capitän B. Cobol,
mit Berührung von Corfu, Piräus, Salonich, Dardanellen, Constantinopel, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

28. „ um 11½ Uhr Vorm. (Rildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Bohemia“, Capitän B. Vidos,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung, in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

28. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A),
Dampfer „Ettore“, Capitän L. Barichievich,
mit Berührung von Fiume,* Durazzo, Valona, Corfu, Zantl, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

31. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Castore“, Capitän G. Damianovich,
mit Berührung von Fiume*), Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmè, und Smyrna.

2. April, um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Rildampfer),
Dampfer „Elektra“, Capitän P. Ivellich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

3. „ Extradampfer
Dampfer „Venus“, Capitän A. Mariuovich,
nach Alexandrien, Port Said und den Häfen Syriens und Caramaniens.

4. „ um 11½ Uhr Vorm. (Rildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg“, Capitän R. Mitis,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

3. April, um 4 Nachmittags (direct nach Bombay),
Dampfer „Imperatrix“, Capitän C. Bellen,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

7. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan),
Dampfer „India“, Capitän G. Ghezzo,
(von Fiume† am 3. April) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Recina“, Capitän Antich,
(von Fiume† am 11. April) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay**, Rangoon, Colombo und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr Nachmittags, (Indien—China—Japan),
Dampfer „Maria Valerie“, Capitän . . . . . ,
(von Fiume† am 21. April) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay**), Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. und 23. eines jeden Monates angenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

† Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Silesia“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 3340 Tonnen Gehalt ist am 5. Februar 1901 mit 14 Passagieren und 3841 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 3433 Tonnen Zucker nationaler Provenienz, von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port-Said 112 kg Papier, 324 kg Baumwollwaaren, 1250 kg Esswaaren, 2170 kg Spiritus, 14.125 kg Zucker, 2688 kg Esswaaren; nach Suez 1191 kg Esswaaren, 2552 kg Zucker; nach Gedda 33 kg Muster, 136 kg Papier, 195 kg Zündhölzchen, 140.480 kg Zucker; nach Aden 26 kg Muster, 14.810 kg Esswaaren, 155 kg Metallwaaren, 118.735 kg Zucker; nach Massaua 35.850 kg Zucker; nach Dybouti 3000 kg Bier; nach Mombasa 140 kg Esswaaren, 4500 kg Mehl, 20.000 kg Zucker; nach Zanzibar 1410 kg Mehl; nach Bombay 2710 kg Knöpfe, 843 kg Bier, 19.045 kg Papier, 530 kg Manufacturwaaren, 5496 kg Zucker, 11.915 kg Papier, 12.550 kg Spielkarten, 1250 kg Kurzwaaren, 5000 kg Droguen, 120 kg Manufacturwaaren, 1345 kg Metallwaaren, 2509 kg Holzwaaren, 10.380 kg Seifen und Parfumerien, 30.900 kg Glasperlen, 4600 kg Glaswaaren, 547.835 kg Zucker; nach Bassorah 3600 kg Esswaaren, 46.165 kg Zucker; nach Bagdad 145 kg Kurzwaaren; nach Lingah 6900 kg Zucker; nach Bushire 61.680 kg Zucker; nach Bahrein 6900 kg Zucker; nach Hodeidah 72 kg Muster; nach Colombo 2115 kg Bier, 300 kg Esswaaren, 2900 kg Papier, 3175 kg Baumwollwaaren, 2900 kg Metallwaaren, 66 kg Glaswaaren, 335 kg Esswaaren, 4619 kg Papier; nach Melbourne 658 kg Farben; nach Sidney 83 kg Muster; nach Madras 20.390 kg Papier, 1705 kg Glaswaaren, 490 kg Kurzwaaren, 730 kg Lampen, 310 kg Manufacturwaaren, 1400 kg Metallwaaren, 1480 kg Holzwaaren, 275 kg Seife, 417 kg Glaswaaren; nach Calcutta 5600 kg Metallwaaren, 10.280 kg Zucker; nach Karachi 1500 kg Knöpfe, 7800 kg Papier, 300 kg Kurzwaaren, 1230 kg Lampen, 13.550 kg Manufacturwaaren, 1200 kg Holzwaaren, 25.700 kg Metallwaaren, 1350 kg Glaswaaren, 2750 kg Glasperlen, 1750 kg Seife, 5792 kg Manufacturwaaren, 5139 kg Metallwaaren, 1135 kg Glaswaaren, 554 kg Seife, 2,312.700 kg Zucker; nach Rangoon 375 kg Knöpfe, 21.350 kg Papier, 1152 kg Kurzwaaren, 15.450 kg Manufacturwaaren, 760 kg Esswaaren, 3600 kg Cement, 35 kg Muster, 5930 kg Lampen, 13.968 kg Manufacturwaaren, 72.200 kg Metallwaaren, 2530 kg Holzwaaren, 560 kg Uhren, 10.490 kg Glaswaaren, 135 kg Wein und 103.140 kg Zucker. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,748.913.

— (Ankunft des Dampfers „Vindobona“ aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 22. Februar 1901 nach 23tägiger Fahrt mit 7 Passagieren und 3384 Gewichtstonnen factischer Ladung, von der 102 Tonnen

nach Venedig und 469 Tonnen nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 2,806.920 kg Baumwolle (wovon 469.445 kg für das Ausland), 101.500 kg Ricinussamen für Venedig, 304.500 kg Gingellysamen, 162.907 kg Mirabolanen, 400 kg Besen, 6343 kg Gummi und aus Suez 1056 kg Häringe. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 3,543.960.

Gesetzentwurf, betreffend die Inarticulirung des zwischen der kgl. ungarischen Regierung und der Direction der Ungarisch-croatischen Seeschiffahrts-Actiengesellschaft abgeschlossenen (zweiten) Vertrages, welchem zufolge sich die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Dampferverbindung zwischen Fiume mit Triest und Ancona verpflichtet. Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Legislative in deren am 6. März abgehaltenen Sitzung den Gesetzentwurf über einen (zweiten) mit der Direction der Ungarisch-croatischen Seeschiffahrts-Actiengesellschaft vorbehaltlich parlamentarischer Sanction abgeschlossenen Vertrag (vergl. ersten, im Interesse der Küstenschiffahrt im Bereiche der westlichen Ufer der Adria mit der Direction der Ungarisch-croatischen Seeschiffahrts-Actiengesellschaft abgeschlossenen Vertrag, Vrdgs.-Bl. Nr. 20 ex 1901) vorgelegt, welchem zufolge sich die genannte Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der regelmässigen Dampferverbindung zwischen Fiume und Venedig, sowie zwischen Fiume und Ancona gegen Gewährung einer jährlichen staatlichen Subvention von K 160.000 verpflichtet. Den Punctationen des Vertrages zufolge, hat die Gesellschaft zur Vermittlung des Personen- und Frachtenverkehres zwischen Fiume und Venedig und zwischen Fiume und Ancona allwöchentlich zwei Fahrten tour und retour und vom 15. März bis zum 31. October mindestens drei Fahrten wöchentlich zu unternehmen. Auf der Linie Fiume—Ancona sind gleichfalls regelmässig zwei Fahrten tour und retour per Woche zu unternehmen; in der Sommersaison, das ist vom 15. März bis 31. October hat noch eine dritte Fahrt stattzufinden. Auf diesen Fahrten darf ohne besondere Bewilligung des Handelsministers kein Zwischenhafen berührt werden. Die vom Minister genehmigte Fahrordnung ist strengstens mit einer regelmässigen Geschwindigkeit von 12 Seemeilen einzuhalten. Die Fahrten werden durch die Dampfer „Villam". „Daniel Ernö", und „Hegedüs Sándor" aufrechterhalten. Insofern die Gestaltung der Verkehrsverhältnisse dies wünschenswerth macht, ist die Gesellschaft verpflichtet, vom Jahre 1902 angefangen, auf Wunsch des Ministers zwischen Fiume und Venedig während der Sommersaison allwöchentlich noch eine vierte Fahrt zu machen. Bei Neuanschaffungen von Schiffen ist das Modell des Dampfers „Hegedüs Sándor" einzuhalten. Falls einer der gegenwärtig benützten Dampfer nicht mehr verwendbar sein sollte, ist die Gesellschaft verpflichtet, einen Dampfer gleicher Type ohne jede besondere Subvention einzustellen. Falls sich während der Wintersaison grössere Frachtexpeditionen ergeben sollten, die nach dem regelmässigen Fahrplane nicht ausgeführt werden können, hat die Gesellschaft ausserordentliche Fahrten einzurichten, die von dem Dampfer „Venezia" besorgt werden. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die für die Fahrten benützten Dampfer in Fiume einregistriren zu lassen und dieselben während der Dauer des Vertrages nicht zu verkaufen, sie auch während dieser Zeit in bestem Stande zu erhalten. Die Gesellschaft, welche sich verpflichtet, die ungarischen Verkehrs- und Handelsinteressen zu unterstützen, wird sich auch für die im Vertrage erwähnten Relationen in Budapest vertreten lassen und ist verpflichtet, in Venedig und Ancona vertrauenswürdige Agenten zu bestellen. Die Gesellschaft erhält zum Zwecke der Einlagerung einen Lagerraum in den Fiumaner Lagerhäusern zur ausschliesslichen Benützung. Die Personentarife können nur nach Genehmigung des Handelsministers in Kraft treten, dasselbe gilt auch von den Frachttarifen, wobei sich bezüglich der letzteren der Handelsminister das Recht vorbehält, eine Modification derselben fordern zu können. Mustersendungen bis zu einem Metercentner sind gratis zu befördern. Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, die Post gratis zu befördern. Der Vertrag, welcher an Stelle der mit dem Unternehmer Leopold Schwarz (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 19 ex 1901) geschlosseuen Verträge tritt, wird mit der Geltungsdauer bis zum 31. December 1916 geschlossen. Der Vertrag enthält für den Fall der Mobilisirung und des Krieges die gleichen Bestimmungen, wie die übrigen derartigen Verträge. Endlich wird bestimmt, dass nur ungarische Staatsbürger für den inländischen Dienst der Gesellschaft angestellt werden können, dass sowohl in den Kundmachungen, wie in der Correspondenz und in den Aufschriften im Inneren der Schiffsräume die ungarische Sprache obligatorisch zur Geltung kommen muss. Die Regierung behält es sich vor, nebst der im ersten Vertrage systemisirten Anzahl staatlicher Vertreter, noch einen solchen in den Directionsrath der Ungarisch-croatischen Seeschiffahrts-Actiengesellschaft zu entsenden.

Budapester Verkehrsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung des Schifffahrtsbetriebes im Bereiche der ungarischen Strecken der Gesellschaft.) Die Budapester Verkehrs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass die Güteraufnahme an sämmtlichen gesellschaftlichen Stationen längs der Donau, Theiss und Drau am 9. März 1901 eröffnet wurde. Der Güterverkehr auf der Save und auf der unteren Donau ist bereits offen. Die Donaustationen Apostag und Rácz-Almás sind vorläufig noch geschlossen und wird deren Eröffnung separat angezeigt werden.

Budapester Verkehrsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung einer Theilstrecke der Donau-Theiss-Verkehrslinie.) Die Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass mit 20. März der Verkehr der gesellschaftlichen Dampfer in der Relation Zimony (Semlin)—Titel—Szeged in beiden Richtungen aufgenommen wurde.

— (Eröffnung der Schiffscourse innerhalb der Relationen Budapest—Wien und Pozsony [Pressburg]—Wien.) Die Budapester Verkehrsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass die Postschiffahrten zwischen Budapest—Wien und die Localschifffahrten zwischen Wien—Pozsony an den nachverzeichneten Tagen begonnen werden: Erste Fahrt von Budapest nach Wien am 30. März, erste Fahrt von Wien nach Budapest am 1. April, erste Fahrt von Wien nach Pozsony am 30. März, erste Fahrt von Pozsony nach Wien am 31. März.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung des Verkehres im Bereiche von Theilstrecken des gesellschaftlichen Betriebsnetzes.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass der Verkehr der gesellschaftlichen Dampfer im Bereiche der Relationen Budapest—Visegrád (rechtes Donauufer)—Nagy-Maros—Dömös (linkes Donauufer mit 1. April, und zwar bis 26. Mai mit je einer Tour- und Retourfahrt per Tag; vom 26. Mai ab bis Ende Juni mit je zwei Tour- und Retourfahrten; vom 1. Juli bis Ende August mit je drei Tour- und Retourfahrten; schliesslich vom 1. September an bis Ende der Saison mit je zwei Tour- und Retourfahrten aufgenommen wird.

—(Wiedereröffnung des Güterverkehres im Bereiche der unteren Donau.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass vorläufig im Bereiche der Strecke Turn-Severin—Galatz die Aufnahme von Frachtgütern am 12. März 1901 begonnen hat.

Schiffsbewegung in den bulgarischen Donauhäfen. Im Jahre 1900 wurden die bulgarischen Donauhäfen von 8434 Schiffen mit 1,561.512 t Ladung, 1,679.027 Tonnage, 139.488 Mann Equipage und 491.619 Passagieren angelaufen, während 8445 Schiffe mit 1,664.618 t Ladung, 1,678.297 Tonnage, 139.394 Mann Equipage und 493.469 Passagieren diese Häfen verlassen haben. Von den abgelaufenen Schiffen segelten 5690 unter österreichisch-ungarischer, 1278 unter russischer, 811 unter bulgarischer, 409 unter rumänischer, 128 unter griechischer, 37 unter türkischer, 4 unter italienischer, 5 unter englischer und je 1 unter französischer und serbischer Flagge. Im Localverkehre wurden die Donauhäfen von 5096 Schiffen mit 203.552 Tonnage, 31.438 Mann Equipage und 70.804 Passagieren angelaufen und von 5028 Schiffen mit 103.552 Tonnage, 31.438 Mann Equipage und 69.475 Passagieren verlassen.

Deutsches Reich. (Herstellung eines Sicherheitshafens bei Oppeln.) Auf der Oder macht sich zwischen Cosel und Ohlau der Mangel eines Sicherheitshafens in hohem Masse fühlbar. Die Häfen bei diesen Orten liegen 115 km von einander entfernt, so dass während der Frostperioden die Kähne auf dem Strome erheblichen Gefahren ausgesetzt sind. Zur Durchfahrung der genannten Strecke brauchen die Fahrzeuge $3^1/_2$ Tage. Im Spätherbste, bei eintretendem Froste oder nach Eröffnung der Schiffahrt, im Frühjahre bei unerwarteten Kälterückschlägen müssen die Wehre oft schleunigst gelegt werden. Die beladenen Kähne kommen alsdann leicht auf den Grund, weil es der ungestauten Oder an der nöthigen Wassertiefe fehlt, und werden mit ihrer Ladung in die schwierigste Lage versetzt. Um die Kähne diesen Gefahren zu entziehen, ist die Anlegung eines Sicherheitshafens auf halber Strecke nothwendig. Die Fahrzeuge können dann binnen 24 Stunden den nächsten Hafen erreichen, bis zum Ablauf welchen Zeitraumes sich das Legen der Wehre hinausschieben lässt. Da nun Oppeln

nahezu mitten zwischen Cosel und Ohlau liegt, ist — wie einer Mittheilung der „Schlesischen Zeitung“ in Breslau entnommen wird — die Herstellung eines Sicherheitshafens bei Oppeln in Aussicht genommen. Der Hafen soll unterhalb der Stadt in einer Länge von 420 m und in einer Breite von 50 m angelegt werden, so dass darin 40 bis 50 Fahrzeuge Aufnahme finden können; nach dem Voranschlage würde dieser Hafen einen Kostenaufwand von Mk. 311.000 erfordern. Die Stadtgemeinde Oppeln beabsichtigt diesen Hafen zu einem Umschlagshafen auszubilden und mit den nöthigen Geleisen, Krahnen, Schuppen u. s. w. zu versehen. Dadurch wird den bei Beginn des Winters im Hafen Zuflucht suchenden beladenen Fahrzeugen Gelegenheit geboten, ihre Ladung mit der Eisenbahn weiter zu befördern. Auch vermögen dann die Güter aus dem östlichen Theile des oberschlesischen Industriegebietes bei Tarnowitz, Beuthen u. s. w., für welchen die Entfernung bis zum Hafen bei Cosel zu gross ist, bei Oppeln die Wasserstrasse zu erreichen. Bezüglich dieser Hafenherstellung fallen dem Staate die Kosten des Baues und der Unterhaltung des Sicherheitshafens zur Last, während alle übrigen Bau- und Unterhaltungskosten die Stadtgemeinde Oppeln übernimmt; die Einnahmen aus dem Liegehafen sollen dem Staate, jene aus den Umschlagseinrichtungen der Stadtgemeinde Oppeln zufliessen.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. April:

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1883 (steuerpflichtig). Für je Mk. 600 Capital Mk. 10 80. — 4 pCt. Prioritäten v. J. 1883 (steuerfrei). Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.—.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen, Em. 1884. Für je fl. 200 Capital K 8.—. 4 pCt. Prioritätsobligationen (Salzkammergut). Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.—.

Bosnisch-hercegovinische Eisenbahn-Landesanleihe. 4½ pCt. Für je K 200 Capital K 4.50.

Bulgarische Staatseisenbahn-Anleihe. 6 pCt. v. J. 1889 Frcs. 15.—.

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Wiener Verkehrsanlagen-Commission. 4 pCt. Für je K 200 Capital K 4.—.

Ungar. Localeisenbahnen-Gesellschaft. 4 pCt. Obligationen. Für je K 200 Capital K 2.—.

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen K 15.—.

Budapest-Fünfkirchner Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen K 8.—.

Buschtéhrader Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen K 7.50. — 4 pCt. Prioritäten. Für K 200 Capital K 4.—.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritätsobligationen, Em. 1886. Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.—.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1871 K 7.50.

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. K 20.—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1891. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Fünfkirchen-Barcser Bahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen K 9.94·4.

Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts. 4 pCt. Prioritätsobligationen K 4.—.

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Ostrau-Friedlander Bahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen K 15.—.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Prioritätsobligationen Mk. 6.—.

Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritätsobligationen Serie X Frcs. 6.50.

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen, I. Em. K 10.—.

Rückzahlungen.

Ab 1. April:

Wiener Verkehrsanleihe. 4 pCt.

Budapest-Fünfkirchner Bahn. 4 pCt. Prioritäten.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen Em 1883, steuerpflichtig und steuerfrei.

Fünfkirchen-Barcser Bahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen.

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen vom Jahre 1885.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Silber- und Goldprioritäten.

Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten, Serie X.

Generalversammlungen.

Im Monate März:

20. (Wien.) Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
21. (Wien.) Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft.
21. (Graz.) Schlossbergbahn-Gesellschaft.
23. (Wien.) Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel (constituirende Generalversammlung).
25. (Salzburg.) Elektricitätswerke Salzburg.
30. (Wien) Oesterreichisches Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten.
30. (Budapest.) Verstaatlichte Ungarische Westbahn.

Im Monate April:

2. (Wien.) Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd (ausserordentliche Generalversammlung).
3. (Wien.) Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.
17. (Bielitz.) Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft.

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. (Generalversammlung.) Am 9. März fand in Wien im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerialrathes Franz Schäffer, die 29. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft statt. Aus dem Geschäftsberichte ist zu entnehmen, dass die Einnahmen an Wagenmiethe um K 570.094 auf K 2,338.261, die Ausgaben um K 58.081 auf K 627.306 gestiegen sind. Das Reinerträgniss beziffert sich auf K 1,797.003 (gegen K 1,312.857 im Vorjahre). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss sie den Reservefonds mit 5 Percent zu dotiren, wofür einschliesslich einer 15percentigen Tantième für den Verwaltungsrath ein Betrag von K 246.826 in Abzug gebracht wurde, K 472.521 dem Wagenreconstructions-Conto zuzuweisen, eine Dividende von K 20 = 10 Percent (wie im Vorjahre) zur Vertheilung zu bringen und K 77.656 auf neue Rechnung vorzutragen. Das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Edmund von Szalay wurde wiedergewählt. Desgleichen wurden in der nachfolgenden constituirenden Verwaltungsrathssitzung Dr. Eduard Freiherr von Sochor und Otto Wiedmann neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 11.685.]

Oesterreichische Schuckertwerke. (Generalversammlung.) Am 3. December 1900 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten, Generaldirectors Eduard Palmer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Sectionsrathes Alphons Edlen von Glaser, die dritte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterr. Schuckertwerke statt. Bei derselben waren 12 Actionäre erschienen, welche 15.600 Actien vertraten. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss die Versammlung, aus dem Reingewinne per K 359.993, K 18.000 dem Reservefonds zuzuweisen, K 26.639 als Tantième für Direction und Verwaltung zu vertheilen, eine Dividende von 6 Percent zur Ausschüttung zu bringen und K 58.220 auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Baurath Bittinger, Alexander von Schreiber, Commerzienrath Steinbeis und Doctor Guido von Wiedenfeld wurden wiedergewählt. Ferner wurde eine Reihe von Statutenänderungen beschlossen. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Generaldirector Eduard Palmer und Alexander Wacker neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten erwählt. [E.-M.-Z. 177.]

Zillerthalbahn. (Generalversammlung.) Am 10. Februar fand in Zell am Ziller unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Dr. Raimund Rainer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Bezirkshauptmannes Knoussl, die erste ordentliche Generalversammlung der Zillerthalbahn statt, bei welcher ein Actiencapital von K 843.000 vertreten war. Nach dem Geschäftsberichte wies die nur 10·2 km lange Theilstrecke bis Fügen seit ihrer Eröffnung einen allerdings nicht nennenswerthen Betriebsüberschuss aus, doch wird mit Rücksicht

auf die bereits im Jänner eingetretene Verkehrshebung ein günstigeres Betriebsresultat für die Zukunft erwartet. Die Generalversammlung nahm die Berichte der Verwaltung zur Kenntniss und wählte Franz Prantl neuerlich und an Stelle der ausgetretenen Mitglieder Zisterer und Standl, Baumeister Josef Nigler aus Innsbruck und Josef Schwarz, Betriebsleiter der Achenseebahn, in den Verwaltungsrath. Ferner beschloss die Versammlung, den Reservefonds behufs Deckung grösserer unvorhergesehener Ausgaben von K 40.000 auf K 60.000 zu erhöhen. Ein Antrag auf Aufnahme eines fundirten Anlehens wurde von der Tagesordnung abgesetzt und gelangte gar nicht zur Verhandlung. Ausserdem erfolgten noch die Wahlen in den Aufsichtsrath. [E.-M.-Z. 9305.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien. Dem Gemeinderathe liegt der Rechnungsabschluss des Lagerhauses der Stadt Wien für das Jahr 1900 und der Geschäftsbericht des Directors Eduard Strasser vor. Die ordentlichen Einnahmen betrugen K 793.309·24; nach Abzug der ordentlichen Ausgaben von K 700.660·59 verbleibt ein Gebahrungsüberschuss von K 92.648·65 oder von 5·22 Percent des Anlagewerthes von K 1,774.337·62 (gegen K 73.352·26 oder 4·13 Percent im Vorjahre). Für die Hebung der Fussbodensohle einiger Magazine, um sie gegen Ueberschwemmungen zu sichern, und für sonstige Verbesserungen sind ausserordentliche Ausgaben in der Höhe von K 100.534·59 erwachsen. Dem Berichte zufolge ist das günstigere Ergebniss weniger in einem grösseren Erträgnisse aus den einzelnen Geschäftszweigen, als in einer Verminderung der Lasten zu suchen. Der für das Lagerhausgeschäft vortheilhafte Verlauf des Getreidehandels im Berichtsjahre konnte nicht voll ausgenützt werden, weil zwei grössere Magazine zur Zeit des Bedarfes im Umbaue begriffen und daher nicht benützungsfähig waren. Der Gesammtumsatz stieg auf 4,708.068 q und die mittlere Tagesbewegung auf 15.694 q (gegen 4,443.699 und 14.812 q in 1899). Eingegangen sind 13.603 Waarenposten mit 2,400.139 q und ausgegangen 27.468 Posten mit 2,307.929 q (gegen 12.571 Posten mit 2,210.802 q und 28.570 Posten mit 2,232.897 q im Vorjahre); der mittlere Lagerstand betrug 288.900 q (gegen 280.435 in 1899) und der mittlere Versicherungswerth des Lagerstandes am 31. December 1900 berechnet sich mit K 17·15 für den Metercentner (gegen K 17·76 zu Ende 1899). An der Gesammtgüterbewegung waren der Eisenbahnverkehr mit 50·20 Percent, der Schiffsverkehr mit 32·76 Percent und das Strassenfuhrwerk mit 17·04 Percent betheiligt (gegen 46·69 Percent, 32·09 Percent und 18·22 Percent in 1899). Auf Getreide, Oelsaaten, Hülsenfrüchte, Mehl und Kleie entfallen 97·02 Percent, auf sonstige Waaren 2·98 Percent des Gesammtumsatzes (gegen 95·35 Percent und 4·65 Percent in 1899). Das Belehnungsgeschäft blieb belanglos; bei 14 von 341 in Umlauf gesetzten Lagerscheinen wurde eine Belehnung mit insgesammt K 67.552·— oder 0·29 Percent des Versicherungswerthes des Gesammtlagerstandes zur Vormerkung in die Lagerbücher gebracht (gegen 24 von 202 ausgeschriebenen Lagerscheinen mit K 78.000·— oder 0·35 Percent im Vorjahre).

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschl. autorisirte Fabrik

H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten. (620)

Central-Heizungen aller Systeme.

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnraume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

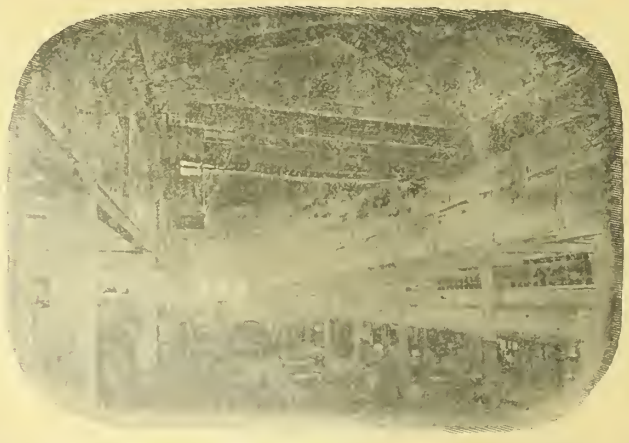
Heim's rauchverzehrende Kamine

Heim's rauchverzehrende „Calorifères".

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.



Theilansicht der elektrischen Werkstätten von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen:
200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen
mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, 9/1, Wasagasse 31

(ab Mai I. Wipplingerstrasse 21).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Niederländisch-Bayerischer Verband.

Einführung des Tarifnachtrages XXI.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 gelangt der Nachtrag XXI zu dem Gütertarife vom 1. Juni 1883 zur Einführung.

Derselbe enthält anderweitige Frachtsätze für die auf niederländischem Gebiete gelegenen Stationen (der vormaligen Grossen Belgischen Centralbahn) Maastricht, Meersen, Roermondt, Simpelveld, Valkenburg und Wylre-Gulpen, wodurch sämmtliche für diese Stationen in den Bayerisch-Belgischen und für Lindau (Stadt) in den Belgisch-Südwestdeutschen Tarifheften veröffentlichten Frachtsätze aufgehoben werden; Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen, Kokes und Steinkohlenbriquetts von Station Simpelveld; Aufnahme der Station Salzburg; Aufhebung von Ausnahmefrachtsätzen und Beschränkung des Ausnahmetarifes für Käse, sowie die seither im Verfügungswege durchgeführten Tarifmassnahmen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst ab 15. Mai 1901.

Wien, am 27. März 1901. [255]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Directer Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. März 1901 giltigen Nachtrag III zum Tarife, Theil II, Heft 1, des obbezeichneten Güterverkehres ist auf Seite 15 der Schnittfrachtsatz der Station Seidenberg von 205 Centimes auf **459** Centimes zu berichtigen.

Wien, am 27. März 1901. [256]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Englisch-Bayerischer Güterverkehr.

Ausserkraftsetzung des Tarifes vom 1. December 1893 und Einführung eines neuen Tarifes.

Unter Aufhebung des Gütertarifes (Theil II) vom 1. December 1893 und des dazu erschienenen Nachtrages tritt am 1. April 1901 der Tarif (Theil II) für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen (einschliesslich Lindau-Rangirbahnhof und Passau, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen) einerseits und London, Station der Grossen Englischen Ostbahn andererseits in Kraft.

Die neuen Frachtsätze weisen gegenüber den seitherigen zahlreiche Ermässigungen und nur im Verkehre mit Stationen des südwestbayerischen Gebietes zum Theil unerhebliche Frachterhöhungen auf.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze bis zum 15. Mai 1901 in Giltigkeit.

Wien, am 27. März 1901. [257]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Norddeutschland, Tarif, Theil II, Heft 1.

Einführung eines Ausnahmetarifes für Rohpetroleum etc.

Am 1. April 1901 tritt an Stelle des am 15. März 1901 aufgehobenen Ausnahmetarifes Nr. 14 A für Rohpetroleum ein neuer Ausnahmetarif Nr. 14 A für Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffinirt), Blauöl und Grünöl in Kraft.

Die Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifes 14 A sind zum Theil höher als die des aufgehobenen früheren Ausnahmetarifes 14 A.

Der neue Ausnahmetarif 14 A hat in dem am 1. April 1901 zum Tarifheft 1 erscheinenden Nachtrag II, dessen sonstiger Inhalt bereits veröffentlicht worden ist, Aufnahme gefunden.

Der Nachtrag ist nunmehr zum Preise von 35 Pfg. bei den betheiligten Abfertigungsstellen der Endbahnen zu beziehen.

Wien, am 27. März 1901. [258]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Erweiterung des Wirkungskreises des Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien und Einschränkung der Befugnisse des Auskunftsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien.

I.

Vom 1. April 1901 an wird das Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I. Wallfischgasse Nr. 15, nachstehende Agenden besorgen:

1. Die Ausgabe von Fahrlegitimationen nach dem In- und Auslande;
2. die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften;
3. den Verkauf von Personen- und Gepäckstarifen;
4. die Aufnahme und eisenbahnmässige directe Abfertigung von Reisegepäck, sowie von Eil- und Frachtstückgut, insofern diese Transporte zum Versandt ab den Bahnhöfen Wien I (K.E.B.) oder Wien II (K.F.J.B.) bestimmt sind, und zwar zu den ab diesen Stationen giltigen Tarifsätzen zuzüglich der sub V angeführten Zustreifgebühr;
5. die schriftliche und mündliche Auskunftsertheilung in Angelegenheiten des Reiseverkehres.

II.

Ueber Verlangen des Reisenden (Absenders) wird Reisegepäck, sowie Eil- und Frachtstückgut auch aus dessen Wohnung (Geschäftslocal) abgeholt. Die diesbezüglichen Anmeldungen können schriftlich, mündlich oder telephonisch (Telephon Nr. 321) unter genauer Angabe der Adresse innerhalb der Amtsstunden des Stadtbureau erfolgen.

Das Stadtbureau wird an Wochentagen ununterbrochen von 8 Uhr Früh bis 6 Uhr Abends und an Sonn- und Feiertagen von 9 Uhr Früh bis 12 Uhr Mittags für den Parteienverkehr geöffnet sein.

An Sonn- und Feiertagen findet nur die Ausgabe von Fahrlegitimationen, einschliesslich zusammenstellbarer Fahrscheinhefte, die Aufnahme von Reisegepäck, der

Verkauf von Personen- und Gepäckstarifen und die Auskunftsertheilung in Angelegenheiten des Reiseverkehres statt.

III.

Für die durch das Stadtbureau erfolgende Aufnahme und eisenbahnmässige Abfertigung von Reisegepäck, sowie Eil- und Frachtstückgut sind die für die betreffenden Verkehre jeweils geltenden reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen massgebend.

Dies gilt insbesondere auch rücksichtlich der von der Beförderung auf Eisenbahnen ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zum Transporte zugelassenen Gegenstände.

Die Lieferfrist für Eil- und Frachtstückgut wird gleich jener ab den Stationen Wien I (K.E.B.), bezw. Wien II (K.F.J.B.) berechnet.

Von der Aufnahme und eisenbahnmässigen Abfertigung im Stadtbureau sind ausser den allgemein zum Eisenbahntransport nicht zugelassenen Gegenstände noch ausgeschlossen:

1. Alle Güter, für welche die Frachtgebühren unter Zugrundelegung eines Mindestgewichtes von 5000 kg berechnet werden.
2. Leichen.
3. Lebende Thiere.
4. Explosive Gegenstände.
5. Alle Sendungen, bei welchen einzelne Frachtstücke mehr als 750 kg wiegen oder länger als 7 m sind.

IV.

Im Einzelnen werden hinsichtlich der Abfertigung von Reisegepäck, sowie Eil- und Frachtstückgut nachstehende Bedingungen festgesetzt:

A. Reisegepäck.

1. Die Aufgabe von Reisegepäck im Stadtbureau hat mindestens sechs Stunden vor Abgang jenes Zuges zu geschehen, mit welchem dasselbe befördert werden soll.
2. Die Anmeldung zur Abholung von Reisegepäck aus der Wohnung des Reisenden soll für jene Züge, die während der Tagesstunden bis 6 Uhr Abends abgehen, tagsvorher erfolgen; für Züge, welche um 6 Uhr Abends oder später abgehen, werden derlei Anmeldungen im Stadtbureau entweder am Tage vorher oder am Abfahrtstage bis spätestens 10 Uhr Vormittags entgegengenommen und ausgeführt.
3. Bei Abholung aus der Wohnung des Reisenden wird vom Zustreifer eine Interimsbestätigung ausgefolgt und gleichzeitig mitgetheilt, ob der Gepäcksschein im Stadtbureau oder an der Gepäckscassa in Wien I (K.E.B.), bezw. Wien II (K.F.J.B.) zu beheben ist.

   Behufs Ausfolgung des Gepäcksscheines, welcher im Stadtbureau frühestens eine Stunde, an den Gepäckscassen der genannten Bahnämter dagegen frühestens eine halbe Stunde vor der fahrplanmässigen Abfahrtszeit des betreffenden Zuges verlangt werden kann, hat der Reisende den Interimsschein zurückzustellen und die Gepäcks- und Zustreifgebühren zu erlegen.
4. Die reglementarische Haftung der Eisenbahn für das aus der Wohnung des Reisenden abgeholte Reisegepäck beginnt erst nach vollzogener Uebergabe desselben an das Stadtbureau, bezw. wenn das Gepäck mit Umgehung des Stadtbureau direct nach den Bahnhöfen Wien I (K.E.B.), bezw. Wien II (K.F.J.B.) zugestreift wurde, nach dessen Uebernahme durch die betreffende Gepäckscassa.

B. Eil- und Frachtstückgüter.

1. Das im Stadtbureau bis 3 Uhr Nachmittags aufgelieferte und das dortselbst bis 10 Uhr Vormittags zur Abholung aus den Wohnungen (Geschäftslocalen) angemeldete Eil- und Frachtstückgut wird noch am gleichen Tage von dem Bahnhof Wien I (K.E.B.), bezw. Wien II (K.F.J.B.) abgesendet. Bei später aufgeliefertem, bezw. zur Abholung angemeldetem Stückgute gilt der nächstfolgende Tag als Aufgabetag und wird auch die Aufnahmsbescheinigung demgemäss datirt.
2. Für die Ausfertigung von Frachtbriefen im Stadtbureau gelangt eine Schreibgebühr von 10 Hellern per Frachtbrief zur Einhebung.
3. Bei Eil- und Frachtstückgütern, welche aus der Wohnung (Geschäftslocal) des Absenders abgeholt werden, beginnt die Haftung der Eisenbahn im Sinne des Betriebsreglements erst nach bahnamtlich vollzogener Aufnahme derselben zum Transporte.
4. Bei der Abholung von Eil- und Frachtstückgütern aus der Wohnung (Geschäftslocal) erhält der Absender eine Interimsbestätigung.

Soll das abgeholte Stückgut „franco Fracht- und Zustreifgebühr" versendet werden, so ist ein Verzicht des Absenders auf die Aufnahmsbescheinigung nicht zulässig. Die Francatur nebst Zustreif-, eventuell Stockgebühr wird in diesem Falle von dem Abholer gegen Einziehung der Interimsbestätigung und Aushändigung der Aufnahmsbescheinigung noch am Aufgabstage eingehoben.

Im Uebrigen können die Zustreifgebühren vom Absender entweder baar beglichen oder der Sendung nachgenommen werden.

V.

Für das Zustreifen von Reisegepäck, sowie von Eil- und Frachtstückgut gelangen die im nachstehenden Tarife festgesetzten Gebühren zur Einhebung:

Zustreiftarif für das Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien.

a) Zustreifen des vom Reisenden (Absender) im Stadtbureau unmittelbar zur Aufgabe gebrachten Reisegepäckes, sowie Eil- und Frachtstückgutes nach den Stationen Wien I (K.E.B.) oder Wien II (K.F.J.B.):

Reisegepäck	Eilgut im Gewichte von			Frachtgut im Gewichte von		
für je 50 kg	1 bis 25 kg	26 bis 50 kg	für je weitere 10 kg	1 bis 50 kg	51 bis 100 kg	für je weitere 100 kg
	Heller					
80	50	60	10	50	60	40

b) Abholen des Reisegepäckes, sowie des Eil- und Frachstückgutes aus den Wohnungen (Geschäftslocalen) einschliesslich des Zustreifens nach den Stationen Wien I (K.E.B.) oder Wien II (K.F.J.B.):

Von den Bezirken	Nach der Station	Reisegepäck	Eilgut im Gewichte von			Frachtgut im Gewichte von		
		für je 50 kg	1 bis 25 kg	26 bis 50 kg	für je weitere 10 kg	1 bis 50 kg	51 bis 100 kg	für je weitere 100 kg
		Heller						
VI, VII, XII, XIV, XV, XVI	Wien I (K.E.B.)	105	60	80	15	60	75	45
I, II, III, IV, V, VIII, IX, XVII, XX (excl. Postbestellbezirk II/6 und XVII/2)		120	75	100	18	75	90	60
X, XI, XIII, XVIII, XIX (excl. Postbestellbezirk XI/2, XIII/5, 7 bis 10, XVIII/2 bis 4, XIX/2 bis 5)		135	105	120	24	105	120	75
I, II, III, VIII, IX, XVII, XVIII, XX (excl. Postbestellbezirk II/6, XVII/2, XVIII/2 bis 4)	Wien II (K.F.J.B.)	105	60	80	15	60	75	45
Prater, Donauquai, IV, V, VI, VII, XIV, XV, XVI, XIX (excl. Postbestellbezirk XIX/2 bis 5)		120	75	100	18	75	90	60
X, XI, XII, XIII (excl. Postbestellbezirk XI/2, XIII/5, 7 bis 10) . . .		135	105	120	24	105	120	75

Ueber Verlangen der Parteien werden die Colli, insofern dieselben einzeln höchstens 50 kg wiegen und von einem Manne getragen werden können, auch aus Kellerräumen und von Stockwerken abgeholt, wofür bei Reisegepäck und Frachtgut eine Stockgebühr von 10 Hellern für je angefangene 50 kg zu entrichten ist. Als Mindestgebühr werden 20 Heller eingehoben. Bei Eilgütern kommt eine solche Gebühr nicht zur Einhebung.

ad a) und b)

Für die im Tarife, Theil I, als sperrig bezeichneten Eil- und Frachtgüter, sowie für Claviere und eiserne Cassen bis 750 kg Gewicht ist die $1^1/_2$fache Zustreifgebühr zu entrichten.

Für Deck- und Bindezeug werden keine besonderen Gebühren, für vorgenommene Reparaturen die nachgewiesenen Auslagen berechnet.

Die Bestellten des Stadtbureau sind verpflichtet, den Zustreiftarif stets bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuweisen.

Allfällige Beschwerden oder Reclamationen sind bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien einzubringen.

VI.

Mit dem gleichen Tage (1. April 1901) werden die Befugnisse des Auskunftsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I. Johannesgasse Nr. 29, auf die schriftliche und mündliche Auskunftsertheilung in Angelegenheiten des Güterverkehres und den Verkauf der einschlägigen Tarife eingeschränkt.

Wien, im März 1901. [259]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Beistellung von Specialwagen mit Kühlvorrichtungen und von Eis für Fleischsendungen aus Galizien und der Bukowina nach Wien-Markthalle.

Zur Beförderung von Fleischsendungen aus Galizien und der Bukowina nach Wien-Markthalle werden nach Thunlichkeit und soweit nicht etwa die Absender fallweise durch Vermerk im Frachtbriefe oder ein- für allemal durch anderweitige schriftliche Erklärung es sich verbeten haben, Specialwagen mit Aufhänge- und Kühlvorrichtungen verwendet. Ein Anspruch auf Beistellung solcher Wagen steht jedoch den Parteien nicht zu.

Mangels solcher Specialwagen gelangen gewöhnliche, für die Fleischbeförderung eingerichtete Wagen (Hakenwagen) zur Verwendung.

Je nach den Temperaturverhältnissen verkehren während der wärmeren Jahreszeit die Special-, bezw. Hakenwagen mit einer Beiladung von Eis. Die Beistellung des Eises besorgt, unter Ausschluss jeder Mitwirkung und Gewährleistung der Eisenbahnverwaltung, das Wiener „Consortium für Eislieferung bei Bahntransporten".

Für die Beförderung von Fleischsendungen in diesen Wagen zur Zeit des Verkehres derselben mit Eisbeiladung ist neben den tarifmässigen Bahngebühren, als Entschädigung für die Eisbeistellung zu Gunsten des genannten Consortiums pro je angefangene 10 kg jeder Sendung zu entrichten:

a) für Sendungen ab Stationen östlich von Krakau 16 h;
b) für Sendungen ab Krakau und Stationen westlich von Krakau, dann für die via Saybusch-Żywiec auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergehenden Sendungen 10 h.

Diese Entschädigung wird im Sinne der Erlässe des k. k. Handelsministeriums, Z. 55.291, ddo. 3. December 1891 und Z. 64 058 ddo. 20. December 1892 gleich einer tarifmässigen Nebengebühr der Abgabsbahn seitens der Güterexpedition in Wien-Markthalle angerechnet.

Ueber besondere vorherige Anforderung werden Wagen der vorbezeichneten Art für den Verkehr nach Wien-Markthalle, nach Thunlichkeit auch zur aus-

schliesslichen Beladung mit Sendungen nur eines Absenders beigestellt, woferne mit einem Frachtbriefe mindestens 5000 kg aufgegeben werden oder per Frachtbrief für mindestens 5000 kg Fracht bezahlt wird. Derlei über besondere Anforderung einem einzelnen Absender beigestellte Wagen dürfen nur mit Sendungen ab einer Station beladen werden, also irgend welche Zuladungen unterwegs nicht aufnehmen. Bezüglich solcher nicht dem Sammelladungsverkehr dienende Wagen können die Absender sich vorbehalten, die Versorgung der Kühlvorrichtungen mit Eis selbst zu bewirken.

Wien, im März 1901. [260]

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Schreibweise der Station und der Personenhaltestelle St. Egydi am Neuwalde.

Die bisherige Schreibweise der in der Strecke Scheibmühl — Kernhof gelegenen Station St. Egydi am Neuwalde wird vom 1. Mai 1901 an in St. Aegyd am Neuwalde abgeändert. Desgleichen wird die nächst dieser Station gelegene Personenhaltestelle Markt St. Egydi am Neuwalde vom 1. Mai 1901 an Markt St. Aegyd am Neuwalde heissen.

Wien, im März 1901. [261]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Einbeziehung von Reichenberg-Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Die im Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 sammt Nachträgen für Laube-Reichenberg S.N.D.V.B. enthaltenen Frachtsätze und Schleppbahngebühren finden unter den gleichen Bedingungen ab 15. April 1901 bis auf Weiteres auch für Laube, bezw. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz-Reichenberg A.T.E. Anwendung.

Die Entfernung zwischen Laube, bezw. Tetschen-Bodenbach—Landungsplatz und Reichenberg A.T.E. beträgt 92 km, die Lieferungsfrist 3 Tage.

Wien, am 26. März 1901. [262]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Bahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung neuer Frachtsätze für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 13 b, Pergine—Peri trs.

Die mit dem Nachtrag I zum Tarif, Theil II, Heft 1 a für die Relation Pergine—Peri trs. zur Einführung gebrachten Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 13 b von Frcs. 0·54. bezw. Frcs. 0·50[1]) sind mit Giltigkeit vom 1. April 1901 auf Frcs. 0·46 abzuändern.

Die im Verordnungs-Blatt Nr. 35 vom 21. März 1901 unter fortlaufender Nummer 232 verlautbarte Kundmachung wird hiedurch aufgehoben.

Wien, am 28. März 1901. [263]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung eines Nachtrages I zum deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarife, Theil I, und eines Nachtrages II zum Personen- und Gepäckstarife der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, Theil II.

Am 1. April d. J. wird eingeführt:

Zu dem deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarife, Theil I, vom 1. Jänner 1900 ein Nachtrag I, und zu dem Personen- und Gepäckstarife der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, Theil II, vom 1. Jänner 1900, enthaltend besondere Bestimmungen, ein Nachtrag II.

Für die kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen sind die beiden Tarifnachträge in einer Ausgabe vereinigt; sie liegt auf allen Stationen des sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht auf und kann durch die Fahrkartenausgaben zum Preise von 5 Pfg. für das Stück bezogen werden.

Die in dem Nachtrag II aufgenommenen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder sind gemäss den Vorschriften unter I[3] des Betriebsreglements genehmigt worden.

Dresden, am 28. März 1901. [264]

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages II.

Zu dem seit 1. April 1895 bestehenden Tarife tritt mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 der Nachtrag II in Kraft, welcher Aenderungen der Tarifbestimmungen für die Beförderung von lebendem Geflügel in Wagenladungen, Frachtsätze für Eseltransporte, Bestimmungen für den Verkehr nach Dresden-Hauptmarkthalle, die Einbeziehung der Station Breslau O.S.-Bhf. als Fütterungs- und Tränkestation in den Tarif, geänderte Frachtsätze für die Beförderung von lebendem Geflügel, directe Frachtsätze für die Beförderung von Pferden, Aenderungen und Ergänzungen der Verkehrsleitungs-Vorschriften, Aenderungen von Stationsnamen und Tarifberichtigungen enthält. Tariferhöhungen, welche durch diesen Nachtrag herbeigeführt werden, treten erst am 15. Mai 1901 in Kraft.

Wien, am 27. März 1901. [265]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Versuchsweise Einführung von Bestätigungen über gezahlte Reisegepäcksgebühren für Reisegepäck, welches im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen zur Beförderung gelangt. Das Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 18. Februar 1901, Z. 58.256 ex 1900, die Anordnung getroffen, dass vom 1. März 1901 angefangen versuchsweise für Reisegepäck, welches im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen zur Beförderung gelangt, den Parteien über Verlangen ausser dem Gepäcksscheine eine Abschrift des Gepäcksscheines auszufolgen ist. Die Ausfertigung dieser Abschriften, welche der Stempelpflicht nicht unterliegen, erfolgt nach Wahl der Partei in der Versandt- oder in der Bestimmungsstation.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferu nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber **K 50** pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
919	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin) der Pos. E—18 der Güterclassification	Ober-Bris	Brünn (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	148 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
920	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Olmütz (St.E.G.)	Poříčan	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Verschieden	93 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
921	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Buchenholz der Pos. H—18, Punkt 3 und 5	Homonna	Nimes (Stadt)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Anhang per 1901 zum Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes	314 Heller	303 Heller	11 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
922	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes a) 8 b) 9 des Westdeutsch Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Tarif, Theil II, Heft 1 (Holz)	Wien, Floridsdorf der K.F.N.B.	Leutzsch der kgl. E.-D. Halle a/S.	Einhaltung der für die Ausnahmetarife 8, bezw. 9 giltigen allgemeinen Bestimmungen	bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. a) 169 b) 128		Im Kartirungswege		
				Wien, Floridsdorf-Jedlesee, Korneuburg der Oe.N.W.B.						a) 169 b) 128				
				Wien II (K.F.J.B.), Wien-Lagerhaus, Wien-Praterquai, Nussdorf der k.k.St.B.						a) 169 b) 128				
				Wien, Stadlau der St.E.G.						a) 169 b) 128				
				Wien-Donauuferbahnhof der K.F.N.B.						a) 170 b) 129				
				Wien-Donauquaibahnhof der k.k.St.B.						a) 170 b) 129				
				Wien I (K.E.B.) k.k.St.B.						a) 179 b) 138				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
923	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Gebrauchte, leere Fässer unter 8 Hektoliter Gehalt und zur Verladung durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen geeignet, dann gebrauchte, leere Metallcylinder zur Beförderung von Spiritus, Chemikalien, Oel, Firnissen, Hopfen und dergleichen	Altona	R a n d n i t z	a) Aufgabe in beliebigen Mengen und Frachtzahlung für mindestens 20 kg; b) Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief; c) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen.	vom 10. April 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1898		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg Pfennige a)	h)	c)	Im Karrirungswege		
				Bremen (Hauptbahnhof, Freihezirk)						278	230	157			
				Brake (Oldenburg)											
				Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen)											
				Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen)						285 *)	250 *	171 *)			
				Nordenham											
				Nordenham (Fischereihafen)											
				Hamburg B. Wilhelmsburg						264	219	150			
				Hamburg-Steruschanze						—	220	151			
				Harburg H.						261	215	148			
				Harburg U.E.						261	216	148			
				Lüheck						260	215	147			
				Pommerensdorf						—	162	115			
				Stettin						206	161	114			
				Swinemünde						226	184	128			
				Warnemünde						250	203	140			
				oder umgekehrt											

*) Diese Frachtsätze haben nur für den See-Aus- und Einfuhrverkehr Giltigkeit; für den Locoverkehr erhöhen sich dieselben:

	a)	h)	c)
	Pfennige für 100 kg		
bei Brake (Oldenburg)	4	—	—
„ Bremerhaven und Geestemünde	7	2	1
„ Nordenham	10	5	2

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
924	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	hetheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Falkenau an der Eger Neusattl Zieditz Zwodan-Davidsthal	Grammat-Neusiedl	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Erfüllung der übrigen, für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	Besteben keine directen Frachtsätze	1398 1434 1380 1402 Heller per Tonne à 1000 kg		Im Kartirungswege		
925	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Niederschlesische Kohle	den Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1897	Lobositz (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Ausnahmetarif für Steinkohle etc. von Stationen des E.D.B. Breslau nach Stationen der St.E.G., giltig vom 1. November 1897	Verschieden	180 Heller per Tonne à 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1902 vorzulegen sind	Der im Verordnungsblatte Nr. 145 vom 18. December 1900 sub Post 3414 für dieselben Transporte in den gleichen Relationen verlautbarte Frachtnachlass von 16 Hellern per Tonne à 1000 kg tritt hiemit gleichzeitig ausser Kraft
926	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kartoffeln mit Umexpedition in Oswięcim	Granica transito (für Sendungen von der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dobrowaer Eisenbahn)		Die Weiterbeförderung ab Oswięcim mit neuen Frachtbriefen hat zu erfolgen, ohne dass die Sendungen vorher ausgeladen worden sind. Die auf den Frachtbriefen bis Oswięcim als Empfängerin erscheinende Firma hat auf den Frachtbriefen von Oswięcim als Absenderin zu fungiren. Bis und ab Oswięcim Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	71 Heller 56 Heller 15 Heller								
				Z a n c b t e l										
				I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e										
			Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe bis Oswięcim und der übereinstimmenden, auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate ab Oswięcim, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt										

927

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

betheiligten Verwaltungen

Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut im Höchstgewichte (per Sendung) von 20 kg bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 7/807, Weiterbeförderung ab Brünn mit dem Schnellzuge 3/n und ab Aussig mit dem Personenzuge Nr. 19

via Brünn-Aussig

Wien (Nordbahnhof)

Brüx (A.T.E.)

1. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung), mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges, aufgeliefert werden. Jedes Packet muss auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe)-Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rothem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten: den Namen und den Wohnort des Absenders; den Vermerk „Zeitungs-Packet": die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zunamen, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren.
2. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmsbescheinigung wird nicht ausgefertigt.
3. Eine Avisirung der Zeitungspackete findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen.
4. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche als Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangspflichtigen Güter durch denselben entstehen

bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901

Besteht kein directer Frachtsatz über die Route Brünn—Aussig

1464 Heller

Im Kartirungswege

Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Hellern zur Anrechnung. Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit den bezeichneten Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Theil I, Abth. A, nur über besondere, bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung

1	Fortlaufende Nummer	
2	Die Publication erfolgt von der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel
3	und im Namen der	
4		
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	
	nach	
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	
7	und gilt in der Zeit	
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	
12	Art der Durchführung	
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
14	Besondere Bemerkungen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
928	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Cement der Pos. C—6 des österr.-ungar. Tarif-Theiles I	Königshof, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	**a) Binnenstationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen:**	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen mit einem geringeren Ladegewichte als 10.000 kg und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif, Theil II, Heft 2, für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennig		Im Kattirungswege		
					Annaberg					70				
					Auerbach unt. Bhf.					65				
					Buchholz					69				
					Chemnitz					71				
					Dresden-Altstadt *)					65				
					Dresden-Friedrichstadt*)					67				
					Dresden-Neustadt *)					68				
					Falkenstein					65				
					Freiberg i. S.					61				
					Freiberg i. S. Schachtbhf.					62				
					Johanngeorgenstadt					65				
					Königstein					56				
					Markneukirchen					55				
					Mittweida					72				
					Mugeln b. Pirna					62				
					Pirna					60				
					Plauen i. V. oh. Bhf. *)					63				
					Plauen i. V. unt. Bhf. *)					62				
					Radebeul					69				
					Reichenbach i.V. oh. Bhf. *)					65				
					Reichenbach i.V. unt. Bhf. *)					66				
					Schandau					54				
					Schöneck					59				
					Wilkau					71				
					Zwickau					70				
					b) Sächsisch-Preussische Wettbewerbsstationen:									
					α) Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.									
					Gera (Reuss) S.St.B.					71				
					Leipzig (Bayer. Bhf.)					84				
					Leipzig (Dresdn. Bhf.)					83				
					Leipzig-Connewitz					84				
					Leipzig-Stötteritz					84				
					Plagwitz-Lindenau					85				
					Zeitz					77				
					β) Stationen der kgl. Preussischen Staatsbahnen.									
					Gera (Reuss) D.B. Erfurt					71				
					Leipzig (Berl.Bhf.)	D.B. Halle a. S.				83				
					Leipzig (Eilenb. Bhf.)	D.B. Halle a. S.				84				
					Leipzig (Magdeb. Bhf.)	D.B. Halle a. S.				83				
					Leipzig (Thür. Bhf.)	D.B. Halle a. S.				84				
					Leipzig-Eutritzsch	D.B. Halle a. S.				83				
					Plagwitz-Lindenau	D.B. Halle a. S.				85				
					Zeitz	D.B. Erfurt				77				

* Vergl.: Besondere Bestimmungen im Theil II (gemeinschaftliches Heft) für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, unter II. B. 7. A.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
929	k. k. österr. Staatsbahnen	Mährischen Westbahn	Schotter aus der Pos. 8—55 a der Güterclassification	Dzbell-Jessenetz	Prossnitz-Localbahn	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen ist von der Partei zu besorgen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	15 Heller	13 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		
930	k. k. österr. Staatsbahnen		Eisenerz	Treibach-Altbofen transit	Klagenfurt St.B. und S.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief. Das Abladen der Sendungen hat die Partei auf eigene Kosten besorgen zu lassen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	23 Heller	19 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
931	Oesterr. Nordwestbahn	Localbahn Dentschbrod-Humpoletz	Stärke, feuchte (auch feuchte Schlammstärke)	Humpoletz	Dentschbrod	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Tarif der Localbahn Dentschbrod-Humpoletz vom 1. August 1898	38	30	8	Im Kartirungswege		
				Heroletz-Pollerskirchen					25	20	5			
932	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Oelfrüchte und Oelsaaten aller Art (Ausnahmetarif 52)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	O d e r b e r g	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Pfennige			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1902 in Vorlage zu bringen	
				Schönpriesen-Umschlag					112	85 *)	27			
				Dresden-Elbkai					107	80 *)	27			
									148	121	27			
933	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Baumaterialien, Maschinen, Kessel, Eisenconstructionen etc.	Der Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft in Brüx wurde für Baumaterialien, Maschinen, Kessel, Eisenconstructionen etc., welche zum Erweiterungsbau des Doblhoff-Schachtes III bei Karbitz bestimmt sind, die im Ausnahmetarif XIV des Localgütertarifes, Theil II. festgesetzte Frachtbegünstigung mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901 bewilligt. Von der Bedingung eines Durchlaufes von mindestens 40 km auf den Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurde abgesehen.										

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 10 Pfennige für 100 kg.

Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn

betheiligten Eisenbahnverwaltungen

Raffinirtes Petroleum, sowie für Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petrolenmbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petrolenmrückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes

Nachweisung eines Minimalquantums von 8000 Tonnen à 1000 kg (achttausend Tonnen).

Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der allgemein giltigen, sowie der einschlägigen Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes für raffinirtes Petroleum etc. von Pardubitz S.N.D.V.B. nach Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., giltig vom 1. April 1901

vom 1. April 1901 bis Ende März 1902

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum etc. vom 1. Juni 1900	Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum etc., giltig vom 1. Juni 1900	Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum etc. von Pardubitz S.N.D.V.B. nach Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., giltig vom 1. April 1901
1	2	3	4	5	6		7	8			
								Bezeichnung			
								Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg			Heller
								per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)			Heller
								per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			Heller
9	10	11	12	13	14						
										Wien (K.F.N.B.)	Alt-Paka
											Arnau
											Caslau
											Chotéhof
											Chrast
											Chrudim
											Czernosek
											Deutschbrod
											Dohrowitz
											Einsiedel
											Eisenbrod
											Felgendorf-Widach
											Freiheit-Johannisbad
											Friedland i. B.
											Gold-Jenikau
											Habendorf
											Hlinsko
											Hohenelbe
											Iglau
											Jičin
											Jungbunzlau
											Königshan
											Langenbruck
											Leitmeritz
											Leschtina
											Liebau
											Lieben
											Mehlik
											Neu-Paka
											Parschnitz
											Pelsdorf
											Raspenau
											Reichenau bei Gablonz
											Reichenberg
											Schreckenstein
											Seidenberg
											Smidar
											Stärkenbach
											Swarow-Hammer
											Tannwald-Schumburg
											Trautenau
											Trübenwasser
											Turnau
											Weigsdorf
										Wien (St.E.G.)	Wien (Oe.N.W.B.)
											Wikaneč
											Wostromėř
											Zdireitz-Kreuzberg
										Pardubitz (St.E.G.)	P a r d u h i t z (S.N.D.V.B.)

Im Rückvergütungswege oder im Kartirungswege, in letzterem Falle gegen Caution

Art der Durchführung

Bei Inanspruchnahme im Rückvergütungswege: Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe, consignirt bis Ende Mai 1902. Bei Inanspruchnahme im Kartirungswege: Gegen Erlag einer Caution von Kronen 16.000 (sechzehntausend Kronen) in Baarem oder in pupillarsicheren Werthen (zum Börsencourse gerechnet), welche sofort rückgestellt wird, sobald mittelst Vorlage der auf die contrahirende Firma als alleinige Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe der Nachweis geliefert wird, dass innerhalb der Vertragsdauer 8000 Tonnen (achttausend Tonnen) der bezeichneten Artikel verfrachtet wurden. Bei Nichtaufbringung des Minimalquantums wird die Caution zur Deckung der Differenz zwischen den officiellen und den zugestandenen Frachtsätzen für das factisch aufgelieferte Quantum verwendet. Der Nachweis über die verfrachteten Quantitäten ist bis längstens Ende Mai 1902 zu erbringen

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Diese Frachtsätze gelten in umgekehrter Richtung auch für leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer unter Aufrechthaltung der im Ausnahmetarife niedergelegten Bestimmungen.

In das festgesetzte Minimalquantum von 8000 Tonnen (à 1000 kg) werden auch Petroleumtransporte und sonstige in dem vorbezeichneten Ausnahmetarife vom 1. April 1901 genannte Artikel eingerechnet, welche in der Zeitdauer, für welche dieses Zugeständniss gilt, ab P a r d u h i t z (S.N.D.V.B.) nach anderen als den vorstehend genannten Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. und darüber hinaus zur Verfrachtung gelangen

Besondere Bemerkungen

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
16	Nr. 138 vom 1. December 1900	2699	K. k. österr. Staatsbahnen	K. k. österr. Staatsbahnen	Bier	Leoben (St.B.) loco	Eisenerz	In der Rubrik 7 ist bei der Aufgabsstation Leoben St.B. das Wort „loco" zu streichen	
17	Nr. 138 vom 1. December 1900	2762	K. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Schwartenholz und Säumlinge, beim Sägebetriebe abfallend, nicht über 1 m lang, lose oder in Bündeln	Hüttenberg Treibach-Althofen etc. etc.	Wien I (K.E.B.) und Penzing	In der Rubrik 5 („für die Transportstrecke von") ist vor Mautern, in der zweiten Stationsgruppe, die Station Seiz, ferner in der Rubrik 10 der zugehörige zugestandene Frachtsatz von 72 h, mit Giltigkeit vom 1. April 1901, nachzutragen	
						Mautern Kalwang etc. etc.			
18	Nr. 7 ex 1901	299 recte 399 303 recte 403	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	In nachstehenden Relationen		Die Frachtsätze der ursprünglichen Publicationen sind bezüglich der nachbenannten Aufgabsstationen mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 durch folgende Frachtsätze zu ersetzen:	

Frachtsätze per 100 Kilogramm in Hellern

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u. fővar. közrakt. „ Józsefváros „ Lipótváros „ Angyalföld „ nyugoti p. u.		Budapest Kelenföld Köbanya alsó n. p. felső p. u. hizlalda Ó-Buda Filatorigat Buda-Császárfürdö Kitérö		Budapest deli vasut Palota-Ujpest Vácz		Pozsony Pozsony flokpályaudvar		Almás Füzitö Györ St. János Komárom		Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Simmering, Floridsdorf, Stadlau		Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai		Marchegg	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
Alibunár	139	129	145	135	147	137	209	199	171	161	223	213	227	217	223	213
Bóka	131	121	137	127	139	129	201	191	163	153	215	205	219	209	215	205
Csene	138	128	144	134	146	136	208	198	170	160	222	212	226	216	215	212
Jánosföld	135	125	141	131	143	133	205	195	167	157	219	209	223	213	219	209
Kévi-Szöllös	150	140	156	146	158	148	220	210	182	172	234	224	238	228	234	224
Kurjácska	139	129	145	135	147	137	209	199	171	161	223	213	227	217	—	—
Ó-Telek	124	114	130	120	132	122	194	184	156	146	208	198	212	202	208	198
Öregfalu	125	115	131	121	133	123	195	185	157	147	209	199	213	203	209	199
Pardány	136	126	142	132	144	134	206	196	168	158	220	210	224	214	220	210
Torontál-Ujvár	127	117	133	123	135	125	197	187	159	149	211	201	215	205	211	201
Uj-Alibunár	139	129	145	135	147	137	209	199	171	161	223	213	227	217	223	213

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
26	Nr. 138 vom 1. December 1900	2704	K. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Schwarzenau-Zwettl	Bier	Schwarzenau	Zwettl	1. Mai 1901	In den ab 1. Mai 1901 giltigen neuen Tarif einbezogen
27		2705			Leere Bierfässer	Zwettl	Schwarzenau		Der normale Frachtsatz in dem ab 1. Mai 1901 giltigen Tarife ist billiger
28		2769			Brennholz	Gr.-Globnitz	Schwarzenau		
29		2769			Holz (excl. Brennholz), Brennholz	Zwettl	Schwarzenau		In den ab 1. Mai 1901 giltigen neuen Tarif einbezogen

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Unschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
32	Nr. 33 vom 16. März 1901	844	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Güter aller Art	Siehe Tabelle		In der Tabelle unter Abtheilung II hat der Frachtsatz in der Relation Dzieditz—Bardujeni anstatt 582 Centimes richtig 482 Centimes und in der Relation Dzieditz—Adjud anstatt 725 Centimes richtig 727 Centimes per 100 kg zu lauten	

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./₂, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne. Wien I. Wallfischgasse 10.

STAATS-EISENBAHN GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 39. **Wien, 2. April 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. März 1901, Z. 10.425, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 7. März 1901.

Wittek m. p.

Verzeichniss

jener vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium an anspruchsberechtigte Unterofficiere ertheilten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ableben	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
7962	Steinz Johann	1					1
10571	Tyle Johann	1					1
11648	Mach Franz	1					1
12011	Polivka Wenzel	1					1
12181	Adler Willibald	1					1
12493	Ciemała Franz	1					1
12597	Koener Franz	1					1
12950	Hendlinger Franz	1					1
13638	Selitsch Martin	1					1
13894	Jahn Robert	1					1
14006	Köstler Franz	1					1
14440	Udovc Franz	1					1
14741	Kuhlöfl Franz	1					1
15064	Tschida Josef	1					1
15281	Kabas Balthasar	1					1
15463	Wodička Gottlieb	1					1
15516	Lanz Josef	1					1
15637	Schurek Rudolf	1					1
15712	Wierbicki Andreas	1					1
15899	Swirniak Stefan	1					1
15900	Newistiuk Georg	1					1
15991	Hloušek Franz	1					1
16046	Krowicki Felix	1					1
16110	Tomša Johann	1					1
16120	Włodarski Johann	1					1
16287	Bradač Franz	1					1
16374	Michalunio Jurko	1					1
16386	Sternbach David	1					1

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsbereohtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ableben des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
16500	Wenc Stanislaus Anton	1					1
16618	Kacinel Philipp	1					1
16666	Lazanský Adalbert	1					1
16683	Zemina Franz	1					1
16717	Albrecht Adolf				1		1
16735	Perlet Josef				1		1
16753	Scholtz Johann	1					1
16795	Šebánek Johann	1					1
16813	Šveyda Wenzel	1					1
16973	Glugiewicz Anton Josef	1					1
17041	Smehlik Anton	1					1
17089	Klees Andreas	1					1
17168	Klein Josef	1					1
17192	Chmielnicki Jan	1					1
17201	Gabriel Josef	1					1
17258	Haas Roman	1					1
17296	Zakl Johann	1					1
17355	Nowacki Johann	1					1
17408	Wojna Kasimir	1					1
17432	Keil Johann	1					1
17445	Teucher recte Teuchert Anton Rudolf	1					1
17451	Szuba Josef	1					1
17473	Paulik Friedrich	1					1
17523	Bubik Ludwig	1					1
17539	Naar Johann	1					1
17547	Cavini Rudolf	1					1
17585	Havranek Johann	1					1
17609	Hájek Franz	1					1
17622	Petrasch Ludwig	1					1
17627	Vepřek Josef	1					1
17656	Vostřel Anton	1					1
17668	Jänchen Adolf	1					1
17681	Sokołowski Władisław	1					1
17689	Jiraček Wilhelm	1					1
17695	Hybl Eduard	1					1
17714	Skrzywan Carl	1					1
17718	Kuprian Gustav Maximilian	1					1
17731	Vařečka Josef	1					1
17740	Minovsky Anton	1					1
17747	Brichta Franz	1					1
17811	Hinek Josef	1					1
17818	Verderber Josef	1					1
17819	Pilz Oswald	1					1
17825	Plakinger Johann	1					1
17829	Gruden Rafael	1					1
17851	Demel Franz	1					1
17853	Matteck Alois	1					1
17857	Fröhlich Hermann	1					1
17863	Lohner Carl	1					1
17878	Břeštan Josef	1					1
17886	Breiner Josef	1					1
17892	Vončina Michael	1					1
17906	Tenora Leopold	1					1
17914	Vitschar Conrad	1					1
17920	Reeh Wendelin	1					1
17941	Hoffmann Ignaz	1					1
17944	Hacker Anton	1					1
17959	Wanninger August	1					1
17971	Brichta Josef	1					1
17989	Wolf Anton	1					1
17990	Cernigoj August	1					1
17998	Schweiger Johann	1					1
18010	Burak Michael	1					1
18024	Ettersberger Josef	1					1
18054	Mlakar Andreas	1					1
18057	Miklautsch Peter	1					1
18070	Dichtl Josef	1					1
18079	Wimmer Rudolf	1					1
18084	Velebný Josef	1					1
18089	Schmid Johann	1					1
18099	Kohout Josef	1					1
18138	Barich Josef Franz	1					1
18151	Skoczdopol Ed. Lucian	1					1
18156	Melichar Jan	1					1
18158	Böhm Wilhelm	1					1
18161	Fediow Justin				1		1
18200	Drahozal Carl Franz	1					1
18211	Ružička Franz	1					1
18217	Zumpe Friedrich Wilhelm	1					1
18220	Wedra Anton	1					1
18231	Monzer Carl	1					1
18249	Rodowicz Peter	1					1
18267	Starzyński Josef	1					1
18278	Dolezal Anton	1					1
18295	Kolinowitz Johann	1					1
18322	Geiger Josef Franz	1					1
18341	Rus Franz	1					1
18347	Krb Josef	1					1
18374	Pechmann Anton	1					1
18385	Tengler Carl	1					1
18396	Schirmer Carl	1					1
18406	Bareuther Gregor	1					1
18414	Matejka Benjamin	1					1
18428	Reszetyłowicz Titus	1					1
18477	Käferbeck Leopold	1					1
18536	Repinz Franz	1					1
18540	Schmied Josef	1					1
18563	Witkowski-Dolega R. v. Ladislaus	1					1
18568	Stachowicz Vincenz	1					1
18573	Konopásek Emil	1					1
18584	Höflinger Emil	1					1
18585	Vewerka Josef	1					1
18595	Lederer Johann	1					1
18599	Stipanowicz Mirko	1					1
18606	Fritz Josef	1					1
18618	Settmacher Franz	1					1
18674	Smolik Bohumil	1					1
18683	Uhl Franz	1					1
18688	Martinovsky Josef	1					1
18717	Schranz Josef	1					1
18720	Herzum Ferdinand	1					1
18724	Wenig Christof	1					1
18900	Rieb Ulrich	1					1

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium die auf Grund der Beschlüsse der Generalversammlungen der Actionäre der Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft in Teplitz vom 25. Mai 1898 und 25. April 1900 beschlossene Aenderung der §§ 9, 10, 11, 19, 29, 34 und 35 der Statuten dieser Gesellschaft, sowie das neue Actienformulare (X) genehmigt.

Wien, am 18. März 1901. — Z. 9297. E.-M.-Z. 14.064.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 27. März 1901,*) betreffend die Errichtung einer Permanenzcommission für die Handelswerthe der Zwischenverkehrsstatistik im Handelsministerium.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 24. März 1901 die Errichtung einer Permanenzcommission für die Handelswerthe der Zwischenverkehrsstatistik im Handelsministerium, sowie das nachfolgende Statut für dieselbe allergnädigst zu genehmigen geruht.

Statut der k. k. Permanenzcommission für die Handelswerthe der Zwischenverkehrsstatistik.

Aufgabe der Commission.

§ 1.

Die k. k. Permanenzcommission für die Handelswerthe der Zwischenverkehrsstatistik hat die Aufgabe, die Werthe jener Verkehrsgegenstände, welche den Gegenstand der Statistik des Waarenverkehres zwischen den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern und den Ländern der ungarischen Krone bilden, jährlich zu erheben und festzustellen.

Unterordnung.

§ 2.

Die Permanenzcommission ist dem Handelsminister unmittelbar untergeordnet.

Zusammensetzung.

§ 3.

Die Permanenzcommission besteht aus:

1. dem Präsidenten,
2. dem Stellvertreter desselben,
3. je zwei Vertretern der Ministerien des Handels, der Finanzen, des Ackerbaues und der Eisenbahnen,
4. zwei Vertretern der statistischen Centralcommission,
5. einem Vertreter der Handels- und Gewerbekammer des Erzherzogthums Oesterreich unter der Enns, sowie
6. aus einer nach Bedarf festzustellenden Anzahl anderer Mitglieder aus den fachmännischen Kreisen der Industrie und des Handels, insbesondere der Handels- und Gewerbekammern, sowie der Land- und Forstwirthschaft.

Präsidium.

§ 4.

Präsident der Commission ist der Vorstand des k. k. Zwischenverkehrsstatistischen Amtes im k. k. Handelsministerium.

Der Stellvertreter desselben wird vom Handelsminister ernannt.

Berufung der Mitglieder.

Die Vertreter der Ministerien werden von den betreffenden Ministerien berufen, jene der statistischen Centralcommission und der Vertreter der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer von diesen selbst bezeichnet.

Die fachmännischen Mitglieder der Commission werden vom Handelsminister auf die Dauer von sechs Jahren ernannt.

Versammlungen.

§ 5.

Die Permanenzcommission vollzieht ihre Aufgabe in der Plenarversammlung, in einer allgemeinen Abtheilung und in Fachabtheilungen auf Grund einer durch den k. k. Handelsminister erlassenen Geschäftsordnung.

Plenarversammlung.

§ 6.

Die Plenarversammlung besteht aus sämmtlichen Mitgliedern der Permanenzcommission und versammelt sich unter dem Vorsitze des Handelsministers, beziehungsweise dessen Stellvertreters nach Bedürfniss, mindestens jedoch einmal im Jahre, um die Bildung der Fachabtheilungen vorzunehmen.

Allgemeine Abtheilung.

§ 7.

Die allgemeine Abtheilung besteht aus dem Präsidenten und dessen Stellvertreter, den Vertretern der Ministerien, der statistischen Centralcommission, der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer, sowie aus den Obmännern der einzelnen Fachabtheilungen, beziehungsweise in deren Verhinderung aus den Stellvertretern derselben. (§ 8.)

Die allgemeine Abtheilung hat die der Permanenzcommission gemeinsamen Angelegenheiten wahrzunehmen, die erhobenen Werthe der Revision zu unterziehen und zusammenzustellen.

Der allgemeinen Abtheilung steht das Recht zu, das schriftliche oder mündliche Gutachten auch von ausserhalb der Commission stehenden Sachverständigen einzuholen.

*) Enthalten in dem am 30. März 1901 ausgegebenen XIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 32.

Fachabtheilungen.

§ 8.

Die Festsetzung der Anzahl der Fachabtheilungen, die Bildung von Unterabtheilungen derselben und die Zuweisung der Waaren zur Werthbestimmung an die Fachabtheilungen bleibt der Geschäftsordnung vorbehalten.

Jede Fachabtheilung besteht aus mindestens drei Mitgliedern. Wird diese Zahl durch freien Beitritt nicht erreicht, so steht es dem Präsidenten zu, dieselbe durch andere Mitglieder der Commission zu ergänzen. Jede Fachabtheilung wählt aus ihrer Mitte einen Obmann und den Stellvertreter desselben. Bei Ablauf der Functionsdauer derselben, sowie im Falle einer Neuorganisirung der Fachabtheilungen ist eine Neuwahl vorzunehmen. Die Fachabtheilungen haben das Recht, zu ihren Verhandlungen auch ausserhalb der Commission stehende Sachverständige beizuziehen.

Theilnahme an den Berathungen.

§ 9.

Die Verhandlungen der Permanenzcommission finden in der Regel mündlich statt. Auswärtige Mitglieder können ihre Berichte jedoch auch schriftlich erstatten.

Amt und Titel des Mitgliedes.

§ 10.

Die Stelle eines Mitgliedes der Permanenzcommission ist ein Ehrenamt und wird unentgeltlich ausgeübt.

Die vom Handelsminister aus fachmännischen Kreisen ernannten Mitglieder haben das Recht, während ihrer Functionsdauer den Titel „k. k. Commercialrath“ zu führen.

Nichttheilnahme an den Arbeiten.

§ 11.

Nimmt ein vom Handelsminister ernanntes Mitglied an den Arbeiten der Commission durch ein volles Jahr nicht theil, so wird dies als ein Verzicht auf die Mitgliedschaft angesehen.

Bureaugeschäfte.

§ 12.

Die Bureaugeschäfte der Permanenzcommission besorgt das k. k. Zwischenverkehrsstatistische Amt im k. k. Handelsministerium.

Call m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 19. März 1901, Z. 17.053/B ex 1900,*) an sämmtliche gemeinsamen und österreichischen Privatbahn-Verwaltungen, betreffend die periodische Unterbrechung der Verschiebungen über Wegübersetzungen.

Auf einer Linie einer Eisenbahn-Verwaltung wurde ein anlässlich des Verschiebens über eine Wegübersetzung geschlossen gehaltener Handschranken auf der dem Stande des Rampenwärters abgekehrten Bahnseite durch einen Unberufenen geöffnet und infolge des Einfahrens wartender Fuhrwerke auf die Uebersetzung, während die Verschiebung noch im Zuge war, ein Unfall herbeigeführt.

Die Erhebung ergab, dass die betreffende, ziemlich frequente Rampe vor dem gegenständlichen strafbaren Eingreifen eines Unberufenen sehr lange geschlossen gehalten war und dass der Rampenwärter, als er von seinem Posten aus das Einfahren von Fuhrwerken auf der gegenüber liegenden Bahnseite gewahrte — statt das Einstellen des Verschiebens zu veranlassen — auch den zweiten Schranken in der Absicht öffnete, das auf der Uebersetzung befindliche Fuhrwerk schnellstens aus dem Gefahrsbereiche zu bringen und so einen Unfall zu verhüten.

Dieses Vorgehen brachte jedoch ein Nachdrängen der übrigen wartenden Fuhrwerke, beziehungsweise eine Vergrösserung der Folgen des Unfalles mit sich.

Die . . . . . wird unter Hinweis auf den hierämtlichen Erlass vom 24. Februar 1881, Z. 15.607 ex 1880 (C.-Bl. Nr. 33 ex 1881), eingeladen, ein besonderes Augenmerk darauf zu wenden und vorzusorgen, dass auf den dortseitigen Linien Verschiebungen über Wegübersetzungen in solchen Perioden unterbrochen werden, damit das Passiren auf dem Wege nicht zu lange gestört werde und dass die Wiederaufnahme der Verschiebung erst nach Beseitigung jedes Hindernisses wieder erfolge.

Unter Einem wollen aus Anlass dieses Unfalles dem interessirten Personale die einschlägigen Vorschriften in Erinnerung gebracht werden.

Der k. k. General-Inspector:
Gerstel m. p.

*) Ein analoger Erlass wurde an alle k. k. Staatsbahn-Directionen gerichtet.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 27. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. März wurden nachfolgende Anträge eingebracht:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Kleewein, Voelkl, Dötz, Kittinger und Genossen:

Das steuerkräftigste Land der ganzen Monarchie, Niederösterreich, ist bei 563 Millionen Investitionsvorlage wohl am wenigsten berücksichtigt worden, obwohl es in demselben grosse, ausgedehnte Gebiete gibt, die jeglicher Bahnverbindung entbehren, vom Weltverkehre ganz abseits liegen, deren Bewohner ihre Bodenproducte nicht zweckmässig verwerthen können, weshalb die Bevölkerung dieser Gegend von Jahr zu Jahr mehr verarmt und schliesslich wirthschaftlich ganz zugrunde gehen muss.

Am meisten vernachlässigt erscheint in dieser Hinsicht die grosse Hochebene des Waldviertels.

Das ganze Gebiet zwischen Krems, der Kampthalbahn Sigmundsherberg - Gmünd und der Grenze Oberösterreich hat gar keine Eisenbahn ausser dem Flügel Schwarzenau-Zwettl, der mit grossen Kosten und noch grösseren Opfern der Gemeinde Zwettl zustande gebracht wurde.

Dass diese Linie Schwarzenau-Zwettl sich als Sackbahn nicht rentiren kann, und deshalb auch die Staatszuschüsse von dem vollständigen Ausbau kein Ende nehmen werden, ist begreiflich.

Die Gemeinden hätten dieses grosse Opfer für diese Zweiglinie wohl nicht gebracht, wenn sie nicht an eine Fortsetzung dieser Bahn zum Anschlusse an die Westbahn gehofft hätten.

Nun wurde aber der Stadtgemeinde Zwettl als Vorconcessionärin dieser Linie seitens des hohen k. k. Eisenbahnministeriums der Auftrag zutheil, vorläufig die Fortsetzung von Zwettl nur bis Weins (Station der Donauuferbahn) in Aussicht zu nehmen.

Infolgedessen legte die Stadtgemeinde Zwettl am 11. Juli 1900, Z. 279, das generelle Project der Fortführung der bestehenden Bahnlinie Schwarzenau—Zwettl über Martinsberg zum Anschlusse an die Donauuferbahn vor, diese Bahnlinie stimmt auch mit dem vom 14. bis 21. December 1893 der Trassenrevision unterzogenen Projecte für eine Eisenbahn von Iglau nach Amstetten überein und erscheint auch die mit dem Erlasse des hohen k. k. Handelsministeriums vom 11. Jänner 1895, Z. 7289 ex 1894, angeregte Variante im Bereiche von Ottenschlag als auch die Herabminderung der im Isperthale zwischen Altenmarkt - Isper und Nöchling ursprünglich angewendeten Maximalneigung von 28 pCt. auf 25 pCt. berücksichtigt.

Mit Erlass vom 10. Februar 1901 wurde auch bereits der Vertrag über die Ausarbeitung des Detailprojectes genehmigt.

Da die Stadtgemeinde Zwettl schon bei der Bahn Schwarzenau-Zwettl die äussersten Opfer gebracht hat, ist sie nicht mehr in der Lage, auch das Detailproject ausarbeiten zu lassen; dasselbe gilt auch von den Interessenten.

In Erwägung, dass in diesem ganzen grossen Gebiete des Waldviertels in der nächsten Nähe der Residenzstadt Wien ein ausserordentlicher Nothstand herrscht, die wirthschaftlichen Verhältnisse der Bevölkerung dem Ruine nahe sind, Handel und Wandel darniederliegen, das seit jeher von der Staatsverwaltung ganz ungerechtfertigt vernachlässigte Waldviertel dringendst einer Hilfe bedarf, beantragen die Gefertigten:

„Das hohe Haus möge beschliessen, die k. k. Regierung werde aufgefordert, das Detailproject der Bahnlinie Zwettl—Ybbs—Amstetten mit Berücksichtigung des Marktes Ottenschlag zum Anschlusse an die projectirte Donauuferbahn Krems—Grein sofort anfertigen zu lassen und den Bau dieser für die bis jetzt so vernachlässigte Gegend des Waldviertels äusserst nothwendigen Bahn als Nothstandsbau aus den in der Investitionsanleihe dem Eisenbahnministerium zu Bahnbauten reservirten 80 Millionen Kronen ehestens in Angriff nehmen zu wollen.

In formeller Beziehung wird beantragt, diesen Antrag ohne erste Lesung nach § 31 der Geschäftsordnung dem Eisenbahnausschusse zur schleunigsten Berichterstattung zuzuweisen."

II. der Herren Abgeordneten Franz Hofmann und Genossen:

Nach der von Seiner Excellenz dem Herrn Ministerpräsidenten in der Sitzung des Wasserstrassenausschusses am 21. März d. J. abgegebenen Erklärung ist demnächst eine Regierungsvorlage, betreffend den Ausbau von Wasserstrassen in den nördlichen österreichischen Kronländern, zu erwarten.

Die Regulirung des Oppaflusses schreitet seit Jahren nur sehr langsam vorwärts und es erscheint für die raschere Entwicklung dieser Arbeit, sowie insbesondere für die nothwendig werdende Einbeziehung dieses Flusses von seiner Mündung bis Troppau und Jägerndorf in das projectirte Netz des Oder-Donaucanales nunmehr die günstigste Zeit.

Diese als Zweigcanal gedachte Wasserstrasse wäre von grossem Nutzen für das schwer darniederliegende wirthschaftliche Leben des Landes Schlesien.

Das hohe Haus wolle daher beschliessen:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, den Oppafluss von seiner Mündung in die Oder bis nach Jägerndorf über die Landeshauptstadt Troppau in das Netz des Oder-Donaucanales einzubeziehen, und bei der demnächst erscheinenden Regierungsvorlage, betreffend die Wasserstrassenbauten entsprechend darauf Rücksicht zu nehmen."

In formeller Beziehung wird beantragt, diesen Antrag ohne erste Lesung dem Wasserstrassenausschusse zuzuweisen.

In der 29. Sitzung vom 27. März wurde von den Herren Abgeordneten Lindner und Genossen an den Herrn Ministerpräsidenten und den Herrn Handelsminister folgende Interpellation gerichtet:

Im Interesse des Staates ist es dringend nothwendig, dass das gesammte Transportwesen, welches in grossem Stile betrieben wird, sowohl vom Standpunkte der inneren Wirthschaftspolitik wie der äusseren Handelspolitik, aber auch vom militärischen Gesichtspunkte aus, zu einem im Dienste des gesammten Staats- und Gesellschaftswesens stehenden einheitlichen Organismus umgestaltet werde.

Die bestehenden privaten Transportunternehmungen betrachten ihr Geschäft nur als Quelle von Profiten, anstatt dass sie Factoren bilden, die zur Steigerung des inneren und äusseren Verkehres, sowie aller materiellen und unmateriellen Production wesentlich beitragen.

Die grossen Schäden, welche die geheimen Refactien beim Eisenbahnwesen verursachen, haben ein gesetzliches Verbot nöthig gemacht. Ebenso führte das einseitige, nichtstaatliche Differentialtarifwesen durch seine Gefährdung der Volkswirthschaft, durch seine Paralysirung mancher Zölle, welche die inländische Production vor der ausländischen Concurrenz schützen sollen, zu einer Beschränkung der differentiellen Tarifirung.

In Erwägung, dass die Anschauungen der Manchesterdoctrin, die Politik des „Gewährenlassens" in den meisten Ländern von der auf Verstaatlichung des Eisenbahnwesens gerichteten Strömung immer mehr mit Erfolg in den Hintergrund gedrängt wird;

in Erwägung, dass mehr als in irgend einer Richtung der Staat beim Transportwesen die Verstaatlichung im volkswirthschaftlichen befruchtenden, statt im finanziellen und fiscalischen Geiste führen soll;

in Erwägung, dass ein einheitlicher Staatsbahnbesitz die Macht des Staates nach aussen und nach innen erhöht und für die Gestaltung der Handelspolitik von grosser politischer und wirthschaftlicher Bedeutung ist;

in fernerer Erwägung, dass im Deutschen Reiche schon seit Ende der Siebziger-Jahre durch den Fürsten Bismarck eine kraftvolle Verstaatlichungspolitik begonnen wurde, die jetzt im Wesentlichen bereits durchgeführt worden ist;

in weiterer Erwägung, dass in den Jahren 1880 bis 1885 im Deutschen Reiche nicht weniger als 12.860 km Privatbahnen dem Staatsbahnnetze einverleibt worden sind;

in Erwägung, dass auch bei Anwendung des wirthschaftlichen Grundsatzes im Staatsbetriebe die Interessen des Staates in jeder Hinsicht viel besser gewahrt erscheinen, als unter dem Privatbahnsystem (was sich schon daraus ergibt, dass dort die erzielten Ueberschüsse nicht wie hier einer verhältnissmässig kleinen Zahl von Actionären, sondern der Gesammtheit der Steuerzahler zugute kommen);

in schliesslicher Erwägung, dass die Ergänzung des Staatsbahnnetzes in der Thronrede vom 4. Februar 1901 als „nothwendig" anerkannt worden ist,

interpelliren die Gefertigten Seine Excellenz den Herrn Ministerpräsidenten und Seine Excellenz den Herrn Handelsminister:

„1. Hat die Regierung die ernste Absicht, bei der Verstaatlichung der Privatbahnen die Interessen des Staates energisch zu vertreten?"

2. Ist die Regierung gewillt, bei der Verstaatlichung der Privatbahnen dafur Sorge zu tragen, dass nicht, wie dies früher geschah, für die Ablösungsrente theils das garantirte Reinerträgniss, theils aber eine höhere, ungerechtfertigte Quote, wodurch natürlich der finanzielle Vortheil der Verstaatlichung nicht nur vermindert, sondern in das Gegentheil gekehrt würde, zugrunde gelegt werde?"

Ferner wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gestellt:

Seitens

I. der Herren Abgeordneten Pacher und Genossen:

Die Schaffung eines Centralbahnhofes in Karlsbad ist, obwohl dieselbe der Stadtgemeinde seit geraumer Zeit in Aussicht gestellt und Seitens derselben alles gethan worden ist, um eine günstige Lösung dieser für den Weltcurort Karlsbad wichtigen Frage zu sichern, noch immer nicht verwirklicht worden.

Es steht ausser Zweifel, dass nicht allein die Interessen der Curstadt selbst und die berechtigten Ansprüche der zahllosen Curgäste und Besucher derselben es sind, welche eine baldige

Erledigung dieser Angelegenheit dringend erheischen, sondern dass das Ansehen des Staates nach aussen und innen argen Schaden leidet, wenn durch seine Schuld die derzeitigen, gänzlich unzulänglichen und eines Weltcurortes unwürdigen Bahnhofsverhältnisse weiterbestehen.

Die Gefertigten stellen daher an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

„1. Ist Seine Excellenz geneigt, die zur schleunigsten Schaffung eines wirklichen Centralbahnhofes in Karlsbad geeigneten Massregeln zu ergreifen?

2. Ist Seine Excellenz geneigt, nicht nur im eigenen Wirkungskreise des k. k. Eisenbahnministeriums in Bezug auf die Bahnstrecke Marienbad—Karlsbad alle nöthigen Verfügungen zu treffen, sondern auch auf die Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft in entsprechender Weise einzuwirken, damit diese in pflichtmässiger Beachtung öffentlicher Interessen die zur Verwirklichung des Centralbahnhofplanes erforderlichen Schritte thue?

3. Für welchen Zeitpunkt glaubt Seine Excellenz die Erfüllung dieses ebenso berechtigten als dringenden Wunsches der Stadt Karlsbad, ihrer Bewohner und ihrer Besucher in sichere Aussicht stellen zu können?“

II. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen:

Bis vor circa fünf Jahren bestand ein Accord mit einer bestimmten Anzahl von Leuten, welche als stabile Arbeiter mit einem garantirten Taglohne beschäftigt waren, zum Unterschiede von jenen Arbeitern, welche aushilfsweise und periodisch beschäftigt waren, und aus dem Erträgnisse des Accords mit einem Gulden per Tag entlohnt wurden. Die Einnahmen des Accords bestanden in der Vergütung von zwei Kreuzern für die zweimalige Bewegung der Güter bei der Auf-, sowie Abgabe, weiters in der Vergütung eines bestimmten Betrages für die Reinigung eines jeden aus der Station auslaufenden Personenwagens; es waren somit nicht nur Magazinsarbeiter, sondern auch die Wagenputzer im Accord inbegriffen.

Aus diesen Erträgnissen wurden die bereits angegebenen Accord- und Aushilfsarbeiter, sowie die Wagenputzer gezahlt.

Der davon resultirende Ueberschuss wurde als Accordprämie an nachfolgendes Personale vertheilt: 1. Stationsvorstand, dessen Stellvertreter, 2. Magazinsbeamten, Unterbeamten und Dienerpersonale, welche direct mit den Arbeitern gemeinsam zu thun hatten, und 3. erhielten die Accordarbeiter auch eine Prämie.

Vor circa fünf Jahren wurde nun dieser Accord aufgelöst und aus den Erfahrungen ein Normalarbeiterstand bestimmt; dieser Stand erwies sich gleich anfangs als viel zu gering, jedoch halfen alle diesbezüglichen Vorstellungen von Seiten des Bahnamtes nichts und es wurde von Seiten der k. k. Staatsbahn-Direction und des Eisenbahnministeriums daran festgehalten, dass die Lohnkosten für die Arbeiter nicht mehr betragen sollen und dürfen, als die durch die Einhebung der Auf- und Ablege-, sowie Verladegebühr pro vier Heller für 100 Kilogramm erzielte Einnahme beträgt.

Nun würde bei normalen Verhältnissen und bei dem Verkehr angemessener Magazine und Geleiseanlagen diese Einnahmen wohl für den minimalen Lohn genügen, jedoch ist der Güterverkehr je nach der Saison ein so verschiedener, dass durch die Haltung an diese Norm die Arbeiter im Allgemeinen, insbesondere die jüngeren immer benachtheiligt werden.

Der Arbeiter wird heute mit einem Anfangslohne von 2 K 20 h aufgenommen und wird dieser Lohn alle zwei bis drei oder auch vier Jahre um 20 h erhöht, bis der Maximallohn von 3 K 40 h erreicht ist.

Die Arbeitszeit beträgt zehn Stunden bei normalen Verhältnissen, jedoch, wie bereits gesagt, tritt periodisch ein stärkerer Gütereinlauf ein und werden wohl Arbeiter dann aufgenommen, jedoch genügt dies nie, denn, wie auch bereits erwähnt, sind die Räumlichkeiten und Geleiseanlagen am hiesigen Bahnhofe so beschaffen, dass dies ein derartiges Hemmniss verursacht, dass erst dann mit der Ausladung der Güter begonnen werden kann, wenn die Ausfolgung beendet ist. Nun tritt dies eben erst um $^1/_2$7 oder auch 7 Uhr Abends ein und kann somit mit der Entladung erst um diese Zeit begonnen werden. Was resultirt hieraus? Dass über die normale Arbeitszeit bis 9 oder auch $^1/_2$10 Uhr gearbeitet wird, wofür jedoch, trotzdem dies 2$^1/_2$ bis 3 Ueberstunden sind, nichts bezahlt wird.

Das trifft alle Arbeiter sehr hart, denn sie müssen sich, um so lange arbeiten zu können, etwas kaufen, obwohl sie zu Hause ein Nachtmahl haben. Jedoch am schwersten trifft dies die jüngeren Leute, denn wenn dann die schwächere Periode kommt, so wird der jüngste Theil ganz entlassen und ein grosser Theil muss zwei bis drei Tage wöchentlich oder auch vierzehn Tage und länger ganz aussetzen, das heisst, er lässt seine Documente freiwillig hier erliegen, um beim nächsten Bedarf gleich einberufen zu werden. Es resultirt hieraus, dass die armen Leute, welche in der Zeit schon darben, wo sie voll beschäftigt sind, nun der Noth ganz preisgegeben sind.

Ueber diese Uebelstände sind unzählige Berichte an höhere Orte gerichtet worden, jedoch ohne den geringsten Erfolg. Die Antwort lautet, es solle dahin getrachtet werden, keine Ueberstunden zu machen, jedoch was würde hieraus entstehen? Die Wagen würden nicht entladen werden, für die fremden Wagen müssten Unsummen Pönalien gezahlt werden und diese würden dem Bahnamte, respective dem Magazinsbeamten oder Magazinsaufseher zur Zahlung vorgeschrieben werden.

Die Kategorien werden durch dieses Vorgehen indirect gezwungen, das Personale anzutreiben und länger arbeiten zu lassen, um sich selber vor empfindlichem Schaden zu bewahren.

Die Unterzeichneten fragen daher den Herrn Eisenbahnminister:

„Welche Massregeln gedenkt er zu ergreifen, um diesen Uebelständen abzuhelfen?“

In derselben Sitzung wurde der Antrag des Herrn Abgeordneten Schraffl, betreffend die Vintschgau-Bahn, sowie der Antrag des Herrn Abgeordneten Tscharre, betreffend die Bahnlinie Lavamünd—Klagenfurt, dem Eisenbahnausschusse und der Antrag des Herrn Abgeordneten Stwiertnia, betreffend die Creirung einer Centralstelle für die Wasserwirthschaft unter der Benennung „K. k. General-Direction für Wasserbauten“ und in den Kronländern „Direction für Wasserbauten“, dem Wasserstrassenausschusse zugewiesen.

In der 31. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. März wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht:

Seitens

I. der Herren Abgeordneten Dr. Ferri und Genossen an den Herrn Handelsminister:

Nach Zaravecchia, dem Sitze einer Gemeinde und eines Bezirksgerichtes, verkehren Dampfschiffe verschiedener Gesellschaften, darunter solche des Oesterreichischen Lloyd und der Ungarisch-croatischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft; sie können aber nicht anlegen, sondern müssen vor dem Hafen vor Anker gehen, sowie ihre Geschäfte mit Hilfe von Kähnen abwickeln, was nicht nur dem Handel einen pecuniären Schaden bringt, sondern auch die Waaren der Beschädigung und nicht selten auch dem Untergange aussetzt.

Die Gemeindeverwaltung hat sich deswegen noch im Jahre 1899 (27. Juni, Z. 604) sowohl an das k. k. Hafencapitanat in Zara, als auch an die k. k. Seebehörde in Triest — leider umsonst — mit der Bitte gewendet, dass der Molo erweitert und durch Verlängerung des Hafenschutzdammes das sichere Anlegen der Dampfschiffe im Hafen ermöglicht werde, welche Arbeiten umso nothwendiger erscheinen, als die Bedeutung des Hafens von Zaravecchia täglich in dem Masse wächst, wie die Arbeiten wegen Austrocknung des Vranasees fortschreiten, denn durch seine geographische Lage ist Zaravecchia der natürliche Hafen für diesen See, und daher werden auch alle für die Austrocknungsarbeiten nothwendigen Gegenstände im Hafen von Zaravecchia ausgeschifft.

Deswegen richten die Gefertigten die Frage:

„Ist Seine Excellenz der Herr Handelsminister gewillt, die entsprechenden Anordnungen zu treffen, damit in der kürzesten Frist die für das Anlegen der Dampfschiffe im Hafen von Zaravecchia nothwendigen Arbeiten ausgeführt werden?“

II. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister und den Herrn Justizminister:

„Hält es der Herr Justizminister nicht für geboten, die Staatsanwälte auf die Nothwendigkeit der Verfolgung höherer Verwaltungsorgane der Privatbahn-Unternehmungen aufmerksam zu machen, damit so schwere Verletzungen, wie sie bei Eisenbahnunfällen vorzukommen pflegen, und die in der Unterlassung der geeigneten technischen und socialpolitischen Vorkehrungen seitens der Bahnverwaltungen ihren Grund haben, nicht nur civil-, sondern auch strafrechtlich an ihrem wahren Urheber geahndet werden?

III. der Herren Abgeordneten Unterladstätter und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister:

„1. Hat Seine Excellenz Kenntniss von den schlechten Zuständen der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen, denen die letzten Unglücksfälle zuzuschreiben sind?

2. Ist Seine Excellenz geneigt, ganz energisch bei der Direction der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen dahin zu wirken, dass endlich einmal diese so schlechten, das Leben der Passagiere gefährdenden Zustände gründlich beseitigt werden?"

IV. der Herren Abgeordneten Cingr und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Untersuchung über die Lieferungen der Witkowitzer Eisenwerke für die Staatsbahnen;

V. der Herren Abgeordneten Prochazka und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Lage der Aushilfsbediensteten der österreichischen Staatsbahnen.

In derselben Sitzung wurde der Antrag, betreffend die Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn über den Radl auf Staatskosten, sowie jener, betreffend die Vervollständigung des schlesischen Bahnnetzes dem Eisenbahnausschusse und der Antrag, betreffend die Einbeziehung des Oppaflusses in das Netz des Donau-Odereanales dem Wasserstrassenausschusse zugewiesen.

In der 32. Sitzung vom 29. März ergriff Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister zur Interpellationsbeantwortung das Wort und führte Nachfolgendes aus:

In der 4. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 12. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Winter und Genossen an mich die Anfrage gestellt, ob ich geneigt sei, die Eisenbahn-Verkehrsverhältnisse im Innviertel einer durchgreifenden Verbesserung im Sinne der dem Eisenbahnministerium vorliegenden Petitionen der Interessenten zu unterziehen.

In Beantwortung dieser Interpellation erlaube ich mir dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

In den Petitionen, welche aus oberösterreichischen Interessentenkreisen in Bezug auf die Verbesserung der Eisenbahn-Verkehrsverhältnisse des Innviertels bei der Staatseisenbahn-Verwaltung eingelangt sind und die sowohl von den interpellirenden Herren Abgeordneten als auch dem Herrn Abgeordneten Doblhofer mir gegenüber nachdrücklichst vertreten wurden, erscheint vornehmlich der Wunsch zum Ausdrucke gebracht, auf den Strecken Neumarkt—Kallham—Passau und Neumarkt—Kallham—Simbach noch ein fünftes Personenzugspaar, ferner auf der Linie Steindorf—Braunau noch ein viertes Personenzugspaar in Verkehr zu setzen.

In einigen Petitionen wurde auch die Schaffung einer Schnellzugsverbindung über Wels—Simbach, dann eine Kürzung der Fahrtdauer der zwischen Linz und Passau, zwischen Linz und Simbach und zwisehen Salzburg und Braunau verkehrenden Personenzüge angeregt.

Die von den Interessenten angestrebte Inverkehrsetzung des fünften Personenzugspaares auf den Strecken Neumarkt—Kallham—Passau und Neumarkt—Kallham—Simbach wurde von der Staatseisenbahn-Verwaltung bereits im Jahre 1898 in Erwägung gezogen.

Wiewohl nun bei dem Umstande, dass auf jeder dieser Strecken bereits vier Personenzüge in jeder Richtung verkehren, von denen die Mehrzahl nur eine äusserst geringe Frequenz aufweist, ein dringendes Bedürfniss für diese Zugsvermehrung nicht zu erkennen war, hat die Staatsbahnverwaltung doch, um den Wünschen der Interessenten so weit als thunlich entgegen zu kommen, im Sommer 1899 das gewünschte fünfte Personenzugspaar versuchsweise in der Voraussetzung in Verkehr gesetzt, dass auch eine entsprechende Steigerung der Frequenz eintreten werde. Die Erfahrung hat indes diese Voraussetzung nicht bestätigt, weshalb sich die Staatseisenbahn-Verwaltung aus Gründen der Betriebsökonomie veranlasst fand, von der weiteren Belassung dieser Zugsvermehrung abzusehen.

Auf der Linie Steindorf—Braunau hat die Staatseisenbahn-Verwaltung, um den Wünschen der Interessenten hinsichtlich der Einführung des vierten Personenzugspaares entgegen zu kommen, ein solches Zugspaar versuchsweise für die Dauer der Sommerperiode 1900 in Verkehr gebracht. Da sich hiebei in Bezug auf die Frequenz günstigere Verhältnisse ergaben, wird dieses Zugspaar auch während der Sommerperiode 1901 in Verkehr belassen werden, womit dem von den Herren Interpellanten ausgesprochenen Wunsche Rechnung getragen erscheint.

Hinsichtlich der von den Interessenten der Strecke Neumarkt—Kallham—Simbach angeregten Schaffung einer Schnellzugsverbindung über Wels—Simbach ist zu bemerken, dass einerseits für den internationalen Verkehr auf den Routen via Salzburg und Passau, wie bekannt, genügend vorgesehen ist und andererseits auch den Bedürfnissen des Localverkehres bereits dadurch Rechnung getragen erscheint, dass die Linie Wels—Simbach mit den wichtigsten Schnellzügen der Linie Wien—Wels durch besondere Personenzüge verbunden ist, welche gegenüber den gewünschten Schnellzügen den Vortheil bieten, dass sämmtliche Stationen und Haltestellen der Linie Wels—Simbach mittelbar in den Schnellzugsverkehr mit Wien einbezogen erscheinen.

In Betreff der in der Interpellation weiter enthaltenen Anregung durch Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bei den Personenzügen der Strecken Linz—Passau, Linz—Simbach und Salzburg—Braunau die Fahrtdauer dieser Züge abzukürzen, erlaube ich mir auf den Umstand hinzuweisen, dass wegen der geringen Entfernung der auf diesen Strecken befindlichen vielen Haltepunkte eine nennenswerthe höhere Zugsgeschwindigkeit nicht erreicht werden kann. Auf der Linie Steindorf—Braunau ist überdies schon in Rücksicht auf den Charakter dieser Linie als Secundärbahn die zulässige Fahrgeschwindigkeit der Züge eine eng begrenzte, und kann dieselbe aus Rücksichten für die Sicherheit des Verkehres unter den bestehenden Verhältnissen nicht erhöht werden.

Was die beklagte Beistellung von Personenwagen älterer Construction anbelangt, so kann eine Ausserdienststellung derselben im Hinblicke auf die noch vorhandene grosse Anzahl solcher Wagen aus betriebsökonomischen Gründen nicht ohne Weiteres erfolgen.

Ich habe jedoch die Anordnung getroffen, dass der Instandhaltung dieser Personenwagen fortan eine erhöhte Sorgfalt zugewendet werde, und dass die stärker überfahrenen Wagen successive durch solche neuer Construction ersetzt werden.

Auch bitte ich die Versicherung entgegen nehmen zu wollen, dass ich mir die auf eine weitere Verbesserung des Verkehres innerhalb des Innviertels gerichteten Wünsche und Anregungen für jenen Zeitpunkt gegenwärtig halte, in welchem eine Besserung des finanziellen Betriebsergebnisses der Staatsbahnen, welches derzeit der Verwaltung die stricteste Oekonomie zur unabweislichen Pflicht macht, es ermöglichen wird, mit einer reichlicheren Ausstattung des Fahrplanes vorzugehen.

In der 4. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 12. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Kittel, Wolf, Dr. Tsehan und Genossen in einer Interpellation über die bisher unterbliebene Herstellung eines Zufahrtsgeleises von der Station Bilin zum genossenschaftlichen Lagerhause für die politischen Bezirke Dux—Bilin Beschwerde geführt und an mich die Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, die Staatseisenbahn-Verwaltung zu verhalten, den bezüglichen Wünschen dieser Lagerhaus-Genossenschaft entgegen zu kommen.

In Beantwortung dieser Interpellation habe ich die Ehre, dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Die genannte Genossenschaft wünscht, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung das Zufahrtsgeleise zu dem ausserhalb des Bahnterritoriums liegenden Lagerhause ganz auf eigene Kosten ausführe.

Diesem Begehren kann deshalb nicht voll entsprochen werden, weil der Ausführung solcher Bauten ausserhalb der Bahngrenzen auf Kosten des Bahnärars principielle Bedenken entgegenstehen.

Ich habe aber die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen angewiesen, der Genossenschaft bestimmte Propositionen zu machen, durch welche — bei Aufrechthaltung des erwähnten principiellen Gesichtspunktes — der von der Genossenschaft zu tragende Kostenantheil erheblich herabgemindert wird.

Ich hoffe, dass die diesfälligen Verhandlungen in allernächster Zeit zu einem befriedigenden Resultate führen werden.

In Beantwortung der in der 4. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 12. Februar d. J. eingebrachten Interpellation der Herren Abgeordneten Dr. Sylvester und Genossen, betreffend den Stand der Projectsarbeiten für den Umbau des Salzburger Bahnhofes und den Termin für die Fertigstellung des Umbaues selbst habe ich die Ehre, Folgendes mitzutheilen:

Der in Rede stehende Umbauplan ist insoweit fertiggestellt, dass auf Grund desselben die durch den einschlägigen Staatsvertrag bedingten Verhandlungen mit der Verwaltung der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen eingeleitet werden konnten.

Insoweit es mit Rücksicht auf diese noch nicht ganz abgeschlossenen Verhandlungen möglich war, wurde bisher im Rahmen des fraglichen Projectes Alles veranlasst, was geeignet erschien, den am meisten fühlbaren Uebelständen wenigstens theilweise abzuhelfen und den künftigen Umbau vorzubereiten.

So wurden mittlerweile einige für die Projectsausführungen besonders nothwendige Liegenschaften und Rechte eingelöst; es wurden weiter einige vorläufige Geleiseerweiterungen und provisorische Geleiseumgestaltungen bewirkt, sowie auch das Theilproject für einige auf der bayerischen Seite des Salzburger Bahnhofes auszuführenden Arbeiten der politischen Begehung unterzogen.

Um ferner den dringlichsten Bedürfnissen des Frachtendienstes zu entsprechen, wurde ein neues Gütermagazin hergestellt; namentlich aber wurde der Bau des neuen Postgebäudes derartig gefördert, dass dessen Fertigstellung ungefähr im Mai 1901 gewärtigt werden kann.

Die baldige Vollendung dieses Gebäudes ist aus dem Grunde von besonderer Wichtigkeit, weil erst nach erfolgter Räumung der bisherigen Postlocalitäten im Bahnhofsgebäude an den successiven Umbau des letzteren und an die Umgestaltung der sonstigen Anlagen für den Personendienst wird geschritten werden können.

Was den Zeitpunkt der Vollendung des gesammten Bahnhofsumbaues anbelangt, so könnte dieselbe nach dem hiefür aufgestellten Bauprogramme bis Ende 1904 erfolgen, vorausgesetzt, dass die erforderlichen Geldmittel rechtzeitig bewilligt werden und insbesondere für den auf das heurige Jahr entfallenden Aufwand die im Investitionsprogramme der Staatseisenbahn-Verwaltung diesbezüglich vorgesehenen Geldbeträge rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden.

Unter dieser Voraussetzung nehme ich keinen Anstand zu erklären, dass ich mir die Einhaltung des vorerwähnten Termines besonders angelegen sein lassen werde.

In der 11. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Heimrich und Genossen eine Interpellation an mich gerichtet, welche in der Anfrage gipfelt, wie die Aufschiebung des Baues der Eisenbahnverbindung von Teltsch über Datschitz, Zlabings nach Waidhofen a. d. Thaya gerechtfertigt werden könne und ob ich gewillt sei, Alles aufzubieten, damit das Zustandekommen dieser Eisenbahn in kürzester Zeit erfolge.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Nachstehendes mitzutheilen:

Mit der Bauausführung der Localbahn von Teltsch nach Zlabings konnte bisher nicht vorgegangen werden, weil es der Regierung im Hinblicke auf die in jüngster Zeit bei der Geldbeschaffung für andere vom Staate garantirte Localbahnen gemachten ungünstigen Erfahrungen im Interesse des garantirenden Staatsschatzes und aller anderen betheiligten Factoren geboten erschien, noch vor der Bauvergebung die definitive Geldbeschaffung durch Begebung des staatsgarantirten Prioritätsanlehens sicherzustellen.

Dieser Prioritätenbegebung und selbst der Aufnahme von Vorschusscrediten haben sich nämlich bis in die jüngste Zeit infolge der ungünstigen Lage des Geldmarktes ungeachtet der angelegentlichen Bemühungen der Staatsverwaltung die erheblichsten Schwierigkeiten entgegengestellt.

Ich bin aber in der angenehmen Lage, dem hohen Hause mitzutheilen, dass hinsichtlich der genannten Bahn unterm 18. März d. J. — somit erst vor wenigen Tagen — die Begebung der den grössten Theil des Bahnanlagecapitals repräsentirenden Prioritätsanleihe, und zwar zu einem den gemeinsamen Interessen der Actionäre, des Landes und des Staates gerade noch entsprechenden Course ermöglicht wurde. Mit Rücksicht hierauf habe ich unverweilt Vorsorge getroffen, dass nunmehr ohne weiteren Verzug mit der Bauausschreibung für die genannte Localbahn vorgegangen werde.

Die Herren Abgeordneten Hans Hofer, Kienmann und Genossen haben in der 4. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Februar d. J. eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, die Südbahn-Gesellschaft dazu zu verhalten, dass die den Fuhrwerks- und Passantenverkehr hemmende Strassenübersetzung bei km 66·863 der Linie Wien—Triest nächst Ternitz aufgelassen und dafür in km 66·806 eine für den Verkehr entsprechende Ueberbrückung auf Bahnkosten hergestellt werde.

Ich habe die Ehre, diese Interpellation dahin zu beantworten, dass dem Eisenbahnministerium die mit der erwähnten Niveaukreuzung verbundenen Uebelstände bekannt sind und dass dasselbe die Verwaltung der Südbahn-Gesellschaft bereits unter dem 12. März v. J. beauftragt hat, für die Herstellung einer Ueberfahrt an Stelle der fraglichen Wegübersetzung ein Project auszuarbeiten und dem Eisenbahnministerium vorzulegen.

Die genannte Verwaltung hat unter Hinweis auf die ihr dermalen obliegenden sehr umfangreichen, wichtigen und dringenden baulichen Herstellungen, welche ihr technisches Personal voll in Anspruch nehmen, um einen Aufschub des Termines für die Projectsvorlage bis Ende Juni d. J. gebeten, welcher Bitte in Anbetracht der bei den meisten dieser Herstellungen in Betracht kommenden Sicherheitsrücksichten füglich Rechnung getragen werden musste.

Ich werde nicht ermangeln, die Angelegenheit weiter im Auge zu behalten, damit dieselbe thunlichst bald einer befriedigenden Lösung zugeführt werde.

Was die Tragung der Kosten der eventuell herzustellenden Ueberfahrt anbelangt, so wird die Frage nach dem diesfalls bisher gehandhabten und durch die Judicatur des Verwaltungsgerichtshofes bekräftigten Grundsatze entschieden werden, dass die Kosten der Beseitigung consensmässig bestehender Niveaukreuzungen unter diejenigen Verkehrsfactoren zu vertheilen sind, welche die Communicationsschwierigkeiten an der kritischen Stelle hervorgerufen haben, dass demnach die Eisenbahnunternehmung für die Kosten in dem Masse aufzukommen hat, als die Verkehrssteigerung der Bahn die ursprünglich nicht vorhandenen Uebelstände verursacht hat.

Wie weit dies im vorliegenden Falle zutrifft, beziehungsweise inwieweit etwa die Steigerung des Strassenverkehres zu einer Verschlechterung der Communicationsverhältnisse auf der bezeichneten Niveauübersetzung geführt hat, wird anlässlich der Commissionirung des Projectes durch Erhebungen der competenten Organe festzustellen und hienach die Entscheidung in dieser Kostenfrage zu fällen sein.

In der 15. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. März haben die Herren Abgeordneten Kienmann und Genossen an mich die Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, in der nachdrücklichsten Weise dahin zu wirken, dass der Umbau der Südbahnhofanlage in Wiener Neustadt in einer den heutigen Verkehrsverhältnissen entsprechenden Weise zur Durchführung gelange.

In Beantwortung dieser Interpellation habe ich die Ehre, dem hohen Hause mitzutheilen, dass das dem Eisenbahnministerium von der Verwaltung der Südbahn-Gesellschaft zu Ende des vorigen Jahres vorgelegte Project für den Umbau des Wiener Neustädter Bahnhofes infolge der bei der betreffenden Stationscommission hinsichtlich der ungünstigen Grundwasserverhältnisse zutage getretenen Anstände neuerlichen Studien unterzogen werden musste, welche die Nothwendigkeit der Aufstellung eines neuen Projectes ergaben.

Ich habe der Verwaltung der Südbahn-Gesellschaft mit mehreren Erlässen die dringlichste Behandlung dieser Angelegenheit aufgetragen, und wird von Seiten der genannten Verwaltung gegenwärtig mit dem Aufgebote aller verfügbaren technischen Kräfte an der Verfassung eines neuen Projectes gearbeitet, welches in Gemässheit der bei der Stationscommission von der Stadtgemeinde Wiener Neustadt geäusserten Wünsche die Situirung des neuen Frachtenbahnhofes am Südende der Stadt in der Nähe der Triester Reichsstrasse in Aussicht nimmt.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft hat weiter auch in das mir seit Kurzem zur Genehmigung vorliegende Investitionspräliminare pro 1901 einen entsprechenden Theilbetrag als erste Baurate für den Umbau des Bahnhofes Wiener Neustadt eingestellt. Es sind daher nicht nur in technischer, sondern auch in finanzieller Beziehung die Vorbereitungen dafür getroffen, dass die Bauarbeiten thunlichst bald in Angriff genommen werden können. Meinerseits wird selbstverständlich nichts unterlassen werden, was zur Beschleunigung des Beginnes und der Durchführung dieser Arbeiten beitragen kann.

In der 4. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 12. Februar 1901 haben die Herren Abgeordneten Dr. Hofmann von Wellenhof und Genossen an mich die Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, den Einfluss der Regierung auf die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft dahin geltend zu machen, dass endlich die längst nothwendig gewordene Umgestaltung und Erweiterung der Grazer Bahnhofanlage den Bedürfnissen des modernen Verkehres entsprechend in Angriff genommen werde.

In Beantwortung dieser Interpellation habe ich die Ehre, mitzutheilen, dass die Verwaltung der Südbahn-Gesellschaft im Laufe des Jahres 1900 vom Eisenbahnministerium wiederholt beauftragt wurde, eine durchgreifende Erweiterung des Grazer Bahnhofes ehestens vorzunehmen und hiebei die Personenanlagen durch Herstellung gedeckter Mittelperrons in einer den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Weise auszugestalten, sowie auch darauf Rücksicht zu nehmen, dass die Abgabs- und die Aufgabsmagazine in Ansehung der Manipulation von einander unabhängig situirt werden.

In Entsprechung dieses Auftrages hat die Verwaltung der Südbahn-Gesellschaft die Grazer Bahnhofsfrage eingehenden Studien unterzogen, infolge welcher das ursprünglich bestandene

Project der Errichtung eines Rangirbahnhofes bei Gösting, bezw. am Steinfelde fallen gelassen und die gründliche Umgestaltung und Erweiterung der bestehenden Anlagen beschlossen wurde.

Die Inangriffnahme dieses Bahnhofsumbaues wird noch für heuer beabsichtigt, und ist hiefür in dem mir seit Kurzem zur Genehmigung vorliegenden Präliminare der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über die im Jahre 1901 vorzunehmenden Investitionen als erste Baurate ein Theilbetrag von 1,280.000 Kronen eingestellt.

Ich werde nicht ermangeln, auf eine möglichst baldige Durchführung dieses von mir nach wie vor als dringend angesehenen Bahnhofsumbaues hinzuwirken.

Die Herren Abgeordneten Dr. Schücker und Genossen haben in der 21. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 12. März 1901 eine Interpellation an mich gerichtet, in welcher die Anfrage gestellt wird, ob ich gewillt sei, bei Ausschreibungen von Stellen des bau- und maschinentechnischen Dienstes das Dienstalter der Petenten in volle Rücksicht zu ziehen, damit schwerwiegende Kränkungen und Präterirungen älterer Beamten vermieden und die wenigen ohne technische Studien in Verwendung stehenden Herren nicht in ihren letzten Dienstjahren um die wohl und rechtlich erworbene Carrière gebracht werden.

Ich habe die Ehre, diese Interpellation nachfolgend zu beantworten:

Gleichwie bei den meisten Eisenbahn-Verwaltungen wurden früher von der Staatseisenbahn-Verwaltung wie auch von den Verwaltungen der späterhin verstaatlichten Privatbahnen zahlreiche Bedienstete, welche ihre technischen Studien nicht ganz vollendet hatten, aufgenommen und ungeachtet jenes Umstandes im bau- und maschinentechnischen Fache verwendet, wobei dieselben vielfach mit bestem Erfolge bemüht waren, die ihnen zum Theile fehlenden theoretischen Kenntnisse im Laufe der Zeit nach Möglichkeit durch praktische Erfahrungen zu ersetzen.

Bei Ausschreibung der Concurse für die leitenden Posten im bau- und maschinentechnischen Dienste der Oesterr. Staatsbahnen wird gegenwärtig allerdings das Erforderniss der Absolvirung der technischen Studien aufgestellt; es erscheint aber hiedurch nicht ausgeschlossen, und geschieht es thatsächlich in vielen Fällen, dass auch die obbezeichneten, oft sehr bewährten und tüchtigen technischen Beamten, solange solche überhaupt noch im Stande geführt werden, als Mitbewerber um Posten der gedachten Art auftreten.

Bei der Entscheidung über die einlangenden Competenzgesuche werden nicht blos die theoretische Vorbildung, sondern auch das Dienstalter und der Rang, ganz besonders aber die fachliche und dienstliche Qualification der Competenten als massgebend in Betracht gezogen, so dass bis in die jüngste Zeit Fälle vorgekommen sind, in welchen nicht absolvirte Techniker derartige Dienstposten im Concurswege erhalten haben, wenn sie nach Dienstalter, Rang und Befähigung den Volltechnikern vorgingen.

Ich darf aber andererseits nicht verschweigen, dass diese theilweise Berücksichtigung der altgedienten, sogenannten unvollständigen Techniker in den Kreisen der jüngeren akademisch gebildeten Technikerschaft und von den zur Wahrung der Standesinteressen dieser Berufsgruppe berufenen Corporationen schon öfters in Beschwerde gezogen wurde und von diesen Kreisen der in seiner vollen Schärfe mit den Wünschen der Herren Interpellanten collidirende Standpunkt vertreten wird, dass technische Stellen im Staatseisenbahndienste ausschliesslich nur den nach den jetzt in Kraft stehenden Vorschriften als Volltechniker anzusehenden Absolventen der technischen Hochschulen vorbehalten sein sollen.

In der 8. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 21. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Berger und Genossen an mich eine Interpellation des Inhaltes gerichtet, ob ich gewillt sei, die gelegentlich der Regelung der Bezüge der Staatseisenbahn-Bediensteten im Jahre 1899 aufgehobene Vergütung der für die Besoldung entfallenden Steuer wiederherzustellen und diese Begünstigung den vor dem 15. August 1896 eingetretenen Beamten im früheren Umfange zuzuerkennen.

Auf denselben Gegenstand bezieht sich auch die von den Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen in der 26. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. März d. J. eingebrachte Interpellation.

In Beantwortung dieser beiden Interpellationen habe ich die Ehre, dem hohen Hause Nachfolgendes zur Kenntniss zu bringen:

Die Bestreitung der für die Bezüge der Bediensteten entfallenden Steuer durch die Bahnverwaltung ist aus jener Zeit, wo die überwiegende Mehrzahl der heute in staatlichem Betriebe stehenden Bahnen Privatbahnen waren, herübergekommen und stellt sich lediglich als eine Nebenbestimmung des damals begründeten Dienstverhältnisses dar. Diese Begünstigung wurde dem Personale bei Uebernahme in den Staatsbahndienst provisorisch belassen, zumal die Staatseisenbahn-Verwaltung dem Personale in diesem Zeitpunkte ein der Steuervergütung entsprechendes Aequivalent zunächst nicht zu bieten vermochte.

Dementsprechend war die Fortführung der Steuervergütung im Staatseisenbahndienste lediglich ein Uebergangsstadium und niemals als dauernder Zustand gedacht, zumal derartige Exemtionen dem eigentlichen Staatsdienste fremd sind und der Idee der Gleichheit aller Staatsbürger vor dem Gesetze widerstreiten.

Diese Erwägungen gaben mit den Anstoss dazu, anlässlich der Reorganisation der Staatseisenbahn-Verwaltung im Jahre 1896 die Verfügung zu treffen, dass neu eintretende Bedienstete die für ihre Bezüge bemessenen Steuern und Zuschläge zur Gänze aus Eigenem zu tragen haben.

Da nun das bereits im Dienste befindliche Personal noch im Genusse der Steuervergütung verblieb, so trat zu den sonstigen, noch aus früherer Zeit stammenden Verschiedenheiten in den persönlichen Verhältnissen der Staatsbahnbediensteten eine neue Verschiedenheit hinzu, welche bei dem successiven Emporsteigen der Neueingetretenen für diese in kurzer Zeit sich höchst empfindlich geltend gemacht und den schon an sich bedenklichen Zustand der Disparität noch weiter erheblich verschärft hätte.

Auch Bedenken öffentlich-rechtlicher Natur machten sich gegen die Steuervergütung geltend; denn die Bestreitung der für die Bezüge eines Theiles des Staatsbahnpersonales entfallenden Steuer durch das Aerar kommt dem Wesen nach einer Steuerbefreiung zu Gunsten dieses Theiles der Bediensteten, d. i. einer Exemtion von der allgemeinen staatsbürgerlichen Steuerpflicht gleich, was — wie bereits erwähnt — mit allgemein anerkannten öffentlich-wirthschaftlichen Grundsätzen kaum vereinbar ist. Die Staatseisenbahn-Verwaltung musste es sich daher angelegen sein lassen, hier Abhilfe zu schaffen. Hiezu bot die Regelung der Bezüge der Staatseisenbahnbediensteten im Jahre 1899 Gelegenheit, zumal die Erhöhung der Gehalte und die Verbesserung des dienstlichen Fortkommens der Bediensteten unzweifelhaft als die richtigste Form der Entschädigung für den sich ergebenden Ausfall anzusehen ist. Die Einziehung der Steuervergütung wurde jedoch nicht schon gleichzeitig mit der Gehaltsregulirung selbst durchgeführt, sie wurde auch nicht mit den Vorrückungen in Zusammenhang gebracht.

Nach den Bestimmungen des Erlasses vom 20. October 1899, Z. 1780/E.-M., gelangt vielmehr die Steuervergütung erst bei der Beförderung, demnach beim Aufsteigen des Bediensteten in eine höhere Dienstclasse, also in einem Zeitpunkte zur Einstellung, in welchem der Bedienstete in den Genuss beträchtlich höherer Bezüge und der sonstigen mit der Beförderung verbundenen Vortheile einrückt, welche die Staatsbahn-Verwaltung ihrem Personal stets in möglichst ausgedehntem Umfange zu sichern bestrebt ist.

In der 12. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 27. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen eine Interpellation an mich gerichtet, die in der Anfrage gipfelt, ob mir bekannt sei, dass im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen bei der Wahl der Delegirten für die Generalversammlung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen zahlreiche Unregelmässigkeiten und insbesondere unzulässige Beeinflussungen der wahlberechtigten Bediensteten vorgekommen seien, ob ich geneigt sei, diesbezüglich eine strenge Untersuchung einzuleiten und die Schuldigen der Bestrafung zuzuführen, und ob ich schliesslich meinen Einfluss dahin geltend machen wolle, dass diese Wahlen annullirt und neue Wahlen ausgeschrieben werden.

In Beantwortung dieser Interpellation habe ich die Ehre dem hohen Hause mitzutheilen, dass ich derzeit begreiflicherweise noch nicht in der Lage bin, über die zahlreichen in der Interpellationsbegründung angeführten Fälle, in welchen bei den durchgeführten Wahlen angeblich Unregelmässigkeiten vorgekommen sein sollen, erschöpfende Aufklärungen zu ertheilen, da die von mir angeordneten Erhebungen längere Zeit beanspruchen werden. Um aber das hohe Haus über die Stellung, welche die Staatseisenbahn-Verwaltung bei diesen Wahlen eingenommen hat, nicht im Unklaren zu lassen, erlaube ich mir schon jetzt Folgendes zur Kenntniss des hohen Hauses zu bringen:

Das Eisenbahnministerium hat in keiner Richtung irgendwelche Ingerenz bei der Ausschreibung und Vornahme der

Delegirtenwahlen in die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen genommen, und muss ich daher jede gegentheilige Annahme als nnzutreffend bezeichnen.

Es entspricht auch nicht den Thatsachen, wenn behauptet wird, dass die Wahlausschreibung durch das Eisenbahnministerium in aller Stille vorgenommen worden sei. Richtig ist vielmehr, dass nicht das Eisenbahnministerium, sondern der Vorstand der Unfallversicherungs-Anstalt in der Sitzung vom 4. December 1900, in welcher auch die gewählten Vorstandsmitglieder anwesend waren, mit Hinweis auf den Ablauf der Functionsdauer der von den versicherten Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1898 gewählten Delegirten und deren Ersatzmänner in Gemässheit des § 9 des Statutes die Neuwahl der Delegirten und deren Ersatzmänner für die Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen ausgeschrieben hat.

Weiter trifft auch die Annahme nicht zu, dass das Eisenbahnministerium durch seine Intervention bei den Wahlen eine ihm genehme Lösung der Frage der Besetzung des Directorpostens habe herbeiführen wollen; es erhellt dies schon aus dem Umstande, dass diese Frage in den letzten Tagen mit Zustimmung der Staatseisenbahnverwaltung ihre Lösung in einer Form gefunden hat, welche alle hieran interessirten Theile befriedigen dürfte.

Nicht minder muss ich auch der Behauptung entgegentreten, dass seitens der Staatsbahn-Directionen Candidaten für die Delegirtenwahlen aufgestellt und die Wahlfreiheit zu Gunsten derselben ungehörig beeinflusst worden sei. Die Aufstellung der hier gemeinten Candidaten ist vielmehr von Seiten jener die erdrückende Mehrzahl bildenden Bediensteten und von jenen Vereinigungen derselben ausgegangen, welche der socialdemokratischen Parteirichtung nicht angehören und welche zu Gunsten ihrer Candidaten — wie begreiflich — eine nicht minder lebhafte und energische Agitation entfaltet haben, als dies von der ihnen gegnerischen Seite geschehen ist.

Das Ergebniss der Wahlen hat zu Ungunsten der socialdemokratischen Partei entschieden, indem laut vorliegender Berichte die socialdemokratischen Candidaten nur 19.786 Stimmen, die Gegner derselben aber 49.452 Stimmen erhielten, während 5057 Stimmen zersplittert waren und circa 10.000 Bedienstete von ihrem Wahlrechte keinen Gebrauch gemacht haben.

Der Behauptung, dass die Wahlen in einem der socialdemokratischen Partei ungünstigen Sinne beeinflusst worden seien, ist die Thatsache entgegenzustellen, dass von keiner Seite eine Beschwerde darüber erhoben wurde, dass auch nur ein Einziger jener 19.786 Bediensteten, welche ihre Stimmen zu Gunsten der socialdemokratischen Candidaten abgegeben haben, dieswegen irgendwie behelligt oder gar zur Rechenschaft gezogen worden wäre.

Alle diese Thatsachen sprechen unwiderleglich und unzweifelhaft dafür, dass den Bediensteten freigestanden ist, von ihrem Wahlrechte nach eigenem Belieben Gebrauch zu machen oder nicht.

Für die Richtigkeit dieser Thatsache spricht aber auch der Umstand, dass diejenigen in der Interpellationsbegründung angeführten Beschwerdefälle, welche bisher amtlich untersucht wurden, sich als durchaus unstichhältig erwiesen haben.

Die im Wiener, als dem nächstgelegenen und meistnmstrittenen Directionsbezirke stichprobenweise vorgenommenen Erhebungen über die in den Interpellationsausführungen speciell namhaft gemachten Vorgänge auf den beiden Wiener Bahnhöfen der Staatsbahnen und in Kritzendorf haben nämlich Folgendes ergeben:

Wien I: Die am 3. Jänner 1901 vertheilten Stimmzettel wurden nicht vom Fahrpersonale unter Androhung von Strafen sofort wieder abverlangt, vielmehr hat die Sammlung der fraglichen Stimmzettel circa drei Wochen gedauert und von einer Strafandrohung weiss Niemand etwas.

Die Bediensteten Tögel und Schmid sind nicht von der Staatsbahn-Direction, sondern von vier Vereinen, und zwar: vom österreichischen Eisenbahn-Beamtenvereine, vom ersten österreichischen Bahnmeistervereine, vom österreichisch-ungarischen Locomotivführervereine und vom Conducteurunterstützungs- und Rechtsschutzvereine in gedruckten Circularen als Candidaten für die Delegirtenwahl aufgestellt und empfohlen worden.

Die zu Gunsten dieser Candidaten von den betheiligten Vereinen und deren Vertrauensmännern eingeleitete Wahlagitation wurde mit durchaus zulässigen Mitteln betrieben, und hat dieselbe daher keinen Anlass zu irgend einem Einschreiten geboten.

Kritzendorf: Der im Auftrage seines vorgesetzten Bahnmeisters handelnde Vorarbeiter Nagy hat den Wählern leere Stimmzetteln mit dem ausdrücklichen Bedeuten eingehändigt, dass sie wählen können, wen sie wollen.

Dass auf möglichst baldige Ausfüllung dieser Stimmzettel gesehen werden musste, wird damit richtig begründet, dass die Stimmzettel eine streng verrechenbare Drucksorte bilden, dass an die Bahnerhaltungssectionen ebensoviele Zettel rückgestellt werden mussten, als solche ausgefolgt worden waren und dass dies sicher nicht erreicht worden wäre, wenn man die Zettel überlange in den Händen der Bediensteten gelassen hätte.

Wien II: Die Angaben, dass den Bediensteten zugleich mit den Stimmzetteln auch gedruckte Candidatenlisten eingehändigt worden wären und dass die Bediensteten die Stimmzettel in der Kanzlei unter Aufsicht ausfüllen mussten, entsprechen nicht den Thatsachen.

Dass der Termin für die Abgabe der Stimmzettel auf den 12. Jänner 1901 festgesetzt wurde, hat darin seinen Grund, dass ursprünglich als Tag für die Einsendung der Stimmzettel an die Direction der 15. Jänner festgestellt war und der 13. Jänner auf einen Sonntag fiel, weshalb nothwendig war, am 14. Jänner die Ordnung und Verpackung der Stimmzettel zu bewerkstelligen.

Wie aus diesen Mittheilungen hervorgeht, hat sich durch die amtlichen Erhebungen die völlige Grundlosigkeit der von den Herren Interpellanten angeführten, den Wiener Directionsbezirk betreffenden Beschwerdefälle herausgestellt, und glaube ich daher, da andere als die behaupteten und von mir widerlegten Unregelmässigkeiten nicht zu meiner Kenntniss gelangt sind, aussprechen zu können, dass die Wahlen in diesem Directionsbezirke sich in der Hauptsache in durchaus unanfechtbarer Form vollzogen haben.

Sollten aber beim Vertheilen und Sammeln der Stimmzettel seitens der damit betrauten Organe sich einzelne Verstösse ereignet haben, so vermögen dieselben doch an der Thatsache nichts zu ändern, dass die aus der Wahl hervorgegangenen Delegirten 8945 Stimmen, die anderen Candidaten aber nur 2940 Stimmen erhalten haben.

Ich schliesse diese Ausführungen mit der Bemerkung, dass Unregelmässigkeiten bei den Wahlen aus Unbeholfenheit oder aus übertriebenem Eifer untergeordneter Organe möglicherweise vorgekommen sein mögen, dass aber solche Unregelmässigkeiten bei grossen Wahlacten wie der vorliegende, fast 85.000 zerstreut wohnende Wähler umfassende, sich unmöglich ganz vermeiden lassen. Auch können derlei vereinzelte Fälle das Gesammtergebniss und Gesammtbild der vollzogenen Wahlen, insbesondere mit Rücksicht auf die gewaltige Majorität, welche die gewählten Delegirten erzielt haben, nicht im Geringsten beeinflussen.

Die von mir mitgetheilten Erhebungsresultate betreffen — wie bereits erwähnt — den Wiener Bezirk. Um jedoch auch darüber volle Klarheit zu erlangen, ob und inwiefern etwa die auf die anderen Directionsbezirke bezüglichen Beschwerdepunkte sich als begründet herausstellen, habe ich auch hinsichtlich letzterer die eingehendsten Erhebungen angeordnet, und werde ich nicht ermangeln, je nach dem Ergebnisse derselben die sich als nöthig erweisenden Verfügungen zu treffen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Prager elektrische Strassenbahnen. (Linie Nationaltheater—Smichow: Theilstrecke km 0·0 bis km 0·4: Ergebniss der politischen Begehung: Ertheilung des Bauconsenses.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der politischen Begehung der über die neue Kaiser Franzensbrücke führenden Theilstrecke km 0·0 bis km 0·4 der Linie Nationaltheater — Smichow der Prager elektrischen Strassenbahnen, auf Grund dessen der Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ertheilt worden ist, wurde zur Kenntniss genommen. Die von der Commission beantragte Einschaltung einer Personenhaltestelle in km 0·2·3 nächst der Abgangsstiege auf die Schützeninsel wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 9967.]

Projectirte elektrische Kleinbahn von der Südbahnstation Abbazia-Mattuglie nach Lovrana. (Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Triest mitgetheilte Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung des Projectes einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von der Südbahnstation Abbazia-Mattuglie über Volosca, Abbazia, Ičići und

Ika nach Lovrana wurde zur Kenntniss genommen, und findet das Eisenbahnministerium gegen die von der Commission getroffenen Bestimmungen und gestellten Anträge im Principe eine Einwendung nicht zu erheben. In Anbetracht des anstandslosen Ergebnisses der obgenannten Amtshandlungen wird das k. k. Eisenbahnministerium keinen Anstand nehmen, mit der Ertheilung des bedingten Bauconsenses, sowie mit der Einleitung der Concessionsverhandlungen vorzugehen, sobald über die Modalitäten, unter welchen die geplante Benützung der bestehenden Reichsstrassen für die Anlage der Kleinbahn gestattet wird, eine dem Projecte günstige Entscheidung getroffen worden ist.

[E.-M.-Z. 52.736 ex 1900.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Prag: Abänderung des Stationsnamens „Mnichowic-Strančic“ und des Namens der Personenhaltestelle „Mnichowic-Stadt“.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ansuchen der Gemeinde Strančic die Abänderung der Stationsbezeichnung „Mnichowic-Strančic“ in „Strančic“ mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 genehmigt und ausserdem angeordnet, dass die Personenhaltestelle „Mnichowic-Stadt“ von demselben Zeitpunkte an mit „Mnichowic“ zu benennen ist.

[E.-M.-Z. 11.280/20.]

— (Staatsbahn-Direction Prag: Eröffnung der Verladestelle Pecerady als Haltestelle für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr bei gleichzeitiger Abänderung des Namens in Pecerad-Bukowan.) Zufolge Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction wird ab 1. April die auf der Strecke Cerčan-Pišely—Wran zwischen den Stationen Pořitsch a. S. und Tejnitz a. S. gelegene, bisher nur für den beschränkten Güterverkehr eingerichtete Verladestelle Pecerady unter gleichzeitiger Namensabänderung auf Pecerad-Bukowan als Haltestelle auch für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet. Die Fahrkartenausgabe besorgt der Conducteur beim Zuge. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege. Die Entfernung von Pecerad-Bukowan nach und von Pořitsch a. S. beträgt 6 und nach und von Tejnitz a. S. 4 km.

— (Linie Dembica—Rozwadów: Errichtung der Personenhaltestelle „Rzemién“.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau befürwortete Errichtung einer Personenhaltestelle „Rzemién“ nächst dem Wächterhause Nr. 9 in km 21·336 der Linie Dembica—Rozwadów zwischen den Stationen Dabie und Rzochów genehmigt.

[E.-M.-Z. 7252/19.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahn-Gemeinschaft im Monate Jänner.) Die Einnahmen im Monate Jänner stellen sich auf Mk. 99,375.000 und übertreffen die vorjährige Zahl um Mk. 117.000. Der Personenverkehr brachte Mk. 22,080.000 (+ Mk. 89.000), der Güterverkehr Mk. 70,391.000 (+ Mk. 1,044.000) und aus sonstigen Quellen flossen Mk. 6,904.000 (— Mk. 1,016.000). Die Gesammteinnahme seit dem 1. April 1900 stellt sich auf Mk. 1.176,359.000 und ist um Mk. 61,449.000 höher als im Vorjahre. Der Personenverkehr ergab ein Mehr von Mk. 24,218.000, der Güterverkehr ein solches von Mk. 41,103.000, aus sonstigen Quellen flossen Mk. 3,872.000 weniger als in dem gleichen Zeitraume des Vorjahres.

— (Sitzung der ständigen Tarifcommission der deutschen Eisenbahnen.) In der am 14. Februar in Berlin abgehaltenen 73. Sitzung der ständigen Tarifcommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind folgende Beschlüsse gefasst worden:

Angenommen wurden die Anträge auf:

1. Ergänzung des § 6 (7) der Geschäftsordnung für die ständige Tarifcommission; 2. Aufnahme eines Verzeichnisses der zur Beförderung in Kesselwagen zugelassenen Güter in den deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I; 3. Zulassung des Artikels „Seifensiederfluss“ zur Beförderung in Kesselwagen; 4. Aenderung der Position „Wolle und Wollabfälle“ des Verzeichnisses der sperrigen Stückgüter; 5. Aufnahme von Fischfutter (zerkleinerten Seefischen) in den Specialtarif für bestimmte Eilgüter; 6. Ergänzung der Position „Gerbstoffe“ des Specialtarifes III durch Aufnahme des Artikels „Mangroverinde“; 7. Aenderung der Position „Holzwaaren“ der Specialtarife I und II; 8. Tarifirung von alten abgenützten Asbestwaaren und Abfällen davon nach Specialtarif III; 9. Aufnahme der Bestimmungen der Verkehrsordnung über die Beförderung von Expressgut in den deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil I.

Abgelehnt wurden die Anträge auf:

1. Aenderung der Vorschriften für die Berechnung des Frachtzuschlages für Angabe des Interesses an der Lieferung; 2. Aenderung der Frachtberechnung für Flüssigkeiten in Kesselwagen; 3. Aufnahme von gehobeltem, sowie roh gesägtem Stabholz in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 4. Versetzung von Stein- und Kernobst, unverpackt oder nur lose in Stroh, Heu u. dergl. verpackt, in den Specialtarif I und das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter; 5. Tarifirung von hölzernen Stuhlsitzen nach der allgemeinen Wagenladungsclasse; 6. Zurechnung von Rückständen der Stärkefabrikation zu den Reisabfällen des Specialtarifes III; 7. Aenderung der Desinfectionsgebühren bei Geflügelsendungen.

Diese Beschlüsse bedürfen zu ihrer Durchführung der Genehmigung der zu den Generalconferenzen der deutschen Eisenbahnen zugelassenen Verwaltungen.

An besondere Unterausschüsse zur Vorberathung überwiesen, bezw. vertagt wurden die Anträge auf Aenderung der Positionen „Eisen und Stahl“, „Grubenholz“ und „Seifensiederfluss“.

Preussen. Bedienung der Stationsblockwerke im Bereiche der Staatsbahnen.) Nach § 8 der Vorschriften für den Blockdienst sollen die zum Freigeben der Signale bestimmten Blockwerke durch den Beamten, der nach der Diensteintheilung für die Zulassung der Zugfahrten zuständig ist, persönlich bedient werden. Nur ausnahmsweise kann durch schriftliche Verfügung der Betriebsinspeetion zugelassen werden, dass ein anderer geeigneter Beamter die Blockbedienung nach jedesmaligem Auftrage des zuständigen Stationsbeamten übernimmt, wobei aber der letztere für die richtige Ausführung seines Auftrages verantwortlich bleibt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat nun die nachgeordneten Eisenbahn-Directionen beauftragt, binnen acht Wochen zn berichten, auf welchen Bahnhöfen von der Erlanbniss, die Blockfelder für die Einfahrtssignale von einem besonderen Beamten bedienen zu lassen, Gebrauch gemacht wird, und in welcher Weise in solchem Falle dem diensthuenden Stationsbeamten die Mögliehkeit gegeben ist, für die richtige Ausführung seines Auftrages verantwortlich zu bleiben.

Der unmittelbaren Blockbedienung ist es gleich zu achten, wenn der Auftrag an einen zweiten Beamten durch eine sogenannte Blockbefehlsstelle erfolgt.

Bei dieser Gelegenheit soll auch eingehend geprüft werden, ob sich nicht in den einzelnen Fällen, wo die Bloekwerke durch einen zweiten Beamten bedient werden, die Bedienung durch den diensthuenden Stationsbeamten ermöglichen lässt, wenn zum Beispiel das Blockwerk versetzt oder das Stationszimmer bequemer zugänglich gemacht wird.

Bayern. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate Jänner.) Im Monate Jänner sind bei einer Betriebslänge von 5785 km (Jänner 1900 = 5637 km) 1,656.094 Personen und 1,335.306 t Güter zur Beförderung gelangt. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehre Mk. 2,308.738, aus dem Güterverkehre Mk. 7,465.316, aus dem Gepäcksverkehre Mk. 170.219 und aus dem Thiertransporte Mk. 223.226, zusammen Mk. 10,167.499, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres weniger um Mk. 103.068.

— (Locomotiven- und Wagenbeschaffung für die Staatseisenbahnen.) In den letzten Tagen hat die General-Direction mit Genehmigung des vorgesetzten Staatsministeriums beschafft: 6 Locomotiven der Classe D XI und eine solche der Classe D XII; ferner 18 Personenwagen der Serie C i für den Ausflugsverkehr, 2 sogenannte amerikanische Personenwagen und 8 schmalspurige Langholztransportwagen der Serie Hw L. Der Gesammtkostenaufwand hiefür beträgt Mark 646.340.

Württemberg. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate Jänner.) Im Monate Jänner wurden bei einer Bahnlänge von 1840·48 km (im Vorjahre 1822·87 km) befördert 2,490.532 (2,443.990) Personen und 559.790 (566.218) t Güter. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personen-

verkehre Mk. 1,139.000 (Mk. 1,105.545), aus dem Güterverkehre Mk. 2,169.000 (Mk. 2,204.305), aus sonstigen Quellen Mk. 648.000 (Mk. 766.000), im Ganzen Mk. 3,956.000 (Mk. 4,075.850). Vom 1. April 1900 bis letzten Jänner 1901 betrugen die Einnahmen Mk. 47,808.000, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit Mk. 46,196.339 mehr Mk. 1,611.661.

Baden. (Einnahmen der Badischen Bahnen im Monate Jänner.) Dieselben betrugen nach provisorischer Feststellung aus dem Personenverkehre Mk. 1,208.990 (gegen die provisorischen Einnahmen des Jahres 1900 + Mk. 12.710), aus dem Güterverkehre Mk. 3.132.130 (— Mk. 158.010), aus sonstigen Quellen Mk. 557.280 (+ Mk. 36.840), zusammen Mk. 4,898.400 (— Mk. 108.460). [Z. d. V. D. E.-V.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Alberto Treves" nach Calcutta.) Dieser vom österreichischen Lloyd gecharterte Dampfer von 2505 Tonnen Gehalt ist am 15. Februar 1901 mit 4 Passagieren und 2374 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 1851 Tonnen Zucker nationaler Provenienz, nebst 3005 Stück Holz, von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port-Said 1500 kg Bier, 70 kg Esswaaren, 122 Stück Balken, 720 Stück Staffeln, 300 Stück Pfosten, 473 Stück Bretter, 978 Stück Halbstaffeln; nach Aden 400 Stück Balken, 12 Stück Stangen; nach Colombo 7140 kg Papier, 425 kg Glaswaaren, 281 kg Knöpfe, 20.160 kg Cement, 4200 kg Papier, 20.000 kg Dünger, 3750 kg Baumwollwaaren, 8900 kg Metallwaaren, 2150 kg Möbel, 485 kg Mehl, 7187 kg Glaswaaren, 463 kg Muster; nach Sidney 486 kg Wein, 1416 kg Garne, 677 kg Esswaaren, nach Melbourne 274 kg Banmwollwaaren; nach Madras 10.350 kg Papier, 290 kg Muster, 760 kg Esswaaren, 3880 kg Glaswaaren, 20.160 kg Cement, 1500 kg Manufacturwaaren, 248 kg Möbel, 2300 kg Holzwaaren, 5260 kg Glaswaaren, 15.900 kg Metallwaaren, 2448 kg Wein; nach Karachi 109 kg Muster, 305 kg Manufacturwaaren, 3265 kg Metallwaaren, 550 kg Holzwaaren, 1,021.480 kg Zucker; nach Calcutta 4196 kg Baumwollwaaren, 455 kg Esswaaren, 9750 kg Knöpfe, 154 kg Muster, 2875 kg Spielkarten, 101.400 kg Papier, 2130 kg Kurzwaaren, 17.100 kg Baumwollwaaren, 944 kg Esswaaren, 4200 kg Lampen, 25.500 kg Manufacturwaaren, 108.090 kg Metallwaaren, 2180 kg Möbel, 1000 kg Holzwaaren, 21.500 kg Glasperlen, 135 kg chemische Producte, 1600 kg Wein, 25.150 kg Glaswaaren, 10.920 kg Zündhölzchen, 829.879 kg Zucker, 1015 kg Quecksilber, 286 kg Uhren und 35.100 kg Glaswaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,216.663.

Flussschiffahrts-Unternehmungen im Bereiche Ungarns. (Ministerial-Erlass, die Sicherung des Schiffahrtsbetriebes betreffend.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat, so wie es kürzlich im Interesse der Sicherung des Eisenbahnbetriebes erfolgte (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1901) nun auch im Interesse der erhöhten Sicherung des Schiffahrtsbetriebes einen an die Verwaltungen sämmtlicher auf Gewässern im Bereiche Ungarns exploitirenden Schiffahrts-Unternehmungen gerichteten Circular-Erlass erfliessen lassen. Dieser Erlass betrifft nicht nur die Sicherheit des technischen Verkehres, sondern auch jene des commerciellen Betriebes. Aus Verfügungen, welche in jüngster Zeit bezüglich der einzelnen Schiffahrts-Gesellschaften seitens der Aufsichtsbehörde getroffen wurden, ist nämlich zu erkennen, dass der Minister namentlich gegenüber solchen Unternehmungen, die einer staatlichen Unterstützung theilhaftig werden, besonderen Werth darauf legt, dass die übernommenen Verpflichtungen selbst dann auf das Rigoroseste eingehalten werden, wenn durch irgend eine Abweichung von den vereinbarten Stipulationen die materiellen Interessen des Staates oder des Publicums nicht berührt werden. Ein im ähnlichen Sinne verfasster Erlass erging auch an die Directionen der staatlich subventionirten Seeschiffahrts-Unternehmungen.

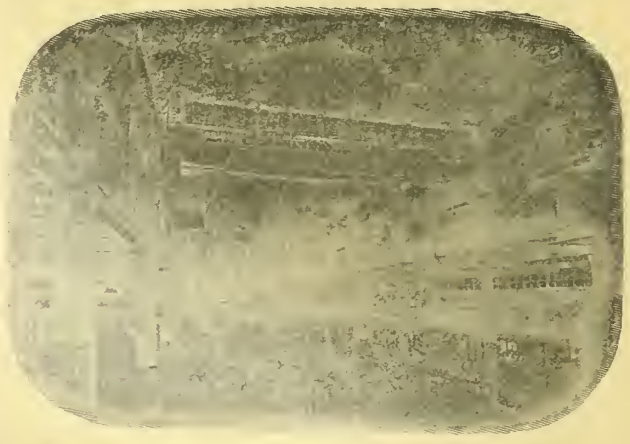
Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Landesregierungsrath Dr. Ferdinand Eberle anlässlich dessen Uebernahme in den bleibenden Ruhestand von den Functionen eines landesfürstlichen Commissärs bei der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft, bei der Gaisbergbahn-Gesellschaft und bei der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft enthoben und diese Functionen dem bei der Landesregierung in Salzburg in Verwendung stehenden Landesregierungsrathe Johann Stöckl übertragen.

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.



Theilansicht der elektrischen Werkstätten von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen:
200 elektrische Kraftübertragungs - Anlagen
mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks - Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nord-bahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, 9/1, Wasagasse 31

(ab Mai I. Wipplingerstrasse 21).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Neue und theilweise geänderte Classenguttarife für den Verkehr mit der Station Neratovic der Böhmischen Nordbahn.

Die im Classenguttarife des Verbandsgütertarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1898 nur mit Frachtsätzen der Specialtarife A_2 und I ausgestattete Station Neratovic erhält mit Giltigkeit vom 15. April 1901 nachstehende, auf Seite 34, bezw. 43, 51 und 58 des vorerwähnten Tarifes einzustellende neue und geänderte Frachtsätze, und zwar:

Zwischen Neratovic und	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen								
	Eilgut	Stückgutclasse		Wagenladungsclasse		Specialtarif			
		I	II	A_1	B	A_2	I	II	III
Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)	1348	599	578	467	423	368	340	273	180
Hamburg B und Wilhelmsburg .	1312	581	560	446	405	353	326	262	173
Stettin	1080	465	444	336	306	270	252	204	137
Warnemünde	1256	553	532	416	378	330	306	246	163

Die im Verkehre mit den übrigen Verbandshafenstationen zur Anwendung kommenden Zu-, bezw. Abschlagsbeträge sind aus dem Verbandstarife zu ersehen.

Die hiedurch eine Erhöhung erfahrenden bisherigen Sätze der Specialtarife A_2 und I bleiben noch bis Ende Mai 1901 in Kraft.

Wien, am 1. April 1901. [266]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Ausscheidung der Stationen S. Felice sul Panaro, Camposanto, Orcvalcore, S. Giovanni in Persiceto und Tavernelle d'Emilia als Verbandsstationen.

Die obbezeichneten Stationen der Linie Bologna—S. Felice sul Panaro sind ab 1. Mai 1901 nicht mehr Verbandsstationen.

Sendungen dorthin müssen von diesem Zeitpunkte ab im Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehre mit internationalen Frachtbriefen aufgegeben werden, in welchen als Empfangsstation der Uebergangspunkt Bologna angegeben ist.

Dementsprechend sind mit vorbezeichnetem Tage die genannten Stationen mit allen auf dieselben Bezug habenden Daten aus dem Verzeichnisse der italienischen Verbandsstationen (Seite 193—211 des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr) zu streichen.

Wien, am 28. März 1901. [267]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Ausnahmefrachtsätze für Holz des Specialtarifes II.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1901 sind zwischen Neuberun, Station des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, einerseits und den Dresdener Bahnhöfen, Leipzig Bayerischer und Dresdner Bahnhof, Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz, sowie Kötzschenbroda andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Holz des Specialtarifes II in Kraft getreten, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft ertheilen.

Ferner werden mit Giltigkeit vom 1. April 1901 ab die Frachtsätze für den Wagenladungsverkehr im Verkehre mit der Station Krappitz der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn um 1 Pfg. für 100 kg erhöht.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Güterverkehr. (Ergänzung des Rohstoff-Ausnahmetarifes.) Das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) wurde im Abschnitt IV — Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Cassel und Erfurt, sowie der Westphälischen Landeseisenbahn einerseits und den preussisch-bayerischen und sächsisch-bayerischen Gemeinschafts- und Wettbewerbsstationen andererseits — unter Absatz 1b „Torf etc." (Seite 101 des Nachtrages X zum Tarife) mit Giltigkeit vom 16. Februar 1901 wie folgt ergänzt:

„c. Holzbriquetts (Briquetts aus Holzabfällen, als: Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz u. dergl.) hergestellte."

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber **K 50** pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
935	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Kapselacherben als Frachtgut	Chodau (B.E.B.)	Podersam	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	49 Heller		Im Kartirungswege		
				Karlsbad (B.E.B.)	via Saaz (B.E.B.)					42 Heller				
936	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Zwodau-Davidsthal	Lundenburg (K.F.N.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	Es besteht kein directer Frachtsatz	135 Heller		Im Kartirungswege		
937	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 a im Rückvergütungswege des in Rubrik 8 genannten Tarifes	W o r o c h t a	Dresden-Elbkai	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897		Pfennige				
					Schönpriesen-Umschlag					244	209 *)	35		
					Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Anssig-Landungsplatz					249	214*)	35		
								Im Rückvergütungswege		274	239	35		

Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Stationen der Strecke Schöna-Hamburg

Diese Documente, welche keinen bahnamtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1902 in Vorlage zu bringen

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige für 100 kg, bei Anssig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg

Fortlaufende Nummer	938	939
1		
Die Publication erfolgt von der	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**
und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	
für Artikel	Baumwollwaaren, gemeine, auch gefärbt und bedruckt, der Pos. B—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I (Abtheilung B, Abschnitt G)	Mehl (mit der Bestimmung nach englischen, belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen, sowie nach nordafriaknischen und über Suez und Gibraltar hinaus gelegenen ausserenropäischen Häfen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Bludenz Bregenz Feldkirch	Wien-Matzleinsdorf nnd Wien vorgelegenen österr. Stationen der Südbahn, sowie von Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Görz Monfalcone Sagrado	T r i e s t S.B.
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief	1. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. 2. Die Mehlsendnngen müssen nach der in Triest eventnell erfolgten Umpackung in Fässern binnen drei Monaten zur Verschiffung nach den in Rnbrik 4 genannten Häfen gelangen. 3. Die Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die factische Verschiffnng der Mehlsendungen nach den in Rnbrik 4 genannten Häfen bezüglich der Identität derselben im eigenen Wirkungskreise zn controliren und die ihr zum Zwecke der Controle erforderlich scheinenden Verfügungen zu treffen
und gilt in der Zeit	vom 5. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerrnf, längstens aber bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localgütertarife, Theil II der betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1898, bezw. Anhang zu demselben, giltig vom 1. Jänner 1900
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Directe Frachtsätze bestehen nicht	V e r s c h i e d e n
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	601 570 591	100 Heller incl. Manipulationsgebühr
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	V e r s c h i e d e n
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und die correspondirenden Original-Frachtbriefe, welchen die vom k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate oder vom k. k. Hauptzollamte in Triest anszustellenden Certificate über die erfolgte Verschiffung des Mehles nach den in Rnbrik 4 bezeichneten Häfen beizuschliessen sind. Rücksichtlich jener Sendungen, welche mit Schiffen der Oesterr. Lloyd via Suezcanal oder via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen, bezw., welche mit Schiffen der kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft „Adria“ via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen befördert werden, können an Stelle der durch vorhezeichnete k. k. Behörden auszufertigende Certificate auch solche von der Lloyd-, bezw. von der Adria-Verwaltung ausgestellte beigebracht werden. Diese Documente müssen längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden
Besondere Bemerkungen		

Fortlaufende Nummer	940	941
1		
Die Publication erfolgt — von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Eisen und Stahl der Positionen 499/869, 500/872, 501/875, 502/873, 503/870, 504/871, 509/950, 510/951, 518/902, 520/874, 524/915, 568/958, 569/932, 570/933, 576/954, 577/955, 580/905, 594/908, 2155/29, 2158/10, 2159/8, 2161/18 des Waareuverzeichnisses des Tarifes vom 1. Jänner 1900 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Kaffeesurrogate der Pos. K—3 der Güterclassification des Tarifes, Theil 1
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Schönbrunn, Oderberg, Mähr.-Ostrau	S t a d l a u
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Schönbrunn, Oderberg, Mähr.-Ostrau	jenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, rücksichtlich welcher in der in Rubrik 8 bezeichneten „Zusammenstellung" Frachtsätze für den Verkehr mit Wien St.E.G. transit vorgesehen sind
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Pontebba transit; Peri transit	Bei Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut a) in Quantitäten unter 5000 kg; b) in Quantitäten von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	Anfgabe von mindestens 5000 kg genannter Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen des Tarifes vom 1. Jänner 1900 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen und nach italienischen Stationen bestimmt sein. Das Aufladen der Sendungen haben die Versender auf eigene Kosten zu bewirken vom 15. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 15. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Localgütertarif der St.E.G., bezw. Zusammenstellung von Frachtsätzen zwischen Wien K.E.B. loco, Wien Südbahnhof, resp. Matzleinsdorf loco, Nussdorf, Wien St.E.G., Wien Oe.N.W.B., Wien K.F.N.B. transit und Wien D.U.B. der K.F.N.B. transit einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der Südbahn-Gesellschaft andererseits vom 1. März 1896
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	3·27, 3·32, 3·29, -, 4·54, 4·59, 4·56 Francs	Die nm 17 b per 100 kg erhöhten Frachtsätze der in Rubrik 8 bezeichneten „Zusammenstellung" für den Verkehr mit Wien St.E.G. transit ad a) der Classe II bei Frachtzahlung für Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief, ad b) „ „ A „ „ „ „ „ 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Verschieden
Art der Durchführung	Kartirung	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		
14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
942	**Südbahn-Gesellschaft**		Obst, frisches, als Eilgut	Cormons loco	Budapest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 9000 kg per Wagen und Frachtbrief.*) Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Ausnahmetarifes I des Localtarifes, Theil II	vom 8. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Heller 601	Heller 535	Heller 66	Im Kartirungswege		*) Bei Beförderung der Sendungen in Wagen der Serie Gzl findet nebenstehende Begünstigung keine Anwendung
					Meidling				571	509	62			
					Wien (Matzleinsdorf oder Südbahnhof)				571	509	62			
				Görz	Budapest S.B.				594	529	65			
					Meidling				559	499	60			
					Wien (Matzleinsdorf oder Südbahnhof)				565	504	61			
943	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Heu und Stroh	Gödinig (K.F.N.B.)	Bodenbach (B.N.B. oder St.E.G.) und Tetschen (Oe.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Verschieden	135 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Marchegg (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Bodenbabb (B.N.B. oder St.E.G.) und Tetschen (B.N.B. oder Oe.N.W.B.)									
944	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Eisen, roh	Varesˇ	Friedek-Mistek	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten zweiachsigen, bezw. eines drei- oder vierachsigen schmalspurigen Wagens. Das Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife		301 Heller		Im Kartirungswege		Für das Umladen in Bosna-Brod werden 2 Heller per 100 kg separat berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
945	k. k. österr. Staatsbahnen		Bruchsteine der Pos. 8—55/a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Divača	Triest-St. Andrae/Servola	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	vom 1. April 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1901	Incaltarif	15 Heller	12 Heller incl. der Ueberfuhrsgebühr von Triest-St. Andrae nach Triest-St. Andrae/Servola	3 Heller	Im Kartirungswege		
946	k. k. österr. Staatsbahnen		20 Wagenladungen Eichenbölzer bis 2·65 m Länge	Matyjowce	Spytkowice	Aufgabe als Frachtgut mit directen nach der Station Wadowice lautenden Frachtbriefen; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis 31. October 1901	Localtarif	152 Heller	117 Heller	35 Heller	Im Kartirungswege		
947	Böhmischen Commercialbahnen		Cichorienwurzeln	Horic	Smirin B.C.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Heller 33	Heller 24	Heller 9	Im Kartirungswege		
				Gutwasser					35	25	10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
948	Buschtěhrader Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen	der in nachstehender Tabelle angeführten Tarifclassen	Görkau	Fleissen-Grossloh	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung
				Settenz										

Von	Nach	Zugestandene Frachtsätze für: Eilgüter gewöhnliche	Eilgüter ermässigte	Eilgüter besonders ermässigte	Frachtgüter Classe I (Normalclasse)	Frachtgüter Classe II	Frachtgüter Wagenladungs-Classe A
oder umgekehrt		in Hellern per 100 kg					
Settenz	Fleissen-Grossloh	532	218	218	218	186	142
Görkau		450	177	177	177	154	119

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
33	Nr. 34 vom 19. März 1901	862	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	mineralische Kohlen und Kokes	Neudau	sämmtlichen Tarifstationen	In der 10. Rubrik soll es richtig heissen: „Zuschlag von 5·7 Mark für 10.000 kg Kronen 6·8 zu den bestehenden Sätzen der Station Chodau B.E.B.“.	

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen 24·—	halbjährig	Kronen 12·—	vierteljährig	Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„	Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden ***billig*** *und* ***sachgemäss*** *besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch* ***öffentliche Versteigerungen*** *der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./₂, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 40. **Wien, 4. April 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des Eisenbahnministeriums vom 18. März 1901, Z. 2197, an die Verwaltungen der österr. Locomotiv-Eisenbahnen, Dampftramway-Unternehmungen und elektrischen Bahnen, betreffend die Herabsetzung des Betriebsdruckes bei älteren Dampfkesseln und das Recht und die Pflicht der Dampfkesselprüfungscommissäre zur Vornahme der inneren Untersuchung der Dampfkessel.

Im Anhange werden die an die Landesstellen gerichteten Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 15. August 1899, Z. 9832, betreffend die Reduction des Betriebsdruckes bei alten Dampfkesseln, und vom 8. Jänner 1901, Z. 60.510 ex 1900, betreffend das Recht und die Pflicht der Dampfkesselprüfungscommissäre zur Vornahme der inneren Untersuchung der Dampfkessel, mit dem Beifügen verlautbart, dass den Anordnungen, welche seitens der Dampfkesselprüfungscommissäre im Sinne dieser Vorschriften getroffen werden, nachzukommen ist, sofern nicht nach Inhalt des § 8 der Ministerialverordnung vom 1. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 130, die Berufung an die zuständige Behörde ergriffen werden muss.

Wien, am 18. März 1901.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 15. August 1899, Z. 9832, an die k. k. Statthalterei in . . . . . .

Ein vor einiger Zeit stattgefundener Explosionsfall, bei welchem die Erhebungen des zuständigen Dampfkesselprüfungscommissärs ergeben haben, dass das hohe Alter des explodirten Kessels (mehr als 31 Jahre), beziehungsweise die dadurch herbeigeführten Schwächungen der Kesselwandungen zu dem Eintritte der Katastrophe beigetragen haben, andererseits aber der Umstand, dass die Benützung von Dampfkesseln derzeit an bestimmte Altersgrenzen nicht gebunden ist, gibt dem Handelsministerium im Sinne eines eingeholten fachmännischen Gutachtens Anlass, einvernehmlich mit dem k. k. Ministerium des Innern die k. k. . . . . einzuladen, den unterstehenden, mit der Ueberwachung des Dampfkesselbetriebes betrauten Organen nahezulegen, allen Dampfkesseln bei Vornahme der verschärften Revision ganz besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Insbesondere wird es sich empfehlen, in Fällen, wo sich hiebei keine derartigen Mängel constatiren lassen, welche die Weiterbenützung solcher Kessel verbieten würden, mit Rücksicht auf die verminderte Betriebssicherheit bei zunehmender Benützungsdauer mit einer Reduction des Betriebsdruckes vorzugehen, um auf diese Weise die raschere Ausscheidung abnormal alter Kessel zu erreichen.

Für den k. k. Handelsminister:
Thaa m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 8. Jänner 1901, Z. 60.510 ex 1900, an die k. k. Statthalterei in . . . . . .

Zufolge des Berichtes vom 26. November 1900, Z. 44.232, ist der Fall vorgekommen, dass einem k. k. Dampfkesselprüfungscommissär seitens eines Organes der . . . . . Bahngesellschaft die Vornahme der inneren Revision eines im Besitze der genannten Gesellschaft befindlichen Wasserstationskessels zu einer Zeit, in welcher der Kessel behufs innerer Untersuchung durch die Organe der Bahnverwaltung theilweise zerlegt war, mit der Begründung nicht gestattet wurde, dass eine solche innere Revision durch den k. k. Dampfkesselprüfungscommissär nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen nicht vorgeschrieben sei.

Auf die von der k. k. Statthalterei infolge des erwähnten Vorfalles gestellte Anfrage, ob seitens der staatlichen Dampfkesselprüfungscommissäre von der inneren Untersuchung der ihnen unterstehenden Wasserstationskessel Umgang genommen werden könne, wird der k. k. Statthalterei im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium Nachstehendes eröffnet:

Es unterliegt nach dem Inhalte der in Betracht kommenden Vorschriften (§ 8 der Ministerialverordnung vom 1. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 130, und § 11 des hierortigen Erlasses vom 1. October 1875, Z. 25.021, der Ministerialverordnung vom 9. März 1882, R.-G.-Bl. Nr. 32, betreffend Ergänzung der Ministerialverordnung vom 1. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 130, endlich der hierortigen Erlässe vom 15. März 1896, Z. 8676 [R. v. Thaa, Dampfkesselwesen, 2. Auflage, Seite 37, Anmerkung], und vom 15. August 1899, Z. 9832) keinem Zweifel, dass der Dampfkesselprüfungscommissär — sei es ein staatlicher oder autorisirter gesellschaftlicher Functionär — jederzeit das Recht des Zutrittes zu den seiner Ueberwachung unterstehenden Dampfkesseln besitzt, und dass er das Recht und die Pflicht hat, Alles vorzukehren, was ihm im Interesse der Sicherheit des Dampfkesselbetriebes geboten erscheint. In Verfolg dieser Pflicht ist er auch jederzeit befugt, Druckproben, sowie äussere und innere Revisionen vorzunehmen, wenn er dies für nöthig erachtet.

Dieses Recht und diese Verpflichtung bestehen auch bezüglich der im Besitze der verschiedenen Eisenbahn-Verwaltungen befindlichen Kessel, ohne Rücksicht darauf, dass seitens der Organe derselben die Kessel in bestimmten Zeiträumen einer inneren Untersuchung zugeführt werden. Auch bezüglich dieser Kessel hat der zuständige Dampfkesselprüfungscommissär das Recht, die Zerlegung des Kessels zum Zwecke der Untersuchung der Innenflächen der Kesselwandungen unter Angabe der Gründe, aus welchen er die Ergebnisse der Untersuchung von Seiten der Bahnorgane nicht als massgebend betrachtet, zu verlangen, und kann eine solche Massregel insbesondere dann, wenn es sich, wie im vorliegenden Falle, um Kessel von höherem Alter handelt, bei welchen eine eventuelle Herabsetzung des Betriebsdruckes ins Auge gefasst werden muss, sehr wohl begründet sein.

Es erscheint daher im eigenen Interesse der Eisenbahn-Verwaltungen gelegen, wenn seitens der in Betracht kommenden Bahnorgane bei solchen Stations- (und Locomotiv-) Kesseln, welche älter als 30 Jahre sind, von der zum Zwecke der Reinigung oder Untersuchung oder aus anderen Gründen seitens der Bahn stattfindenden Zerlegung dem zuständigen Dampfkesselprüfungscommissär die zeitgerechte Anzeige erstattet wird, damit letzterer in die Lage versetzt werde, ohne weitere Erschwerniss für die Bahnverwaltung die innere Untersuchung solcher alter Kessel selbst vorzunehmen.

Für den k. k. Handelsminister:
Weigelsperg m. p.

Verordnung der Ministerien der Finanzen, des Handels und des Ackerbaues vom 28. März 1901,*) betreffend die Nachweisung des Ursprunges von serbischem Getreide bei der Einfuhr in das österreichisch-ungarische Zollgebiet.

Im Einvernehmen mit der königlich ungarischen Regierung wird in theilweiser Abänderung, beziehungsweise Ergänzung der Verordnungen vom 2. October 1888, R.-G.-Bl. Nr. 153, und vom 1. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 179, angeordnet, dass das im Sinne der citirten Verordnungen bisher in Kraft bestandene Verfahren, wonach jene Schleppschiffe (Schiffsabtheilungen), welche serbisches, mit dem Anspruche auf Abfertigung zu den begünstigten Zollsätzen des Handelsvertrages vom 9. August 1892 zwischen Oesterreich-Ungarn und Serbien, R.-G.-Bl. Nr. 104, zur Einfuhr in das Zollgebiet bestimmtes Getreide enthalten, seitens der Agentien der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft unter Verschluss zu legen sind, künftighin zu unterbleiben hat und in Hinkunft serbisches Getreide zu den erwähnten Begünstigungszollsätzen nur in dem Falle abzufertigen ist, wenn — ohne Rücksicht darauf, ob die Einfuhr zu Wasser oder zu Lande erfolgt — der betreffende Eisenbahnwagen, beziehungsweise das Schiff (Schleppschiff) oder die Schiffsabtheilung mit der amtlichen Plombe jenes k. und k. Consularorganes verschlossen ist, welches das auf die Sendung bezügliche Ursprungszeugniss ausgestellt hat.

Diese Verordnung tritt sofort in Kraft.

Böhm m. p. **Call** m. p. **Giovanelli** m. p.

*) Enthalten in dem am 1. April 1901 ausgegebenen XV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 33.

Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern.

Locomotivführer der k. k. Staatsbahnen sind nicht als „Staatsdiener" im Sinne des Gesetzes vom 5. December 1896, R.-G.-Bl. Nr. 222 (Heimatsgesetznovelle), anzusehen.

(Entscheidung vom 27. November 1900, Z. 39.635.)

Hinsichtlich des Heimatsrechtes des Locomotivführers der k. k. Staatsbahnen A. K. und dessen minderjährigen Sohnes A. K. kam zwischen dem Stadtrathe in M. und der Stadtgemeindevorstehung in S. eine Einigung nicht zustande, weil ersterer behauptete, dass A. K. durch seine mit 1. Jänner 1890 erfolgte Anstellung als definitiver Locomotivführer der k. k. Staatsbahn in S. seine bisherige Zuständigkeit in M. verloren habe, während die Stadtgemeindevorstehung in S. das Heimatsrecht des A. K. aus dem Grunde nicht anerkannte, weil nach ihrer Anschauung den Bediensteten der k. k. Staatsbahnen die Eigenschaft von „Staatsdienern" im Sinne der Heimatsgesetznovelle vom 5. December 1896, R.-G.-Bl. Nr. 222, nicht zukomme und daher auf dieselben § 10 dieses Gesetzes keine Anwendung finde.

Die gemäss § 40 des Gesetzes vom 3. December 1863, R.-G.-Bl. Nr. 105, zur Entscheidung über das fragliche Heimatsrecht competente Statthalterei in G. hat nach gepflogenem Einvernehmen mit der Landesregierung in S. mit dem Erlasse vom 11. Juli 1900, Z. 15.160, erkannt, dass der Locomotivführer A. K. und dessen ehelicher Sohn A. K. in M. heimatsberechtigt seien, weil A. K. durch seine Anstellung als Locomotivführer der k. k. Staatsbahn in S. das bis dahin unbestritten in M. besessene Heimatsrecht nicht verloren habe, da Bediensteten der k. k. Staatsbahnen die Eigenschaft als „Staatsdiener" nicht zukäme und daher auf dieselben die Bestimmung des § 10 des Gesetzes vom 5. December 1896, R.-G.-Bl. Nr. 222, keine Anwendung finde.

Dem hiegegen seitens der Stadtgemeinde in M. eingebrachten Recurse hat das Ministerium des Innern mit dem Erlasse vom 27. November 1900, Z. 39.635, aus den Gründen der angefochtenen Entscheidung keine Folge gegeben.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Februar 1901.) Die Baubewegung auf den öster-

reichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates Februar 1901 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund) im Baue am 1. Februar 1901	Hievon in km (rund) verbleiben im Baue am 1. März 1901
A. Hauptbahnen:			
Erweiterungsbauten:			
auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg . .	—	—	—
Werkstättenbahnhof in Pilsen . . .	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
Stationserweiterung Kattowitz . . .	—	—	—
Stationserweiterung Neuhof	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Stationserweiterung Saaz	—	—	—
Stationserweiterung Bilin	—	—	—
Stationserweiterung Oberbřiz	—	—	—
Summe der Hauptbahnen . .	—	—	—
B. Local- und Kleinbahnen:			
I. Neubauten:			
Schönwehr-Elbogen	15·3	15·3	15·3
Dolnja Glavska-Bocche di Cattaro sammt Flügel von Uskoplje nach Gravosa . .	66·5	66·5	66·5
Triest-Parenzo:			
Theilstrecke Triest—Buje	59·7	59·7	59·7
Theilstrecke Buje—Parenzo	63·9	—	43·6
Freudenthal—Klein-Mohrau	17·1	17·1	17·1
Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn	5·8	5·8	5·8
Neuhof-Weseritz	24·4	24·4	24·4
Kolin-Cerčan sammt Abzweigung Rattay-Kacow	79·6	47·7	47·7
Hinter-Třeban—Lochowitz	26·6	26·6	26·6
Tannwald-Grünthal	7·0	7·0	7·0
Chlumetz-Königstadtl	13·2	13·2	13·2
Lambach-Haag	21·9	21·9	21·9
Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn) .	34·7	34·7	34·7
Sattledt-Grünau (Almthalbahn)	32·0	32·0	32·0
Kimpolung-Dorna watra:			
Theilstrecke Kimpolung—Valeputna .	18·9	18·9	—
Theilstrecke Valeputna—Jakobeni .	11·8	11·8	11·8
Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn):	30·4	—	—
Theilstrecke Fügen—Mayrhofen . .	—	21·3	10·2
Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf	25·5	25·5	25·5
Elektrische Kleinbahn Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf	12·9	12·9	12·9
Görz-Haidenschaft (Wippachthalbahn) .	30·4	—	30·4
Elektrische Kleinbahnlinien in Brünn und Umgebung	6·2	6·2	—
Elektrische Kleinbahnlinien in Graz und Umgebung	6·8	6·8	6·8
Elektrische Kleinbahnlinien in Krakau	5·0	5·0	5·0
Elektrische Kleinbahnlinien in Wien .	7·1	7·1	3·8
II. Erweiterungsbauten:			
Elektrische Bahn Wien-Baden: Zweites Geleise in der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Guntramsdorf . .	17·2	17·2	17·2
Summe der Local- und Kleinbahnen	639·9	504·6	539·1

Es sind sonach durch den Baubeginn eines Theiles der Strecke Buje—Parenzo der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo 43·6 km und der Localbahn Görz-Haidenschaft (Wippachthalbahn) 30·4 km, somit 74 km Localbahnen zugewachsen; dagegen 18·9 km durch die Bauvollendung der bereits am 9. Jänner 1901 für den Güterverkehr eröffneten Theilstrecke Kimpolung—Valeputna der Localbahn Kimpolung-Dorna watra, dann 11·1 km durch die am 24. Februar 1901 erfolgte Eröffnung der Theilstrecke Fügen—Kaltenbach—Stumm der Zillerthalbahn, von welcher die 9·1 km lange Theilstrecke Jenbach—Fügen seit 20. December 1900 eröffnet ist, ferner 6·2 km durch die am 2. Februar 1901 erfolgte Eröffnung der elektrischen Kleinbahnlinien in Brünn und Umgebung und 3·3 km durch die Eröffnung der Linien Heugasse, vom Schwarzenbergplatz bis zum Wiedner Gürtel, Rasumoffskygasse—Löwengasse, Landstrasse Hauptstrasse—Sofienbrückengasse, von der Sofienbrücke bis zur Erdbergerstrasse, Taborstrasse, vom Nordwestbahnhofe—Nordbahn und Innstrasse bis zur Engerthstrasse der Wiener elektrischen Kleinbahnlinien, sonach insgesammt 39·5 km Local- und Kleinbahnlinien abgefallen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates Februar 1901 an Local- und Kleinbahnlinien 539·1 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass die Länge der Theilstrecke Buje—Parenzo der Localbahn Triest-Parenzo von 65·5 km auf 63·9 km richtig gestellt wurde; ferner dass auf der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn auch die Verbindungscurve zur Gürtellinie im Baue ist, und dass von der Localbahn Kolin-Cerčan die 31·9 km lange Theilstrecke Kolin—Neuhof a/S. am 15. December 1900 eröffnet wurde.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

2. April: In der Strecke Garam-Berzencze—Selmeczbánya wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

3. April: In der Strecke Landshut—Kutti wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Triest: Eröffnung der Haltestelle Heki für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Zufolge einer Kundmachung der vorbezeichneten Staatsbahn-Direction wird ab 1. April die zwischen den Stationen Mitterburg-Pisino und S. Pietro in Selva in km 77·297 der Linie Divača—Pola bei Wächterhaus Nr. 50 gelegene Haltestelle Heki für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle selbst statt. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Strasseneisenbahn - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 28. März 1901 fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Alexander Országh und in Anwesenheit von 99 Actionären, die 747 Stimmen repräsentirten, die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft (vergl. Generalversammlungsbericht per 1899, Verordnungs-Blatt Nr. 62 ex 1900) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte als erster Punkt der Tagesordnung der Bericht der Direction zur Vorlage. Derselbe hebt hervor, dass im Jahre 1900 insgesammt 2.085.722 Fahrten mit einer Gesammtleistung von 12,258.647 km gemacht wurden, was im Vergleiche zum Jahre 1899 eine Mehrleistung von 698.000 km ergibt. Den geänderten Verhältnissen, die sich durch den elektrischen Betrieb ergaben, Rechnung tragend, beschloss die Direction, die Rechte und Pflichten des Betriebspersonales auf Grund einer neuen Dienstordnung und eines neuen Gehaltsregulativs zu regeln. Die Dienstordnung und das Gehaltsregulativ wurden seitens des Handelsministers am 31. Mai 1900, Z. 38.859/V, genehmigt. Trotzdem diese Dienst- und Gebührenordnung dem Betriebspersonale wesentliche Vortheile gewährt, hat das Betriebspersonale (Conducteur und Wagenführer), durch bedauerliche Agitationen irregeführt, solche Forderungen gestellt, welche weder im Interesse der Disciplin, noch weniger im Interesse der Verkehrssicherheit erfüllt werden konnten. Infolgedessen ist ein grosser Theil der Conducteure und Wagenführer am 24. Juni 1900 in den Ausstand getreten. Es ist trotzdem gelungen, den Verkehr auch während des Ausstandes in etwas reducirtem Masse — wenn auch mit namhaften Opfern — aufrechtzuerhalten und den Ansprüchen des Publicums zu entsprechen. Die Direction hat nichtsdestoweniger alle jene Begünstigungen, welche in den oberwähnten Dienst- und Gebührenordnungen dem Personale zugesichert wurden, ohne Zögern ins Leben treten lassen. Die Bezüge des Personales — Gehalt und Quartiergeld — wurden erhöht, was für den Zeitraum vom Juli

bis Ende December eine Mehrausgabe von K 75.416 verursachte. Der zweite Theil dieser Mehrausgabe wird erst in der Regie des Jahres 1901 zum Ausdrucke gelangen.

Trotzdem die Diensteseintheiluug und Arbeitszeit des Betriebspersonales auch bisher im Vergleiche zu ähnlichen Unternehmungen und den staatlichen Betrieben eine vortheilhaftere war, indem die körperliche und geistige Kraft der Angestellten nur mässig in Anspruch genommen wurde, hat die Direction in Anbetracht der geänderten Verhältnisse eine neue Diensteseintheilung creirt, wodurch die Arbeitszeit nicht unwesentlich vermindert wurde. Diese Massregel war mit einer Erhöhung des Personalstandes verbunden, was eine weitere Mehrausgabe per 1900 von K 108.460 erheischte. Der zweite Theil dieser Mehrausgabe wird erst in der Regie des Jahres 1901 zum Ausdrucke gelangen.

Ausserdem wurdem dem Personale folgende Begünstigungen gewährt:

1. Der Genuss der vollen Bezüge anlässlich der Waffenübungen auf die Dauer von 35 Tagen;
2. wöchentlich ein freier Tag; daher jährlich 52 freie Tage unter Belassung der volleu Bezüge;
3. den unverheiratheten Betriebsangestellten, die nicht in den gesellschaftlichen Kasernen wohnen, die Zusicherung des normalen Quartiergeldes.

Die Betriebsergebnisse gestalteten sich wie folgt: Es betrugen die Transporteinnahmen K 6,768.118·77, die verschiedenen Einnahmen K 1,842.750·81 und der Gewinnvortrag K 815.215·92, sonach die Gesammteinnahmen K 9,426.085·50. Demnach ergab die Personenbeförderung im Vergleiche zum Jahre 1899 mit K 6,464.549·58 eine Mehreinnahme von K 290.081·77, welche jedoch auf die neueröffneten Linien entfällt, während das alte Netz trotz der kilometrischen Mehrleistung eine Abnahme der Einnahmen zeigt, was der im abgelaufenen Jahre eingetretenen allgemeinen wirthschaftlichen Depression zuzuschreiben ist In der Rubrik der verschiedenen Einnahmen ergaben eine Mindereinnahme: das Zinsenconto K 275.783·11, was dem Umstande zuzuschreiben ist, dass der zinstragende Geldstand sich durch die für Bauten geleisteten Zahlungen vermindert hat; die Titres der Budapest-Neupest-Rákospalotaer Eisenbahn haben um K 15.760, die Titres der Franz Josef-Untergrundbahn um K 18.009·50. die Diversi-Einnahmen um K 68.580·97, daher zusammen um K 378.133·58 weniger ergeben. Hingegen ergab diese Rubrik unter anderen Titeln eine Mehreinnahme von K 334.473·03.

Die Betriebsausgaben ergaben im Vergleiche mit dem Jahre 1899 eine Mehrausgabe von K 750.043 und beliefen sich auf K 5,656.585·80. Hiezu bemerkt die Direction Folgendes: „Schon in der Einleitung unseres Berichtes haben wir diejenigen Mehrausgaben angeführt, welche durch den Ausstand des Betriebspersonales und der neuen Diensteseintheilung erwachsen sind. Es betragen: die Gehaltserhöhung und Personalvermehrung K 183.876, diverse Ausgaben K 52.742; die Mehrkosten der Bahnerhaltung waren, nachdem die Gutstehungsverpflichtungen für den Bahnkörper am Schlusse des Jahres 1899 abgelaufen waren, im Jahre 1900 daher schon die Regie belasteten, K 75.940; das Conto Steuern und öffentliche Lasten erhöhte sich um K 122.174, der Antheil der Hauptstadt am Bruttoerträgniss war grösser mit K 20.396, die Capitalsamortisation und Abschreibung erhöhte sich mit K 30.654, schliesslich verursachten die ausgewiesene Mehrleistung, sowie Elementarschäden und Entschädigungen eine Mehrausgabe von K 264.261; die gesammte Regieerhöhung beträgt daher, wie bereits gesagt, K 750.043. Die Gesammtausgaben vertheilen sich nach den Haupttiteln wie folgt: Betriebsausgaben, elektrische Centralen und sonstige Betriebsspesen K 3,592.220·69, Antheil der Hauptstadt am Bruttoerträgnisse K 263.768·31, Obligationszinsen K 695.344, Staats- und Communalsteuer K 449.976·66, Stempel, Gebühren und Brückenmauth K 240.161·64, Amortisationsbeitrag zu den Brücken K 20 425·56, Capitalsamortisation K 353.800, Ausgabe für Verzinsung von Fonds K 28.888·95. Abschreibung K 12.000. Summe der Ausgaben K 5,656.585·80.

Die Bilanz schliesst mit einem Reingewinn von K 3,769.499·70 und die Direction beantragt, nach Abzug der statutenmässigen Tantièmen von K 261.678·29, den Betrag von K 2,942.606 zur Bezahlung einer Dividende von K 28.— per Actie und von K 18.— per Genussschein zu verwenden und K 565.215·41 auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Participation der Budapester hauptstädtischen Commune an dem Bruttoerträgnisse der Unternehmung betreffend, wurde in einem Specialausweise constatirt, dass die Hauptstadt im Jahre 1897 K 142.522·18, im Jahre 1898 K 204.624, im Jahre 1899 K 243.372 und im Jahre 1900 K 263.768 als Antheil erhalten hat, während die Abgaben der früheren Periode, nämlich bis zum Jahre 1897, insgesammt K 18.600 per Jahr betragen haben. Der Pensionsfonds für die Beamten hat die Höhe von K 500.000 und der Hilfsfonds des Betriebspersonales die gleiche Höhe erreicht.

Den zweiten Punkt der Tagesorduung bildete der Antrag eines Actionärs, bezüglich Rückzahlung von je K 100.— per Actie und Ausstellung von Genussscheinen aus der Specialreserve im Gesammtbetrage von K 10,000.000. Dieser Antrag sowohl als die Anträge einiger Actionäre, von Generaldirector von Jellinek mit ausführlicher Motivirung widerlegt, wurden mit 709 gegen 21 Stimmen abgelehnt. Nach Ertheilung des Absolutoriums theilt der Präsident mit, dass die Dividende vom 29. März 1901 angefangen zur Auszahlung gelangt. Schliesslich wurden die bisherigen Directoren wiedergewählt und Josef von Sárkány in den Aufsichtsrath neugewählt. — In einer nach der Generalversammlung stattgehabten Directionssitzung wurde Alexander von Országh zum Präsidenten und Louis Baumgarten zum Vicepräsidenten gewählt.

Ausland.

Deutsches Reich. Ergebnisse des Heilverfahrens der Pensionscasse für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.) Im Jahre 1900 wurden bei dem Vorstande der Pensionscasse für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft 759 Anträge auf Einleitung eines Heilverfahrens gestellt, darunter 4 von weiblichen Mitgliedern. Abgelehnt wurden 115 Anträge, genehmigt und bis zum Jahresschluss durchgeführt 644, darunter 4 von weiblichen Mitgliedern, und zwar 429 Fälle der Lungentuberculose und 215 Fälle anderer Krankheiten.

Der Kostenaufwand für diese 429 Lungenkranken betrug bei 27.852 Verpflegstagen Mk. 170.281·98. In diesem Betrage sind Mk. 47.214·28 Familienunterstützung enthalten. Von den Eisenbahn-Betriebskrankencassen wurden der Arbeiterpensionscasse Mk. 50.155·08 antheilig erstattet. Die verbleibenden Selbstkosten für Lungenkranke betrugen demnach Mk. 120.120·90.

Auf einen Lungenkranken entfielen durchschnittlich 64·9 Verpflegungstage zu durchschnittlich Mk. 4·31. Die Familienunterstützung betrug durchschnittlich für jeden der 370 verheiratheten Lungenkranken Mk. 127·61.

Insgesammt betrugen die Verpflegungskosten einschliesslich der Familienunterstützung

für einen Kranken . . . . . Mk. 396·92
die Krankencassen erstatteten durchschnittlich „ 116·91
die der Pensionscasse verbleibenden Selbstkosten betrugen durchschnittlich . . . . . Mk. 280·01

Der Kostenaufwand für die mit anderen Krankheiten als Lungentuberculose behafteten 215 Kranken, darunter 3 weibliche, betrug bei 9·431 Verpflegungstagen Mk. 55.583·09, in welchem Betrage Mk. 17.691·74 Familienunterstützung enthalten sind. Von den Eisenbahnkrankencassen wurden der Pensionscasse für diese Kranken antheilig Mk. 16.891·77 erstattet. Die verbleibenden Selbstkosten betrugen demnach Mk. 38.691·32.

Auf einen Kranken entfielen demnach durchschnittlich 43·8 Verpflegungstage zu durchschnittlich Mk. 4·02 Kosten. Die Familienunterstützung betrug durchschnittlich für einen der 198 verheiratheten Kranken Mk. 89·35.

Insgesammt betrugen die Verpflegungskosten einschliesslich Familienunterstützung

für einen Kranken durchschnittlich . . . . Mk. 258·52
die Kraukencasse erstattete durchschnittlich . „ 78·57
die verbleibeuden Selbstkosten betrugen somit durchschnittlich . . . . . Mk. 179·95

Von den 429 Lungenkranken wurden 383 = 89·28% als geheilt oder gebessert und arbeitsfähig entlassen. Von diesen 383 als geheilt oder gebessert Entlassenen wurden noch im Laufe des Jahres 1900: 18 Personeu dauernd erwerbsunfähig oder starben, so dass am Schlusse des Jahres uoch 365 Personen = 84·11% erwerbsfähig waren. Von den 215 wegen anderer Krankheiten untergebrachten Personen wurden 185 Personen = 86·05% als geheilt oder gebessert und arbeitsfähig entlassen. Im Laufe des Jahres 1900 wurden von den vorstehenden 185 Personen noch 9 dauernd erwerbsunfähig oder starben, so dass sich die Zahl der Geheilten oder Gebesserten am Schlusse des Jahres 1900 auf 176 = 81·86% „ belief.

Von den im Jahre 1898 und 1899 wegen Lungentuberculose mit Erfolg behandelten Kranken sind 17, beziehungsweise 37 inzwischen dauernd erwerbsunfähig geworden oder gestorben.

Die Zahl der im Jahre 1898 in Heilstätten untergebrachten Lungenkranken, welche am Anfang des Jahres 1901 noch erwerbsfähig waren, beträgt nur noch 120 Personen = 55·29% und die Zahl der Erwerbsfähigen aus 1899 noch 259 Personen = 73·16%. Von den im Jahre 1898 und 1899 wegen anderer Krankheiten untergebrachten und mit Erfolg behandelten Kranken sind inzwischen 9, beziehungsweise 18 Personen dauernd erwerbsunfähig geworden oder gestorben.

Die Zahl der im Jahre 1898 behandelten, am Anfang des Jahres 1901 noch erwerbsfähigen anderen Kranken beträgt also nur noch 78 Personen = 63·30%, die Zahl der Erwerbsfähigen aus dem Jahre 1899 nur 118 Personen = 78·67%.

Es hat sich für die Pensionscasse das unabweisbare Bedürfniss herausgestellt, eigene Heilstätten für Lungenkranke zu errichten. Nach Feststellung des Umfanges des Bedürfnisses und Auswahl geeigneter Orte, hat entsprechend den Vorschlägen des Vorstandes der Arbeiterpensionscasse der Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt, dass von der Pensionscasse zwei Heilstätten für Lungenkranke gebaut werden. Eine Heilstätte wird für die westlichen Eisenbahn-Directionsbezirke (Saarbrücken, Köln, Mainz, Frankfurt, Elberfeld, Essen, Münster, Hannover, Altona, Cassel, Erfurt, Magdeburg) in dem hochgelegenen Stadtwalde von Melsungen (zwischen Cassel und Bebra) mit 100 bis 120 Betten, die andere für die östlichen Bezirke (Halle, Berlin, Stettin, Danzig, Königsberg, Bromberg, Posen, Breslau, Kattowitz) mit 80 bis 100 Betten errichtet werden. Die Ausarbeitung der Pläne und Kostenanschläge ist dem königlichen Baurath Schmieden in Berlin übertragen worden, dessen Entwürfe für die geplanten Heilstätten die Zustimmung des Ministers und des Vorstandes der Pensionscasse gefunden haben. Der Bau wird frühestens im Herbst dieses Jahres begonnen werden können, so dass die Inbetriebnahme der Heilstätten nicht vor Ende nächsten Jahres zu erwarten ist. [Z. d. V. D. E.-V.]

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Danzig: Eröffnung der Theilstrecke Lippusch—Bernsdorf der Nebenbahn Berent-Bütow.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 8. März wird von der im Bau begriffenen normalspurigen Nebenbahn Berent-Bütow die weitere Theilstrecke Lippusch—Bernsdorf (18·233 km lang) mit den Haltestellen Sonnenwalde und Bernsdorf am 1. April dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Diese Stationen dienen vorläufig nur dem Wagenladungs-, Güter- und Vielverkehre. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, sowie von Fahrzeugen oder schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist ausgeschlossen.

— (Directionsbezirk Kattowitz: Schliessung des Rechten Oderuferbahnhofes in Beuthen O.-S. und der Strecke Beuthen O.-S.—Scharley für den Personenverkehr.) Ab 1. Mai wird zufolge einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction der Rechte Oderuferbahnhof in Beuthen O.-S., sowie die Strecke Beuthen O.-S.—Scharley für den Personenverkehr geschlossen und es erfolgt die Umleitung des gesammten localen, sowie directen Personen- und Gepäcksverkehres über die etwa 2 km längere Strecke Beuthen O.-S.—Karf—Radzionkau.

— (Directionsbezirk Erfurt: Abänderung des Stationsnamens Seebach b. Gotha in „Seebach Kr. Langensalza".) Ab 1. April erhielt die an der Bahnstrecke Gotha-Leinefelde gelegene Haltestelle Seebach b. Gotha die Bezeichnung „Seebach Kr. Langensalza".

Preussen. (Beleuchtung der Personenwagen.) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat die Verwendung einer Mischung von Rüböl und Petroleum zur Füllung der Nothöllampen für die Beleuchtung der Personenwagen und der bei Militärtransporten einzustellenden Güterwagen für nicht zulässig erklärt, weil die Verwendung von Petroleum zur inneren Beleuchtung der Personen- und Gepäckswagen, sowie der bei Militärtransporten einzustellenden Güterwagen wegen der Feuersgefahr durch frühere Erlässe verboten ist und keine Gewähr besteht, dass die Mischung von Rüböl und Petroleum stets in dem vorgeschriebenen Verhältnisse und derart erfolgt, dass bei der Brenntemperatur entzündliche Dämpfe nicht entstehen können. Die Nothöllampen sollen daher für die Folge mit reinem Rüböl gefüllt werden.

Sachsen. (Verkürzung der Annahmezeit für Stückgüter bei Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen.) Die Betriebsdirectionen sind ermächtigt worden, vom 1. April an den Schluss der Annahmezeit für Stückgüter an den Werktagen vor Sonn- und Festtagen bei denjenigen grösseren Güterverwaltungen, bei denen ein früherer Schluss mit Rücksicht auf die Sonntagsruhe des Personales geboten und ohne Nachtheil für die Versender durchführbar erscheint, auf 6 Uhr Abends festzusetzen.

Frankreich. (Abschaffung der Geldbussen als Disciplinarstrafe für das dem Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées untergeordnete Personale.) Der französische Minister für öffentliche Arbeiten hat in einem an die Chef-Ingenieure des Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées gerichteten Circular-Erlasse diese verständigt, dass er aus humanitären Rücksichten gegenüber den Familien der untergeordneten Organe des Corps sich veranlasst gefunden hat, die seinerzeit mit Decret vom 20. Februar 1880 als im Disciplinarwege zulässig erklärte Verhängung von Geldstrafen durch Abzüge der Bussen von den Gehälten und Löhnen der Bediensteten im Verordnungswege abzuschaffen und an Stelle dieser die Ertheilung „Strenger Rügen" (blâme sévère) einzuführen sich veranlasst gefunden hat. Wie nun berichtet wird, haben über Wunsch des Ministers auch bereits die Directionen einiger bedeutenderen Eisenbahn-Verwaltungen sich im Principe für die gleiche Einrichtung ausgesprochen und ist diesbezüglich die Zustimmung sämmtlicher Verwaltungen der Verkehrsunternehmungen zu gewärtigen.

— (Kosten des Heiz- und Schmierstoffes eines Automobilwagens in gemischtem Terrain.) Das Fachblatt „Locomotion automobile" behandelt in einem Artikel die Frage der Betriebskosten (Heiz- und Schmiermateriale) eines Wagens per Tourenkilometer sowohl in der Ebene, in gewelltem Terrain und im Hochgebirge nach den Aufzeichnungen erprobter Automobilfahrer, und zwar des Präsidenten Gondoin des Automobil-Club in Nizza und des Präsidenten Léon Molinos der Société des Ingénieurs Civils in Paris. M. Gondoin legte im Vorjahre mit einem von vier Personen besetzten und ausserdem mit vielem Reisegepäck belasteten, 8 HP. starken Panhard-Automobil (Benzinfeuerung) in continuo mit nur kurzen Aufenthalten eine 2236 km lange Tour zurück. Die erste Reisetour ging von Nizza aus und führte über die gebirgige Dauphinée (südöstliches Gebiet Frankreichs) mit Uebersetzung des Frankreich von der Schweiz trennenden Hochgebirges bis Saxon (Schweiz). Das Erforderniss an Heiz- und Schmierstoff auf dieser 613 km langen Strecke betrug Frcs. 76·50, das ist Frcs. 0·114 per Tourenkilometer. Die zweite Tour führte von Saxon gleichfalls über das Gebirge zurück nach Frankreich, und zwar in einer Länge von 820 km über die sehr gebirgige Auvergne bis Bordeaux. Der Heiz- und Schmierstoffbedarf betrug Frcs. 180·80, d. i. per Tourenkilometer Frcs. 0·135. Auf der dritten Tour, d. i. der Rückfahrt von Bordeaux nach Nizza, welche in einer Länge von 820 km theils in der Ebene, theils in mässig gewelltem Terrain führte, betrug der Materialaufwand Frcs. 88·15, d. i. nur mehr Frcs. 0·107 per Tourenkilometer. Der Materialaufwand per Tourenkilometer im Gebirgsterrain kostete somit um 2 Centimes mehr als jener in der Ebene; im Durchschnitte aber ergibt sich bei einer Gesammtlänge von 2236 km eine Beköstigung von Frcs. 0·118 per Tourenkilometer. Ingenieur Molinos legte im Vorjahre mit einem 7·5 HP.-Automobil, System Georges Richard, welches gleichfalls mit vier Personen und entsprechendem Gepäck belastet war, 4500 km in gemischtem Terrain zurück, und constatirte einen durchschnittlichen Aufwand von Frcs. 0·120 bis 0·130 per Tourenkilometer, so dass für diese Entfernung bei vollbesetztem Wagen auf je einen Fahrgast und dessen Reisegepäck eine Quote von 3 Centimes, ausschliesslich für Beschaffung des Heiz- und Schmierstoffes, entfiel. Die Uebereinstimmung der Berichte zweier in keiner gegenseitigen Beziehung stehenden Experten kann daher als Basis der Kostenberechnung des Verbrauchsmateriales im Automobilbetriebe gelten.

— (Eröffnung der Localbahn Montceau-les-Mines—Saint-Bonnet-Beanbéry.) Die von der Direction der Hauptbahn Paris—Lyon—Méditerranée (Mittelmeerbahn-Gesellschaft) erbaute Localbahn Saint-Bonnet-Beanbéry—Montceau-les-Mines wurde am 6. Februar dem Betriebe übergeben. Die neue Linie zweigt von der Station Montceau-les-Mines der gesellschaftlichen Linie Paris — Nevers — Paray-le-Monial — Montceau-les-Mines—Montchanin ab und verbindet diese im Bereiche des Departements Saône et Loire (Landschaft Bourbonnais) in der Station Saint-Bonnet-Beanbéry mit der gesellschaftlichen Linie Moulin—Saint-Bonnet-Beanbéry—Macon.

Frankreich. (Entwicklnng des Gesammtnetzes der Verkehrsadern zu Land und zu Wasser.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat zur Motivirung des Gesetzentwurfes für die Budgetirung seines Ressorts für das Jahr 1901 der Legislative nachstehendes Tableau vorgelegt, welches die Entwicklung des Gesammtnetzes der Verkehrsadern des Landes seit dem Jahre 1879 bis Ende 1900 darstellt:

Jahr	Staats-	Departements-	Vicinal-	Schiffbare Wasserstrassen	Eisenbahnen	Gesammtverkehrsadern	Verhältniss der Gesammtlänge der Verkehrsadern zum Flächenmasse des Gebietes	Verhältniss der Gesammtlänge der Verkehrsadern zur Kopfzahl der Einwohner
	Strassen							
	Kilometer						per Quadratkilometer	per Einwohner
1879	37.295	.	.	10.940	25.178	.	.	.
1880	37.324	38.000	416.473	10.940	26.198	528.935	1·000	0·014
1881	37.332	„	„	11.970	27.622	„	„	„
1882	37.526	„	„	12.230	28.885	„	„	„
1883	37.539	„	„	12.340	29.715	„	„	„
1884	37.568	„	„	12.340	31.222	„	„	„
1885	37.592	„	„	12.380	32.491	„	„	„
1886	37.683	„	„	12.400	33.341	„	„	„
1887	37.697	„	„	12.470	34.228	„	„	„
1888	37.732	„	„	12 500	35.263	„	„	„
1889	37.779	19.194	465.017	12.470	36.370	570.830	1·079	0·015
1890	37.785	„	„	12.370	36.895	„	„	„
1891	37.789	„	„	12.330	37.946	„	„	„
1892	37.834	„	„	12.400	38.645	„	„	„
1893	37.854	„	„	12.320	39.579	„	„	„
1894	37.898	„	„	12.250	40 206	„	„	„
1895	37.930	„	„	12 280	40.453	„	„	„
1896	37.943	„	„	12.360	41.178	„	„	„
1897	38.000	„	„	12.260	41 569	„	„	„
1898	38.015	17.897	507.969	12.270	41.930	618.081	1·169	0·016
1899	38.051	„	„	12.380	42.437	„	„	„
1900	38.065	„	„	„	„	„	„	„

Frankreich. (Gemeinnützigkeitserklärnng zu Gunsten des Ausbaues einer Vollbahn im Bereiche des Departements Bouches de Rhône und Vancluse.) Die Direction der Haupteisenbahn Paris — Lyon — Mediterranée (Mittelmeerbahn) hat nach der seitens der Legislative erfolgten Genehmigung der Gemeinnützigkeitserklärnng zu Gunsten der im Bereiche der Landschaft Provence projectirten Vollbahn Estaque-Miramas den Ausbau dieser Linie beschlossen. Die neue Linie wird von der Station Estaque der Theilstrecke Lyon—Estaque — Miramas — Marseille und der gesellschaftlichen Linie Avignon—Miramas—Pertuis aus als Sehne des von der Hauptlinie beschriebenen Bogens die Stationen Estaque und Miramas auf kürzerem Wege verbinden und in erster Linie die Entlastung der Hauptlinie bezwecken. Die Kosten dieser 54 km langen, mit Doppelgeleise auszustattenden und als Vollbahn zu betreibenden Linie sind mit Frcs. 33,000.000, das ist circa Frcs. 607.500 per laufendes Bahnkilometer bemessen.

— (Financirung des projectirten Localbahnnetzes im Bereiche des Departements Côtes du Nord.) Die Legislative hat dem Municipium des Departements Côtes du Nord (Landschaft Bretagne) die Bewilligung zur Aufnahme eines mit 3·75 pCt. verzinslichen Anlehens von Frcs. 10,743.750 zum Behufe des Ausbaues des als gemeinnützig erklärten Localbahnnetzes im Bereiche des Departements (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1900) ertheilt, und zwar der Linien

1. Saint-Brian—Plouha—Seehafen von Legué;
2. Guincamp—Plouha;
3. Saint-Brieuc—Moncontour;
4. Moncontour—Collinée;
5. Plonec—Tréguier—Perras-Guirec;
6. Lannion—Perras-Guirec;
7. Quintin-Rastrèran;
8. Plancoët — Malignon — Saint-Caste-Isle—Saint-Caste.

Das projectirte Netz schliesst an die Stationen Saint-Brieuc, Guincamp etc. der Theilstrecke Rennes — Morloix — Brest (Departement Finistèrre) der gesellschaftlichen Hanptlinie Paris—Rennes—Brest an.

— (Eröffnung der Localbahn Châtelet-Juniville.) Die von der Direction der Französischen Ostbahn erbante Localbahn Châtelet-Juniville wurde am 10. Februar dem Betriebe übergeben. Die im Departement Ardennes liegende 9 km lange Linie zweigt von der Station Châtelet der Theilstrecke Bozancourt — Châtelet — Mézières der gesellschaftlichen Hauptlinie Paris—Reims—Bozancourt—Charleville—Longuion—Luxembourg und Longnion—Metz ab.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im April 1901.)

Im Monate April 1901 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	April
Rotterdam *	„Szt. László"	1—10
Roneu	„Jokai"	1—10
Hnll, Newcastle o/T	„Rosario"	1—10
Liverpool	„Tyria" (Cunard Line)	1—10
Hambnrg[1])	„Venezie"	1—10
Tanger,[1]) Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos *	„Zichy"	10
Barcelona, Valencia *	„Szt. László"	10
Liverpool	„Egyptian"	5—15
London	„Austria"	10—20
Hnll, Newcastle o/T	„Kolpino"	10—20
Bordeaux*	„Petöfi"	10—20
Liverpool	„Algeriau"	15—25
Antwerpen, London*	„Stefánia"	15—25
Algier,[1]) Glasgów *	„Nagy-Lajos"	15—25
Gibraltar,[1]) London	„Baross"	15—25
Liverpool	„Samaria" (Cunard Line)	20—30
Rouen*	„B. Keméuy"	20—20
Rotterdam	„Kálmán Király"	25/4-5/5

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladnngen angemeldet werden, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zn unterlassen.

In den mit * bezeichneten Relationen wird anch Triest angelaufen.

Import

Von	Nach	Dampfer	April
Hull, Newcastle o/T	Triest, Finme	„Ebro“	1—10
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Deák“	1—10
Liverpool	„ „	„Aleppo“ (Cunard Line)	5—15
Bordeanx	„ „	„Mátyás Király“	10—20
Hamburg	„ „	„Pergamon“	10—20
Liverpool	„ „	„Athenian“	10—20
London	Fiume	„Andrássy“	15—25
Liverpool	Triest, Finme	„Arabian“	15—25
Ronen	Finme	„Széchényi“	15—25
Rotterdam	„	„Báthori“	15—25
Antwerpen, London	„	„Szent István“	20—30
Rouen	„	„Tibor“	20—30
Glasgow	Triest, Fiume	„Matlekovits“	20—30
Liverpool	„ „	„Veria“ (Cunard Line)	20—30

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Ahfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen nnd Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China nnd Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Rákóczy“ am 5., „Árpád“ am 10., „Zrinyi“ am 18., „Tisza“ am 25. April.

Ab Marseille: „Tisza“ am 7., „Adria“ am 14., „Rákóczy“ am 21., „Árpád“ am 28. April.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Elektra“ von Calcutta.) Dieser Dampfer von 1933 Tonnen Gehalt ist am 7. Februar 1901 mit 3 Passagieren und 1933 Tonnen factischer Ladung von Rangoon und Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Rangoon 45.754 kg Häute, 228.000 kg Teakholz; aus Calcutta 120.066 kg Sackleinwand, 8505 kg Thee, 54.290 kg Indigo, 1,291.085 kg Jute, 9520 kg Baumwolle, 144.637 kg Häute, 14.717 kg Gummilack und aus Suez 16.270 kg Gummi. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,094.801.

— (Ankunft des Dampfers „Proteo“ von Calcutta.) Dieser vom Oesterreichischen Lloyd gecharterte Dampfer von 2440 Tonnen Gehalt ist am 17. Februar 1901 nach 33tägiger Fahrt ohne Passagiere mit 3778 Gewichtstonnen factischer Ladung, von der 2302 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Calcutta 10.627 kg Thee (wovon 6567 kg für Odessa), 76.886 kg Indigo (wovon 10.911 kg für das Ausland), 3,234.415 kg Jute (wovon 2,226.853 kg für das Ausland), 310.787 kg Häute (wovon 58 560 kg für das Ausland), 14.920 kg Gummilack, 9490 kg altes Eisen, 710 kg Besen, 119.516 kg Baumwolle und 400 kg Glaswaaren. Der Weith der eingefuhrten Waaren betrug K 3,234.252

— (Ankunft des Dampfers „Imperator“ von Bombay.) Dieser Dampfer von 2352 Tonnen Gehalt ist am 18. Februar 1901 nach 19tägiger Fahrt mit 28 Passagieren und 2100 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 296 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 152.250 kg Ricinussamen, 1,713.285 kg Baumwolle (wovon 268.250 kg für das Ausland), 101,500 kg Gingellysamen, 15.225 kg Mirabolanen; aus Karachi 3800 kg Häute; aus Malabar Coast 32.987 kg Pfeffer (wovon 22.837 kg für das Ausland), 16.466 kg Kaffee (wovon 5150 kg für das Ausland), 19.792 kg Spelt; aus Aden 24.258 kg Gummi, 1015 kg Metall, 10.150 kg Kaffee, 2540 kg Perlmutter, 4466 kg Weihrauch und aus Port-Said 1900 kg Indigo. Der Werth der eingefuhrten Waaren betrug K 2,397.202.

Deutsches Reich. (Erweiterung des Hafens bei Cosel.) Wie die „Schlesische Zeitung“ in Breslau berichtet, wird eine Erweiterung des Hafens bei Cosel geplant. Der Verkehr in diesem Oderhafen, welcher im Jahre 1896 in Betrieb genommen worden ist, hat sich von Jahr zu Jahr gesteigert und ist insbesondere der Umschlagsverkehr in Stückgütern von und nach dem oberschlesischen Industriebezirke ein lebhafter. Auch aus Oesterreich, namentlich aus Galizien und Ungarn, suchen grosse Mengen von Gütern, welche früher auf der Eisenbahn nach Aussig und Tetschen liefen und daselbst auf die Elbe nach Hamburg umgeschlagen wurden, nach Vollendung der Odercanalisirung den näher gelegenen Hafen bei Cosel auf, um ihren Weg auf der Oder bis Fürstenberg und von da durch den Oder-Spreecanal und die märkischen Wasserstrassen nach Hamburg zu nehmen. Demgemäss ist der Coseler Hafen stets in seiner ganzen Ausdehnung mit Schiffen belegt und müssen häufig viele Fahrzeuge, obwohl sämmtliche Umschlagseinrichtungen sich ständig in vollem Betriebe befinden, auf der offenen Oder liegen bleiben und auf die Ueberweisung einer Umladestelle oft längere Zeit warten. Unter diesen Umständen lässt sich die Canalisirungsanlage nicht voll ausnützen und werden jetzt im Durchschnitte täglich nur 30 Kähne geschleust, während die doppelte Anzahl leicht bewältigt werden könnte. Es haben sich daher alle Interessenten für eine Vergrösserung der Hafenanlage bei Cosel eingesetzt, und soll diese Hafenerweiterung auch thatsächlich im Jahre 1901 zur Ausführung gelangen. Diesfalls besteht die Absicht, das zweite bei der ursprünglichen Anlage schon vorgesehene Hafenbecken auszubauen und die Hafeneinfahrt zu erweitern. Hiedurch wird an beiden Seiten des Beckens zusammen eine Uferlänge von 1080 m gewonnen, welche für den gleichzeitigen Umschlag von 20 bis 25 Kähnen ausreicht. Die linke Seite des Beckens soll zwar mit Rücksicht auf eine später etwa nothwendig werdende Vermehrung der Kipper in Sägeform ausgebaut, aber zunächst nur für den Umschlag von Stückgütern und ganzen Wagenladungen verwendet werden, da die Leistungsfähigkeit der vorhandenen sechs Kohlenkipper noch nicht erschöpft ist. Gleichzeitig soll die zur Vermeidung von Verkehrsstockungen nothwendige Erweiterung des in der Sohle 23 m breiten Hafencanals erfolgen und soll dieselbe wenigstens 5 m betragen. Die diesfälligen Baukosten dieser Herstellungen sind auf Mk. 486.000 veranschlagt.

Schiffahrt auf dem Congo. Von der Entwicklungsfähigkeit afrikanischer Colonien bietet, wie „Uhland's Wochenschrift“ in Leipzig hervorhebt, die Schiffahrt auf dem Congo einen anschaulichen Begriff. Ende December 1881 brachte Stanley den kleinen „En avant“ als ersten Dampfer nach dem Stanley-Pool; gegenwärtig sind schon 103 Dampfer auf dem oberen Congo vorhanden, von denen 29 dem Congostaate und 19 mehreren belgischen Gesellschaften gehören. Die Franzosen haben in den letzten zwei Jahren 39 Dampfschiffe nach Brazzaville gebracht. Die Holländer haben 10 Schiffe daselbst, die Deutschen 2 am Sango-Gobo, die Engländer 3, die Amerikaner 1. Bemerkenswerth ist die grosse Rührigkeit der Franzosen. In den ersten 16 Jahren sind mit Noth nur 50 Dampfer dahin gebracht worden; nach Eröffnung der Congobahn sind aber in zwei Jahren mehr als 50 am Stanley-Pool angelangt, darunter solche von 350 t.

Manchester Seecanal-Unternehmen. Die Brutto-Einnahmen dieses Unternehmens beliefen sich 1900 auf £ 290.470, gegen £ 263.970 im Jahre 1899 und £ 235.278 im Jahre 1898. Die Tonnage betrug 1900 3,060.516 t, gegen 2,778.108 t im Jahre 1899 und 2,595.585 t im Jahre 1898. Der Fortschritt des Verkehres und der Einnahmen ist, wenn auch gering, so doch stetig. Die Besserung gegenüber dem Vorjahre beträgt 10 pCt. Die Zunahme des Verkehres und der Einnahme ist hauptsächlich dem gesteigerten Importe zuzuschreiben, während der bedeutende von Manchester ausgehende Export noch immer nicht die Vortheile, die der Canal bietet, in vollem Masse benützt. Die „Ship Canal Company“ hat im Berichtsjahre à conto der der Stadt Manchester auf die Anleihe von £ 5,000.000 schuldenden Zinsen einen Betrag von £ 32.611 aus ihren Nettorevenuen zahlen können; der Totalbetrag der auf genannte Anleihe rückständigen Zinsschuld beläuft sich demnach jetzt auf £ 1,227.262. Von österr.-ungar. Häfen ist dieses Jahr gar kein directer Import durch den Canal nach Manchester zu verzeichnen gewesen.

Verkürzung des öffentlichen Landungsplatzes am rechten Donauufer unterhalb der Staatseisenbahnbrücke. Mit der im VI. Stück, Jahrgang 1901, des Landesgesetz- und Verordnungs-Blattes für das Erzherzogthum Oesterreich unter der Enns verlautbarten Kundmachung des k. k. Statthalters im Erzherzogthum Oesterreich unter der Enns vom 28. Februar 1091, Z. 108.495 ex 1900, wird in Abänderung der mit der Kundmachung vom 14. Mai 1888, Z. 16.850 (L.-G.- und V.-Bl. Nr. 36), verlautbarten Bestimmungen über die Widmung von Strecken des rechten Ufers des Donauhauptstromes bei Wien als öffentliche Landungsplätze im Einvernehmen mit der k. k. Finanz-Landesdirection in Wien die Länge des 2002 7 m unterhalb der Staatseisenbahnbrücke gelegenen, öffentlichen Landungsplatzes von 988·1 auf 838·1 m herabgesetzt, derart, dass dieser Platz 102·9 m unterhalb Stromkilometer 6 der Donau beginnt und 941·0 m unterhalb Stromkilometer 6 endigt.

Verschiedene Mittheilungen.

Verzeichniss der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien per 1901.) Laut der vorliegenden Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien, welche im Amtsblatte der Wiener Zeitung vom 23. Februar 1901 veröffentlicht wurde, beträgt die Zahl der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten 201, mithin um 8 mehr als im Vorjahre. [E.-M.-Z. 13.163/7.]

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Ministerialrath im Eisenbahnministerium Leopold Moiawetz über sein Ansuchen von der Function eines landesfürstlichen Commissärs bei der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien, dann den Sectionsrath im Eisenbahnministerium Dr. Carl Freiherrn von Banhans von der Function des landesfürstlichen Commissärs bei der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Eisenbahn, endlich den mit dem Titel und Charakter eines Sectionsrathes bekleideten Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Dr. Carl Freiherrn Rumler von Aichenwehr von den Functionen eines Stellvertreters des landesfürstlichen Commissärs bei der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt und bei der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn enthoben.

Gleichzeitig wurden ernannt:

Der mit dem Titel und Charakter eines Sectionsrathes bekleidete Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Dr. Carl Freiherr Rumler von Aichenwehr zum landesfürstlichen Commissär bei der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien;

der Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Dr. Max Ritter von Pichler zum landesfürstlichen Commissär bei der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn;

der Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Dr. Arnold Krasny zum Stellvertreter des landesfürstlichen Commissärs bei der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt;

der Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Dr. Heinrich Schlesinger zum Stellvertreter des landesfürstlichen Commissärs bei der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn;

der Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Heinrich Hirt zum Stellvertreter des landesfürstlichen Commissärs bei den k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen.

PUTZWOLLE cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

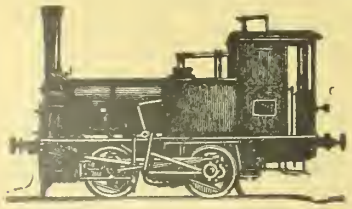
Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

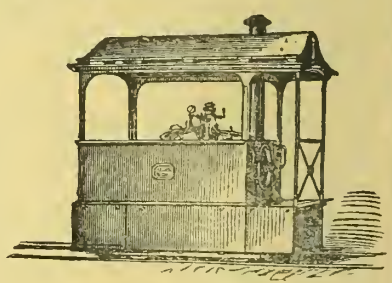
TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.





613)

Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,

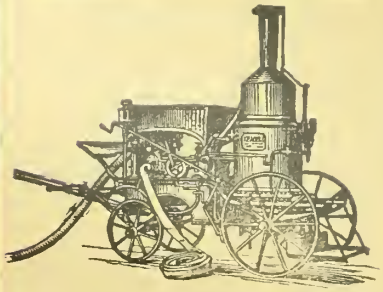
LOCOMOBILEN

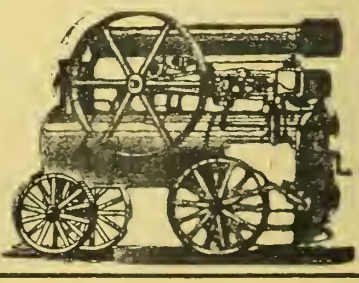
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.





Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Italienisch-Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer directer Fahrpreise und Gepäckssätze.

Mit 1. Mai 1901 gelangen nachstehende Fahrpreise und Gepäckssätze zur Einführung:

Von	nach	über	Einfache Fahrkarten für alle Züge		10 kg Gepäck	
			I. Classe	II. Classe	für das Gesammtgewicht	ausserdem für das 25 kg übersteigende Gewicht
			Mark			
Bozen-Gries . .	Karlsbad . . .	Kufstein—München—Regensburg—Eger	61	43·80	—	—
Toblach	Berlin	Kufstein—München—Regensburg—Hof—Gössnitz—Leipzig	88·70	64·70	2·21	1·77

Die gleichen Taxen werden mit obigem Zeitpunkte auch für die Gegenrichtung zur Einführung gelangen.

Wien, am 30. März 1901. [268]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Auflage von Ladefläche- und Ladegewichts-Verzeichnissen der Güterwagen zum Zwecke des Verkaufes an das Publicum.

Die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat ein Verzeichniss ihrer Güterwagen mit Angabe der Ladefläche und Ladegewichtsziffern zum Zwecke des Verkaufes an das Publicum in Druck legen lassen.

Einzelne Exemplare dieses Verzeichnisses sind zum Preise von 4 Hellern per Stück bei allen Frachtencassen der genannten Bahnanstalt erhältlich.

Allfällige Ergänzungen oder Aenderungen des Verzeichnisses werden durch Nachträge veranlasst, deren Erscheinen dem Publicum notificirt werden wird.

Wien, am 4. April 1901. [269]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Hinausgabe eines Verzeichnisses der Ladeflächen und Ladegewichte der gesellschaftlichen Güterwagen.

Es wird hiemit zur Kenntniss gebracht, dass das angeführte Verzeichniss im gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, um den Preis von 2 Hellern per Stück erhältlich ist.

Wien, am 30. März 1901. [270]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 15. April 1901 gelangen nachstehende directe Fahrkarten II. und III. Classe für Personenzüge zur Einführung:

Von oder nach	Personenzug	
	II. Cl.	III. Cl.
	Fahrpreise in Hellern	
Rosenthal (Reichenberg A.T.E.)-Aussig St.E.G. über Lobositz .	665	361

Teplitz, am 1. April 1901. [271]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Norddeutsch - Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 1. März 1901 wurden die Stationen Aligse, Klein-Süstett und Salzdetfurth des Eisenbahn-Directionsbezirkes Hannover in den vorbezeichneten Güterverkehr einbezogen. Ueber die anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Preussische, Hessische und Oldenburgische Staatseisenbahnen. (Ausnahmetarife für Zucker.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 ab traten im Verkehre der Preussisch-Hessischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen unter einander, sowie im Wechselverkehre mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn folgende Ausnahmetarife für Wagenladungen von mindestens 10.000 kg in Kraft:

1. Ausnahmetarif 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landesgrenze;
2. Ausnahmetarif 14a für Robzucker jeder Art an Raffinerien auf dem directen Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen;
3. Ausnahmetarif L für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze und über die Anwendungsbedingungen dieser Ausnahmetarife ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbureau auf dem Bahnhofe Alexanderplatz in Berlin.

Sächsisch - Preussisch - Südfranzösischer Verband. (Wolle-Frachtsätze für Zwötzen.) Vom 1. April 1901 an gelten die im Ausnahmetarife Nr. 41 (Wolle) für Zwötzen (S.St.B.) vorgesehenen Frachtsätze auch für Zwötzen (Pr.St.B.).

Französisch - Belgisch - Deutsch - Russischer Verkehr. (Nachtrag 5 zum Gütertarife, Theil I.) Zum Gütertarife, Theil I, Reglement, ist der Nachtrag 5 erschienen. Er enthält theilweise Ermässigung der Nachnahmeprovision auf den russischen Strecken.

Hanseatisch - Ostdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung der Haltestelle Gellin.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die an der Strecke Ruhnow—Neustettin gelegene Haltestelle Gellin in den Hanseatisch-Ostdeutschen Güterverkehr einbezogen. Der Frachtberechnung sind die um 11 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Eulenburg zugrunde zu legen. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einbeziehung der Station Triebes.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Triebes der Sächsischen Staatseisenbahnen mit den Frachtsätzen der Stationsgruppe Altchemnitz—Zwickau in den Verband aufgenommen.

Frankfurt a. M.- etc. Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898 (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern). (II. Anhang.) Am 1. April 1901 gelangte der II. Anhang zum vorbezeichneten Tarife zur Ausgabe.

Derselbe enthält Frachtsätze für die Dienst-Kohlen-, Coaks- und Briquetts-Sendungen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einschliesslich der kgl. Bayerischen Bodensee-Dampfschiffahrt.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. (Neueinbeziehung von Stationen.) Vom 1. April 1901 ab wurden die Stationen der Theilstrecke Lippusch—Bernsdorf der Nebenbahn Berent-Bütow des Directionsbezirkes Danzig in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz. (Koseler Umschlagsverkehr.) Der Umschlagsverkehr im Koseler Hafen wurde am 11. März 1901 wieder eröffnet.

Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit dem 23. Februar n. St. 1901 wurden die Stationen Druschin, Galsburg, Gollub, Gruneberg, Hermannsruhe, Malken, Ostrowitt-Bergheim, Schönsee Stadt und Wrotzk des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg und die Station Chroschnitz des Eisenbahn-Directionsbezirkes Posen für die Richtung von Alexandrowo in oben bezeichneten Tarif aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

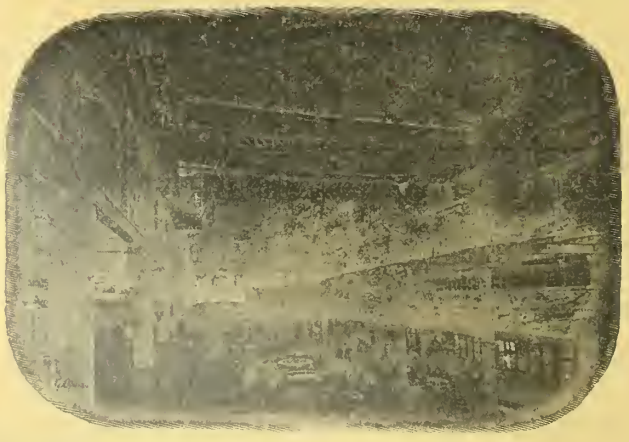
Deutsch-Schweizerische Eisenbahnverbände. (Nachtrag 2 zum Tarife, Theil I, Abth. B.) Am 1. März 1901 wurde zum Theil I, Abth. B, der Deutsch-Schweizerischen Gütertarife, enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification, der 2. Nachtrag ausgegeben, welcher Berichtigungen und Ergänzungen der §§ 3^3, 7, 29^3, 34^9, 48, 55 und 56 der allgemeinen Tarifvorschriften, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Güterclassification enthält.

Diese Drucksache kann von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.



Theilansicht der elektrischen Werkstätten von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs - Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks - Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, 9/1, Wasagasse 31

(ab Mai I. Wipplingerstrasse 21).

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
949	k. k. österr. Staatsbahnen		Packpapier, und zwar: Stroh-, Schrenz-, Holzstoff-, Spelt-, Zucker-, Hülsen- und Bastpapier, sowie aus diesen Papieren gefertigte Düten	H a l l e i n	Stuttgart Hauptbahnhof Stuttgart Nordbahnhof Stuttgart Westbahnhof	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg 10.000 kg per Eisenbahnwagen und Frachtbrief. Einhaltung der sonstigen Bedingungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1897 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 2·12 2·14 2·16			Im Kartirungswege		
					Stuttgart Hauptbahnhof Stuttgart Nordbahnhof Stuttgart Westbahnhof					1·90 1·91 1·94				
950	k. k. österr. Staatsbahnen		Streichhölzer (Zündhölzchen)	Gross-Hollenstein	Waidhofen a. d. Ybbs	Die Sendungen müssen für Triest bestimmt sein	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1898	Heller 34					Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 16 vom 5. Februar 1901, unter fortl. Nr. 596 publicirte Frachtbegünstigung ausser Wirksamkeit gesetzt
				Waidhofen a. d. Ybbs	Triest k.k.St.B. und Triest-St. Andrae	Die Sendungen müssen von Gross-Hollenstein proveniren			437	330	107			
				Triest-Freihafen k.k.St.B.		Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Die Sendungen müssen von Gross-Hollenstein proveniren und zum See-Exporte nach dem Auslande (zur Ausfuhr aus dem österr.-ungarischen Zollgebiete) bestimmt sein. Einhaltung der im Abschnitte B des nebenbezeichneten Verbandtarifes enthaltenen Bestimmungen über die Anwendung der speciell für den Export nach dem Auslande gewährten Tarife			437	260	177			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
951	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kunstwolle, d. i. Lumpenwolle, Mungo- oder Shoddywolle	Zeolna	Heidelberg { Hauptbhf. Bad. Bahn / Main-Neckarbahn	Aufgabe von oder Frachtzahlung für a) mindestens 5.000 kg b) „ 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Bedingungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes; vom 15. April 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Theil II, Heft 4 und 6, vom 1. Jänner 1899 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Es bestehen keine directen Frachtsätze	a) Mark 5·89 b) „ 5·26		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt									
952	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Siehe nachstehende Tabelle		Aufgabe von oder Frachtzahlung für a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes; vom 10. April 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Tarif, Theil V, Heft 3, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1889	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach									
	Aarau		Burgdorf		Delémont (Delsberg)		Glatthrngg		Monthey	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Centimes für 100 kg									
Jungbunzlau B.N.B.	—	—	—	—	—	—	468	386	805	694
Lieben Oe.N.W.B.	—	—	—	—	—	—	436	361	773	669
Lieben St.E.G.	—	—	—	—	—	—	432	357	769	665
Prag und Smichow k.k.St.B.	—	—	—	—	—	—	421	346	758	654
Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) B.E.B.										
Raitz	614	530	692	603	638	552	588	510	924	817

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
953	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	Holz der Classe C	Beneschau loco Beneschau trans. Čerčan-Pišely loco Čerčan-Pišely trans. Dobrawoda Gmünd Ihlawka-Katharinenbad Nencerekve Neuhaus loco Neuhaus trans. Nusle-Vršovic loco Nusle-Vršovic trans. Obercerekve Patzau Pilgram Počatek-Serowitz Popelin	Nestersitz-Pömmerle	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 71 67 70 66 84 87 87 81 82 78 63 59 86 79 82 86 86		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
954	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		a) Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar, Ausrüstungsgegenstände, Eisenbahnschwellen der Pos. H—19, Eisenartikel der Pos. E—5 und Stationseinrichtungsgegenstände. b) Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	alleu Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Libochowitz (St.E.G.) Prag-Hrabovka trans. (St.E.G.)	ad a) Frachtzahlung mindesteus für 5000 kg per Frachtbrief nnd Wagen; ad b) Frachtzahlung für das Effectivgewicht; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Verschieden	Verschieden	30 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes, rücksichtlich der Strecken der St.E.G.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die Bauleitung der Localbahn Lann-Libochowitz oder auf die Organe derselben als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1902 einzusenden sind	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. Auf den Frachtbriefen über Sendungen nach Libochowitz muss seitens der Empfangsstation bestätigt erscheinen, dass die betreffenden Sendungen zum Bane der Localbahn Laun-Libochowitz Verwendung gefunden haben	
955	**Südbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Schwefelkies	Alvácza (Station der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen)	Liesing	Bei Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des zum Transporte verwendeten Wagens, oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen durch die Parteien	vom 15. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	159 Heller incl. ungarischer Stener		Im Kartirungswege		

956

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der	und im	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	von	nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2		3	4		5		6	7	8		9	10		11	12	13	14
				und die hieraus erzeugten Mahlproducte mit der Bestimmung nach englischen, belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen, französischen, sowie nach nordafrikanischen und über Suez und Gibraltar hinaus gelegenen aussereuropäischen Häfen		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste												
				Cilli		Stationen der Strecken Barcs—Legrád, Csáktornya—Budapest loco und transit und Gelse—Szombathely												
				Triest S.B.		Cil												
				1. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. 2. Die Mahlproducte müssen spätestens drei Monate nach erfolgtem Einlangen in Triest S.B. nach den in Rubrik 4 genannten Häfen zur Verschiffung gelangen. 3. Der in Rubrik 10 zugestandene Frachtsatz gilt nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. von Mahlproducten, welches durch ein gleich grosses, während der Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangtes Quantum von Mahlproducten, bezw. von Weizen, Buchweizen etc. gedeckt erscheint												
				vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901														
				Localtarif, bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1898														
				Verschieden														
				108 Heller inclusive Manipulationsgebühr und bezw. ungar. Stener														
				Verschieden														
				Im Rückvergütungswege														
				Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc. und gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe für die Mahlproducte, welchen die vom k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate oder vom k. k. Hauptzollamt in Triest auszustellenden Certificate über die erfolgte Verschiffung des Mehles beizugeben sind. Rücksichtlich jener Sendungen, welche mit Schiffen des Oesterr. Lloyd via Suezcanal oder via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen, bezw. welche mit Schiffen der kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft Adria via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen befördert werden, können an Stelle der durch vorbezeichnete k. k. Behörden auszufertigenden Certificate auch solche von der Lloyd-, bezw. von der Adria-Verwaltung ausgestellte beigebracht werden. Diese Documente müssen längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden													

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (hezichungsweise Route) von / nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
957		**Südbahn-Gesellschaft**											
		betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, ermässigte, laut Abschnitt II—A a), Ziffer 2, des Tarifes, Theil I, Abtheilung B	Kecskemét	Aufgabe in beliebigen Mengen	vom 15. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	584 Heller inclusive Manipulationsgebühr und ungar. Stener		Im Kartirungswege		
958		**Buschtěhrader Eisenbahn**	A. Verbrauchsartikel, Effecten, Nahrungsmittel a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen; b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Graz k.k.St.B. Graz S.B.			Localgütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1898	Verschieden	A. ad a) 59 Heller ad b) 48 Heller				
			B Zerlegte Holzbaracken c) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; d) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Prag (Smichow) / K r u p a (bezw. umgekehrt)	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Die Frachtbriefe müssen rücksichtlich des Transportes nach Krupa stets von der k. k. Männerstrafanstalts-Direction Prag ausgefertigt und an das Sträflingsdetachement bei Krupa adressirt sein. 3. Für Transporte in umgekehrter Richtung müssen die Frachtbriefe vom Sträflingsdetachement bei Krupa unterfertigt und an die k. k. Männerstrafanstalts-Direction in Prag adressirt sein. 4. Jedem Frachtbriefe muss ein Certificat beigegeben werden, womit bestätigt wird, dass die zu transportirenden Gegenstände zur Verpflegung oder Ausrüstung der Sträflingscolonie bei Krupa bestimmt sind oder von dieser an die k. k. Männerstrafanstalts-Direction Prag zurückgehen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Verschieden	B. ad c) 48 Heller ad d) 40 Heller		Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
19	Nr. 7 vom 15. Jänner 1901	472	K. k. österr. Staatsbahnen		I. Güter der Classe A, II. Artikel, in den Ausnahmetarif III a, b und c des Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen rangirend, III. Garne der Pos. G—3 a etc.	Bludenz Bregenz Dornbirn Feldkirch Lindau (Stadt und Rangirbahnhof)	Wien-Hauptzollamt oder umgekehrt	Der Frachtsatz für Güter des Ausnahmetarifes Nr. III b Dornbirn—Wien-Hauptzollamt wird mit Giltigkeit vom 7. April 1901 von 517 h auf 515 h für 100 kg abgeändert	
20	Nr. 4 vom 8. Jänner 1901	223	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen	Siehe Tabelle zu Spalte 8	Graz k. k. St. B. Graz S. B.	Die Frachtsätze der ursprünglichen Publication sind bezüglich der nachbenannten Aufgabestationen mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1901 durch folgende Frachtsätze zu ersetzen:	

Nach	Von																					
	Alsónár		Bóka		Csene		Jánosföld		Kévi-Szöllös		Kurjácska		Ó-Telek		Öregfalu		Párdány		Torontál-Ujvár		Uj-Alsónár	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern																					
Graz k. k. St. B. Graz S. B.	265	255	257	247	264	254	261	251	276	266	265	255	250	240	251	241	262	252	253	243	265	255

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
34	Nr. 37 vom 28. März 1901	905	K. k. österr. Staatsbahnen	Im Namen der betheiligten Verwaltungen	Nutzholz	Siehe die nachstehende Tabelle		Der Frachtsatz in der Relation Targul-Ocna—Eger B. E. B. ist von „403“ auf „[illegible]“ Centimes zu berichtigen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 41. **Wien, 6. April 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der hohen Feiertage wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 11. April 1901 zur Ausgabe.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die vom Absender der Eisenbahn ertheilte Verfügung, über eine vom Empfänger nicht angenommene Sendung „ohne Weiteres nach Belieben zu disponiren", befreit die Eisenbahn von der im § 70 Betr.-Regl. ausgesprochenen Verpflichtung, den Absender von dem bevorstehenden Verkaufe der Sendung womöglich zu benachrichtigen.

(Entscheidung vom 10. October 1899, Z. 8946.)

Der Kläger hatte in der Station K. ein Locomobil im Gewichte von 5150 kg zur Beförderung von A. S. in B. gegen Nachnahme eines nach Eingang auszuzahlenden Betrages von fl. 385 ö. W. aufgegeben. Diese Sendung wurde vom Adressaten trotz mehrmaliger Avisirung nicht bezogen, weshalb der Kläger als Absender wiederholt, und zwar in der Zeit vom 19. Juni bis 20. October fünfmal, zuletzt unter Androhung der sonstigen Veräusserung, um Verfügung über die Sendung ersucht wurde. Ueber die letzte Aufforderung ertheilte er am 25. November der Eisenbahn die Weisung, „die Sendung dem Adressaten nochmals zu avisiren und, wenn Adressat nicht beziehe, über dieselbe ohne Weiteres nach Belieben zu disponiren". Da aber trotz nochmaliger Avisirung mittelst recommandirten Schreibens der Bezug nicht erfolgte, wurde die Maschine von dem kleinen Orte B. nach der Stadt R. gebracht, daselbst ohne vorherige Verständigung des Absenders am 14. December mit einem Ausrufungspreise von fl. 1200 feilgeboten, jedoch wegen eines Meistanbotes von blos fl. 300 nicht hintangegeben, sondern erst am 20. December um das Meistanbot von fl. 500 veräussert. Der nach Abzug der Frachtgebühren, des Lagerzinses und der Licitationskosten verbliebene Resterlös per fl. 257·58 wurde dem Absender in der Versandtstation zur Verfügung gestellt, jedoch von ihm nicht angenommen. Vielmehr reclamirte derselbe einen den Resterlös um fl. 2010 übersteigenden Ersatzbetrag.

Diesen von der Eisenbahn abgewiesenen Anspruch machte der Absender nun im Klagewege geltend, indem er behauptete, die Eisenbahn habe durch das dargestellte Verhalten gegen die ihr gesetzlich obliegenden Verpflichtungen verstossen und bei Ausführung des von ihm übernommenen Auftrages ihm durch ihr Verschulden Schaden zugefügt. Auf Grund des in seiner letzten Verfügung (vom 25. November) ertheilten und von der Eisenbahn stillschweigend angenommenen Auftrages sei dieselbe verpflichtet gewesen, mit der Feilbietung vorschriftsmässig vorzugehen, und zwar erst nach der erlangten Gewissheit über die an den Adressaten erfolgte Zustellung der Aufforderung zum Bezuge der Sendung. Sich diese Gewissheit zu verschaffen, habe jedoch die Empfangsstation unterlassen. Infolge des Verkaufes habe Kläger den mit dem Adressaten auf fl. 3380 vereinbarten Kaufpreis nicht bezahlt erhalten. Ferner habe ihn die Empfangsstation von der bevorstehenden Feilbietung des Locomobiles nicht benachrichtigt. Durch die Unterlassung dieser Verständigung sei es ihm unmöglich gemacht worden, an der Feilbietung theilzunehmen und zu verhindern, dass das Locomobil unter dem Erzeugungspreise verschleudert werde. Der Erzeugungspreis betrage fl. 2510, das Meistanbot blos fl. 500, der ihm durch obige Pflichtversäumniss von der Eisenbahn zugefügte Schaden betrage sonach fl. 2010. Die schuldbare Fahrlässigkeit der Eisenbahn sei auch daraus ersichtlich, dass sie doch wissen musste, es stehe das Meistanbot von fl. 500 im schreienden Missverhältnisse zu dem Werthe der Locomobile, weil sie ja selbst für dasselbe einen Ausrufpreis von fl. 1200 festsetzte.

Kläger begehrte nun von der Eisenbahn den Ersatz des Schadens in der Höhe von fl. 2010, sowie die Auszahlung des nach Abzug der Gebühren von Meistanbot fl. 500 erübrigenden Restes per fl. 257·58, zusammen also fl. 2267·58.

Die beklagte Eisenbahn wendete ein, dass der Kläger von der Nichtannahme der Sendung fünfmal verständigt wurde, und zwar am 19. Juni, 18. Juli, 18. August, 16. September und 20. October. Infolge der letzten Verständigung habe Kläger nicht etwa telegraphische, sondern eigenhändig geschriebene Weisung ertheilt, die Sendung nochmals zu avisiren und, wenn Adressat nicht beziehe, ohne Weiteres nach Belieben über dieselbe zu disponiren. Diese Verfügung befreie somit die Eisenbahn von der Pflicht einer vorherigen Verständigung des Klägers über die beabsichtigte Feilbietung des Locomobils. Die nochmalige Aufforderung des Adressaten zum Bezuge sei am 26. November erfolgt. Vor der ersten Feilbietung haben drei Sachverständige das Locomobil sammt Zugehör geschätzt, dasselbe für alt befunden und dessen Werth auf fl. 300 angegeben. Dass die Eisenbahn trotzdem als Ausrufpreis fl. 1200 festsetzte und es am ersten Feilbietungstermine um fl. 300 nicht hintangeben wollte, geschah nur in der Absicht, das Interesse des Absenders zu wahren und das Locomobil so günstig als möglich zu verkaufen. Von einem Schaden in der Höhe von fl. 2000 könne demnach keine Rede sein. Was das Meistanbot von fl. 500 betreffe, so haften darauf eigentlich Gebühren im Gesammtbetrage von fl. 405·07, aber aus Coulancerücksichten wurde der Lagerzins vermindert, so dass dem Kläger ein Betrag von 257·58, welchen er jederzeit beheben könne, zur Verfügung gestellt werden konnte.

Der Kläger gab zu, dass seine letzte Weisung wörtlich lautete: „Bitte die Sendung nochmals zu avisiren und, wenn Adressat nicht bezieht, ohne Weiteres nach Belieben zu disponiren", wie auch, dass darauf hin die nochmalige Aufforderung an den Adressaten zur Uebernahme thatsächlich ergangen sei, behauptet aber, dass erstens die Zustellung der Aufforderung an den Adressaten nicht erfolgt sei und zweitens, dass der Verkauf am 20. December vorschriftswidrig, zur Dämmerzeit, an einem anderen Orte und ohne vorherige vorschriftsmässige Verlautbarung des Licitationstermines stattgefunden habe. Er behauptet ferner, dass das Locomobil neu war, kann aber keine Zeugen angeben, die das Locomobil gesehen hätten.

Die Geklagte wendete dagegen ein, dass die Zustellung der Aufforderung an den Adressaten erfolgt sein musste, weil sonst die Post das Schreiben, welches, wie aus dem Aufgabsrecepisse erhellt, recommandirt war, retournirt hätte. Der Verkauf sei nur im Interesse des Klägers in R. vorgenommen worden, weil daselbst eine grössere Stadt ist und also mehr Licitanten zu erwarten gewesen seien. Ueberdies sei auch die Licitation vom 20. December vorschriftsmässig vorgenommen worden.

Die Klage wurde in erster Instanz mit Entscheidung des Landes- als Handelsgerichtes in Lemberg vom 17. November 1898, Z. C g IV $\frac{36/98}{7}$, aus folgenden Gründen abgewiesen:

Der Kläger hat selbst zugegeben, dass er von der Nichtannahme der Sendung seitens des Adressaten durch die Eisenbahn verständigt wurde. Die Eisenbahn hat somit die ihr nach § 70 des Betriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, obliegende Pflicht erfüllt. Infolge dieser Verständigung hat der Kläger der Eisenbahn die Weisung ertheilt, die Sendung nochmals zu avisiren und, wenn Adressat dieselbe nicht beziehe, ohne Weiteres darüber nach Belieben zu verfügen. Diese Weisung ist entscheidend. Vor Allem sollte also der Adressat nochmals avisirt werden; dass dies von Seiten der Geklagten geschah, wurde mit Aufgabsrecepisse vom 26. November 1893 bewiesen und auch vom Kläger zugegeben; nun hatte die Bahn keineswegs Grund, sich von der wirklichen Zustellung zu überzeugen, weil, wenn die Zustellung nicht erfolgt wäre, das als eine recommandirte Sendung aufgegebene Schreiben von dem Postamte retournirt worden wäre, was jedoch nicht geschehen ist.

Zu einer Benachrichtigung des Klägers von der bevorstehenden Feilbietung war Geklagte auch nicht verpflichtet, denn der Kläger hat durch seine Verfügung: „bitte ohne Weiteres nach Belieben über Sendung zu verfügen", die Eisenbahn von der Verpflichtung, ihn von der Feilbietung zu verständigen, befreit. Trotzdem wurde der Kläger von der Licitation vom 14. December 1893 benachrichtigt. Es wurde ihm somit Gelegenheit gegeben, über die Sendung anderweitig zu verfügen, eventuell an der Licitation theilzunehmen; da er dies nicht that, durfte die Bahn umsomehr ohne fernere Verständigung zum Verkaufe schreiten.

Im Sinne der angeführten Weisung des Klägers, wie auch nach § 70, Abs. 3 Betr.-Regl., stand der Eisenbahn das Recht zu, die Sendung ohne alle Formalitäten zu verkaufen. Dass sie so günstig als möglich zu verkaufen suchte, erhellt daraus, dass sie das Meistanbot von fl. 300 bei der Licitation vom 14. December 1893 ausschlug und erst das viel günstigere Anbot von fl. 500 beim zweiten Licitationstermine vom 20. December 1893 annahm. Eine schuldbare Fahrlässigkeit auf Seiten der Eisenbahn liegt demnach nicht vor und eine mala fides hat der Kläger selbst nicht behauptet. Das Klagebegehren war daher abzuweisen.

Ueber Berufung des Klägers hat das Oberlandesgericht in Lemberg als Berufungsgericht mit Entscheidung vom 8. März 1899, Z. $\frac{\text{B c I } 31/99}{2}$, den Spruch der I. Instanz aus folgenden Gründen bestätigt:

Dem Wesen nach stellen sich die vom ersten Richter angeführten Entscheidungsgründe als sach- und gesetzmässig dar. Wohl kann der vom Kläger am 25. November 1893 ertheilten Disposition, „die Sendung nochmals zu avisiren und, wenn der Empfänger dieselbe nicht beziehe, ohne Weiteres darüber nach Belieben zu disponiren", nicht dahin gedeutet werden, als ob die Bahnverwaltung für den Fall des Nichtbezuges durch den Adressaten ganz willkürlich über die Sendung zu verfügen berechtigt und von der Verpflichtung zur Beobachtung der diesbezüglich bestehenden Reglementvorschriften entbunden wäre. Im gegebenen Falle liegt jedoch kein Umstand vor, welcher auf Seiten der Bahnverwaltung ein Vergehen gegen die Vorschriften des Eisenbahn-Betriebsreglements begründen würde.

Der Kläger wurde wiederholt, zum letzten Male am 20. October 1893, verständigt, dass die Sendung vom Adressaten nicht bezogen wurde, und wurde ausdrücklich die eventuell bevorstehende Veräusserung der unanbringlichen Sendung in Aussicht gestellt. Der hierüber seitens des Klägers ertheilten Weisung gemäss wurde der Adressat nochmals mittelst recommandirten Schreibens avisirt, und erst nachdem auch dies keinen Erfolg hatte, wurde zur Veräusserung der Sendung geschritten. Dem Kläger oblag es, sich über den weiteren

Verlauf der Sache zu informiren und rechtzeitig Massregeln zu ergreifen, um eigenen Schaden zu verhüten; wenn er sich aber um die Sache nicht weiter gekümmert hat, so hat er ausschliesslich seiner eigenen Sorglosigkeit den ungünstigen Erfolg zuzuschreiben.

Die ausgeschriebenen Feilbietungstermine zur Kenntniss des Klägers zu bringen, war die Bahnverwaltung reglementmässig nicht verpflichtet, zumal dieselbe gemäss § 70 Betr.-Regl. bei Vornahme von Veräusserungen an keine Förmlichkeiten gebunden und sogar zum Verkaufe aus freier Hand berechtigt war.

Bei dieser Sachlage war mangels eines Verschuldens der Eisenbahn die das Klagebegehren abweisende erstgerichtliche Entscheidung zu bestätigen.

Die dagegen ergriffene Revision hat der Oberste Gerichtshof mit folgender Begründung zurückgewiesen:

Der Revisionswerber macht den Revisionsgrund des § 503, Z. 4 C.-P.-O., mit der Behauptung geltend, dass das Urtheil des Berufungsgerichtes auf einer unrichtigen rechtlichen Beurtheilung der Sache beruhe, weil die Eisenbahn die Maschine ohne gerichtliche Intervention nicht verkaufen durfte und weil sie gemäss § 70 des E.-B.-R. vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, jedenfalls verpflichtet gewesen sei, den Kläger von den Licitationsterminen zu verständigen, wogegen sie sich weder von der Zustellung der Avisi an den Adressaten, noch von dem wahren Werthe der Maschine überzeugte, den zweiten Licitationstermin gar nicht kundmachte und die Licitation erst um 4 Uhr Nachmittags vornahm; die Eisenbahn habe sonach die ihr obgelegene Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes nicht angewendet.

Allein da nach den Feststellungen der Untergerichte die Maschine durch mehrere Monate weder vom Adressaten abgenommen, noch vom Kläger als Absender — ungeachtet mehrmaliger Benachrichtigung von der Nichtabnahme der Sendung und ungeachtet ergangener Verfügungsaufforderungen unter Androhung sonstiger Veräusserung der Maschine — zurückgenommen wurde; da vielmehr Kläger über die letzte Aufforderung vom 20. October 1893 am 23. November die Weisung ergehen liess, die Sendung nochmals zu avisiren und, wenn Adressat nicht beziehe, ohne Weiteres darüber nach Belieben zu disponiren; und da endlich die Empfangsstation B. wirklich noch mit einem recommandirten Schreiben vom 26. November 1893 den Adressaten avisirte, dies aber erfolglos war, so war die Eisenbahn gemäss § 70, Abs. 3, lit. b) Betr.-Regl. befugt, diese Sendung auch ohne gerichtliche Intervention und ohne weitere Förmlichkeiten bestmöglichst zu verkaufen.

Zu einer Verständigung des Klägers von der bevorstehenden Feilbietung war die Bahnverwaltung mit Rücksicht auf die schriftliche Weisung des Klägers vom 23. November 1893, ohne Weiteres nach Belieben zu disponiren, und bei dem Umstande, als der Verkauf der Maschine auch aus freier Hand erfolgen konnte, nicht verpflichtet. Dass aber die Eisenbahn wirklich bestrebt war, die Maschine bestmöglichst zu verkaufen, zeigen die Umstände, dass die Feilbietung nicht in dem kleinen Empfangsorte B., sondern in der Stadt R. und erst beim zweiten Licitationstermin, bei welchem auch ein weit günstigeres Angebot erzielt wurde, veräussert worden ist. Wenn daher mit Rücksicht auf diese festgestellten Thatsachen das Berufungsgericht erkannt hat, dass der Bahnverwaltung ein Vergehen gegen die Vorschriften des Betriebsreglements nicht zur Last falle und demzufolge auch die Eisenbahn zum Schadenersatze an den Kläger nicht verpflichtet sei, so kann hierin eine unrichtige rechtliche Beurtheilung der Sache nicht erblickt werden.

Ferner wird in der Revision gerügt, dass das Berufungsgericht weitere Erhebungen, ob der Verkauf bestmöglichst erfolgte und ob hiebei die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes angewendet worden sei, für unnöthig erachtete und daher das Berufungsverfahren an einem Mangel leide, welcher die erschöpfende Erörterung und gründliche Entscheidung der Sache hinderte. In dieser Ausführung liegt eine Hinweisung auf den Revisionsgrund des § 503, Z. 2 C.-P.-O.; jedoch ist auch dieser nicht vorhanden, weil die vom Kläger begehrten Erhebungen wirklich nicht nothwendig waren, da die bezüglichen Umstände bereits erhoben waren.

Der Revision des Klägers war daher als unbegründet keine Folge zu geben.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 32. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 29. März wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Kittel und Genossen an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister:

Die Erbauung einer Eisenbahn von Komotau durch das Assigbachthal nach Postelberg, im Anschlusse an die Linien der k. k. Staatsbahnen Dux — Pilsen, Postelberg — Laun, Brüx—Moldau—Prag, ist ein lang gehegter Wunsch aller an dieser projectirten Bahnlinie gelegenen Gemeinden und Interessenten.

Die projectirte Bahn würde, von Komotau als Bahnknotenpunkt ausgehend, ein breites fruchtbares Thal mit intensiven landwirthschaftlichen Betrieben durchziehen, bei Eidlitz-Pritschapl eine Zuckerfabrik berühren und sodann ins Kohlengebiet mit zahlreichen Ziegeleien und Thongruben gelangen.

Weiters würde diese Bahn mehrere grosse Meierhöfe des Fürsten Hohenlohe-Langenburg berühren und dann bei Welmschloss-Münitz die reichgesegneten Hopfen- und Gemüsegegenden durchziehen, um bei der Station Postelberg Anschluss an die obbezeichneten Linien der k. k. Staatsbahnen zu finden.

Die Bauschwierigkeiten der gesammten Strecke sind nach Aussage der Fachmänner gleich Null.

Während die Buschtěhrader Eisenbahn von Komotau nach Saaz—Prag durch das berüchtigte Rutschterrain, von Priesen bis Saaz reichend, mit grossen Kosten erbaut wurde, und die Erhaltung der Bahnlinie heute noch alljährlich Tausende von Kronen kostet, wäre die Bahn durch das Assigbachthal vollkommen sicher und ungefährdet.

Wenn weiter in Betracht gezogen wird, dass es eine feststehende Thatsache ist, dass im Braunkohlenbecken des nordwestlichen Böhmens die kohlenaufschliessende Bewegung immer näher an Komotau heranrückt, so muss logischerweise geschlossen werden, dass diese Zukunftsbahn, als kürzeste Verbindung von Komotau mit Prag, in erster Reihe bei der Kohlenverfrachtung in die Landesmitte in Betracht kommen muss.

Es wurde auch seitens des k. k. Eisenbahnministeriums die Vorconcession für dieses Bahnproject verliehen, und wurden auch die nothwendigen Vorerhebungen sowohl in technischer, als auch in Bezug auf Kostenberechnung und Rentabilität bereits gepflogen.

Viele Gemeinden haben jetzt bereits namhafte Beträge gezeichnet, Privatinteressenten haben sich hervorragend an der Actienzeichnung betheiligt, trotzdem ist seit Jahr und Tag nichts mehr von diesem Bahnbaue zu hören, obwohl die Concession von Jahr zu Jahr verlängert wird.

In Anbetracht, dass nun trotz aller günstigen Vorhedingungen von Seiten des Herrn Concessionärs nichts geschieht, um das Bahnproject su realisiren, stellen die Gefertigten an Seine Excellenz die Anfrage:

„Hat Seine Excellenz Kenntniss von dieser Vorconcession, gedenkt er auf den Concessionär energisch und unter Androhung, dass eine weitere Verlängerung der Concession nicht stattfinden werde, einzuwirken, dass dieser entsprechende Schritte zur endlichen Realisirung des Bahnprojectes Komotau—Postelberg unternehme?

Gedenkt er weiters das Znstandekommen dieses Bahnprojectes, bezw. der Bahn selbst mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu fördern?“

2. der Herren Abgeordneten Laurenz Hofer und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Schädigung von Realbesitzern durch die seitens der Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft veranlassten Grundablösungen.

3. der Herren Abgeordneten Laurenz Hofer und Genossen an den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern, betreffend Schädigung von Grundbesitzern durch die Errichtung einer Drahtseilbahn in Liebauthal bei Königsberg.

4. der Herren Abgeordneten Schoiswohl und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend den Localverkehr zwischen Aussee—Steinach-Irdning.

Laut einer in derselben Sitzung seitens des Herrn Präsidenten gemachten Mittheilung hat der Eisenbahn-Ausschuss den ihm zugewiesenen Antrag der Herren Abgeordneten Berger, Hauck und Genossen, auf Aufhebung der Verordnung des Eisenbahnministerialerlasses vom 20. October 1899, Z. 1780, Punkt 6, betreffend die Ueberwälzung der Steuern auf die Beamten, dem Steuerausschusse abgetreten.

Weiters wurde in derselben Sitzung der Antrag, betreffend Erbauung einer Eisenbahn von Kernhof nach Mariazell dem Eisenbahnausschnsse zugewiesen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Herstellung einer Heberleitung aus dem Donaucanale behufs Wasserbeschaffung für die elektrische Centralanlage: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes für die Herstellung einer Heberleitung aus dem Donaucanale behufs Wasserbeschaffung für die elektrische Centralanlage zum Betriebe der Wiener elektrischen Strassenbahnen, welches sich als eine Ergänzung des bereits consentirten Projectes für die Kühlwasserbeschaffung des städtischen Elektricitätswerkes darstellt, die politische Begehung auf den 13. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Kowy betraut. [E.-M.-Z. 14.478.]

Elektrische Kleinbahnen in Laibach. (Linie Getreidemarkt—Civilspital: Errichtung eines provisorischen eisernen Bahnsteges über den Laibachfluss: Ergebniss der politischen Begehung, Bauconsenstheilung.) Das von der k. k. Landesregiernng in Laibach mitgetheilte anstandslose Ergebniss der am 5. März durchgeführten politischen Begehung in Verbindung mit der wasserrechtlichen Verhandlung, betreffend einen im Zuge der projectirten und bereits commissionirten Linie Getreidemarkt—Civilspital der elektrischen Kleinbahnen in Laibach zu errichtenden provisorischen eisernen Bahnsteg auf Holzjochen über den Laibachfluss, und der mit dieser Steganlage im Zusammenhange stehenden Theilstrecke km 0·0—0·15, sowie der auf Grund des Ergebnisses der obgenannten Amtshandlung im Namen des k. k. Eisenbahnministerinms ex commissione unter Voraussetzung der Erwerbung des erforderlichen Privatgrundes ertheilte Bauconsens wurde zur Kenntniss genommen. Der Bauconsens tritt erst mit dem Zeitpunkte der Concessionirung der elektrischen Kleinbahnen in Kraft. [E.-M.-Z. 13.085.]

Localbahn Görz - Haidenschaft (Wippachthalbahn). (Geleisepläne.) Die Geleisepläne der Stationen und Haltestellen: St. Peter bei Görz, Vočya-draga, Prvačina, Dornberg, Selo, Kamnje, Heiligenkreuz-Cesta und Haidenschaft der Localbahn Görz-Haidenschaft wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 4840.]

Localbahn Gmünd-Litschau. (Werkstätte mit Wasserstationsanbau in der Station Gmünd.) Die vom Landes-Eisenbahnamte in Wien vorgelegten Auswechslungspläne für die Werkstätte mit Wasserstationsanbau in der Station Gmünd der Localbahn Gmünd-Litschau wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 11.212.]

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Variantenproject für die Theilstrecke km 0·350—1·604: Anordnung der politischen Begehung.) Das vom Verwaltungsrathe der Reichenherg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegte Variantenproject für die Theilstrecke km 0·350—1·604 der Localbahn Tannwald-Grünthal wurde entsprechend hefunden und an die k. k. Statthalterei in Prag mit dem Auftrage übermittelt, hinsichtlich dieses Projectes die politische Begehung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses der obgenannten Amtshandlung den Bauconsens für das begangene Variantenproject im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione unter Voraussetzung der Erwerbung des erforderlichen Grundes zu ertheilen. [E.-M.-Z. 10.775.]

Localbahn Jenbach - Mayrhofen (Zillerthalbahn). (Holzprovisorium über den Kaltenbach in km 15·0539.) Das von der Bauleitung der Zillerthalbahn vorgelegte Project für das bereits ausgeführte Holzprovisorium über den Kaltenbach in km 15·0539 der Theilstrecke Fügen—Mayrhofen der Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) wurde nachträglich mit dem Bemerken genehmigt, dass die Auswechslung dieses Provisoriums durch die definitive Eisenconstruction zu erfolgen hat. [E.-M.-Z. 7591.]

Localbahn Hinter-Třeban—Lochowitz. (Aenderung der Benennung der Haltestelle Neumettl.) Die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen heantragte Namensänderung der in km 3·2/5 der im Bau befindlichen Localbahn Hinter-Třeban—Lochowitz zu errichtenden Halte- und Verladestelle Neumettl in „Neumettl-Radausch“ (böhmisch: Neumětely Radouš) wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 11.097.]

K. k. österr. Staatsbahnen. (Linie Gravosa—Uskoplje—Bocche di Cattaro: Ertheilung des Bauconsenses für Wasserbeschaffungsanlagen in den Eisenbahnstationen Gravosa, Simet-Gionchetto, Gruda, Mihanići und Zelenika.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Ergebnisses der von der k. k. Statthalterei in Zara in der Zeit vom 16. bis 22. Jänner 1901 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung bezüglich der Detailprojecte für die Wasserbeschaffungsanlagen in den Stationen Gravosa, Simet-Gionchetto, Gruda, Mihanići und Zelenika der schmalspurigen Staatsbahnlinie Gravosa—Uskoplje—Bocche di Cattaro unter Genehmigung der von der Commission getroffenen Bestimmungen, bezw. gestellten Anträge für die vorgenannten Wasserbeschaffungsanlagen den Bauconsens nach Massgabe der bestehenden Normen ertheilt und die k. k. Statthalterei in Zara angewiesen, die Enteignungserkenntnisse zu fällen. [E.-M.-Z. 11.204/18.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Erweiterung des Wirkungskreises des Stadtbureau und Einschränkung der Befugnisse des Auskunftsbureau in Wien.) Einer Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction zufolge (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38 vom 30. März, Seite 927) wurde ab 1. April der Wirkungskreis des Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I. Wallfischgasse Nr. 15, erweitert, und sind die Agenden, welche das genannte Stadtbureau zu besorgen hat, in obcitirter Kundmachung vollinhaltlich verlauthart. Mit dem gleichen Tage (1. April) wurden die Befugnisse des Auskunftsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I. Johannesgasse Nr. 29, auf die schriftliche und mündliche Auskunftsertheilung in Angelegenheiten des Güterverkehres und den Verkauf der einschlägigen Tarife eingeschränkt.

— (Abänderung der Schreibweise der Station und der Personenhaltestelle St. Egydi am Neuwalde.) Die bisherige Schreibweise der in der Strecke Scheibmühl—Kernhof gelegenen Station St. Egydi am Neuwalde wird ab 1. Mai in „St. Aegyd am Neuwalde" abgeändert werden; desgleichen wird die nächst dieser Station gelegene Personenhaltestelle Markt St. Egydi am Neuwalde gleichfalls ab 1. Mai „Markt St. Aegyd am Neuwalde" heissen.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirke Hannover und Berlin: Uebergang der Strecke Dallgow-Döberitz—Wustermark.) Am 1. April ist die 8 km lange vollspurige Strecke Dallgow-Döberitz—Wustermark (Theilstrecke der Linie Berlin—Stendal—Oebisfelde—Lehrte) einschliesslich der Station Wustermark aus dem Directionsbezirke Hannover in den Directionsbezirk Berlin übergegangen.

— (Directionsbezirk Cassel: Eröffnung der Strecke Büren—Brilon Stadt.) Am 1. April ist die Strecke Büren—Brilon Stadt mit den Haltestellen Alme, Ringelstein und Siddinghausen für den Personen-, Gepäcks-, Güter- und Viehverkehr eröffnet worden.

— (Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft: Uebernahme des Betriebes der Nebeneisenbahn Hannsdorf-Priebus.) Am 1. April ist der Betrieb der Nebeneisenbahn Hannsdorf-Priebus durch die Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft übernommen worden. (Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 38 vom 30. März, Seite 922.)

Baden und Württemberg. (Eröffnung der Nebeneisenbahn Möckmühl-Dörzbach für den Personenverkehr.) Am 15. März ist die theils im Königreiche Württemberg, theils im Grossherzogthume Baden gelegene, im Privatbetriebe befindliche und bisher nur für den Güterverkehr benutzte 38·59 km lange schmalspurige Nebeneisenbahn Möckmühl-Dörzbach mit den Stationen Möckmühl, Ruchsen, Widdern, Olnhausen, Jagsthausen, Berlichingen, Schönthal, Bieringen, Westernhausen, Winzenhofen, Marlach, Gommersdorf, Krautheim, Klepsau und Dörzbach nunmehr auch für den Personenverkehr eröffnet worden. (Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 4 vom 8. Jänner, Seite 125.)

Frankreich. (Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten des Ausbaues einer Localbahn im Bereiche des Departements Loire-Inférieure.) Die Direction der Französischen Westbahn hat nach der seitens der Legislative erfolgten Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten der im Bereiche des Departements Loire-Inférieure (Landschaft Bretagne) zu erbauenden Localbahn Pont-Rousseau (eventuell Sornières) — Vieillevigne den Ausbau dieser Linie beschlossen. Die genannte Linie zweigt von der schmalspurigen Localbahn Nantes—Pont-Russeau—Sornières—Légé ab und führt als gleichfalls schmalspurige Linie in einer Länge von 33·6 km bis Vieillevigne. Die Baukosten sind mit Frcs. 2,073.000, das ist Frcs. 61.587 per Kilometer präliminirt.

— (Rückkauf des Regional-Localbahnnetzes im Bereiche des Departements Bouches du Rhône.) Das Municipium des Departements Bouches du Rhône (äusserster Südwesten Frankreichs, Landschaft Provence) hat den Rückkauf des departementalen Regional-Localbahnnetzes und Uebernahme desselben in eigener Regie beschlossen. Es sind dies die Linien:

1.	Arles—Meyragnes	47 km
2.	Arles—Fontvieillec-Ville	12 „
3.	Tarascon—Orgon	35 „
4.	Barbantone—Orgon	28 „
5.	Pas-de-Lonc—Martiques	19 „
6.	La Ciolat (Ville)—La Ciolat (Gare)	5 „
in einer Gesammtlänge von		146 km

— (Ausbau der Linie Saint-Jean-d'Angély—Saintes-Saujon der Französischen Staatsbahnen.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat nach bereits erfolgter parlamentarischer Genehmigung des Projectes den Beschluss gefasst, das Betriebsnetz der Staatsbahnen durch den Ausbau der Linie Saint-Jean-d'Angély zu ergänzen. Die zu erbauende Linie zweigt von der Station Saint-Jean-d'Angély der Hauptlinie Paris — Chartres — Saumur — Niort — Saint-Jean-d'Angély—Saintes-Pons—Bordeaux ab und verbindet in radialer Richtung, als Sehne des von der Hauptlinie über Taillebourg bis Saintes gebildeten Bogens die erstgenannte Station mit der Station Saintes, wo sie, nach Westen abzweigend, die Hauptlinie in der Station Saujon mit der Linie Pons—Saujon—Hafen von Rogan (Departement Charente inférieure, Landschaft Angoumois am Ausflusse der Gironde in den Atlantischen Ocean) verbindet. Die Kosten dieser circa 50 km langen doppelgeleisigen, als Vollbahn zu erbauenden Linie sind mit Ausschluss der Beschaffung der Fahrbetriebsmittel mit Frcs. 13.600.000, das ist Frcs. 270.000 per laufendes Bahnkilometer bemessen.

Aegypten. (Irrigations-Unternehmen am Nil.) In Aegypten geht — wie die Zeitschrift „Börsen- und Handelsbericht", Wien, ausführt — ein grossartiges englisches Irrigations-Unternehmen am Nil seiner glücklichen Vollendung entgegen, durch welches viele Tausende von Meilen ägyptischer Wüstenländereien in fruchtbares Ackerland werden umgewandelt werden. Aegyptens ganze Existenz hängt von dem Nile ab und stets war es der ägyptischen Regierung darum zu thun, das Wasser des Nils nach Möglichkeit auszunützen. In diesem Sinne wurde denn auch in den letzten zwei Jahrzehnten Erstaunliches geleistet. Eine ganze Reihe alter Canalstrassen wurde verbessert und neue Canäle gegraben. Das grosse Wasserwerk am Nildelta, auf das enorme Summen ausgegeben wurden und das seinerzeit wegen Mangels an Geld verlassen und dem Verfalle anheimgestellt worden war, wurde vollendet und dient seitdem bei niedrigem Nilstande als Hauptpunkt, von dem aus die aufgespeicherten Wassermassen über ganz Aegypten vertheilt werden. Circa 100.000 bis 200.000 Acker Landes in Ober-Aegypten empfangen nun ihre Wasserzufuhren selbst in Jahren eines niedrigen Nilstandes und weite Strecken Bodens, bis dahin werthlos und uncultivirt, werfen jetzt alljährlich ein stets wachsendes Erträgniss ab.

Von allergrösster Bedeutung für Aegypten ist jedoch das gegenwärtig rasch der Vollendung entgegengehende Irrigations-Unternehmen der englischen Bauunternehmer J. Aird and Sons. Dieses Project besteht darin, die Wässer des Nils einzudämmen, ehe sie sich in das Mittelländische Meer verlieren und auf diese Weise Mittel- und Ober-Aegypten der ganzen Länge und Breite nach zu bewässern. Zu diesem Behufe wurde der Bau eines aus Granitsteinen bestehenden Dammes an der Südseite des ersten Kataraktes bei Assuan vor einigen Jahren begonnen. Dieser Damm erstreckt sich vom rechten Nilufer bis zum linken über eine Entfernung von 1·25 Meilen und wird ausgebaut sich 90 Fuss über die Höhe des Nils bei niedrigem Wasserstande erheben. Der Damm ist mit nicht weniger als 180 Schleusen versehen und können durch diese Schleusen zu gewissen Zeitperioden des Jahres nahe an 900.000 t Wasser per Minute fliessen und weite Strecken Bodens in fruchtbares Ackerland verwandeln. Der neue Damm wird im Stande sein, ein Wasserquantum von nicht weniger als 1000 Millionen Tonnen Wassers aufzuspeichern und die Wirkung desselben wird sich auf eine Strecke von 144 Meilen des Flusslaufes ausdehnen, d. h. durch denselben wird der Nil in einer Länge von 144 Meilen in einen grossen See verwandelt werden, dessen aufgestautes Wasserquantum von 1000 Mill. Tonnen durch Schleusenwerke in gewissen Zeitperioden auf weite Strecken Landes ergossen werden kann.

Als Ergänzung dieses grossen Dammes bei Assuan wird gleichzeitig bei Assiut ein kleinerer Damm gebaut. Die Baukosten des neuen Irrigations-Unternehmens, einschliesslich der Maschinen für die 180 Schleusenwerke des grossen Dammes, sind auf Pf. St. 5,000.000 fixirt. Diese Bausumme wurde von englischen Capitalisten beigestellt und hat die Regierung Aegyptens nach seinerzeitiger Uebernahme des fertiggestellten Werkes die Wahl, entweder die Kosten in einer Summe abzutragen oder in Ratenzahlungen, die über eine Periode von dreissig Jahren sich erstrecken werden. Die Anzahl der bei diesem Unternehmen beschäftigten Arbeiter beläuft sich auf 12.000 bis 15.000, wovon die grosse Mehrheit aus Eingeborenen besteht.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate December		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1900				Einnahmen 1899		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer			
	1900	1899										1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . .	7.840·0	7.828·6	2,535.300	1,369.400	3,189.500	10,560.800	13,750.300	1.754	13,339.265	1.704	+ 2·9	7.832·3	7.828
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	120.523	228.995	232 478	392.968	625.446	888	603.298	857	+ 3·6	704·1	704
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·9	119·9	53.574	72.027	31.359	165.558	196.917	1.642	190.893	1.592	+ 3·2	119·9	119
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·6	382·6	132.260	293.834	141.962	1,074.692	1,216.654	3.180	1,172.026	3.063	+ 3·8	382·6	382
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	5.656	56.986	5.213	86.838	92.051	1.362	83.542	1.236	+ 10·2	67·6	67
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	13.400	14.500	11.800	47.500	59.300	871	31.598	464	+ 87·8	68·1	68
Hauptbahnen zusammen	9.182·3	9.170·9	2,860.713	2,035.742	3,612.312	12,328.356	15,940.668	1.736	15,420.622	1.681	+ 3·3	9.174·6	9.170
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	102.900	54.900	65.370	182.200	247.570	634	215.300	554	+ 14·4	390·5	390
Belisče-Kapelna-Noskovci L.-B. .	80·3	79·7	3.718	15.334	3.612	24.753	28.365	353	24.254	317	+ 11·4	80·3	67
Budapester Localbahnen	56·7	46·6	203.887	9.899	58.860	5.926	64.786	1.143	64.084	1.375	— 16·8	50·3	46
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	63 055	. . . .	12.433	. . . .	12.433	1.429	10.889	1.252	+ 14·1	8·7	2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·7	8·0	152.247	4.321	22.394	1.990	24.384	2.084	18.582	2.323	— 10·3	8·8	8
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	4.763	2.256	5.421	7.357	12.778	285	12.082	270	+ 5·6	44·9	44
Holics-Gödinger Localbahn . . .	3·4	3·4	1.803	8.001	554	6.591	7.145	2.102	12.135	3.280	— 35·9	3·4	3
Keszthély—Balaton-Szt. György .	9·7	9·7	2.940	1.485	2.709	4.455	7.164	738	6.095	628	+ 17·5	9·7	9
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges. .	58·0	58·0	15.481	16.077	3.899	36.287	40.186	693	37.704	650	+ 6·6	58·0	58
Nagy-Károly—Somkuter L.B. . .	84·6	84·6	4.866	3.402	3.559	13 388	16.947	200	20.542	243	— 17·7	84·6	84
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	7.321	2.300	3.944	5.293	9.237	185	5.670	113	+ 63·7	50·0	50
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	33.757	14.909	40.045	74.334	114.379	451	105.022	414	+ 8·9	253·6	253
Szatmár-Erdöder Localbahn . .	28·2	. . . .	24.303	3.443	3.857	8.995	12.852	456	. . . .	. . . .	. . .	15·7	. .
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	3.600	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7	5
Ungthalbahn	42·9	42·9	7.200	8.?00	4.324	18.259	22.583	526	22.004	513	+ 2·5	42·9	42
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges. .	66·0	66·0	4.014	2.673	1.603	3.246	4.849	73	2.558	39	+ 87·2	66·0	2
Borossebes-Menyházaer Localb. .	21·1	21·1	327	1.466	180	2.150	2.330	110	2.200	104	+ 5·8	21·1	2
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn .	27·3	27·3	15.306	2.092	5.981	2.234	8.215	300	7.980	292	+ 2·7	27·3	2
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	8.000	14.075	7.903	34.651	42.554	345	39.018	317	+ 8·8	123·2	12
Güns-Steinamanger Vicinalbahn .	17·4	17·4	8.446	1.157	4.238	3.639	7.877	453	6.704	385	+ 17·6	17·4	1
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	14.164	5.809	7.270	11.593	18.863	173	23.516	216	— 19·9	109·2	10
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	70·5	57·5	9.354	2.814	7.165	7.752	14.917	212	16.392	285	— 25·6	70·5	4
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	5.649	9.811	2.655	34.474	37.129	1.125	42.996	1.303	— 13·7	33·0	3
Késmark—Szepes-Bélá L.B. . .	8·6	8·6	2.390	3.686	720	2.203	2.923	340	3.442	400	— 15·0	8·6	
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	3.995	1.778	2.225	2.386	4.611	363	4.266	336	+ 8·0	12·7	1
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz .	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	9·1	
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	5.971	5.398	2.849	6.664	9.513	679	11.830	845	— 19·6	14·0	1
Szepes-Béla—Podoliner Bahn . .	11·0	11·0	1.532	1.790	702	1.640	2.342	213	2.132	194	+ 9·8	11·0	1
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	1.636	724	677	1.045	1.722	185	1.574	169	+ 9·5	9·3	
Zsolna-Rajecser Localbahn . . .	21·2	21·2	7.289	2.245	2.967	4 865	7.832	369	3.258	154	+139·6	21·2	3
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·5	3.721	1.525	3.477	5.654	9.131	116	8.344	108	+ 7·4	78·5	15

Eisenbahnen im Monate December 1900.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1900 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1900 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1900 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1900 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1899 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1899 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1899 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1899 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grnnd der bisherigen Daten berechnet 1900 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grnnd der bisherigen Daten berechnet 1899 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
													I. Hauptbahnen.
5,833.800	20,161.900	47,310.805	149,968.131	197,278.936	25.188	47,211.224	138,122.979	185,334.203	23.674	+ 6·4	25.188	23.674	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
2,067.383	2,600.932	3,612.195	12,058.943	15,671.138	22.257	3,558.730	11,085.384	14,644.114	20.798	+ 7·0	22.257	20.798	Südbahn-Gesellscb. (u. L.)
701.454	596.353	414.991	1,472.032	1,887.023	15.738	418.355	1,386.857	1,805.212	15.059	+ 4·5	15.738	15.059	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
1,722.381	3,091.372	1,999.734	10,626.179	12,625.913	33.000	1,879.074	10,279.808	12,158.882	31.780	+ 3·8	33.000	31.780	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
75.429	731.715	65.299	1,256.726	1,322.025	19.556	60.132	1,161.278	1,221 410	18.068	+ 8·2	19.556	18.068	Mohács-Fünfkirchner Bahn
347.400	301.200	164.100	900.100	1,064.200	15.627	174.155	762.906	937.061	13.760	+ 13·6	15.627	13.760	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
9,747.847	27,483 472	53,567.124	176,282.111	229,849.235	25.053	53,301.670	162,799.212	216,100.882	23.564	+ 6·3	25.053	23.564	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
956.404	690.120	816 690	2,300.280	3,116.970	7.892	873.330	2,276.480	3,149.810	8.066	— 1·4	7.982	8.066	Arader u. Csánader E.
44.994	207.509	41.685	277.367	319.052	3.973	31.828	268.790	300.618	4.447	— 10·7	3.973	4.447	Belisče-Kapelna-Noskovci
1,347.752	114.698	808.075	89.614	897.689	17.847	823.842	101.374	925.216	19 854	— 10·1	17·847	19.854	Budapester Localbahnen
741.430	. . . .	151.779	. . . .	151.779	17.447	41.743	. . . .	41.743	16.698	+ 4·5	17.447	16.698	Budapest-Budafok
1,652.863	9.951	252.963	4.794	257.757	29.291	238.094	19.052	257.146	32.143	— 8·9	29.291	32.143	Budapest-Szt. Lörincz
74.035	37.439	101.593	124.591	226.184	5.038	103.448	111.912	215.360	4.796	+ 5·0	5.038	4.796	Eperjes-Bartfeld
20.902	49.484	6.883	44.487	50.870	14.962	6.1<0	56.793	62.973	18.521	— 19·2	14.962	18.521	Holics-Gödinger Localbabn
53.635	17.805	40.380	50.734	91.114	9.393	37.996	45.385	83.381	8.596	+ 9·3	9.393	8 596	Keszthély—B.-Szt. György
196.640	171.418	48.731	394.019	442 750	7.634	46.783	364.011	410.794	7.081	+ 7·8	7.634	7.081	Marmaroser Salzb. A.-G.
65.797	38.268	43.405	152.455	195.860	2.315	43.270	198.870	242.140	2.862	— 19·1	2.315	2.862	Nagy-Károly—Somkut
78.711	24 497	42.286	73.916	116.202	2.324	37.716	47.254	84.970	1.699	+ 36·8	2.324	1.699	Segesvár—Szent-Agota
397.406	207.276	545 919	950.306	1,496.225	5.899	536.780	882.462	1,419.242	5.636	+ 4·7	5.899	5.636	Számosthal-Bahn
110.577	14.218	23.287	32.419	55.706	3.548	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.548	. . .	Szatmár-Erdöder Localbahn
. . .	43.200	. . . .	25.200	25.200	4.421	. . . .	25.200	25.200	4.421	. . .	4.421	4.421	Terret-Kovásznaer Bahn
104.300	112 899	62.859	279 495	342.354	7.980	58.089	273.357	331.446	7.726	+ 3·3	7.9<0	7.726	Ungthalbahn
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
40.126	43.360	16.778	60.430	77.208	1.170	3.822	25.066	28.888	1.024	+ 14·2	1.170	1.024	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Act.-Ges.
5.980	15.747	4.470	20.950	25.420	1.205	4.840	24 040	28.880	1.369	— 11·9	1.205	1.369	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
187.214	22.218	70.485	32.305	102.790	3.765	73.156	30.170	103.326	3.785	— 0·5	3.765	3.785	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
104.146	204.913	111.674	482.803	594.477	4.825	115.961	494.738	610.699	4.957	— 2·7	4.825	4.957	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
113.407	12.335	57.864	37.012	94.876	5.453	56.623	32.307	88.930	5.111	+ 6·7	5.453	5.111	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
168.016	72.039	84.273	140.842	225.115	2.062	89.169	141.175	230.344	2.109	— 2·2	2.062	2.109	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
128.189	47.522	95.147	177.973	273.120	3.874	63.406	86.220	149.626	3.658	+ 5·9	3.874	3.658	Arvathalbahn
63.063	121.572	28.775	397.233	426.008	12.909	22.920	392.238	415.158	12.581	+ 2·6	12 909	12.581	Gölnitzthal-Bahn
35.102	41.199	11.623	25.717	37.340	4.343	12.500	28.354	40.854	4.750	— 8·6	4.343	4.750	Késmark—Szepes-Bélá
50.940	17.756	31.133	28.143	59.276	4.667	30.256	25.400	55.656	4.382	+ 6·5	4.667	4.382	Lőcsethal-Bahn
7.165	158	6.095	427	6.522	717	6.502	454	6 956	764	— 6·2	717	764	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
89.980	75.388	44.775	93.737	138.512	9.894	45.822	111.240	157.062	11.219	— 11·8	9.894	11.219	Poprádthal-Bahn
22.625	21.228	10.270	21.773	32 043	2.913	11.194	21.990	33.184	3.017	— 3·5	2.913	3.017	Szepes-Béla—Podoliner B.
23.717	11.921	9.620	15.625	25.245	2.715	9.602	12.552	22.154	2.382	+ 14·0	2.715	2.382	Szepes Olaszi-S.Varalja
96.314	10.734	38.119	21.293	59.412	2.803	7.136	1.940	9.076	1.891	+ 48·2	2.803	1.891	Zsolna-Rajecser Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
48.301	26.518	46.740	61.795	108.535	1.385	11.318	12.162	23.480	1.204	— 15·0	1.385	1 204	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate December		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December	
					1900				1899				
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten		
	1900	1899										1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	29.800	7.600	17.900	14 500	32.400	249	31.743	244	+ 2·0	129·9	129·9
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	33.200	6.200	23.600	15.600	39.200	270	36.771	254	+ 6·4	145 0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	58·4	7.400	3.400	4.200	7.100	11.300	190	10.316	177	+ 7·4	59·4	58·4
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	27.400	4.900	17.800	14.100	31.900	294	30 592	282	+ 4·3	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	15.100	3 500	7.700	6.800	14.500	175	14.606	177	+ 1 1	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	88·3	88·3	11.500	2.100	6.800	3.800	10.600	120	10.062	114	+ 5·3	88·3	88·3
Bihárer Vicinalbahnen	177·8	136·2	28.100	4.200	20.800	16.800	37.600	211	33.193	244	— 13·5	177·8	132·3
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	8.100	5.000	4.800	8.800	13.600	235	12.420	215	+ 9·3	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Localbahnen	104·6	104·6	28.700	5.200	19.800	15.400	35.200	337	31.744	303	+ 11·2	104·6	104·6
Budapest-Grau Localbahn	98·7	98·7	39.100	36.800	21.100	72.800	93.900	951	89.560	907	+ 4·9	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	9.900	3.700	8.900	9.000	17.900	283	17.126	271	+ 4·4	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	3.600	4.400	1.200	8.100	9.300	391	7.513	316	+ 23·7	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	7.900	1.200	4.600	2.900	7.500	191	6.731	171	+ 11·7	39·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	20.000	11.400	13.800	30.200	44.000	323	41.627	306	+ 5·5	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	19.800	6.000	10.900	12.200	23.100	407	21.824	384	+ 6·0	56·8	56·8
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	63.800	50.800	44.000	178.300	222.300	635	217.592	640	+ 2·0	340·2	340·2
Weissenburger und Tolnaer C.B.	106·4	106·4	13.100	5.400	11.800	11.100	22.900	215	21.900	206	+ 4·4	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	5.800	1.000	5.000	2.700	7.700	148	8.441	163	+ 9·2	51·9	51·9
Félegyháza-Majsaer L.B.	25·0	25·0	2.600	600	1.500	1.000	2.500	100	2.007	80	+ 25·0	25·0	9·4
Garamberzencze-Léva L.B.	66·1	66·1	10.800	3.200	7.800	8.400	16.200	245	14.140	214	+ 14·5	66·1	66·1
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	26.200	11.700	20.200	34.500	54.700	269	52.786	260	+ 3·5	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	4.500	2.600	3.200	8.200	11.800	280	10.629	252	+ 11 1	42·1	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	5.800	900	3.700	2.300	6.000	108	6.391	115	— 6·1	55·6	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	9.000	2.300	5.500	5.100	10.600	300	9.433	267	+ 12·4	35·3	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.000	500	600	900	1.500	120	1.692	135	— 11·1	12·5	12·5
Honter Localbahn	40·5	40·5	3.700	1.000	2.600	2.000	4.600	114	3.462	85	+ 34·1	40·5	29·4
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	5.300	2.200	4.300	5.200	9.500	176	8.430	156	+ 12·8	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	3.500	2.100	1.800	3.200	5.000	191	3.842	147	+ 29·9	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	5.900	700	3.200	1.500	4.700	106	4.877	110	— 3·6	44·4	44·4
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	9.300	4.700	7.500	13.000	20 500	347	20.817	352	— 1·4	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	38·5	38·5	6.400	600	4.200	1.200	5.400	140	4.985	129	+ 8·5	38·5	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·4	30·4	4.000	200	2.200	500	2.700	89	2.482	82	— 8·5	30·4	30·4
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	6.400	1 800	4.700	4.900	9.600	94	10.617	104	+ 9·6	102·1	102·1
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	9.000	600	5.600	1.400	7.000	132	7.103	134	— 1·5	53·2	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.500	1.600	400	1.600	2.000	107	1.837	98	+ 9·2	18·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·1	23·1	6.100	1.300	2.500	1.800	4.300	186	3.514	152	+ 22·4	23·1	7·4
Körös-Belovár Localbahn	97·4	49·2	13.100	2.900	8.000	7.700	15.700	161	12.145	247	— 34·9	93·5	35·1
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	6.700	1.200	2.900	2.900	5.800	261	6.060	273	— 4·4	22·2	22·2
Lonjathalbahn	114·3	114·3	11.000	3.800	8.700	8.500	17.200	150	15.996	140	+ 7·1	114·3	114·3
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	17.600	9.300	15.100	30.400	45.500	243	43.567	233	+ 4·3	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	121·6	114·7	22.500	11.900	13.500	22.800	36.300	299	35.263	307	— 2·6	116·9	106·9
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	6.800	3·400	6.000	10.700	16.700	151	15.529	141	+ 7·1	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	9.700	2.900	6.000	5.900	11.900	370	10.376	321	+ 15·3	32·3	32·3
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	35.600	9.200	21.000	24.000	45.000	145	43.177	139	+ 4·3	309·8	273·1
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	4.600	1.000	1.600	1.400	3.000	196	3.515	230	— 14 8	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	5.300	3.200	2.300	8.900	11.200	274	11.711	286	— 4·2	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	6.100	2.000	3.900	3.800	7.700	271	6.668	235	+ 15 3	28·4	28·4
Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek	70·4	70·4	19.100	4 200	16.200	24.500	40.700	578	42.394	602	— 4·0	70·4	70·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	3.400	300	1.100	600	1.700	143	1.493	125	+ 14·4	11·9	11·9
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	13 700	6.200	10.700	17.400	28.100	241	26.349	226	+ 6·6	116·7	116·7
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	112·4	20.900	4.200	16.700	14.500	31.200	278	29.960	267	+ 4·1	112·4	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December

Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1900				1899							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1900	1899	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
404.500	66.200	243.200	130.700	373.900	2.878	237.557	117.655	355.212	2.736	+ 5·2	2.878	2.735	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
425.100	77.800	306.900	198.300	505.200	3.484	297.004	188.237	485.241	3.346	+ 4·1	3.484	3.346	Baja-Zombor-Neusatz
101.700	35.800	59.800	79.500	139.300	2.345	55.815	68.256	124.071	2.125	+ 10·3	2.345	2·125	Balaton-Szt. G.-Som.-Szobb
370.700	55.600	230.600	153.100	383.700	3.533	230.528	155 801	386 329	3.557	— 0·7	3.533	3.557	Bacs-Bodrogher Comitatsb.
190.800	49.200	96.400	100.200	196.600	2.377	95.837	92 297	188.134	2.275	+ 4·5	2.377	2.275	Békés-Csanáder Bahn
141 000	34.700	85.300	72.200	157 500	1.784	81.160	49.999	131.159	1.485	+ 20·1	1.784	1.485	Bicske—Sárbogárd
408.200	61.300	310.700	230 000	540.700	3.041	258.684	201.073	459.757	3.475	— 12·5	3.041	3.475	Bihárer Vicinalbahnen
101.100	63.900	63.800	103.000	166 800	2.886	59.368	105 757	165.125	2.857	+ 1·0	2.886	2.857	Boldvathalbahn
449.700	155.800	310.900	187.800	698.700	6.680	299.364	391 646	691.010	6.696	+ 1·1	6.680	6.606	Háromszéker Localb.
524.200	434.800	300.800	951.500	1,252.300	12.688	289.520	816.185	1,105.705	11.203	+ 13·3	12 688	11.203	Budapest-Gran Localb.
137.100	46.100	120.300	109.700	230.000	3.639	116.989	101.841	218.821	3.462	+ 5 1	3.639	3.462	Budapest-Lájosmizse
38.800	45.100	12.700	95.000	107.700	4.525	11.517	82.458	93.975	3.949	+ 14·6	4.525	3.945	Csetnekthal-Bahn
106.200	13.900	59.200	36 400	95.700	2.435	58.508	26.865	85.373	2.172	+ 12·1	2.435	2.172	Debreczin—Nagy-Léta
275.700	106.200	196.200	355.000	551 200	4.050	179.899	261.512	441.411	3.243	+ 24·9	4.050	3 243	Debreczin-Füzesabony
262.900	78 100	144.000	169.100	313.000	5.511	141.363	146.844	288.212	5.074	+ 8·6	5.511	5.074	Debreczin-Hajdu-Nánás
897.100	449.900	610.000	1,654.100	2,264.100	6.655	586.576	1,505 368	2,091.944	6.149	+ 8·2	6.655	6.149	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
137.300	58 200	124.700	135.600	260.300	2.446	120.113	125.439	245.552	2.307	+ 6 0	2.446	2.307	Weissenb. und Tolnaer C.B.
81.100	12.100	67.300	34.000	101.300	1.952	64.700	31.651	96.351	1.856	+ 5·2	1.952	1.856	Felek-Fogaraser Bahn
41.700	7.200	22.600	12.700	35 300	1.412	9.204	5.020	14.224	1.381	+ 2·2	1.412	1.381	Félegyháza-Majsaer L.-B.
170.300	38.600	122.200	106 000	228.200	3.452	118.331	93.238	211 569	3.201	+ 7·8	3.452	3.201	Garamberzencze-Léva
365.800	157.100	289.100	480.900	770.000	3.789	277.100	416 219	693.319	3 412	+ 11·0	3.789	3.412	Raab-Veszprém-Uj-Domb
63.300	34 800	48.600	103.500	152 100	3.613	44.771	98.664	143.435	3.407	+ 6·0	3.613	3.407	Gyula-Fehervar-Zalathna
84.700	15.400	54.100	37.700	91.800	1.651	58.199	42.718	100.917	1.815	— 9·0	1.651	1.815	Hegyes-Feketeh.-Palanka
106.100	33.400	65.200	78.100	143.300	4.059	64.979	71.273	136.252	3.860	+ 5·2	4 059	3.860	Székler Bahn
15.400	7.600	9.200	12.300	21 500	1.720	8.473	13.934	22.407	1.793	— 4·1	1.720	1.793	Hidegkut-Gyönk-Tamási
50.200	14.600	34.900	39.900	74.800	1.847	24.920	16.365	41.285	1.386	+ 33 3	1.847	1.386	Honter Localbahn
82.400	21.500	68.000	47.600	115.600	2.141	63.919	47.161	111.080	2.057	+ 4·1	2.141	2.057	Kaposvár-Fonyod
42.000	20.600	22.000	30.200	52.200	1.992	21.314	28.081	49.395	1.885	+ 5·7	1.992	1.885	Kaposvár-Mocsolad
86.400	11.600	47.600	27.300	74 900	1.687	45.304	24.722	70.026	1.577	+ 7·0	1.687	1.577	Karczag-Tiszafüred
130.000	70.900	109.600	188.700	298.300	5.047	105.799	201 239	307.038	5.194	— 2·8	5.047	5.194	Kaschau-Torna
83.400	7.600	55.500	14.000	69.500	1.805	53.021	14.628	67.649	1.757	+ 2 7	1.805	1.757	Kecskemét-Füllöpszállás
52.700	2.600	27.900	8.100	36.000	1.184	26.400	4.088	30.488	1.003	+ 18·0	1.184	1.003	Kecskemet-Tisza-Ugher
92.400	22 000	68.900	66.500	135.400	1.326	64.020	59.720	123.740	1.212	+ 9·4	1.326	1.212	Kis-Küküllöthalbahn
107.800	9.700	69.500	19.800	89.300	1.679	65.777	19.371	85.148	1.601	+ 4·9	1.679	1.601	Komorn-Dunaszerdahely
15.000	17.400	4.100	18.000	22.100	1.182	3.546	16.122	19.668	1.052	+ 12·4	1.182	1.052	Komló—Bakócza-Felsöm.
62.500	23.200	27.000	15.800	42 800	1.853	9.239	10.125	19.364	2.515	— 26·3	1 853	2.515	Körmend-Németujvár
179.700	40.600	120.000	127.600	248.500	2.658	86.619	84.685	171 304	4.867	— 45·4	2.658	4.867	Körös-Belovár Localb.
101.500	15.300	38.500	27.200	65.700	2.959	38.942	33 261	72.203	3.252	— 9·0	2.959	3.252	Kun-Szt. Márton-Szentes
194.800	58.900	144.600	140.200	284.800	2.492	145.972	131 249	277.221	2.425	+ 2·8	2.492	2.425	Lonjathalbahn
250.200	124.400	213.700	403.300	617.000	3.298	191.663	392.587	584.250	3.123	+ 5·6	3.298	3.123	Ungarische Südostbahn
305.600	101.700	189.700	188.700	378.400	3.237	171.496	164.215	335.711	3.146	+ 2·9	3.227	3.146	Ungar. Nordwestbahn
85.400	38.800	76.000	123 400	199.400	1.808	65.976	112.370	178.346	1.617	+ 11 8	1.808	1.617	Máros-Ludás—Bistritz
142.400	44.200	87.400	91.300	181.700	5.625	84.516	82.822	167.338	5.181	+ 8·6	5.625	5.181	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
522.300	147.500	303.800	391.700	695.500	2.245	271.944	332.646	604.590	2.207	+ 1·7	2.245	2 207	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
66.600	18.900	20.700	21.600	42.300	3.765	22.782	21.171	43.953	2.873	— 3·8	2.765	2.873	Mezötur-Turkeve
88.700	53.000	37.200	151.100	188.300	4.604	34.797	149.578	184.375	4.508	+ 2·1	4.604	4.508	Muranythalbahn
95.100	25.100	56.300	44.700	101.000	3.556	54.501	46.220	100 721	3.546	+ 0.3	3.556	3.546	Nagy-Belicz—Privigye
260.200	36 500	208.100	198.800	406.900	5.780	214.806	198.906	413.712	5.877	— 1·7	5.780	5.877	N.-Kikinda — N.-Becskerek
45.000	4.700	14.300	7.800	1.600	1.857	13.337	7.358	20.695	1.739	+ 6·8	1.857	1.739	Hermannstadt—N.-Disznod
225.400	86.400	174.300	243.800	29.800	3.583	169.930	227.142	397.072	3.403	+ 5·3	3.583	3.403	Grosswardein-B.-Vaskoh
280.500	68.800	226.700	241.300	31.100	4.164	218.994	230.575	449.569	4.000	+ 4·1	4.164	4.000	Nógrader Comitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate December		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1900				Einnahmen 1899		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December	
	1900	1899	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1900	1899
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E. .	57·0	57·0	9.100	4.300	6.900	16.300	23.200	407	22.086	387	+ 5·2	57·0	57·0
Ó-Becse—Neusatz—Titel . . .	102·6	102·6	16.900	1.100	12.700	3.600	16.300	159	17.555	171	+ 7·0	102 6	51·5
Pancsova-Petrovoszello Localb. .	33·5	33·5	6.100	900	4.100	1.400	5.500	164	5.179	155	+ 5·7	33·5	33·5
Pápa-Csornaer Localbahn . . .	36·4	36·4	4.700	1.600	2.800	2.800	5.600	154	7.139	196	— 21·4	36·4	36·4
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	6.200	28.300	2.300	49.800	52.100	2.878	51.596	2.851	+ 0·9	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B. .	44·0	44·0	13.900	2.900	9.700	8.000	17.700	403	18.184	413	— 2·4	44·0	44·0
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	11.900	3.200	6.400	6.700	13.100	379	12.702	367	+ 3·3	34·6	34·6
Püspökladány-Füzesgyarmat . .	37·1	37·1	5.000	900	2.300	2.200	4 500	121	4.266	115	+ 5·2	37·1	37·1
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	700	4.300	300	3.200	3.500	201	3 476	200	+ 0·5	17·4	17·4
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn .	47·1	47·1	11.300	2.400	5.300	5.500	10.800	229	9.725	206	+ 11·2	47·1	47·1
Oedenburg-Pressburg	92·7	92·7	21.600	12.800	10.800	28.000	38.800	419	40.868	441	— 5 0	92·7	92·7
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.500	1.000	4.500	2.800	7.300	184	6.750	170	+ 8·2	39·6	39·6
Szátmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·3	60·3	6.200	1.200	7.300	4.100	11.400	189	10.610	176	+ 7·4	60·3	60·3
Szeged-Karlova	69·8	69·8	12 900	1.000	5.800	2.700	8.500	122	9.347	134	— 9·0	69·8	69 8
Szegzárd-Báttaszék L.B.	19·2	19·2	7.500	600	2.400	1.100	3.500	182	3.924	204	— 10·8	19·2	19·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	11.600	1.000	5.800	1.700	7.500	217	7.293	211	+ 2 8	34·6	34·6
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.B. .	93·2	93·2	16.100	15.400	9 700	24.800	34.500	370	32.591	350	+ 5·7	93·2	93·2
Szigetvár-Kaposvár	53·5	. . . .	4.000	1.900	2.800	4.100	6.900	129	. . . .	. . .	. . .	7·8	. . .
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	10.000	7.300	12.100	22.200	34.300	318	32.401	301	+ 5·6	107·8	107·8
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	15.700	14.000	14.000	32.100	46.100	381	43.820	362	+ 5·2	121·1	121·1
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza .	65·0	65·0	5.800	700	3.800	1.600	5.400	83	5.958	92	— 9·8	65·0	65·0
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	14 300	4.300	11.700	12.100	23.800	454	23.146	442	+ 2·7	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	5.200	1.900	2.200	1.700	3.900	186	4.046	192	— 3·1	21·0	21·0
Taraczthalbahn	14·3	14·3	2.300	300	700	300	1.000	70	775	54	+ 29·6	14·3	14·3
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	4.100	700	3.600	1.800	5.400	176	4.864	160	+ 10 0	30·6	30·6
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	9.500	1.100	5 900	2 600	8 500	133	9.384	146	— 8·9	64·1	64·1
Temesvár-Módos-Temesvár . . .	52·3	52·3	6.600	7.200	6.100	18 800	24.900	475	34 269	655	— 27·4	52·3	52·3
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	62·9	12.600	1.700	8.800	4.100	12.900	205	11.902	189	+ 8·5	62·9	62·9
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.B.	55 8	55·8	6.100	1.300	3.400	3.000	6.400	115	5.475	98	+ 17·3	55·8	55·8
Torontáler Localbahn	350 7	350·7	37.700	12.200	35.400	51.200	86.600	247	103.379	297	— 16·8	350·7	350·7
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	7.600	3.400	3.400	5.300	8.700	275	8.174	260	+ 5·8	31·6	31·6
Warasdin-Golubovecer Localb. .	36·5	36·5	5 600	2.700	2.600	3.900	6.500	178	5.192	142	+ 25·4	36·5	36·5
Versecz—Kubin-Dunapart . . .	84·6	84·6	12.400	2.000	8.300	5.600	13.900	164	12.713	150	+ 9·3	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	5.000	8.400	5.100	22.900	28.000	527	29.218	550	— 4·2	53·1	53·1
Zolyom-Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	5.800	7.900	2.200	19.900	22.100	513	22.947	532	— 3·6	43·1	43·1
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	8.600	600	3.000	1.300	4.300	89	3.887	80	+ 11·2	48·3	48·3
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	5.700	4.100	3.500	8.900	12.400	278	12 836	288	— 3·5	44·6	44·6
Localbahnen zusammen . .	8.183·0	7.974·0	1,764.235	639.570	979 593	1,615.124	2,594.717	317	2,487.367	312	+ 1·6	8.106·9	7.672·1
Hauptsumme . . .	17.365·3	17.144·9	4,624.948	2,675.312	4,591.905	13,943 480	18,535.385	1.067	17,907.989	1.045	+ 2·1	17.281·5	16.843·1

Anmerkung. Die 10·5 km lange Linie „Ersekujvár-Nagysurány" der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen wurde am 7. December 1900 eröffnet.
Die verspätete Publication der vorstehenden Ausweise wurde durch eine irrige Instradirung derselben verursacht, wodurch diese Ausweise nicht rechtzeitig an die Redaction gelangten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 3. bis 9. April 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

3. April, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Almissa" Capitän P. Komnenovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

4. „ *) um 8½ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld,
mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

5. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro),
Dampfer „Galatea", Capitän B. Bednarz,
mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

6. April, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Danubio", Capitän R. Signorelli,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

9. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie)
Dampfer „Thetis", Capitän P. Marassi,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Casteinuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1900 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1900 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1900 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1900 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1899 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1899 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1899 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1899 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1900 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1899 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
136.700	49.600	93.900	201.300	295.200	5.179	93.337	172.911	266.248	4.671	+ 10·9	5.179	4.671	Nyiregyháza—M.-Szalka
218.200	12.800	184.000	43.800	227.800	2 219	86.861	20.551	107.412	2.086	+ 6·3	2.219	2.086	Ó-Becse—Neusatz—Titel
81.700	18.100	56.500	41.300	97.800	2.919	48.892	23.232	72.124	2.153	+ 35·6	2.919	2.153	Pancsova-Petrovoszello
81.200	187.00	41.800	24.700	66.500	1.827	47.895	32.437	80.332	2.207	— 17·2	1.827	2 207	Pápa-Csornaer Localbahn
81.100	281.100	29.800	554.500	584.300	32.282	24.228	467.727	491.955	27.180	+ 18·8	32.282	27.180	Petroszény-Lupény
190.500	41.300	130 100	110.900	241.000	5.486	128.167	105.362	233.529	5.308	+ 3·2	5.465	5.3 8	Pressburg-Dunaszerdahely
166.600	47.600	82.200	106 000	188.800	5.457	81.217	96.260	177.477	5.129	- 6·4	5.457	5.129	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
68.200	17.600	28.800	44.100	72.900	1.965	24.008	36.003	60.011	1.618	+ 21·4	1.965	1.618	Püspökladány—F.-Gyarmat
12.800	61.500	4.900	47.100	52.000	2.989	4.950	45.385	50.335	2.893	+ 3·3	2.989	2.893	Ruma-Vrdnik
122.000	27.500	56.000	65.700	121.700	2.584	53.207	56.196	109.403	2.323	+ 11·2	2.584	2.323	Somogy-Szobb—Barcs
277.200	82.800	139.000	191.300	330.300	3.563	139.065	164.822	303 837	3.278	+ 8·7	3.563	3.278	Oedenburg-Pressburg
99.600	12.200	57.600	40.300	97 900	2.472	52.309	33.430	85.739	2.165	+ 14·2	2.472	2.165	Szatmár-Fehérgyarmat
94 600	65.100	110 600	219 300	329.900	5.471	103 981	204.380	308.361	5.114	+ 7·0	5.471	5 114	Szátmar-Nagybánya
193 500	12.200	81.300	30.800	112.100	1.606	86.023	28.885	114.908	1.646	— 2·4	1.606	1.646	Szeged-Karlova
118.000	7.300	34.400	13.800	48.200	2.510	34.729	9.668	44.397	2.312	+ 8·6	2.510	2.312	Szegzárd-Báttaszek
158.700	23.900	78 600	34.600	113.200	3.272	78.269	44.026	122.295	3.534	— 7·4	3.272	3.534	Szentes—H.-M.-Vasárhely
225.000	211.900	129.000	383.800	512.800	5.502	129.657	338.973	468.630	5 028	+ 9·4	5.502	5.028	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
8.400	4.000	5.900	8.700	14.600	1.872	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.872	. . .	Szigetvár-Kaposvár
130.100	92.100	152.700	295.900	448.600	4.161	153.001	273.599	426.600	3.957	+ 5·2	4.161	3.957	Szilágyságer Eisenbahn
210.500	204.500	191.100	505.600	696.700	5.753	177.595	482.932	482.932	5.454	+ 5·5	5.753	5.454	Slavonische Localbahn
84.200	13.900	58.400	33.300	91.700	1.411	53.675	25.202	78.877	1.213	+ 16·3	1.411	1.213	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
183.000	65.900	143.500	177.100	320.600	6.118	149 867	193.735	343.600	6.557	— 6.7	6.118	6.557	Steinamanger-Pinkafeld
76 300	15.200	32.000	12.500	44.500	2.119	30.285	13.218	43.503	2.072	+ 2·3	2.119	2.072	Steinamanger-Rum
22.300	2.100	8.300	2.100	10.400	727	7.336	1.370	8.706	607	+ 2·0	727	607	Taracsthalbahn
59.200	11.100	54.900	28.500	83.400	2.725	50.532	23.149	73.681	2.408	+ 13·2	2.725	2.408	Temesvár—Buziás
172.300	18.500	95.200	43.700	138.900	2.167	100.013	39.182	139.195	2.172	— 0 2	2.167	2.172	Temesvár—Lippa-Radna
97.900	39.300	94.600	109.500	204.100	3.902	94.223	227.171	321.394	6.145	+ 36·5	3.902	6.145	Temesvár-Modos
152 300	26.800	102.000	61.200	163.200	2.595	101.456	59.587	161.043	2.560	+ 1·4	2.595	2.560	Temesvár—N.-Szt. Miklos
77.200	17.100	42.900	49.000	91.900	1.647	38.213	34.021	72.234	1.295	+ 27·2	1.647	1.295	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
487.800	154.500	439.100	621.400	1,060.500	3.024	492.898	1,234.316	1,727.214	4.956	— 39 0	3.024	4.956	Torontáler Localbahn
105.300	44.800	40.900	80.200	121.100	3.832	43.024	65.084	108.108	3.421	+ 12·0	3.832	3 421	Ujszász—Jasz-Apáti
68.900	42.600	30.500	76.100	106.600	2.921	28.201	49.617	77.818	2.132	+ 37·0	2 921	2.132	Varasdin-Golubovec
175.300	32.200	112.100	77.600	189.700	2.242	113.424	69.804	183.228	2.166	+ 3·5	2.242	2.166	Versecz—Kubin-Dunapart
62.000	105.900	68.300	220.200	288.500	5.433	72.362	385.106	357 468	6.732	— 19·1	5.433	6.732	Vinkovce-Brčka
97.500	97.200	33.800	268.300	302.100	7.009	33.711	259.397	293.108	6.801	+ 3·1	7.009	6.801	Zolyom-Brezó—Breznób.—Tiszolcz Localb.
103 500	13.900	36.300	24.800	61.100	1.265	35.656	26.934	62.590	1.296	— 2·4	1.265	1.296	Zsebely-Csákovár-Bóka
85.400	58.600	46.300	138.200	184.500	4.137	48.830	130.231	179.061	4.015	+ 3·0	4.137	4.015	Zsitvathal-Bahn
3,364.231	7,758.990	13,182.876	20,112.635	33,295 511	4.107	12,519.512	19,351.244	31,870.756	4.154	— 1·2	4.107	4.154	**Localbahnen zusammen**
4,112.078	35,242 462	66,750.000	196,394.746	263,144 746	15.227	65,821.182	182,150.456	247,971.638	14 722	+ 3·4	15 227	14.722	**Hauptsumme**

Venedig.

4. April, Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Mocole
6. „ Dampfer „Carniolia", Capitän E. Radeglia
9. „ Dampfer „Metcovich", Capitan G. Grando

} um Mitternacbt

Vergnügungsfahrten:

3. April, um 1 Uhr Nachm., Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld,
7. „ 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld.

Levante und Mittelmeer.

3. April, Extradampfer
Dampfer „Venus", Capitän A. Marinovich,
nach Alexandrien, Port Said und den Häfen Syriens und Caramaniens.

4. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Capitän R. Mitis,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

4. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Saturno", Capitän D. Mistrorigo,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräns, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna und Kustendje.

7. April, um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A),
Dampfer „Calipso", Capitän R. Petris,
mit Berührung von Fiume*), Corfu, Patras, Calamata, Piräns, Syra, Vathy, Khios, Tscbesmè und Smyrna.

9. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Carinthia", Capitän G. Sucich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Varna, Kustendje, Salinà, Braila und Galatz. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

10. „ um 3 Uhr Nachmittags (directe Thessalische Linie)
Dampfer „Juno", Capitän M. Nicolich,
mit Berührung von Corfu, Piräus, Salonich, Dardanellen, Constantinopel, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

11. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Semiramis", Capitän F. Kossovich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung, in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

3. April, um 4 Nachmittags (direct nach Bombay),
Dampfer „Imperatrix", Capitän C. Bellen,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

7. April, um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „India", Capitän G. Gbezzo, (von Fiumet am 3. April) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokobama und Kobe.
15. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Recina", Capitän Anticb, (von Fiumet am 11. April) mit Berührung von Port Said, Suez, Hodeidah, Aden, Bombay**, Colombo, Rangoon und Calcutta.
25. „ um 4 Uhr Nachmittags, (Indien—China—Japan, Dampfer „Maria Valerie". Capitän . . . . . , (von Fiumet am 21. April) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay**), Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokobama und Kobe.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.
** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. und 23. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.
† Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der täglichen Personenschiffahrten Wien [Weissgärber] — Pozsony [Pressburg] und Wien [Weissgärber-Praterquai] — Budapest.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat die erste Thalfahrt des täglich zwischen Wien (Weissgärber) und Pozsony (Pressburg) verkehrenden Personenschiffes am Samstag den 30. März, 4 Uhr Nachmittags — Ankunft in Pozsony (Pressburg) 7 Uhr Nachts — stattgefunden. Mit Ausnahme der Station Wildungsmauer, welche für den Personenverkehr später eröffnet werden wird, werden alle Stationen bis Pozsony von dem Personenschiffe berührt. Die erste Bergfahrt von Pozsony nach Wien ist am 31. März, 6 Uhr Früh, erfolgt. Die Eröffnung der Wien-Budapester Postschiffahrten ist mit erster Bergfahrt von Budapest am 30. März, 6 Uhr Abends, und mit erster Thalfahrt von Wien (Weissgärber und Praterquai) am 1. April, 7 Uhr Früh, erfolgt. Die Stationen Orth und Waizen können wegen Niederwassers bis auf Weiteres durch das Postschiff nicht angelaufen werden.

Russland. (Schiffergenossenschaft.) Wie der „St. Petersburger Herold" berichtet, fand dieser Tage in Nishni-Nowgorod eine Versammlung der Organisatoren einer gross angelegten Genossenschaft von Schiffern auf den innerhalb der Grenzen des russischen Reiches befindlichen Flüssen, Canälen und Seen statt. Die Genossenschaft bezweckt die Verbesserung der Lage der russischen Schiffer auf zweierlei Art und Weise: durch die Acquisition und Exploitation verschiedener Schiffahrts-Unternehmen auf den Flüssen, Canälen und Seen, sowie durch die Organisation eines Stellenvermittlungsbureau für Schiffer und die Gründung einer Vorschuss-, Unterstützungs- und Pensionscasse für die Genossenschaftsmitglieder. Das Grundcapital der Genossenschaft wird Rubel 500.000 betragen, welche Summe durch 10.000 Antheilscheine zu Rubel 50.— aufgebracht werden soll. Die Organisatoren wählten eine besondere Commission, welche mit der Ausarbeitung des Statutenentwurfes betraut wurde. Bis jetzt haben bereits mehr als tausend Personen mit Antheilscheinen im Betrage von über Rubel 125.000 ihren Beitritt angemeldet. Auf der Wolga, Kama und Oka ist bis jetzt den Schiffern nicht die geringste Garantie für den Fall der Erkrankung, Arbeitslosigkeit und des Verlustes der Arbeits-, resp. Dienstfähigkeit geboten; die Versicherung der bei den russischen Schiffahrts-Unternehmungen in Function stehenden Personen bildet eine seltene Ausnahme und die Gewährung einer Pension hängt einzig und allein von dem freien Willen des Unternehmers ab.

Verschiedene Mittheilungen.

Generalversammlungen.

Im Monate April:

2. (Wien.) Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd (ausserordentliche Generalversammlung).
2. (Wien.) Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt.
3. (Wien.) Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.
11. (Teplitz.) Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft.
11. (Bozen.) Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.
13. (Wien.) Localbahn Lambach-Haag (constituirende Generalversammlung).
17. (Bielitz.) Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft.
18. (Wien.) Dux-Bodenbacher Eisenbahn.
20. (Brünn.) Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.

Dividenden.

Ungarische Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft. Ab 1. April K 30.—.

Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Für jede Prioritäts- und Stammactie ab 1. Mai K 32.—.

Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft. Ab 1. April K 44.—.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. Für die Actie K 28.—, für den Genussschein K 18.—.

Erste Maschinen- und Waggonbau-Actiengesellschaft in Pilsen. K 12.—.

Oesterreichisches Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. Ab 1. April K 12.—.

„Adria", Ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. Ab 1. April K 30.—.

Ungarische allgemeine Waggonleih-Gesellschaft. Ab 1. April K 70.—.

Internationale Waggonleih-Gesellschaft. Ab 1. April K 70.—.

Grazer Waggon- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft, vormals Joh. Weitzer. Ab 1. April K 44.—.

Verlosungen.

Am 16. März:

Ungar. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4½ pCt. Obligationen, 4 pCt. Obligationen, 4 pCt. Obligationen mit 5 pCt. Prämie, 4 pCt. Obligationen Serie II in Gold (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 1. April:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. 1871er Anleihe (Rückzahlung ab 30. Juni).

Friauler Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor. Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Galizische Carl Ludwig-Bahn. Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäten Emission 1884 (Rückzahlung ab 1. October).

Mährisch-schlesische Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. October 1900 eröffnete 5·4 km lange Strecke Salzdetfurth—Gr.-Düngen der kgl. Eisenbahn-Direction Hannover ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Die Kilometerzeiger Nr. 5 (Breslau-Warschauer Eisenbahn), Nr 77 (Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn) und Nr. 94 (kgl. Rumän. Eisenbahnen) sind neu herausgegeben worden. An Nachträgen zu den bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen: Nachtrag II zu dem Kilometerzeiger Nr. 82 (kgl. Ungar. Staatseisenbahnen), Nachtrag IV zu dem Kilometerzeiger Nr. 35 (kgl. Eisenbahn-Directionen Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr.), Nachtrag VI zu dem Kilometerzeiger Nr. 45 (kgl. Sächs. Staatseisenbahnen), und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag III Die Kilometerzeiger Nr. 5 (ausgegeben im Mai 1895), Nr. 77 (ausgegeben im Jänner 1898), Nr. 81 (ausgegeben im April 1899) und Nr. 94 — letzterer sammt Nachträgen — (ausgegeben im September 1892) sind aufgehoben worden.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Zum Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 4 (kgl. Bayer. Staatseisenbahnen) ist der Nachtrag I und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" der Nachtrag VIII erschienen.

-- (Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement.) Zum „Uebereinkommen zum Betriebsreglement des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ ist der Nachtrag I — giltig vom 1. April 1901 an — erschienen und zur Vertheilung gebracht worden.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Mittheilungen des Herrn beh. aut. Civilingenieurs E. A. Ziffer: „Ueber den äusseren Verlauf des Internationalen Strassenbahncongresses in Paris 1900.“) Einleitend gibt der Vortragende einen erschöpfenden Rückblick über den Stand der Pariser Verkehrsmittel, wobei er insbesondere darauf hinweist, dass unter den Hauptstädten des Continentes Paris die grösste Vielseitigkeit in Bezug auf die Triebkraft zeigt. Auf dem weitverzweigten Strassenbahnnetze von Paris werden 131 km animalisch und 347 km mechanisch betrieben; bei letzteren finden wir nebst der ober- und unterirdischen elektrischen Stromzuführung, Accumulatoren, Theilleitersysteme (Oberflächen-Contactsysteme Diatto, Claret et Veuilleumier, Vedovelli et Priestley), auch die anderen Betriebsarten, als Dampfkraftsysteme Serpollet, Rowan Purrey und Franeq, ferner Druckluft- und Seilbetrieb. Das in den Pariser Tramway-Unternehmungen investirte Capital beträgt ca. 290 Millionen Francs.

Am 10. September fand eine Besichtigung der ca. 14 km langen, durchwegs unterirdischen, mittelst Motorwagen elektrisch betriebenen, doppelgeleisigen Métropolitainbahn statt, deren Eröffnung am 19. Juli 1900 erfolgte. Diese Bahn hat einen riesigen Verkehr zu bewältigen, was schon daraus hervorgeht, dass bis Ende December 1900 15,890.528 Personen mit einer Roheinnahme von Frcs. 2,694.563 befördert worden sind. In jeder Richtung verkehren täglich 135 Züge mit je 100 Sitzplätzen in Zeitabständen von 2 — 4 Minuten. Die Stromzuführung wird durch eine isolirte dritte Doppelkopfschiene bewirkt. Seitens der Organe der Gesellschaft wurden den Congressmitgliedern über die Anlage, den Bau und Betrieb dieser hochinteressanten Bahn eingehende Erläuterungen ertheilt; sodann wurde auf der, der Compagnie Générale Parisienne gehörigen, oberirdisch (provisorisch) betriebenen Linie Bastille—Charenton die Fahrt nach der Transportmittel-Ausstellung in Vincennes unternommen. Das Netz der vorerwähnten Gesellschaft wird eine Länge von 94 km erhalten, dessen Umwandlung in den elektrischen Betrieb durch die Compagnie Thomson-Houston erfolgte; zur Speisung der einzelnen Linien dienen die Kraftstationen in Saint-Mandé und Grenelle, eine dritte Kraftstation befindet sich in Malakoff im Baue, worüber der Vortragende nähere Mittheilungen machte.

Auf dem Ausstellungsplatze selbst hatten die Congressmitglieder Gelegenheit, den Dampftracteur Le Blant, sowie den elektrischen Automobil-Strassenomnibus, System Lombard-Gerin, der Compagnie traction par trolley automoteur im Verkehre zu sehen; auch eine im Betriebe befindliche Versuchsstrecke der von der Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg erbauten Schwebebahn, System Eugen Langen, wurde in Augenschein genommen.

Besonderes Interesse bot selbstredend in fachlicher Beziehung die Transportmittel-Ausstellung, auf welcher ausser Frankreich vorzugsweise Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Italien, Belgien, Russland und die Schweiz vertreten waren und zog der Vortragende insbesondere die in Bezug auf das Kleinbahn- und Strassenbahnwesen ausgestellten Objecte und Einrichtungen in den Kreis seiner Ausführungen.

Die Rückkehr nach Vincennes erfolgte hierauf mit der von der Compagnie Thomson Houston in 11 Wochen hergestellten elektrischen Ausstellungsbahn mit Oberleitung und seitlicher Contactabnahme nach dem Systeme Dickinson. Am folgenden Tage wurden die Congressmitglieder von den Repräsentanten der Stadt Paris festlich empfangen und ein Rundgang durch die sehenswürdigen Räumlichkeiten des Hôtel de Ville unternommen. Ungemein befriedigend waren die Congresstheilnehmer durch die hierauf erfolgte Besichtigung der mittelst elektrischer Locomotiven betriebenen, 4 km langen, doppelgeleisigen Verlängerungsstrecke der Orléansbahn (eröffnet am 28. Mai 1900) vom Place Walhubert bis zum Quai d'Orsay, deren Stromzuführung durch eine isolirte dritte Schiene erfolgt. Diese Locomotiven können 350 t schwere Züge auf der Maximalsteigung von 11 per mille in Krümmungen von nur 200 m Halbmesser befördern. Hieran schloss sich eine Excursion nach der Kraftstation in Ivry, worauf die vorerwähnte Strecke befahren und sodann das im monumentalen Charakter der Tuilerien erbaute Aufnahmsgebäude mit dem prächtigen Terminushôtel in Augenschein genommen wurde.

Am 12. September besichtigten die Theilnehmer die Kraftstation in Bilancourt (mit Druckluftbetrieb) und jene in Issy-les-Moulineaux, deren mustergiltige Einrichtungen allgemeine Bewunderung fanden. Vor den Congressmitgliedern wurde auch das Aluminion-thermische Schienenschweissverfahren von dem Erfinder desselben, Dr. Goldschmidt aus Essen, mit überraschendem Erfolge demonstrirt.

Am nächsten Tage wurde in zwei hübsch decorirten Sonderzügen die Fahrt nach dem herrlich gelegenen Saint-Germain unternommen, wobei bis Courbevoie die Züge mittelst feuerloser Locomotiven und von da ab durch gewöhnliche Tramway-Dampflocomotiven befördert wurden. Der Abend vereinigte die Congressmitglieder bei einem von der Union des Tramways de France im Terminushôtel des Endbahnhofes Quai d'Orsay veranstalteten Bankette, welches einen sehr animirten Verlauf nahm.

Am 14. September wurde Versailles mit seinem berühmten Schlosse, die grossartigen Gartenanlagen mit den Wasserkünsten und hierauf das historisch interessante Trianon besucht.

Zum Schlusse des Vortrages würdigte der Vortragende die Bedeutung, welche den von den Congressmitgliedern unternommenen Excursionen vor Allem in fachlicher Richtung zukommt; auch die hiedurch gegebenen Anregungen, wie nicht minder die angeknüpften persönlichen und geschäftlichen Beziehungen haben eine nicht zu unterschätzende Tragweite. Allen Theilnehmern werden die in Paris verlebten Tage in ebenso lehrreicher als angenehmer Erinnerung verbleiben.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro März 1901.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	7541·24	1727·79	2789·79	6479·24
Roggen	944·68	604·61	838·76	710·53
Gerste	1456·53	203·00	213·14	1446·39
Hafer	1492·19	308·44	313·86	1486·77
Mais	292·39	201·70	221·96	272·13
Mehl	1891·78	922·20	1441·90	1372·08
Wein	4224·67	987·43	458·22	4753·88
Verschiedene	2274·19	1375·64	1099·05	2550·78
Zusammen	20117·67	6330·81	7376·68	19071·80
Versicherungswerth K	633.200	103.000	119.100	617.100

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	26	2	2	24
Versicherungswerth K	147.505	22.800	4.235	166.080
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	März 1901				März 1900			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Metercentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	262.607	116.172	163.763	215.016	256.147	186.001	187.019	255.129
Darunter:								
Weizen	91.490	31.018	43.789	78.719	41.874	25.987	18.304	49.557
Roggen	36.807	25.174	28.427	33.554	20.852	24.305	16.623	28.534
Gerste	44.602	13.072	28.245	29.429	71.887	13.693	37.175	48.405
Hafer	29.016	21.310	32.825	17.501	64.032	46.686	42.957	67.761
Mais	5.509	14.917	16.277	4.149	5.878	43.841	40.548	9.171
Hirse	5.547	796	928	5.415	2.925	17.093	14.215	5.803
Bohnen	3.849	633	888	3.594	5.877	2.073	3.513	4.437
Erbsen	420	323	66	677	1.156	622	816	962
Malz	441	291	110	622	217	383	301	299
Raps	198	30	56	172	1.400	73	384	1.089
Hanfsamen	562	200	449	313	812	101	480	433
Wicken	1.537	329	1.563	303	3.953	918	2.134	2.737
Mehl	10.063	1.731	2.599	9.195	13.495	2.035	1.650	13.880
Kleie	1.584	700	1.106	1.178	2.090	1.686	1.093	2.593
	231.625	110.524	157.328	184.821	236.358	179.496	180.193	235.661
Spiritus	8.445	—	—	8.445	4.575	—	—	4.575
Zucker	4.810	201	544	4.467	1.614	250	245	1.619
Wein	1.958	1.021	167	2.812	1.411	1.492	1.044	1.859
Oele und Fette	742	160	301	601	1.993	623	1.224	1.392
Sonstige Waaren	15.027	4.266	5.423	13.870	10.196	4.140	4.313	10.023
Mittlere Tagesbewegung . .	11.197 Metercentner				13.816 Metercentner			
Versicherungswerth . . . K	5,012.550	1,085.590	1,839.580	4,258.560	4,778.530	1,523.820	1,678.180	4,624.170

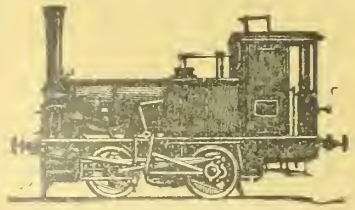
II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	110	12	29	93	51	9	19	41
Versicherungswerth . . K	930.750·—	48.900·—	290.900 —	688.750 —	782.800 —	130.500·—	348.200·—	565.100·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	4	2	3	3	5	2	4	3
Versicherungswerth . . K	30.400·—	20.000·—	28.800·—	21.600·—	19.600·—	7.800·—	17.200·—	10.200·—
Lombardbetrag . . . K	19.656·—	12.456·—	18.056·—	14.056·—	10.200 —	4.480·—	8.800·—	5.880·—

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



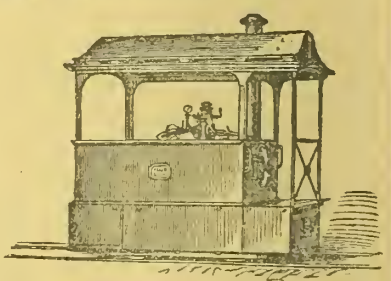
613)

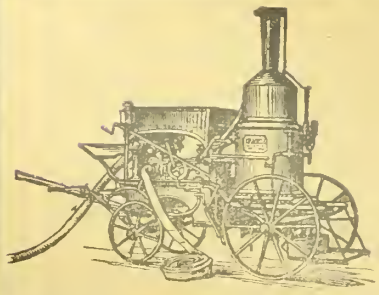
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

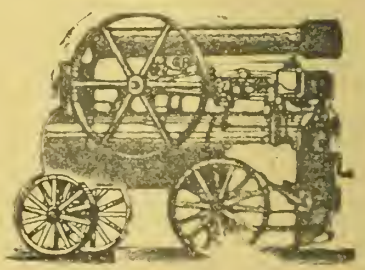
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.







Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des elektrischen Betriebes für den Personenverkehr auf den Localbahnen Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz, Mähr.-Ostrau—Ellgoth.

Fahrordnung,
giltig vom Tage der Betriebseröffnung.

Strecke	Verkehrszeiten	
Mähr.-Ostrau Bahnhof—Přivoz Station	Abfahrt des ersten Wagens von Mähr.-Ostrau nach Přivoz	4 09 Früh
		4 49 „
	dann von	6 29 „ alle 10 Min.
	„ „ letzten „ „ „ „ „	10 09 Abends
Přivoz Station—Mähr.-Ostrau Bahnhof	Abfahrt des ersten Wagens von Přivoz nach Mähr.-Ostrau	4 28·5 Früh
		5 08·5 „
	dann von	6 48·5 „ alle 10 Min.
	„ „ letzten „ „ „ „ „	10 28·5 Abends
Ostrawitzabrücke, bezw. Mähr.-Ostrau—Witkowitz	Abfahrt des ersten Wagens von Mähr.-Ostrau nach Witkowitz	5 30·5 Früh
	„ „ „ „ „ der Ostrawitzabrücke „ „	6 15 „
	„ „ letzten „ „ Mähr.-Ostrau „ „	10 10·5 Abends
	„ „ „ „ „ der Ostrawitzabrücke „ „	10 05 „
Witkowitz—Mähr.-Ostrau, bezw. Ostrawitzabrücke	Abfahrt des ersten Wagens von Witkowitz zur Ostrawitzabrücke	5 50 Früh
	„ „ letzten „ „ „ „ „	9 40 Abends
	„ „ „ „ „ „ nach Mähr.-Ostrau	10 30 „
Mähr.-Ostrau—Hulvaken	Abfahrt des ersten Wagens von Mähr.-Ostrau nach Hulwaken	5 42 Früh
	„ „ letzten „ „ „ „ „	8 22 Abends
Hulvaken—Mähr.-Ostrau	Abfahrt des ersten Wagens von Hulvaken nach Mähr.-Ostrau	6 01 Früh
	„ „ letzten „ „ „ „ „	8 41 Abends

Die Wagen verkehren in Intervallen von 10 Minuten

Die Wagen verkehren in Intervallen von 20 Minuten

Die Fahrpreise bleiben unverändert.

Brünn, am 31. März 1901. [272]

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Süddeutschland.

Güterverkehr Rumänien—Lindau—Vorarlberg.

Verlängerung der Giltigkeit der Ausnahmetarife Nr. 14, Abtheilung I, für Rohpetroleum etc.

Die in diesem Blatte in Nr. 12 vom 26. Jänner 1901 sub Nr. 84, Seite 403, mit 15. März 1901 ausser Kraft gesetzten Ausnahmetarife Nr. 14, Abtheilung I, für Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffinirt), Blau-, Grün-, Berg-, Erd-, Steinöl und Mineralтheer der vorbezeichneten Verbandsgütertarife bleiben bis 1. Mai 1901 in Wirksamkeit.

Wien, am 2. April 1901. [273]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung eines Nachtrages I zum Tarif-Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 gelangt ein Nachtrag I zum Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1899 des obbezeichneten Verkehres zur Einführung.

Der Nachtrag enthält Ergänzungen des Vorwortes, der Tarifbestimmungen und der besonderen Begünstigungen, neue Tariftabellen für die Beförderung von Eiern und von Holzstoff, und Aenderungen sowie Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Verbandsverwaltungen um den Preis von 25 Hellern = 20 Markpfennigen zu beziehen.

Wien, am 30. März 1901. [274]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes, Theil V, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 gelangt ein neuer Tarif, Theil V, Heft 1, zur Einführung.

Derselbe enthält Frachtsätze für die Beförderung mineralischer Kohlen und Kokes, ferner Kokesabfall (Lösche) zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Salzburg, Tirol und Vorarlberg) und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits.

Hiedurch wird der laut Kundmachung [215] in Nr. 34 dieses Blattes vom 19. März 1901 auf den 1. Mai 1901 aufgehobene gleichnamige Tarif ersetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen zum Preise von Mk. 0·30 = K 0·35 erhältlich.

Wien, am 2. April 1901. [275]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer directer Fahrpreise und Gepäckssätze.

Mit 1. Mai 1901 gelangen im Verkehre über Monfalcone — Cervignano — Portogruaro nachstehende directe Fahrpreise und Gepäckssätze zur Einführung:

Von	Nach	Einfache Fahrkarten für alle Züge		10 kg Reisegepäck (kein Freigewicht)
		I. Classe	II. Classe	
		Francs		
Wien Südbhf. via Monfalcone—Portogruaro	Venedig . .	74·60	55·35	2·78

Wien, am 2. April 1901. [276]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Localbahn Swoleňowes-Smečna.

Einführung des Nachtrages II zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1.

Mit 1. Juni 1901 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 1. Juli 1893 giltigen Localgütertarife, Theil II, Heft 1, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf den Linien und Localbahnen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie auf der Localbahn Swoleňowes-Smečna zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Berichtigungen, Abänderungen, bezw. Ergänzungen des Haupttarifes

Exemplare dieses Nachtrages werden rechtzeitig im gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau in Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 4. April 1901. [277]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen.

Vom 1. Mai 1901 ab bis auf Weiteres werden in den Stationen der unten benannten Strecken und bei den nachfolgend bezeichneten Zügen, jedoch nur im Verkehre zwischen Stationen jeder einzelnen Strecke unter einander, für die II. und III. Wagenclasse ermässigte Fahrpreise eingehoben, und zwar:

Strecke	Zug Nr.
Bodenbach—Prag	432
Prag—Bodenbach	431
Bodenbach—Aussig	404
Střebichowitz-Winařitz—Kralup	2412, 2414, 2416
Kralup—Střebichowitz-Winařitz	2411, 2413, 2415
Prag—Kralup	433, 435
Rostok—Prag	422, 424, 426, 428
Prag—Rostok	421, 423, 425, 427
Prag—Pardubitz	302
Pardubitz—Prag	301
Pardubitz—Böhmisch-Trübau	308
Böhmisch-Trübau—Pardubitz	307
Chotzen—Halbstadt	921
Halbstadt—Chotzen	922
Böhmisch-Trübau—Brünn	224, 234
Brünn—Böhmisch-Trübau	221, 223
Brünn—Grussbach-Schönau	118
Grussbach-Schönau—Brünn	117
Grussbach-Schönau—Wien	104, 108
Wien—Grussbach-Schönau	103, 107
Mistelbach—Wien	110, 112, 114 [1]
Wien—Mistelbach	109, 111, 113 [1]
Wien—Stadlau	121, 123 [2]
Stadlau—Wien	122, 124 [2]
Wien—Marchegg	101
Marchegg—Wien	104
Wien—Bruck a/L. St.E.G.	103
Bruck a/L. St.E.G.—Wien	108
Hohenstadt—Olmütz	808
Brünn—Segen Gottes	632
Segen Gottes—Brünn	631

[1]) Nur an Sonn- und Feiertagen.
[2]) Züge Nr. 121 und 122 nur an Wochentagen.

Bei obigen Zügen, sowie bei den Personenzügen in den Strecken Butschowitz—Brünn und Bisenz Stadt—Ungar.-Brod können von den Reisenden jene Artikel, welche unter die „ermässigten Eilgüter“ des allgemeinen Tarifes für Eilgut eingereiht sind, als Gepäck aufgegeben werden. Für derlei Sendungen wird die Transportgebühr für „ermässigte Eilgüter“ berechnet und eingehoben. Die Aufnahme solcher Sendungen als Gepäck bleibt nur auf den Localverkehr beschränkt.

Die Fahrordnungen der oben genannten Züge sind aus den affichirten Fahrplanplacaten zu ersehen.

Wien, im April 1901. [278]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Theil II, Heft 1.

Zu dem im Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverbande seit 1. Jänner 1899 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, tritt mit 1. Mai 1901 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderung des Titelblattes des Tarifes.
II. Ergänzung der speciellen Tarifbestimmungen.

III. Aenderung und Ergänzung der auf die Beschränkung des Güterverkehres bezüglichen Bestimmungen.
IV. Aufhebung von Frachtsätzen.
V. Aenderung und Ergänzung der Stationstarife.
VI. Aenderung der Schnitttarife.
VII. Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife.
VIII. Aenderung des Kilometerzeigers.
IX. Aenderung eines Stationsnamens.
X. Berichtigung von Druckfehlern.

Exemplare des Tarifnachtrages sind im gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 50 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 3. April 1901. [279]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife, Theil II (Gemeinschaftliches Heft).

Am 1. Mai 1901 tritt der Nachtrag III zum Theil II (Gemeinschaftliches Heft) in Kraft.

Derselbe enthält nebst einer Aenderung des Vorwortes, Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen", unter Anderem auch für die Dresdner und Leipziger Bahnhöfe, sowie für die Budapester und Pozsonyer Stationen, ferner Aenderungen von Stationsnamen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 4. April 1901. [280]

K. k. österr. Staatsbahnen
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verband. Tarife für den Güterverkehr. (Neuer Ausnahmetarif Nr. 28 für Dynamobleche.) An Stelle des im Nachtrage VII zu den Tarifheften 3 und 4 enthaltenen Ausnahmetarif Nr. 28 für Dynamobleche tritt mit sofortiger Giltigkeit der nachstehende Ausnahmetarif in Kraft:

Ausnahmetarif Nr. 28
für
Dynamobleche (Feinbleche zum Bau magnetelektrischer Kraftmaschinen) in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht auf jeden verwendeten Wagen

	für 100 kg
von Schwientochlowitz nach Alt-Münsterol Grenze	Mk. 2·18
„ „ „ Basel (Reichsbahn)	Mk. 2·06
„ „ „ Basel (Bad. Staatsb.)	Mk. 2·06

Diese Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche von directen Frachtbriefen nach Stationen auf zollausländischem Gebiete begleitet sind und zur Einfuhr dahin verzollt werden. Für den Fall der Rückbeförderung und Verwendung der Sendungen im Inlande sind die ursprünglichen Empfänger verpflichtet, die Mehrfracht, die sich durch Umrechnung der Fracht zu den Sätzen der ordentlichen Tarifclasse ergibt, sofort nachzuentrichten.

Die Ausnahmefrachtsätze werden angewendet:

1. Sogleich bei der Auflieferung, ohne Ausübung einer besonderen Controle, wenn die Sendungen an eine Fabrik adressirt sind, welche magnetelektrische Kraftmaschinen herstellt, und wenn sie in den Frachtbriefen unter der Rubrik „Inhalt" ausdrücklich als zum Bau oder zur Reparatur von magnetelektrischen Kraftmaschinen bestimmt bezeichnet sind. Der Eisenbahn-Verwaltung bleibt jedoch das Recht der Nachprüfung vorbehalten, ob die Verwendung zu diesem Zwecke erfolgt ist.

2. Nachträglich im Erstattungswege, wenn die Sendungen zwar an andere Empfänger adressirt waren, der Empfangsbahn jedoch innerhalb sechs Monaten nach Ablauf desjenigen Monates, in welchem die Aushändigung des Frachtbriefes an den Empfänger erfolgte, der Nachweis der stattgehabten Verwendung der Bleche zum Baue oder zur Reparatur magnetelektrischer Kraftmaschinen unter Vorlage des Originalfrachtbriefes durch Einreichung einer Bescheinigung folgenden Inhaltes erbracht wird:

„Ich (Firma u. s. w.) erkläre hiemit auf Pflicht und Gewissen, dass die in beigeschlossenem Frachtbriefe verzeichneten . . kg Dynamobleche im Monate . . . . . 19 . . an die Fabrik von . . . . . in . . . . ., welche magnetelektrische Kraftmaschinen herstellt, geliefert worden sind. Ich bin bereit, auf Verlangen der Eisenbahn dieses durch Vorlage meiner Handlungsbücher und durch eine auf meine Kosten zu bewirkende Prüfung derselben nachzuweisen.

. . . . . (Ort und Tag)

. . . . . .
(Unterschrift)."

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Kundmachung.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich die Herren Actionäre zur 35. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Dienstag den 21. Mai 1901 um 10 Uhr Vormittags in Wien **im Sitzungssaale des Ersten allgemeinen Beamtenvereines der österr.-ungar. Monarchie, I. Wipplingerstrasse 25,** stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1900.
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1900 gewählten Revisionsausschusses.
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli 1901 fälligen Actiencoupons.
4. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1901.

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen, dem § 37 der Statuten gemäss, die Actien bis längstens Samstag den 20. April 1901, Mittags 12 Uhr, in Wien, entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude, Nordwestbahnhof) oder bei der k. k. priv. Allgemeinen österreichischen Bodencreditanstalt deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Actien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen über die deponirten Actien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammactien und jene von Actien lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Actien geben das Recht auf eine Stimme. Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Actionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignationsblankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1901.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895. R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2% in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
959	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Dégras aus Pos. F—8 der Güterclassification	Neratovic	Besztercze Beszterczebánya Körmöczbánya Liptó-Szt. Miklós Matheócz Nagy Bicse-Predmér Szász-Sebes	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg — 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 662 456 422 449 476 358 592	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Besztercze Beszterczebánya Körmöczbánya Liptó-Szt. Miklós Matheócz Nagy Bicse-Predmér Szász-Sebes					451 351 327 360 378 285 412				
960	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Cement (auch hydraulischer Kalk)	K ö l n g s h o f	Amberg Ansbach Angsburg Bamberg Bayreuth Beratzhausen Berneck Cham Deggendorf Erlangen Forchheim Freising Fürth Gunzenhausen Hof Ingolstadt C.B. Kronach Kulmbach Landshut Lauf l. d. P. Lauf r. d. P. Lichtenfels München C.B. München O.B. München S.B. München Laim Nördlingen Nürnberg C.B. Nürnberg N.Bhf. Nürnberg N.-O.Bhf. Nürnberg O.-Bbf. Nürnberg Rangbhf. Passau Pegnitz Ranna Regen Regensburg Rosenheim Schwabach Schwandorf Schweinfurt C.B. Schweinfurt Stadt Straubing Wunsiedel	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 10. April 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	Tarif, Theil II, Heft 3 A (Ausnahmetarif Nr. 29 a) des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	*) 0·97 *) 0·95 0·75 *) *) 0·54 *) 0·93 *) *) 0·89 *) 0·71 *) *) 0·81 0·87 *) *) *) *) *) *) *) 0·87 0·89 0·88 0·87 0·87 *) *) *) *) 0·76 *) *) 0·68 *) *) 0·79 *)	Mark 0·62 0·85 0·95 0·84 0·64 0·70 0·70 0 42 0 61 0·81 0·84 0·83 0·77 0·89 0·60 0·80 0·79 0·70 0·76 0·72 0·72 0·77 0 92 0·94 0 92 0·92 0·97 0·75 0·77 0·76 0·75 0·75 0·65 0·66 0·74 0·49 0·64 0·93 0·79 0 56 0·96 0·96 0·68 0·54	— 0·12 — 0·11 0·11 — — 0·12 — 0·12 — — 0·12 — 0·11 — — 0·11 0·11 — — — — — — — 0 12 0·12 0·12 0·12 0·12 — — — — 0·12 — — 0·12 — — 0·11 —	Im Kartirungswege		*) Dermalen bestehen noch keine directen Frachtsätze
961	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Kohle, mineralische u. s. w. des Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehres	Tuschnitz Radeberg und umgekehrt		Einhaltung der Tarifbestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. April 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr, Tarif vom 1. November 1900		65 6 Pfennige		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
962	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Localbahn Trzebinia - Skawce	Schwefelsäure, unreine (Kammersäure), aus Pos. 8—3/b der Güterclassification	Saybusch-Żywiec	Wadowice	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Säure muss im Frachtbriefe als Schwefelsäure, unreine (Kammersäure), zur Düngerfabrikation declarirt und an eine Kunstdüngerfabrik adressirt sein	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	59 Heller	52 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		
963	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht	Dżuryn	Lodygowice	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längsteus bis Ende December 1901	Tarif, Theil II, Heft 4, für den Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverband	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende Juni 1902 bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzulegen sind	Die nebenstehende Frachtbegünstigung findet nur bei Einhaltung der im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 3 vom 5. Jänner 1901 auf Seite 84 verlautbarten „Allgemeinen Bestimmungen" Anwendung. *) Besteht kein directer Frachtsatz
				Jezierzany-Barysz					276	237	39			
				Kalinowszczyzna					266	230	36			
				Krasne					278	241	37			
				Landesgr. bei Leluchów					214	186	28			
				Landesgr. bei Lupkow					*)	108	—			
				Monasterzyska					*)	156	—			
				Mościska					262	227	35			
				Stryj					168	151	17			
				Uhnów					208	181	27			
				Wasylkowce					186	164	22			
				Wygnanka					292	253	39			
									*)	246	—			
964	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Stelnsalz aus Pos. 8—7 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898	Wieliczka	Bautsch	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Tarif-Theil II, Heft 1, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900 und Localgütertarif für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	190 Heller	20 Heller	170 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original - Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Der Frachtnachlass wird von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen

1	Fortlaufende Nummer	965	966
2	Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
3	Die Publication erfolgt und im Namen der		betheiligten Verwaltungen
4	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Jutegarn, Jute-Packleinen (Sackleinen, rohe Sackleinwand, Sackzwillich und Sackdrillich, Rupfen), Jutesäcke	Eisen und Stabl, Eisen- und Stablwaaren der Pos. E—6
5	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wien (Matzleinsdorf) vorgelegenen österreichischen Südbahnstationen, ferner Laxenburg und den Stationen der Wien-Potteudorf-Wr. Neustädter Bahn	Zagórzany
5	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Triest oder Fiume	Triest und Fiume
6	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	a) Bei Aufgabe von Sendungen im Gewichte unter 5000 kg per Frachtbrief. b) Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. c) Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Fracbtzahlung hiefür. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeicbneten Verbandstarifes. Die Sendungen müssen znr See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) zum Exporte gelangen
7	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	vom 15. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 15. April 1901 bis auf Wlderruf, längstens aber bis Ende December 1901
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif-Theil II, Heft 1, bezw. 2 des Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverbandes	Tarif-Tbeil II für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband
9	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Bestehen keine directen Frachtsätze
10	per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	216 Heller incl. Manipulationsgebühr, bei Transporten nach Fiume auch incl. ungarischer Transportsteuer	a) 554 Heller b) 475 „ c) 306 „ incl. Manipulationsgebühr, bezw. ungar. Steuer
11	per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	
12	Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Nach Massgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII ersichtlicheu Bestimmungen, bezw. bei Einhaltung der sinngemäss anzuwendenden Bestimmungen der Abschnitte F, G—I und G—II des nebenbezogenen Verbandstarifes im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege. Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der nebenbezogenen Tarifbestimmungen beizubringendeu Documente innerhalb der dort festgesetzten Fristen
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
14	Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
967	**Südbahn-Gesellschaft**	Graz-Köflacher Eisenbahn	Gartensand	Strassgang	Pölfing-Brunn	Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Anf- und Abladen obliegt der Partei	vom 15. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	47 Heller	40 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		
968	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Wein, Weinmost und Weinmaische			Aufgabe als Frachtgut und a) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen b) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 9. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Westungarisch-Niederösterreichischer Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1901 und Anhang	V e r s c h i e d e n	a) b) Heller incl. Mgb. u. Steuer	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		

		Wien Matzl.; E.W.A.; St.E.G.		
	Pinnye		82	—
	Szárazvám		52	52
	Vulka-Pordány		65	63
	Sopron Gy.s.e.v. / D.V.	Wien Matzl.; E.W.A.	76	74
	Sopron Gy.s.e.v. / D.V.	Wien St.E.G.	76	74
	Eszterháza	Klein-Schwechat	88	85
	Pinnye		82	79
	Sopron Gy.s.e.v. / D.V.		76	74
	Szárazvám		52	52
	Vulka-Pordány		65	63
	Eszterháza	Simmering E.W.A.	93	87
	Pinnye		90	87
	Sopron Gy.s.e.v. / D.V.		84	82
	Szárazvám		60	60
	Vulka-Pordány		73	71

und umgekehrt

Fortlaufende Nummer	969			970	971
Die Publication erfolgt	**Südbahn-Gesellschaft**			**Buschtěhrader Eisenbahn**	**Böhmische Nordbahn**
von der Namen der	betheiligten Verwaltungen			k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Ferro-Silicium (Roheisen)	Quarzsteine und Quarzschotter	Walzensinter der Pos. 8—19	a) Schwoissschlacken, b) andere Schlacken (mit Ausnahme von Glasschlacken und Pechschlacken), auch Sinter (Hammerschlag), Walzenschlacken und Walzensinter	Holzabfälle (Schwartenholz, Säumlinge)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Meran	Pettau	Graz S.B.	via Smichow-Bostiwitz: Nürschan	Skallitz-Boskowitz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Donawitz Graz S.B.	M e r a n		via Smichow-Bostiwitz: Kladno (Station)	Weisswasser B.N.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe der genannten Artikel als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien			1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Das Auf- und Abladen hat durch den Absender, bezw. Empfänger, bezw. auf Kosten derselben zu erfolgen. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 15. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901			bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife			Localgütertarife	Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze			Es besteht kein directer Frachtsatz	131 86 45
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	196	174	129	50 Heller	Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			139		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege			Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen					Auf- und Abladen der Sendungen durch die Partei

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
972	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Coaks	Bahna (St.E.G.)	Teplitz	Zahlung der Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens jedoch für 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 10. April 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	K 52·6 für 10.000 kg		im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
35	Nr. 39 vom 2. April 1901	938	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Baumwollwaaren, gemeine, auch gefärbt und bedruckt, der Pos. B—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Bludenz Bregenz Feldkirch	Görz Monfalcone Sagrado	Rubrik 10 ist zu ergänzen durch: „Heller incl. Manipulationsgebühr“	
	Nr. 37 vom 28. März 1901	909	K. k. österr. Staatsbahnen		Pflastersteine aus Pos. 8—55/h	Neubistritz	Wien (II K.F.J.B.)	Der Text der Rubrik 5 ist wie folgt zu berichtigen: für die Transportstrecke von: Neubistritz — nach: Wien II (K.F.J.B.) rücksichtlich der Strecke **Neuhaus transit** — **Wien II (K.F.J.B.)**	
	Nr. 39 vom 2. April 1901	935	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. österr. Staatsbahnen	Kapselscherben als Frachtgut	Karlshad (B.E.B.)	Podersam	In der Rubrik 10 (Zugestandener Frachtsatz) soll anstatt 42 Heller richtig: 43 Heller stehen	

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden ***billig*** *und* ***sachgemäss*** *besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch* ***öffentliche Versteigerungen*** *der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 42. **Wien, 11. April 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate Februar 1901 und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Monates Februar 1900. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schiffbare Wasserstrasse von der Donau zur Moldau und für die Canalisirung der Moldau von Budweis bis Prag.

Das Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den betheiligten Centralstellen dem Donau-Moldau-Elbecanal-Comité die mit dem Erlasse vom 20. April 1900, Z. 16.515, auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schiffbare Wasserstrasse von der Donau zur Moldau und für die Canalisirung der Moldau von Budweis bis Prag auf ein weiteres Jahr, d. i. bis 20. April 1902, unter den bisherigen Bedingungen verlängert.

Wien, am 19. März 1901. H.-M.-Z. 12.875.

Eisenbahnverkehr im Monate Februar 1901 und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Monates Februar 1900.

Im Monate Februar 1901 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 2. Februar die 1·415 km lange Theilstrecke Kröna—Kumrowitz und die 4·979 km lange Theilstrecke Kröna—Lažanskyplatz der Brünner elektrischen Strassenbahnen;

am 24. Februar die 6·263 lange Theilstrecke Fügen—Kaltenbach der Zillerthalbahn;

am 25. Februar die 1·844 km lange Theilstrecke von der Paulaner Kirche durch die Wiedener Hauptstrasse, Matzleinsdorferstrasse bis zum Anschlusse an die Linie Wallgasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Im Monate Februar 1901 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 9,528.132 Personen und 7,377.000 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von K 39,446.265 erzielt, das ist per Kilometer K 2032. Im gleichen Monate 1900 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 9,358.677 Personen und 5,978.003 t Güter K 37,096.375 oder per Kilometer K 1946, daher resultirt für den Monat Februar 1901 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 4·4 pCt.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis 28. Februar 1901 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 19,356.367 Personen und 15,801.918 t Güter, gegen 18,602.336 Personen und 13,572.664 t Güter im Jahre 1900, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1901 auf K 82,966.600, im Jahre 1900 auf K 79,639.201.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die zweimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 19.409 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19.037 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1901 auf K 4275, gegen K 4183 im Vorjahre, das ist um K 92 günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1901 auf K 25.650, gegen K 25.098 im Vorjahre, das ist um K 552, mithin um 2·2 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten zwei Monate 1901 per Jahr ermittelten

Resultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.

		Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1901 Kronen
1.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	99.882
2.	Leoben-Vordernberger Bahn	84.942
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	78.480
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	71.526
5.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	51.630
6.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	47.532
7.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	45.546
8.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	41.202
9.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	36.558
10.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	34.806
11.	Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	34.500
12.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	28.014
13.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	24.660
14.	Böhmische Nordbahn	24.522
15.	K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	23.010
16.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	22.038
17.	Eisenbahn Wien-Aspang	15.504

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.

		Kronen
1.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	35.550
2.	Localbahn Swoleňowes-Smečna	33.684
3.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	28.482
4.	Stauding-Stramberger Localbahn	27.018
5.	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	25.056
6.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	20.838
7.	Kuttenberger Localbahn	20.436
8.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	19.938
9.	Neutitscheiner Localbahn	19.320
10.	Bozen-Meraner Bahn	18.546
11.	Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	16.008
12.	Localbahn Dolina-Wygoda	15.528
13.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	14.328
14.	Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	14.046
15.	Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	12.330
16.	Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	10.998
17.	Aussig-Teplitzer Eisenb.: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	9.228
18.	Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	8.262
19.	Friedlander Bezirksbahnen: Localbahn Raspenau-Weissbach	8.124
20.	Unterkrainer Bahnen	7.842
21.	Localbahn Postelberg-Laun	7.692
22.	Bukowinaer Localbahnen	7.686
23.	Localbahn Starkenbach-Rochlitz	7.680
24.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	7.560
25.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	7.560
26.	Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	7.368
27.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	6.546
28.	Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	6.402
29.	Kremsthal-Bahn	6.330
30.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	6.162
31.	Localbahn Stramberg-Wernsdorf	6.126
32.	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	5.862
33.	Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	5.760
34.	Localbahn Asch-Rossbach	5.598
35.	Neue Bukowinaer Localbahnen	5.370
36.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	5.328
37.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	5.292
38.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5.268
39.	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Localbahn Mutenitz-Gaya	5.226
40.	Localbahn Trzebinia-Skawce	5.178
41.	Localbahn Plan-Tachau	5.076
42.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	4.764
43.	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	4.746
44.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	4.602
45.	Localbahn Chabówka-Zakopane	4.590
46.	Mährische Westbahn	4.512
47.	Zillerthal-Bahn	4.512
48.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	4.320
49.	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	4.314
50.	Ostgalizische Localbahnen	4.296
51.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	4.308
52.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	4.176
53.	Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	4.170
54.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	4.164
55.	Böhmische Commercialbahnen	4.128
56.	Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	4.086
57.	Valsugana-Bahn	4.038
58.	Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	4.026
59.	Friauler Bahn	4.014
60.	Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	3.990
61.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	3.966
62.	Gurkthal-Bahn	3.828
63.	Localbahn Krakau-Kocmyrzów	3.780
64.	Localbahn Wotic-Selčan	3.774
65.	Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.768
66.	Localbahn Auspitz	3.768
67.	Welser Localbahn	3.714
68.	Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	3.702
69.	Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	3.624
70.	Steyrthal-Bahn	3.390
71.	Ybbsthal-Bahn	3.324
72.	Localbahn Raudnitz-Hospozin	3.312
73.	Localbahn Mauthausen-Grein	3.252
74.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	3.216
75.	Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.180
76.	Gailthal-Bahn	3.138
77.	Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	3.072
78.	Localbahn Deutschbrod-Saar	2.982
79.	Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	2.934
80.	Pielachthal-Bahn	2.922
81.	Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	2.862
82.	Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	2.802
83.	Localbahn Schwarzenau-Zwettl	2.784
84.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.616
85.	Localbahn Wolframs-Teltsch	2.580
86.	Murthal-Bahn	2.574

	Kronen
87. Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	2.562
88. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2.556
89. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.460
90. Localbahn Modřan-Čerčan	2.394
91. Friedlander Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgrenze (Hermsdorf)	2.394
92. Localbahn Kolin-Čerčan	2.346
93. Localbahn Laibach-Oberlaibach	2.232
94. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	2.226
95. Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	2.190
96. Localbahn Stankau-Ronsperg	2.184
97. Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	2.088
98. Kolomeaer Localbahnen	2.052
99. Pinzgauer Localbahn	1.920
100. Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	1.830
101. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1.806
102. Chrudim-Holitzer Localbahn	1.740
103. Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	1.704
104. Niederösterr. Waldviertelbahn	1.674
105. Localbahn Melnik-Mšeno	1.668
106. Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1.572
107. Localbahn Rakonitz-Mlatz	1.554
108. Localbahn Strakonitz-Březnitz	1.422
109. Localbahn Wodňan-Moldauthein	1.260
110. Localbahn Neuhaus-Neubistritz	1.200
111. Localbahn Mšeno—Unter-Četno	1.140
112. Localbahn Piła-Jaworzno	342
113. Kleinbahn Lupków-Cisna	336

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten zwei Monaten 1901 ergibt sich gegenüber der gleichen Zeitperiode 1900 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	57·7
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	43·2
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	34·7
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	21·7
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	17·1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13·9
Eisenbahn Wien-Aspang	9·1
Böhmische Nordbahn	5·6
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	5·5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	4·9
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	3·6
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	2·9

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Swoleňowes-Smečna	202·2
Localbahn Krakau-Kocmyrzów	103·2
Localbahn Postelberg-Laun	95·1
Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	45·5
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	34·7
Localbahn Laibach—Ober-Laibach	25·7
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	22·9
Ybbsthal-Bahn	19·1
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	17·6
Bukowinaer Localbahnen	17·0
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	16·2
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	15·7
Stauding-Stramberger Localbahn	15·5
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	15·4
Localbahn Borki wielkie-Grzymalów	13·7
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	13·7
Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	12·1
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	12·1
Localbahn Chabówka-Zakopane	11·7
Gurkthal-Bahn	11·5
Localbahn Dolina-Wygoda	11·1
Friauler Bahn	10·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	10·4
Ostgalizische Localbahnen	9·8
Neue Bukowinaer Localbahnen	9·5
Gailthal-Bahn	8·7
Localbahn Trzebinia-Skawce	8·7
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	8·2
Localbahn Gleisdorf-Weiz	7·9
Localbahn Mauthausen-Grein	7·5
Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	7·5
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	6·9
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	6·3
Localbahn Starkenbach-Rochlitz	6·0
Kuttenberger Localbahn	5·6
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	5·6
Pielachthal-Bahn	5·6
Neutitscheiner Localbahn	5·0
Localbahn Potscherad-Wurzmes	4·2
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	4·1
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3·7
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth	3·5
Localbahn Wodňan-Moldauthein	3·4
Localbahn Rakonitz-Mlatz	3·2
Localbahn Beneschau-Wlaschim	2·8
Unterkrainer Bahnen	1·5
Localbahn Deutschbrod-Saar	1·4
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	1·0

Die Chrudim-Holitzer Localbahn und die Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt weisen keine Differenz der kilometrischen Einnahmen gegenüber dem Jahre 1900 nach.

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten zwei Monaten 1901 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1900 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·8
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	2·0
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	4·3
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	6·4
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	10·9

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	0·2
Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	1·7
Localbahn Asch-Rossbach	1·9
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	1·9
Localbahn Strakonitz-Březnitz	2·1
Bozen-Meraner Bahn	2·2

	%
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2·2
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	3·0
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	3·1
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	3·1
Localbahn Wodňan-Prachatitz	3·3
Localbahn Plan-Tachau	4·2
Localbahn Strakonitz-Winterberg	4·2
Mährische Westbahn	4·7
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	5·1
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	5·4
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	5·5
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecken)	5·7
Localbahn Wotic-Selčan	6·2
Böhmische Commercialbahnen	6·3
Kremsthal-Bahn	6·4
Steiermärkische Landesb.: Localbahn Cilli-Wöllan	7·1
Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	7·2
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	7·3
Welser Localbahn	7·9
Steyrthal-Bahn	9·3
Valsugana-Bahn	9·5
Localbahn Melnik-Mšeno	9·5
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	10·0
Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	11·2
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	12·9
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	13·0
Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha	13·2
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	13·5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	13·5
Localbahn Modřan-Čerčan	13·8
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	14·4
Kolomeaer Localbahnen	16·0
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	16·5
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	17·7
Localbahn M.-Budwitz—Jamnitz	18·0
Ueberetscher Bahn	18·0
Localbahn Wolframs-Teltsch	20·2
Localbahn Auspitz	20·4
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	20·7
Localbahn Mösel-Hüttenberg	21·5
Murthal-Bahn	22·1
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	31·4
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	31·7
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	34·7
Pinzgauer Localbahn	38·2
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	47·7
Kleinbahn Lupków-Cisna	86·7

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Localbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate Februar 1901 noch weiters 5 Zahnradbahnen, 23 städtische Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe und 3 Drahtseilbahnen mit einer Gesammtlänge von 288·03 km, wovon 251·03 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate Februar 1901 wurden auf diesen Bahnen 7,152.540 Personen und 5980 t Güter befördert und hiefür K 904.999 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 897.421 und auf den Güterverkehr K 7578 entfallen. Im gleichen Monate 1900 resultirte eine Gesammteinnahme von K 620.344 bei einem Verkehre von 4,387.375 Personen und 7646 t Güter und einer Gesammtlänge des Bahnnetzes von 217·96 km (davon 180·75 km im Betriebe).

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis 28. Februar 1901 betrug die Gesammtfrequenz 14,709.718 Personen und 13.898 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesammteinnahme bezifferte sich auf K 1,903.369 (Personenverkehr K 1,885.841 und Güterverkehr Kronen 17.528).

In der gleichen Zeitperiode 1900 betrug die Gesammteinnahme bei einer Frequenz von 8,693.655 Personen und 16.685 t Gütern K 1,306.155, wobei der Personenverkehr mit K 1,284.870 und der Güterverkehr mit K 21.285 participirt.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn:

Im Februar 1901 hat sich eine Einnahme von K 15,217.400 ergeben, wovon auf den Personenverkehr K 3,430.500 (4,588.600 Reisende) und auf den Güterverkehr K 11,786.900 (2,322.100 t) entfallen.

Auf die westlichen Staatsbahnen kommen hievon im Personenverkehre K 2,360.300 (3,973.800 Reisende), im Güterverkehre K 8,550.700 (1,868.400 Tonnen) und auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre K 1,070.200 (614.800 Reisende), im Güterverkehre K 3,236.200 (453.700 t).

Gegen Februar 1900 resultirt im Personenverkehre eine Mindereinnahme von K 60.782 (+ 145.096 Reisende), im Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 1,094.588 (+ 361.120 t).

Die Mindereinnahme im Personenverkehre ergibt sich aus einer um K 73.998 (+ 138.287 Reisende) geringeren Einnahme der westlichen Staatsbahnen und einer Mehreinnahme der Staatsbahnen in Galizien von K 13.216 (+ 6809 Reisende).

Im Güterverkehre entfallen von der Mehreinnahme auf die westlichen Staatsbahnen K 928.993 (+ 330.321 t) und auf die Staatsbahnen in Galizien K 165.595 (+ 30.799 t).

In den Ergebnissen der westlichen Staatsbahnen sind jene der Wiener Stadtbahn mit inbegriffen, welche pro Februar 1901 im Personenverkehre K 293.200 (2,097.200 Reisende), im Güterverkehre K 40.900 (19.600 t) und pro Februar 1900 im Personenverkehre K 265.528 (1,872.443 Reisende), im Güterverkehre K 42.227 (19.722 t) betragen.

Im Verkehre der Wiener Stadtbahn ergibt sich mithin im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 27.772 (+ 224.757 Reisende), im Güterverkehre dagegen eine Verminderung der Einnahmen um K 1327 (— 122 t).

Die Einnahmen der westlichen Staatsbahnen, ohne die Wiener Stadtbahn, betragen pro Februar 1901 im Personenverkehre K 2,067.000 (1,876.600 Reisende), im

Güterverkehre K 8,509.800 (1,848.800 t) und pro Februar 1900 im Personenverkehre K 2,168.770 (1,963.070 Reisende), im Güterverkehre K 7,579.480 (1,518.357 t).

Die westlichen Staatsbahnen allein lassen hienach im Personenverkehre eine Mindereinnahme von K 101.770 (— 86.470 Reisende), im Güterverkehre dagegen eine Mehreinnahme von K 930.320 (plus 330.443 t) ersehen.

Der Ausfall im Personenverkehre dürfte seine Erklärung in der andauernd ungünstigen Witterung des Berichtsmonates, bezw. in der hiedurch begründeten geringeren Frequenz finden. Im Güterverkehre ist die namhafte Steigerung der Einnahme in erster Linie auf die Zunahme der Kohlentransporte zurückzuführen, welche im Exporte des Directionsbezirkes Prag allein mehr als 15.000 Wagen betragen hat, wobei allerdings zu beachten ist, dass im Februar 1900 die Braunkohlenförderung infolge des Arbeiterausstandes eine ganz minimale war. Eine erhebliche Zunahme hat sich auch noch bei den Artikeln Holz, Erze und Coaks und in geringerem Masse auch noch bei den Cerealientransporten ergeben.

Bezüglich der Staatsbahnen in Galizien, welche nur im Güterverkehre eine erwähnenswerthe Mehreinnahme aufweisen, erklärt sich dieses Plus durch eine geringe Zunahme der Holz-, Getreide- und Hülsenfrüchtetransporte.

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1901 betragen die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, K 32,291.100, das ist gegen die gleiche Periode des Vorjahres mehr um K 1,419.686.

Die Einnahmen der Wiener Stadtbahn betragen im gleichen Zeitraum K 677.300 (+ K 89.371) und jene der österreichischen Staatsbahnen, ohne der Wiener Stadtbahn, K 31,613.800 (+ K 1,330.315).

Bukowinaer Localbahnen. Die Mehreinnahmen, von welchen auf den Personenverkehr K 1249 (+ 5760 Reisende) und auf den Güterverkehr K 20.894 (+ 9102 t) entfallen, haben ihre Ursache in der durch die Eröffnung der Fortsetzungsstrecke Kimpolung—Valeputna eingetretenen Mehrfrequenz. Im Personenverkehre resultirt letztere aus der Zunahme der Bau- und Waldarbeitertransporte, im Güterverkehre durch die Mehrverfrachtung von Schnittholz.

Neue Bukowinaer Localbahnen. Im Personenverkehre hat sich infolge der durch Schneeverwehungen eingetretenen Verkehrsstörungen eine Minderfrequenz von 1179 Personen mit einer um K 2300 geringeren Einnahme ergeben. Der Güterverkehr hat dagegen eine Frequenz- und Einnahmensteigerung von 11.473 t (meist Holz), bezw. K 15 365 erfahren.

Localbahn Dolina-Wygoda. Die Mehreinnahme rührt aus dem Güterverkehre her, welcher infolge der Mehrbeförderung von Holz (+ 4393 t) ein Plus von K 3693 ersehen lässt. Im Personenverkehre hat sich eine Mindereinnahme von K 91 (— 128 Reisende) ergeben.

Localbahn Göpfritz-Raabs. Im Personenverkehre ergibt sich eine Mehreinnahme von K 696 (+ 1606 Reisende), im Güterverkehre eine solche von K 924 (+ 436 t), welche Steigerung sich durch den Zuwachs der Strecke Gross-Siegharts — Raabs erklärt. Nichtsdestoweniger resultirt per Kilometer eine Mindereinnahme von 28·1 pCt., welche ihre Ursache darin hat, dass die Einnahme nicht in demselben Masse zugenommen hat, in welchem die Bahn durch deren Verlängerung bis Raabs an Ausdehnung gewonnen hat.

Localbahn Krakau-Kocmyrzów. Im Personenverkehre beträgt das auf die allmälige Verkehrsentwicklung zurückzuführende Plus K 325 (+ 1096 Reisende). Im Güterverkehre beträgt die Zunahme, welche aus der Mehrbeförderung von Kohle, Getreide und Mehl herrührt, K 3247 (+ 2119 t).

Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janów. Der Einnahmenausfall entspringt dem Güterverkehre und beträgt K 2742 (— 1200 t). Verursacht wurde derselbe durch die infolge von Schneeverwehung wiederholt vorgekommenen Betriebseinstellungen. Im Personenverkehre hat sich dagegen eine unbedeutende Steigerung (+ K 33, + 100 Reisende) ergeben.

Localbahn Lupków-Cisna. Infolge Schneeverwehung war der Betrieb dieser Bahn vom 21. Jänner bis zum 9. März 1901 gänzlich eingestellt. Im Berichtsmonate wurden daher keinerlei Transporteinnahmen erzielt.

Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz. Von der Mindereinnahme entfallen K 176 (— 203 Reisende) auf den Personenverkehr und K 2153 (— 998 t) auf den Güterverkehr, in welchem um circa 1000 t Stockholz weniger zur Aufgabe gelangten.

Localbahn Mösel-Hüttenberg. Der Ausfall resultirt zur Gänze aus dem Güterverkehre, welcher eine Minderbeförderung in den Artikeln Eisen, Stahl und Holzkohle (— 1140 t) ersehen lässt.

Localbahn Neuhaus-Neubistritz. Die Verminderung der Einnahmen beträgt im Personenverkehre K 233 (— 696 Reisende), im Güterverkehre K 560 (— 423 t) und ist in ersterem auf die ungünstigen Witterungsverhältnisse, in letzterem auf die Weniger-beförderung von Holz zurückzuführen.

Localbahn Postelberg-Laun. Das Einnahmenplus entspringt ausschliesslich dem Güterverkehre, welcher infolge des erhöhten Durchzugsverkehres eine Steigerung der beförderten Menge um 2031 t erfahren hat.

Valsuganabahn. Im Personenverkehre wurden um K 3816 (— 6288 Reisende), im Güterverkehre um K 2633 (— 536 t) weniger vereinnahmt. Im Personenverkehre rührt die Frequenzverminderung aus dem Fehlen der Transporte italienischer Arbeiter, deren Zuzug heuer infolge der grossen Kälte später als im vergangenen Jahre begonnen hat, her, während im Güterverkehre der Ausfall in der geringeren Aufgabe von Wein begründet ist.

Localbahn Wolframs-Teltsch. Im Personenverkehre ergibt sich ein Plus von K 60 (+ 86 Reisende), im Güterverkehre dagegen ein Minus von K 1893 (— 1062 t), welches durch die Weniger-verfrachtung von Langholz hervorgerufen wurde.

Ybbsthalbahn. Infolge der grossen Kälte und der hiedurch verringerten Frequenz (— 3962 Reisende) hat der Personenverkehr eine Verminderung der Einnahme um K 967 erfahren, während im Güterverkehre durch die Mehrbeförderung von Schnitt- und Langholz (+ 1462 t) eine Mehreinnahme von K 6597 erzielt wurde.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien). Die im Monate Februar 1901 erzielte bedeutende Mehreinnahme erscheint durch den im Jahre 1900 bis 19. März währenden Bergarbeiterausstand begründet.

(Fortsetzung auf Seite 1012.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar		Im Monate Februar 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Februar							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Februar	
					1901				1900		Differenz per Kilom. in Percent		
	1901	1900	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Stadtbahn	8.420	8.360	4,588 600	2,322.100	3,430.500	11,786.900	15,217.400	1.807	14,183.594	1.697	+ 6·5	8.420	8.343
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	4.400	4.000	900	5.900	6.800	453	7.162	477	— 5·0	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	2.800	1.600	2.300	4.800	7.100	309	7.453	324	— 4·6	23	23
Borki wielkie-Grzymalów . . .	33	33	800	1.400	1.400	4 900	6.300	191	7.412	225	— 15·1	33	33
Brüx-Lobositzer Verbindungsb. .	37	37	3.200	1.100	2 000	2.500	4.500	122	4.474	121	+ 0·8	37	37
Bukowinaer Localbahnen . . .	187	168	16.900	37.100	16.800	105.400	122.200	653	100.057	596	+ 9·6	184	168
Neue Bukowinaer Localbahnen .	166	166	24.100	24.200	19.000	59.700	78.700	474	65.635	395	— 20·0	166	166
Chabowka-Zakopane	43	43	5.100	3.100	5 800	10.500	16.300	379	15.414	359	+ 5·6	43	43
Chrudim-Holitzer Localbahn . .	59	59	5.200	4.600	1.800	6.700	8.500	144	9.250	157	— 8·3	59	59
Delatyn-Kołomea-Stefanówka . .	112	112	5.800	3.900	7.000	10.100	17.100	153	14.521	130	+ 17·7	112	112
Deutschbrod-Saar	33	33	2.400	1.800	1.800	6.200	8.000	242	7.683	233	+ 3·9	33	33
Dolina-Wygoda	8	8	600	11.400	200	14.000	14.200	1.775	10.598	1.325	+ 34·0	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.500	2.800	3.300	8.500	11.800	590	11 564	578	+ 2·1	20	20
Friauler Bahn	16	16	5.700	800	4.400	1.500	5.900	369	5.148	322	+ 14·6	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.400	1.700	3.100	4.400	7.500	192	8.182	210	— 8·6	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	3.100	1.700	2.200	5.700	7.900	255	7.284	235	+ 8·5	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	5.100	3.300	2.300	5.900	8.200	547	7.652	510	+ 7·3	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts . . .	19	8	2.800	1.300	1.200	2.700	3.900	205	2.280	285	— 28·1	19	8
Gurkthalbahn	29	29	5.700	2.800	2.700	5.700	8.400	290	8.185	282	+ 2·8	29	29
Karlsbad-Johanngeorgenstadt . .	47	47	7 900	8.000	5.100	11.900	17.000	362	16.770	357	+ 1·4	47	47
Kolin-Cerčan	33	. . .	3.900	1.100	2.900	3.300	6.200	188	. . . .	. .	. . .	33	. . .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	500	3.700	200	5.400	5.600	170	6.648	201	— 15·4	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	18	3.000	3.100	1.300	4.800	6.100	305	2.528	140	+ 117·9	20	18
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	14.600	5.900	19.300	18.100	37.400	420	36.191	407	+ 3·2	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow . . .	22	22	3.900	1.400	2.200	2.700	4.900	223	7.609	346	— 35·5	22	22
Lupków-Cisna	25	25	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	5.142	206	— 100·0	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz . . .	21	21	2.400	1.800	1.500	5.100	6.600	314	8.929	425	— 26·1	21	21
Mährische Westbahn	90	90	10.400	7.600	5.800	26.700	32.500	361	37.005	411	— 12·2	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	26.800	5.200	12.800	12.600	25.400	479	25.335	478	+ 0·2	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	8.400	1.900	3.700	3.600	7.300	235	7.939	256	— 8·2	31	31
Modřan-Čerčan	77	62	6.200	4.700	4.500	11.400	15.900	206	13.032	210	— 1·9	77	62
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.800	2.400	400	2.300	2.700	540	3.497	699	— 22·7	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	8.000	3.700	5.700	9.900	15.600	205	16.205	213	— 3·8	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt .	14	14	3.000	300	900	1.700	2.600	186	2.651	189	— 1·6	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	1.500	700	800	2.000	2.800	85	3.593	109	— 22·0	33	33
Ostgalizische Localbahnen . . .	196	196	14.000	13.800	21.100	53.300	74.400	380	70.640	360	+ 5·6	196	19
Pila-Jaworzno	21	. . .	500	300	200	400	600	29	. . . .	. .	. . .	21	. . .
Pinzgauer Localbahn	53	53	7.200	1.300	4.000	5.400	9.400	177	10.171	192	— 7·8	53	5
Plan-Tachau	13	13	2.600	1.600	1.200	4.500	5.700	438	5.853	450	— 2·7	13	1
Postelberg-Laun	11	11	900	4.500	400	5.600	6.000	545	3.565	324	+ 68·2	11	1
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.300	2.800	400	5.400	5.800	341	5.966	351	— 2·8	17	1
Rakonitz-Mlatz	39	39	2.400	1.000	1.800	2.800	4.600	118	4.420	113	+ 4·4	39	3
Rakonitz-Pladen-Petschau . . .	104	104	9.000	4.000	6.000	8.100	14.100	136	14.288	137	— 0·7	104	10
Raudnitz-Hospodzin	25	. .	2.100	3.500	800	5.800	6.600	264	. . . .	. .	. . .	25	. .
Schlackenwerth-Joachimsthal . .	8	8	1.700	900	500	1.500	2.000	250	1.984	248	+ 0·8	8	
Schwarzenau-Waidhofen a./T. . .	10	10	2.100	1.400	800	2.800	3.600	360	3 304	330	+ 9·1	10	1
Schwarzenau-Zwettl	22	22	3.200	1.000	2.200	3.700	5.900	268	5.051	230	+ 16·5	22	2
Stankau-Ronsperg	22	. . .	5.400	1.200	1.600	1.900	3.500	159	. . . .	. . .	. . .	22	. .

vom 1. Jänner bis Ende Februar 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufen. 2. Monates		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1901				1900				Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Stadtb.
9.298.100	4,935.600	7,717.800	24,573.300	32,291.100	3.835	77,218.22	23,149.592	30,871.414	3.700	+ 3·6	23.010	22 200	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
8.800	10.900	1.900	12.100	14.000	933	2.058	12.210	14.268	951	— 1·9	5.598	5.706	Asch-Rossbach
6.000	3.900	4.800	11.200	16.000	696	4.731	10.844	15.575	677	+ 2 8	4.176	4.062	Beneschau-Wlaschim
2.200	4.600	3.600	13.900	17.500	530	4.353	11.024	15.377	466	+ 13·7	3.180	2.796	Borki wielk.-Grzymalow
6.500	2.200	3.900	5.800	9.700	262	3.456	15.083	18.539	501	— 47·7	1.572	3.006	Brüx-Lobositzer Localb.
30.900	67.500	34.100	201.600	235.700	1.281	32.414	151.540	183 954	1.095	+ 17·0	7.686	6.570	Bukowinaer Localb.
49.500	37.400	40.400	108.100	148.500	895	45.277	90.341	135.618	817	+ 9·5	5.370	4.902	N. Bukowinaer Localb.
10.200	6.700	11.600	21.300	32.900	765	8.353	21.099	29.452	685	+ 11·7	4.590	4.110	Chabowka-Zakopane
11.500	8.200	3.800	13.300	17.100	290	4.343	12.782	17.125	290	. . .	1.740	1.740	Chrudim-Holitzer L.B.
11.800	3.700	13.200	21.000	34.200	305	15.781	14.689	30.470	272	+ 12·1	1.830	1.632	Delatyn-Kołomea-Stef.
5.300	15.800	4.100	12.300	16.400	497	3.912	12.242	16.154	490	+ 1·4	2.982	2.940	Deutschbrod-Saar
1.500	6.100	500	20.200	20.700	2.588	622	18.021	18.643	2.330	+ 11·1	15 528	13.980	Dolina-Wygoda
10.900	1.600	6.400	18.800	25.200	1.260	6.607	17.690	24.297	1.215	+ 3·7	7.560	7.290	Fehring-Fürstenfeld
11.100	4.100	7.400	3.300	10.700	669	6.926	2.757	9.683	605	+ 10·6	4.014	3.630	Friauler Bahn
13.300	3.700	6.200	9.800	16.000	410	6.741	10 105	16.846	432	— 5·1	2.460	2.592	Fürstenfeld-Hartberg
7.400	6.700	4.900	11.300	16.200	523	5.493	9.421	14.914	481	+ 8·7	3.138	2.886	Gailthal-Bahn
10.400	3.200	4.500	10.900	15.400	1.027	4.725	9.558	14.283	952	+ 7·9	6.162	5.712	Gleisdorf-Weiz
5.400	5.800	2.300	7.000	9.300	489	1.002	4.992	5.994	749	— 34·7	2.934	4.494	Göpfritz—Gr.-Siegharts
11.400	13.900	5.500	13.000	18.500	638	4.947	11.645	16.592	572	+ 11·5	3.828	3 432	Gurkthalbahn
15.700	2.500	9.700	24.100	33.800	719	11.574	21.906	33.480	712	+ 1·0	4.314	4.272	Karlsb.-Johanngeorgst.
8.000	7.400	6.900	12.900	391	. . .	. . . . .				. . .	2.346	. . .	Kolin-Cerčan
800	7.400	300	11.000	11.300	342	626	12.810	13.436	407	— 16·0	2.052	2.442	Kolomeaer Localbahnen
6.300	7.500	2.700	9.900	12.600	630	2.030	3.557	5.587	310	+103·2	3 780	1.860	Krakau-Kocmyrzów
28.600	13.100	40.500	37.600	78.100	878	41.092	37.194	78.286	880	— 0·2	5.268	5.280	Lemberg-Bełzec
6.800	5.800	4.200	6.300	10.500	477	4.570	10.790	15 360	698	— 31·7	2.862	4.188	Lemberg (Klep.)-Janów
200	600	100	1.300	1.400	56	943	9.549	10.492	420	— 86·7	336	2.520	Lupków-Cisna
5.100	3.600	3.200	11.400	14.600	695	3.560	14.240	17.800	848	— 18·0	4.170	5.088	M.-Budwitz-Jamnitz
20.500	17.500	12.200	55.500	67.700	752	14.449	56.536	70.985	789	— 4·7	4.512	4.734	Mährische Westbahn
45.100	8.500	27.000	24.800	51.800	977	29.646	25.152	54.798	1.034	— 5·5	5.862	6.204	Marienbad-Karlsbad
14.100	4.300	6.900	9.900	16.800	542	6.979	8.636	15.615	504	+ 7·5	3.252	3.024	Mauthausen-Grein
11.900	9.400	9.100	21.600	30.700	399	9.058	19.665	28.723	463	— 13·8	2.394	2.778	Modřan-Cerčan
3.400	5.500	800	5.500	6·300	1.260	853	7.174	8.027	1.605	— 21·5	7.560	9.630	Mösel-Hüttenberg
15.800	6.100	11.100	21.500	32.600	429	11.651	30.220	41.871	551	— 22·1	2.574	3.306	Murthal-Bahn
4.500	700	1.700	3 500	5.200	371	1.869	3.332	5.201	371	. . .	2.226	2.226	Nakří-Netolitz Netolitz
3.100	1.900	1.600	5.000	6.600	200	1.564	4.057	5.621	170	+ 17·6	1.200	1.020	Neuhaus-Neubistritz
28.900	27.000	46.200	94.100	140.300	716	48.192	79.546	127.738	652	+ 9·8	4.296	3.912	Ostgalizische Localb.
1.100	600	400	800	1.200	57	. . . . .				. . .	342	. . .	Pila-Jawoczno
13.900	2.300	7.700	9.300	17.000	320	8.288	19.146	27.434	518	— 38·2	1.920	3.108	Pinzgauer L.B.
5.200	2.500	2.500	8.500	11.000	846	3.334	8.146	11.480	883	— 4·2	5.076	5.298	Plan-Tachau
1.900	9.500	900	13.200	14.100	1.282	858	6.374	7.232	657	+ 95·1	7.692	3.942	Postelberg-Laun
2.700	9.700	800	11.000	11.800	694	997	10.333	11.330	666	+ 4·2	4.164	3.996	Potscherad-Wurzmes
4.800	2.700	3.500	6.600	10.100	259	3.511	6.275	9.786	251	+ 3·2	1.554	1.506	Rakonitz-Mlatz
21.100	9.700	11.900	17.600	29.500	284	13.205	16.823	30.028	289	— 1·7	1.704	1.734	Rakonitz-Pl.-Petschau
4.400	7.200	1.700	12.100	13.800	552	. . . . .				. . .	3.312	. . .	Raudnitz-Hospozin
4.400	2.300	1.000	3.100	4.100	512	1.015	3.159	4.174	522	— 1·9	3.072	3 132	Schlackenwerth
4.400	2.600	1.700	5.500	7.200	720	2.377	4.038	6.415	642	+ 12·1	4.320	3.852	Schwarzenau-Waidhofen
5.200	1 800	3.500	6.700	10.200	464	3.076	6.465	9.541	434	+ 6·9	2.784	2.604	Schwarzenau-Zwettl
11.900	2.600	4.000	4.000	8.000	364	. . . . .				. . .	2.184	. . .	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1901	1900	Im Monate Februar 1901 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1901 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1900 im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Februar 1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	2.700	4.200	1.400	11.300	12.700	635	11.819	591	+ 7·4	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	2.300	1.900	2.900	6.000	8.900	107	9.162	110	— 2·7	83	83
Strakonitz-Winterberg	70	42	10.800	4.600	5.500	16.100	21.600	309	14.210	338	— 8·6	70	42
Tirschnitz-Schönbach	21	. . .	4 600	3.500	1.700	8 700	10.400	495	. . .	. . .	. . .	21	. . .
Trzebinia-Skawce	60	60	2.700	14.400	2.200	16.500	18 700	312	22.361	373	— 16·4	60	60
Unterkrainer Bahnen	134	134	19.900	15.600	18.300	61.800	80.100	598	79.313	592	+ 1·0	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	15.800	1.200	12.400	6.500	18.900	300	25.349	402	— 25·4	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.800	1.400	1.200	2.900	4.100	373	4.587	417	— 10·6	11	11
Welser Localbahn	54	54	14.100	5.900	7.800	9.000	16.800	311	17.005	315	— 1·3	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	5.300	18.200	3.200	16.100	19.300	1.135	16.758	986	+ 15·1	17	17
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	1.200	400	1.100	900	2.000	95	2.011	96	— 1·0	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	9.000	2 100	4.000	7.500	11.500	205	11.900	212	— 3·3	56	56
Wolframs-Teltsch	23	23	2.400	1.200	1.500	3.200	4.700	204	6.533	284	— 28·2	23	23
Wotic-Selčan	17	17	2 200	1.300	1.300	3.800	5.100	300	5.451	321	— 6·5	17	17
Ybbsthalbahn	76	76	8.800	4.500	5.600	17.600	23.200	305	17.570	231	+ 32·0	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.600	29.100	600	22.200	22.800	2.850	20.979	2.622	+ 8·7	8	8
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	13.400	14.500	10 400	23.300	33.700	387	36 054	414	— 6·5	87	79
Zwittau-Poličko-Skuč	52	52	6.600	2 300	3.700	6.400	10.100	194	10.495	202	— 4·0	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	1 945	3.202	927	5.789	6 716	280	6.799	283	— 1·1	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.360	11.201	323	6.189	6.512	1.302	2.804	561	+132·1	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	180.050	601.260	69 335	654.399	723 734	7.166	323.739	3.205	+123·6	101	10
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	104	57.903	29.767	33.083	69.002	102.085	676	45.870	441	+ 53·3	151	10
Böhmische Nordbahn	328	328	164.299	146.217	127.205	499.641	626.846	1.911	584.980	1.783	+ 7·2	328	32
Buschtěhrader Eisenbahn Linie lit. A	186	186	63.746	191.986	62 324	459.795	522 119	2.807	325.419	1.750	+ 60·4	186	18
Linie lit. B.	236	236	96.828	332.938	74.676	836.277	910.953	3 860	425.253	1.802	+114·2	236	23
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	32.358	74.065	26.406	275.401	301.807	3.317	308.923	3.395	— 2·3	91	9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Hauptbahnnetz	1.036	1.036	838.585	1,041.426	949.293	4,971.499	5,920.792	5.715	5,482.127	5.292	+ 8·0	1.036	1.03
Localbahnen	302	291	94 311	46.635	38.958	91.692	130.650	433	136.087	468	— 7·5	302	29
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke	64	64	60.534	121.460	48.183	354.953	403.136	6.299	272.993	4.266	+ 47·7	64	6
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	9.947	95.616	4 248	97.799	102.047	6.803	91.326	6.088	+ 11·7	15	1
Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken	628	628	276.946	250.251	298.978	1,044.960	1,343.938	2.140	1,453 864	2.315	— 7·6	628	62
Ergänzungsnetz	310	310	123.379	248.139	122.464	692.191	814.655	2.62	993.912	3.206	— 18·0	310	31
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.: Oesterreichische Linien	1.366	1.366	662 024	587.792	701.748	3,109.422	3,811.170	2 790	3,825.597	2.800	— 0·4	1.366	1.36
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	37.635	26.954	15.797	41 284	57.081	1.730	41.398	1.254	+ 38·0	33	3
Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.516	1.513	786.623	446.075	1,440.009	4,477.815	5,917.824	3.903	6,160.977	4.072	— 4·1	1.516	1.51
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	5.496	. . . .	1.293	. . . .	1.293	323	1.853	463	— 30·2	4	
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	130.086	153.681	87.349	451.488	538.837	1.891	585.939	2.056	— 8·0	285	28
Wien-Aspang Bahn	89	89	61.349	33 894	36.066	77 687	113.753	1.278	105.025	1.180	+ 8·3	89	8
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	26.838	86.095	17.416	233.374	250.790	3.858	193.432	2.976	+ 29·6	65	6

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1901				1900							
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	Differz. per Kilom in Percent			
Personen	Güter	Kronen				Kronen					1901	1900	
Anzahl	Tonnen										Kronen		
6.800	8.100	3.300	22.300	25.600	1.280	5.083	19.077	24.160	1.208	+ 6·0	7.680	7.248	Starkenbach-Rochlitz
5.700	4.400	6.200	13.500	19.700	237	6.952	13.110	20.062	242	— 2·1	1.422	1.452	Strakonitz-Březnitz
19.800	9.200	12.500	33.800	46.300	661	7.611	21.349	28.960	690	— 4·2	3.966	4.140	Strakonitz-Winterberg
9.300	7.500	3.600	18 800	22.400	1.067	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		6.402	. . .	Tirschnitz-Schönbach
6.400	39.700	4.900	46.900	51.800	863	3.442	44.200	47.642	794	+ 8·7	5.178	4.764	Trzebinia-Skawce
44.500	33.200	39.700	135.400	175.100	1.307	40.255	132.396	172.651	1.288	+ 1·5	7.842	7.728	Unterkrainer Bahnen
34.900	3.300	26.700	15.700	42.400	673	30.041	16.850	46.891	744	— 9 5	4.038	4.464	Valsugana-Bahn
7.800	3.700	1.800	7.900	9.700	882	1.882	7.083	8.965	815	+ 8·2	5.292	4.890	Vöcklabruck-Kammer
27.100	12.000	15.500	17.900	33.400	619	16.179	20.133	36.312	672	— 7·9	3.714	4.032	Welser Localbahn
11.000	39.800	6.800	33.000	39.801	2.341	7.385	27.026	34.411	2.024	+ 15·7	14.046	12.144	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
2.500	900	2.500	1.900	4.400	210	2.659	1.598	4.257	203	+ 3·4	1.260	1.218	Wodňan-Moldauthein
18.500	5 000	8.900	15.500	24.400	436	9.895	15.335	25.230	451	— 3·3	2.616	2.706	Wodňan-Prachatitz
4.900	2 500	3.100	6.800	9.900	430	2.958	9.450	12.408	539	— 20·2	2.580	3.234	Wolframs-Teltsch
4.700	2 800	2 800	7.900	10.700	629	2.996	8.411	11.407	671	— 6·2	3.774	4.026	Wotic-Selčan
19.200	8.600	11.100	31.000	42.100	554	12.566	22.647	35.213	465	+ 19·1	3.324	2.790	Ybbsthalbahn
4 800	61.600	1.200	46.200	47 400	5.925	1.139	37.422	38.561	4.820	+ 22·9	35.550	28.920	Zeltweg-Fohnsdorf
27 200	26 900	20.500	48 300	68.800	791	19.863	38.912	58.775	744	+ 6·3	4.746	4.464	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
11 300	4.400	6.400	12.600	19.000	365	7.306	14.628	21.934	422	— 13·5	2.190	2.532	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
4.212	8.586	2.049	13.031	15.080	628	2.461	14.862	17.323	722	— 13·0	3.768	4.332	Časlau-Zawratetz
2.805	22.692	698	12.641	13.339	2.668	523	11.037	11.560	2.312	+ 15·4	16.008	13.872	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
364.510	1,404.669	165.822	1,515.498	1,681.320	16.647	163.880	902.565	1,066.445	10.559	+ 57·7	99.882	63.354	Aussig-Teplitzer E. a. L.
116.082	73.420	67.744	164.435	232.179	1.538	39.101	79.661	118.762	1.142	+ 34·7	9.228	6 852	Teplitz (Settenz)-R.
338.622	322.657	265.407	1,075.228	1,340.635	4.087	279.963	989.324	1,269.287	3.870	+ 5·6	24.522	23.220	Böhmische Nordbahn
131.393	413.383	134.732	998.588	1,133.320	6.093	133.612	707.908	841.520	4.524	+ 34·7	36.558	27.144	Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
196.963	745 416	150.648	1,880.018	2,030.666	8.605	160.802	1,257.464	1,418.266	6.010	+ 43·2	51.630	36.060	Linie lit. B
65.635	152.795	52.679	572.247	624.926	6.867	54.524	538.059	592.583	6.512	+ 5·5	41.202	39 072	Graz-Köflacher Eisenb.
,702.412	2,212.748	2,151.010	10,199.168	12,350.178	11.921	2,086.516	9,693.313	11,779.829	11.370	+ 4·9	71.526	68.220	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
194 530	101.516	80.774	187.427	268.201	888	84.399	214 123	298.522	1.026	— 13·5	5.328	6.156	Localbahnen
116.233	246.699	98.638	738.512	837.150	13.080	108.385	579.354	687.739	10.746	+ 21·7	78.480	64.475	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
19.545	199.385	8.361	203.995	212.356	14.157	7.458	198.842	206.300	13.753	+ 2·9	84.942	82.518	Leoben-Vordernberger
563.999	524.230	690.168	2,242.104	2,932.272	4.669	781.928	2,282.752	3,064.680	4.880	— 4·3	28.014	29.280	Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken
262.889	544.158	293.310	1,505.118	1,798.428	5.801	318.712	1,698.757	2,017.469	6 508	— 10·9	34.806	39.048	Ergänzungsnetz
,316.927	1,314.628	1,546.576	6,307,506	7,854.082	5.750	1,663.392	6,335.105	7,998.497	5.855	— 1·8	34.500	35.130	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
74.980	58.585	31.148	90.045	121.193	3.673	30.410	73.156	103.566	3.138	+ 17·1	22.038	18.828	Ostrau-Friedlander Eb.
,577.903	895.751	2,840.403	9,169.259	12,009.662	7.922	2,958.437	9,271.431	12,229.868	8.083	— 2·0	47.532	48.498	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
11.424	. . . . .	2.684	. . . . .	2.684	671	3.261	. . . . .	3.261	815	— 17·7	4.026	4.890	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
274.386	322.453	207.103	964.150	1,171.253	4.110	219.255	1,032.556	1,251.811	4.392	— 6·4	24.660	26.352	Süd-Nordd. Verbindgsb.
119 637	72.458	72.376	157.663	230.039	2.584	79.502	131.419	210 921	2.369	+ 9·1	15.504	14.214	Wien-Aspang Bahn
53.632	168.072	34.777	458.641	493.418	7.591	35 577	397.748	433 325	6.667	+ 13·9	45 546	40.002	Wien-Pottd.-Wr. Neust

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Februar 1901	1900	Im Monate Februar 1901 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1901: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1900: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Februar 1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	4.750	648	1.220	957	2.177	311	2.728	390	— 20·3	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	24 791	16.745	13.972	49.296	63.268	328	67.248	348	— 5·7	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	19.254	4.297	26.515	20.039	46.554	1.502	50.837	1.640	— 8·4	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.134	2.649	833	3.060	3 893	243	1.818	113	+115·0	16	16
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.272	1.124	1.887	3.931	5.818	233	7.153	286	— 18·5	25	25
Friedlander Bezirksbahnen:													
Friedland-Reichsgr. (Hermsd.)	11	. . .	2.431	761	845	1.084	1.929	175	. . .	. . .	. . .	11	. . .
Raspenau-Weissbach	6	. . .	5.964	1.535	1.385	2.381	3.766	627	. . .	. . .	. . .	6	. . .
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.243	667	1.437	2 588	4.025	161	4.646	186	— 13·4	25	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	. . .	7.195	. . .	7.667	7.667	639	6.757	563	+ 13·5	12	12
Kremsthal-Bahn	70	70	15.597	10.290	10.864	24.872	35.736	510	39.024	558	— 8·6	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	12.432	2.177	2.702	2.207	4 909	1.636	4.354	1.451	+ 12·8	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	2.315	446	2.072	1.239	3 311	174	2.893	152	+ 14·5	19	19
Localbahn Melnik-Mšeno	30	30	2.002	484	1.535	1.427	2.962	99	3.981	133	— 25·6	30	30
„ Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.284	506	415	718	1.133	75	973	64	+ 17·2	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	7.501	770	8.835	3 144	11 979	499	14 129	589	— 15 3	24	24
Mutenitz-Gaya	15	. . .	2.244	4.689	876	4.120	4.996	333	. . .	. . .	. . .	15	. . .
Mühlkreis-Bahn	. . .	58	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	20.097	. . .	. . .	. . .	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	9.530	6.119	3 438	8.887	12.325	1.541	11.804	1.475	+ 4·5	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	38	. . .	4.223	1.398	2 053	3.316	5.369	142	. . .	. . .	. . .	38	. . .
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	6.670	599	2.975	2.218	5.193	208	5.427	217	— 4·2	25	25
Pielachthalbahn	49	49	7.500	2.600	4.998	6.962	11.960	244	12.098	247	— 1·2	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2 455	1.544	1.486	4.034	5.520	368	6.005	400	— 8·0	15	15
Radkersburg Luttenberg L.-B.	25	25	2.629	461	1.599	1.892	3.491	140	3.358	134	+ 4·5	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	35.916	15.287	25 427	29.703	55.130	1.621	55.505	1.633	— 0·7	34	34
Localbahn Saitz-Göding	38	38	6.817	4.339	3.067	8.850	11.917	314	7.338	193	+ 62·7	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	8.159	3.305	4.307	5.649	9.956	398	10.112	404	— 1·5	25	25
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	6.856	5.411	6.715	8 156	14.871	222	15.624	233	— 4·7	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	33	12.655	3.865	6.440	7.005	13.445	320	12.738	386	— 17·1	42	33
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	9.959	25.311	3.527	36.033	39.560	2.198	32.388	1.799	+ 22·2	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	7.990	3.560	5.170	8.480	13.650	284	14.638	305	— 6·9	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	1.042	2.612	421	3.176	3.597	513	3.485	498	+ 3·0	7	7
Swoleňowes-Smečna Localbahn	10	10	1.958	22.970	275	30.905	31.180	3.118	2.312	231	+1249·8	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	5.755	9.178	3.804	13.521	17 325	444	18.084	464	— 4·3	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	7.820	5.962	3.901	11.147	15.048	307	15.361	314	— 2·2	49	49
Ueberetscherbahn(Bozen-Kaltern)	15	15	5.695	1.159	3.828	5.436	9.264	618	12.245	816	— 24·3	15	15
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . . .	867	. . .	2.405	2.405	301	3.850	481	— 37·5	8	
Zillerthalbahn	11	. . .	3.966	979	2.533	2.428	4.961	451	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.: Přivoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	106.546	2.626	17.178	3.004	20.182	2.018	19 827	1.983	+ 1·8	10	
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	172.327	367	44.439	1.316	45 755	1.089	51.195	1.219	— 10·7	42	
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	46.831	. . . .	10.700	. . . .	10.700	892	9.753	813	+ 9·7	12	
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	83.727	. . . .	11.342	. . . .	11.342	1.620	14.061	2.009	— 19·4	7	
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	102.323	. . . .	13 867	. . . .	13.867	2.311	15.791	2.632	— 12·2	6	
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	6.605	2.802	1.987	3 534	5.521	394	6 505	464	— 15·1	14	
Wiener Localbahn-Actien-Ges.: Wien-Wr.-Neudorf-Guntramsdf.	25	25	66.712	24.242	13.649	12.121	25.770	1.031	28.495	1.140	— 9·6	25	
Summe	19.412	19.062	9,528.132	7,377.000	8,132.200	31,314.065	39,446.265	2.032	37,096.375	1.946	+ 4·4	19.409	19.0

*) Der Verkehr war im Monate Februar eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1901				1900							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													b) Localbahnen
9.916	1.370	2.505	1.892	4.397	628	2.366	3.156	5.522	789	— 20·4	3.768	4.734	Auspitzer Localbahn
52.606	40.085	29.086	103.678	132.764	688	27.732	113.933	141 665	734	— 6·3	4.128	4.404	Böhm. Commercialb.
39.738	9.748	51.264	44.560	95.824	3.091	51.424	46.593	98.017	3.162	— 2·2	18.546	18.972	Bozen-Meraner Bahn
4.365	5.567	1.687	5.792	7.479	467	1.827	6.591	8.418	526	— 11·2	2.802	3.156	Brandeis-Neratowitz
5.094	2.621	4.302	9.110	13.412	536	4.235	12.654	16.889	676	— 20·7	3 216	4.056	Deutschbrod-Humpoletz
6.450	1.556	2.147	2.242	4.389	399	. . . . .					2.394	. . .	Friedlander Bezirksb.: Friedland-Grenze
12.121	3.435	2.969	5.156	8.125	1.354	. . . . .					8.124	. . .	Raspenau-Weissbach
4.385	1.739	2.865	5.831	8.696	348	2.997	7.025	10.022	401	— 13 2	2.088	2.406	Gr.-Priesen-W.-Auscha
. . . . .													Innsbr. Mittelgebirgsb. (Berg Isel-Igls)
. . . . .	13.910	. . . .	14.735	14.735	1.228	. . . .	13.703	13.703	1.142	+ 7·5	7.368	6.852	Königshof-B.-Koněprus
31.489	21.805	22.266	52.624	73.890	1.055	23.540	55.433	78.973	1.128	— 6·4	6.330	6.768	Kremsthal-Bahn
26.010	4.654	5.636	4.582	10.218	3.406	4.162	5.514	9.676	3.225	+ 5·6	20.436	19.350	Kuttenberger Localb.
5.075	906	4.541	2.536	7.077	372	2.915	2.703	5.618	296	+ 25·7	2.232	1.776	Laibach-Oberlaibach
4.114	2.398	3.233	5.097	8.330	278	3.405	5.818	9.223	307	— 9·5	1.668	1.842	Localb. Melnik-Mšeno
2.638	1.445	869	1.981	2.850	190	1.091	1.603	2.694	180	+ 5·6	1.140	1.080	Mšeno—Unter-Cetno
15.810	1.910	18.544	7.641	26.185	1.091	17.352	9.664	27.016	1.126	— 3·1	6.546	6.756	Mori-Arco-Riva a. G.
4.271	10.182	1.643	11.491	13.134	876	. . . . .					5.256	. . .	Mutenitz-Gaya
. . . . .		. . . . .				19.237	21.459	40.696	. . . . .		. . . .		Mühlkreis-Bahn
19.650	12.120	7.042	18.715	25.757	3.220	7.221	17.304	24 525	3.066	+ 5·0	19.320	18.396	Neutitscheiner Localb.
8.439	2.691	4.031	6.571	10.602	279	. . . . .					1.674	. . .	N.-Oe. Waldviertelbahn
13.421	1.209	6.153	4.518	10.671	427	5.323	6.169	11.492	460	— 7·2	2.562	2.760	Otrokowitz-Wisowitz
15.241	5.352	10.249	13.646	23.895	487	10.681	11.927	22.608	461	+ 5·6	2.922	2.766	Pielachthalbahn
4.936	3·088	2.881	7.882	10.763	718	3.270	9.631	12.901	860	— 16·5	4.308	5.160	Reichenau a/K.-Solnitz
5.400	1.418	3.294	4.221	7.515	301	3.191	3.293	6 484	259	+ 16·2	1.806	1.554	Radkersburg-Luttenbg.
76.252	30.981	54.095	58.902	112.997	3.323	56.721	59.893	116.614	3.430	— 3·1	19.938	20.580	Reichenberg-Gablonz-T.
13.997	9.140	6.188	19.094	25.282	665	5.192	12.170	17.362	457	+ 45·5	3.990	2.742	Saitz-Göding
15.551	6.173	8.589	11.257	19.846	794	7.399	10.582	17.981	719	+ 10·4	4.764	4.314	Salzburg-Lamprechtsh.
14.184	10.551	13.320	15.224	28.544	426	13.483	15.727	29.210	436	— 2·2	2.556	2.616	Salzkammergut-Localb.
25.803	8.840	13.328	15 301	28.629	681	13.248	10.598	23.846	722	— 5·7	4.086	4.332	Schneebergbahn
20.169	51.302	7.379	73.682	81.061	4 503	7.166	62.990	70.156	3.898	+ 15·5	27.018	23.388	Stauding-Stramberger
16 330	6.897	10.490	16.650	27.140	565	12.346	17.540	29.886	623	— 9·3	3.390	3.738	Steyrthal-Bahn
2.009	5.216	815	6.338	7.153	1.021	811	6.060	6.871	981	+ 4·1	6.126	5.886	Stramberg-Wernsdorf
3.905	47.412	519	55.592	56.141	5.614	588	17.993	18.581	1.858	+202·2	33.684	11.148	Swoleňowes-Smečna
14.355	18.830	9.529	27.910	37.439	960	9.199	31 104	40.303	1.033	— 7·1	5.760	6.198	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
15.154	12 194	7.785	22.429	30.214	617	7.676	23.468	31.144	636	— 3·0	3.702	3.816	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
11.709	2.694	8.204	12.450	20.654	1.377	7.824	17.379	25.203	1.680	— 18·0	8.262	10.080	Ueberetscherbahn
. . . . .	1.724	. . . .	4.832	4.832	604	. . . .	7.048	7.048	881	— 31·4	3.624	5.286	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
7.461	1.440	4.697	3.570	8.267	752	. . . . .					4.512	. . .	Zillerthalbahn
													Dampftramways.
218.449	4.868	35.430	6.334	41.764	4.176	35.073	5.278	40.351	4.035	+ 3·5	25.056	24.210	BrünnerLocaleisenb.-G.: Ostrau-Witkow.-Ellg.
392.189	645	97.778	2.534	100.312	2 388	103.356	2.651	106.007	2.524	— 5·4	14.328	15.144	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
95.504	. . . . .	24.665	. . . . .	24.665	2.055	21.688	. . . . .	21.688	1.807	+ 13·7	12.330	10.842	Innsbruck-Hall i. T.
177.065	. . . . .	24.308	. . . . .	24.308	3.473	28.389	. . . . .	28.389	4.056	— 14·4	20.838	24.336	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
207.844	. . . . .	28.481	. . . . .	28.481	4.747	31.641	. . . . .	31.641	5.274	— 10·0	28.482	31.644	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
13.561	5.879	3.990	6.752	10.742	767	3.543	8.792	12.335	881	— 12·9	4.602	5.286	Salzburger Eisenb. u. Tr.
136.588	23.822	27.868	17.972	45.840	1.833	28.713	20.719	49.432	1.977	— 7·3	10.998	11.862	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
19,356.367	15,801.918	17,749.102	65,217.498	82,966.600	4.275	18,085.215	61,553.986	79,639.201	4.183	+ 2·2	25.650	25.098	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Februar 1901	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Februar 1900	Im Monate Februar 1901 wurden befördert: Personen	Im Monate Februar 1901 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1901: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1900: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis 28. Februar 1901	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis 28. Februar 1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn [1]	6·31	6·31	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
Gaisbergbahn [1]	5·25	5·25	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	631	31	491	95	586	. . .	1.552	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn [1]	5·83	5·83	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
Schneebergbahn [1]	9·67	9·67	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	7·15	90.099	. . . .	9.854	. . . .	9.854	. . .	10.751	. . .	. . .	. . .	. . .
Baden-Vöslau [2]	11·09	11.09	3.808	. . . .	455	. . . .	455	. . .	600	. . .	. . .	. . .	. . .
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	23 025	. . . .	2 323	. . . .	2.323	. . .	2.637	. . .	. . .	. . .	. . .
Brünner Strassenbahnen	18 61	10·37	383.412	5 897	43.120	7.422	50.542	. . .	21.219	. . .	. . .	. . .	. . .
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·49	6·49	61.874	. . . .	6.594	. . . .	6.594	. . .	7.267	. . .	. . .	. . .	. . .
Gablonzer elektr. Strassenbahn	21·90	7·72	89.407	. . . .	16.669	. . . .	16 669	. . .	10.267	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	5.449	. . . .	1.285	. . . .	1.285	. . .	1.180	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer elektrische Kleinbahnen	21·54	14.40	434.371	. . . .	68.698	. . . .	68.698	. . .	58 064	. . .	. . .	. . .	. . .
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	15.219	. . . .	3.641	. . . .	3.641	. . .	5.476	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)[3]	0·21	0·21	2.513	. . . .	446	. . . .	446	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	280.001	. . . .	34.559	. . . .	34 559	. . .	35.472	. . .	. . .	. . .	. . .
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·04	6·04	114.354	. . . .	16.718	. . . .	16.718	. . .	17.627	. . .	. . .	. . .	. . .
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	75.233	. . . .	11.599	. . . .	11.599	. . .	12.340	. . .	. . .	. . .	. . .
Pilsener elektrische Kleinbahnen	10·60	10.44	88.627	. . . .	8.854	. . . .	8.854	. . .	10.690	. . .	. . .	. . .	. . .
Prager elektr. Strassenbahn	36·72	28·16	1,483.659	. . . .	155.495	. . . .	154.495	. . .	119.603	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.)[1]	1·37	1·37	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Smichov)-Košíř	1·69	1·69	31.640	. . . .	3.371	. . . .	3.371	. . .	3 275	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag-Vysočan-Lieben	6·84	6·84	126.417	. . .	14.762	. . . .	14.762	. . .	17 043	. . .	. . .	. . .	. . .
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·27	6.27	106 353	. . .	11.819	. . . .	11.819	. . .	12.128	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz-Eichwald	10·51	9·93	120.612	52	13.984	61	14.045	. . .	13.435	. . .	. . .	. . .	. . .
Triester elektrische Kleinbahnen	17·30	. . .	437.540	. . . .	50.954	. . . .	50.954	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Wiener elektrische Strassenb.	39 09	25·18	3,123.676	. . . .	413.007	. . . .	413.007	. . .	250.531	. . .	. . .	. . .	. . .
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	53.136	. . . .	8.675	. . . .	8.675	. . .	8.861	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·10	0·10	1.484	. . . .	48	. . . .	48	. . .	326	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag [1]	0·39	0·39	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg [1]	0·19	0·19	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .

[1]) Im Monate Februar 1901 war der Betrieb eingestellt. [2]) Im Monate Februar 1901 war der Betrieb bis auf die Ringlinie in Baden sistir
[3]) Im Monate Februar 1900 war der Betrieb eingestellt.

Böhmische Nordbahn. Im Monate Februar 1901 wurde aus dem Personenverkehre eine Mindereinnahme gegenüber dem gleichen Monate 1900 erzielt. Dagegen weist der Güterverkehr ein Plus im Quantum, sowie der Einnahme aus, welches Resultat namentlich durch die Verminderung des Kohlenverkehres als Folge des Kohlenarbeiterstriks zum Ausdrucke gelangt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Februar 1901 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 3765, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 200.465, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 196.700, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 5803, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 491.503, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 485.700 ergeben.

Die Mehreinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem Kohlenverkehre und dem Verkehre von diversen Gütern, jene im Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem Kohlenverkehre.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Februar 1901 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 24.395 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 25.408.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 124.932 t und des Erträgnisses um K 413.257.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich

bei Getreide aller Art	um	4.722 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	3.938 t
„ Zucker, roh	„	629 t
„ Holz aller Art	„	10.127 t
„ Steinen aller Art	„	8.071 t
„ Eisen und Stahl	„	2.308 t
„ Kohlen	„	133.938 t

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar								Differenz per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1901				1900							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
Zahnradbahnen.													
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
1.182	58	856	204	1.060	. . .	1.719	43	1.762	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
mit elektrischem Betriebe.													
195.686	. . . .	21.376	. . . .	21.376	. . .	22.653	. . . .	22.653	. . .	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
7.472	. . . .	893	. . . .	893	. . .	1.037	. . . .	1.037	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
46.519	. . . .	8.510	. . . .	8.510	. . .	8.142	. . . .	8.142	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
670.603	13.698	76.179	17.190	93.369	. . .	28.785	21.159	49.944	. . .	. . .	. . .	. . .	Brünner Strassenbahn
114.997	. . . .	12.216	. . . .	12.216	. . .	14.531	. . . .	14.531	. . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. B.
184.267	. . . .	34.059	. . . .	34.059	. . .	10.267	. . . .	10.267	. . .	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elektr. Str.-E.
10.797	. . . .	2·584	. . . .	2.584	. . .	2.383	. . . .	2.383	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf. Stadt
886.001	. . . .	143.543	. . . .	143.543	. . .	120.767	. . . .	120.767	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
30.219	. . . .	7.137	. . . .	7 137	. . .	9.596	. . . .	9.596	. . .	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
4.737	. . . .	841	. . . .	841	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr. Betr.)
580.775	. . . .	71.109	. . . .	71.109	. . .	72.209	. . . .	72.209	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
238.762	. . . .	35.472	. . . .	35.472	. . .	35.357	. . . .	35.357	. . .	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
156.467	. . . .	24.140	. . . .	24.140	. . .	24.944	. . . .	24 944	. . .	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.-B.
182.842	. . . .	18 222	. . . .	18.222	. . .	21.271	. . . .	21 271	. . .	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
3,106.982	. . . .	332.724	. . . .	332.724	. . .	258.291	. . . .	258.291	. . .	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Stı.-B.
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
68.808	. . . .	7.439	. . . .	7.439	. . .	7.424	. . . .	7.424	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Smichov)-Košíř
274.407	. . . .	32.023	. . . .	32.023	. . .	36.021	. . . .	36.021	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
220.763	. . . .	24.844	. . . .	24.844	. . .	25.452	. . . .	25.452	. . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr.St.
237.997	142	28.661	134	28.795	. . .	27.841	83	27.924	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
903.820	. . . .	104.579	. . . .	101.579	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Triester elektr. Kleinb.
3,475.023	. . . .	879.678	. . . .	879.678	. . .	537.138	. . . .	537.138	. . .	. . .	. . .	. . .	Wiener elektr.Strassenb.
109.108	. . . .	18.708	. . . .	18.708	. . .	18.716	. . . .	18.716	. . .	. . .	. . .	. . .	Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.													
1.484	. . . .	48	. . . .	48	. . .	326	. . . .	326	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen

bei Zucker, raffinirt . . . . . um 1.061 t
„ Erzen und Schlacken . . . . . „ 5.844 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 8595 Personen und das Erträgniss um K 2888 ab.

Der Güterverkehr weist eine Zunahme des Frachtquantums um 1712 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 2549 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere

bei Mehl und Mahlproducten . . . . um 181 t
„ Zucker, roh . . . . . „ 861 t
„ Holz aller Art . . . . . „ 2.111 t
„ Steinen aller Art . . . . . „ 637 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu constatiren

bei Getreide aller Art . . . . . um 780 t
„ Erzen und Schlacken . . . . . „ 289 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 2783 Personen ab und das Erträgniss um K 525 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 13.522 t und des Erträgnisses um K 15.158 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Erze und Schlacken, sowie Eisen und Stahl eine Mehrverfrachtung und Holz aller Art eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Personenverkehre eine Abnahme um 844 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 548, ferner im Güterverkehre eine Abnahme des Frachtquantums um 1925 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 4031.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Mehl und Mahlproducte, Zucker, roh, sowie Steine aller Art eine Mehrverfrachtung zu verzeichnen.

Auf der Localbahn Auspitz resultirte im Personenverkehre eine Abnahme um 253 Personen und

des Erträgnisses um K 16, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 601 t und des Erträgnisses um K 535.

Was endlich die Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz betrifft, so ergibt sich im Personenverkehre eine Zunahme um 1286 Personen und des Erträgnisses um K 464, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 75 t und des Erträgnisses um K 698.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate Februar 1901 erzielte Mehreinnahme ist hauptsächlich dem Umstand zuzuschreiben, dass im vergangenen Jahre infolge des Strikes der Grubenarbeiter die Kohlenbeförderung eine sehr geringe war.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Februar 1901 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

(provisorische Ziffern pro Februar 1901, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:		
Garantirtes Netz . . .	— 14.108 Personen	— K 56.278
Ergänzungsnetz . . .	— 13.388 „	— „ 19.234
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	— 2.366 „	— „ 5.987

Der Ausfall ist der schlechten Witterung zuzuschreiben.

B. Frachtenverkehr:

(provisorische Ziffern pro Februar 1901, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz .	— 8.817 t	— K 53.648
„ „ Ergänzungsnetz .	+ 43.986 t	— „ 160.023
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	+ 3.212 t	— „ 41.115

Alle drei Netze hatten im Vorjahre infolge des Kohlenarbeiterstrikes im Braunkohlen- und Kraluper Reviere grössere Mengen ober- und niederschlesischer Kohle auf längeren Strecken befördert, woraus sich die diesjährige Mindereinnahme zum grossen Theile erklärt.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate Februar 1901 erzielten Einnahmen haben im Vergleiche mit dem correspondirenden Monate des Vorjahres eine Abnahme um K 285.753 erfahren. Hievon entfallen auf den Personenverkehr K 138.383, auf den Frachtenverkehr K 147.370.

Die Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Mödling-Brühl haben gleichfalls Mindereinnahmen zu verzeichnen.

Dieselben betrugen

bei erstgenannter Bahn . . . . . K 2.353
Personenverkehr — K 1.915
Frachtenverkehr — K 438
bei letztgenannter Bahn . . . . . K 560

Dagegen wies die Localbahn Spielfeld-Radkersburg eine Mehreinnahme von K 1444 aus.
Personenverkehr + K 42
Frachtenverkehr + K 1.402

Bei den Pachtbahnen ergaben sich nachstehende Zunahmen der Erträgnisse:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn K 57.358
Personenverkehr + K 634
Frachtenverkehr + K 56.724
Leoben-Vordernberger Bahn . . . . K 10.721
Personenverkehr + K 462
Frachtenverkehr + K 10.259
Localbahn Radkersburg-Luttenberg K 133
Personenverkehr + K 2
Frachtenverkehr + K 131
Barcs-Pakráczer Bahn . . . . . K 1.926
Personenverkehr + K 93
Frachtenverkehr + K 2.019
Localbahn Laibach—Ober-Laibach K 418
Personenverkehr + K 689
Frachtenverkehr — K 271

Ein Rückgang in den Einnahmen trat hingegen bei nachbenannten Pachtbahnen ein, und zwar bei der

Graz-Köflacher Bahn . . . . . um K 7.116
Personenverkehr — K 352
Frachtenverkehr + K 6.764

und bei der

Localbahn Cilli-Wöllan . . . . . um K 759
Personenverkehr — K 787
Frachtenverkehr + K 28

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Gegenstandsmonate wurden um 642 Personen weniger befördert und um K 3995 weniger vereinnahmt als im Februar 1900.

Hingegen wurden im Güterverkehre um 6583 t mehr verfrachtet und eine um K 12.723 grössere Einnahme erzielt.

Es ergibt sich sonach im Gesammtverkehre eine Steigerung der Einnahmen um K 8728.

Schneebergbahn (Adhäsionsstrecke). Im Personenverkehre ergab sich ein Ausfall von 602 Reisenden und K 368.

Im Güterverkehre wurden 1660 t mehr befördert und steigerten sich die Einnahmen um K 1075.

Der Gesammtverkehr weist somit eine Steigerung der Einnahmen um K 707 aus.

Berichtigung der im Verordnungs-Blatte Nr. 20 ex 1901 publicirten Transporteinnahmen des Jahres 1900 auf Grund nachträglicher definitiver Buchungen.

K. k. österr. Staatsbahnen
(Staatseisenbahnbetrieb).

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 (inclusive Mühlkreisbahn für die Zeitperiode vom 18. October bis 31. December 1900)		K 235,689.691
Richtigstellung per October und November 1900	—	„ 52.698
Verbleiben . . .		K 235,636.993
Definitive Einnahmen per 1899 (exclusive Mühlkreisbahn)		„ 222,832.329
Mehreinnahme per 1900 . . .		K 12,804.664

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn
(alte Linien).

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .		K 12,905.782
Hiezu Mehreinnahme aus der definitiven Buchung per October 1900 . . . . . K 28.575		
desgleichen per November 1900 . „ 170.230		„ 198.805
Summe . . .		K 13,104.587
Definitive Transporteinnahmen per 1899 . . .		„ 13,422.785
Mindereinnahme per 1900 . . .		K 318.198

Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg.

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .		K 1,327.967
Hiezu Mehreinnahmen aus der definitiven Buchung per October 1900 . . . . . K 5.463		
desgleichen per November 1900 . . „ 3.601		„ 9.064
Summe . . .		K 1,337.031
Definitive Transporteinnahmen per 1899		„ 1,016.574
Mehreinnahme per 1900 . . .		K 320.457

Buschtěhrader Eisenbahn
Linie lit. A.

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	7,974.894
Hiezu Mehreinnahmen aus der definitiven Abrechnung per September und October 1900 .	„	17.958
Summe . . .	K	7,992.852
Definitive Einnahmen per 1899	„	8,355.418
Mindereinnahme per 1900 . . .	K	362.566

Buschtěhrader Eisenbahn
Linie lit. B.

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	14,619.135
Hiezu Mehreinnahmen per September und October 1900	„	65.228
Summe . . .	K	14,684.363
Definitive Einnahmen per 1899	„	14,862.078
Mindereinnahme per 1900 . . .	K	177.715

Kaiser Ferdinands-Nordbahn
(Hauptbahnnetz).

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	83,598.897
Hiezu: auf Grund der buchhalterischen Richtigstellung per October 1900 . . . . K 188.056 desgleichen per November 1900 . „ 191.899	„	379.955
Summe . . .	K	83,978.852
Laut Rechnungsabschluss per 1899	„	79,547.693
Mehreinnahme per 1900 . . .	K	4,431.159

Kaiser Ferdinands-Nordbahn
(Localbahnen).

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	2,266.960
Hiezu: auf Grund der buchhalterischen Richtigstellung per October und November 1900 . .	„	44.918
Summe . . .	K	2,311.878
Laut Rechnungsabschluss per 1899	„	2,112.760
Mehreinnahme per 1900 . . .	K	199.118

Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	798.921
Hiezu: auf Grund der buchhalterischen Richtigstellung per October und November 1900 . .	„	2.684
Summe . . .	K	801.605
Laut Rechnungsabschluss per 1899	„	798.693
Mehreinnahme per 1900 . . .	K	2.912

Kaschau-Oderberger Eisenbahn, österr. Strecke.

Publicirte Einnahmen per 1900	K	6,346.698
Hievon ab: auf Grund der definitiven Buchungen der Monate September und October 1900 . .	„	27.830
Verbleiben . . .	K	6,318.868
Definitive Einnahmen per 1899	„	6,272.658
Mehreinnahmen per 1900 . . .	K	46.210

Oesterr. Nordwestbahn, garantirte Strecken.

Publicirte Einnahmen per 1900	K	23,680.309
Hiezu Mehreinnahmen auf Grund buchhalterischer Richtigstellung per September 1900 K 143.158 desgleichen per October 1900 . . „ 160.021	„	303.179
Summe . . .	K	23,983.488
Definitive Einnahmen per 1899	„	22,746.314
Mehreinnahme per 1900 . . .	K	1,237.174

Oesterr. Nordwestbahn, Ergänzungsnetz.

Publicirte Einnahmen per 1900	K	15,912.282
Hiezu Mehreinnahmen auf Grund der definitiven Buchungen per September 1900 . . K 26.195 desgleichen per October 1900 . . „ 107.574	„	133.769
Summe . . .	K	16,046.051
Definitive Einnahmen per 1899	„	15,244.278
Mehreinnahmen per 1900 . . .	K	801.773

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Publicirte Einnahmen per 1900	K	8,290.377
Hiezu Mehreinnahmen auf Grund buchhalterischer Richtigstellung per September 1900 K 59.384 desgleichen per October 1900 . . . „ 59.870	„	119.254
Summe . . .	K	8,409.631
Definitive Einnahmen per 1899	„	7,980.597
Mehreinnahme per 1900 . . .	K	429.034

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, österr. Linien.

Publicirte Einnahmen für das Jahr 1900 . . .	K	62,576.482
Hiezu Mehreinnahmen auf Grund der definitiven Buchungen per October und November 1900	„	57.379
Summe . . .	K	62,633.861
Definitive Ergebnisse per 1899	„	59,500.605
daher Mehreinnahme per 1900 . . .	K	3,133.256

Südbahn-Gesellschaft.

a) Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich.

Publicirte Transporteinnahmen für das Jahr 1900	K	88,686.821
Auf Grund der definitiven Abrechnungen der Monate Jänner bis October 1900 richtiggestellte Transporteinnahme per 1900 . . .	K	88,772.628
Definitive Einnahmen per 1899	„	85,644.106
daher per 1900 Mehreinnahmen . .	K	3,128.522

b) Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft.

Publicirte Transporteinnahmen für das Jahr 1900	K	3,822.139
Auf Grund der definitiven Abrechnungen der Monate Jänner bis October 1900 richtiggestellte Einnahmen per 1900	K	3,844.480
Definitive Einnahmen per 1899	„	3,516.683
daher per 1900 Mehreinnahmen . . .	K	327.797

c) Leoben-Vordernberger Bahn.

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	1,389.060
Richtiggestellte Einnahmen auf Grund der definitiven Abrechnungen für die Monate Jänner bis October 1900	K	1,360.019
Definitive Einnahmen per 1899	„	1,261.906
daher Mehreinnahmen per 1900 . . .	K	98.113

d) Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	2,892.008
Richtiggestellte Einnahmen per 1900 auf Grund definitiver Buchungen für die Monate Jänner bis October 1900	K	2,969.133
Definitive Einnahmen per 1899	„	2,542.313
daher Mehreinnahmen per 1900 . . .	K	426.820

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Auswechslungspläne für den Hochbau der Unterstationen Leopoldstadt, Mariahilf, Rudolfsheim und Währing.) Die vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Auswechslungspläne für den Hochbau der Unterstationen Leopoldstadt, Mariahilf, Rudolfsheim und Währing des Wiener städtischen Elektricitätswerkes für den Betrieb der Wiener elektrischen Strassenbahnen wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 9649.]

Projectirte Localbahn Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings. (Variante km 0·0 bis 1·5/6 [Verlegung der Station Waidhofen a. d. Thaya] und km 5·2 bis 6·6 [Verlegung der Station Thaya]: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich der vom Verwaltungsrathe der Localbahn Schwarzenau-Zwettl vorgelegten Projecte für die Variante km 0·0 bis 1·5/6 (Verlegung der Station Waidhofen a. d. Thaya) und km 5·2 bis 6·6 (Verlegung der Station Thaya) der projectirten Localbahn Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie die Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 16. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. von Galatti betraut. [E.-M.-Z. 14.239.]

Projectirte Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs. (Theilstrecke Steinbach—Gross-Gerungs [km 24·473—43·655]: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das vom niederösterr. Landesausschusse vorgelegte Detailproject für die Theilstrecke km 24·473—43·655 (Steinbach—Gross-Gerungs) der mit der Spurweite von 0·76 m auszuführenden Localbahn von Gmünd nach Gross-Gerungs wurde

entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Wien mit dem Auftrage übermittelt, bezüglich des vorgelegten Projectes die politische Begehung und Stationscommission im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, für das ganze begangene Project, respective für einzelne Theilstrecken desselben, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Vorbehalte zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt, und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 10.632.]

Localbahn Jenbach - Mayrhofen (Zillerthalbahn). (Theilstrecke Fügen—Mayrhofen [Variante km 22·3 bis 22·8 und km 27·4 bis 28·1]: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die von der Bauleitung der Zillerthalbahn vorgelegten Detailprojecte für die Varianten der Theilstrecken km 22·3 bis 22·8 und km 27·4 bis 28·1 der Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) wurden entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Innsbruck mit dem Auftrage übermittelt, bezüglich der angeführten Theilstrecken die politische Begehung und Enteignungsverhandlung im Zusammenhange mit der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses der genannten Amtshandlungen den Bauconsens für die begangenen Theilstrecken im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.276.]

Projectirte Localbahn Aussig-Arbesau. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der am 8. Mai 1900 durchgeführten Trassenrevision der von Oscar Baron Lazarini, Baurath in Graz, projectirten normalspurigen Localbahn von einem nächst der Haltestelle Aussig gelegenen Punkte der Linie Schreckenstein—Aussig der Oesterr. Nordwestbahn über Karbitz nach Arbesau hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der genannten Projectslinie als Grundlage für die eventuelle weitere Behandlung des gegenständlichen Bahnprojectes principiell genehmigt. Hinsichtlich der projectirten Schleppbahnen zur Glashütte in Aussig und zur Schmelzhütte in Kulm wird die Trassenrevision bei Gelegenheit der eventuell vorzunehmenden politischen Begehung der Projectslinie durchzuführen sein, nachdem die betreffenden Industrie-Unternehmungen sich an der gegenständlichen Verhandlung nicht betheiligt haben. [E.-M.-Z. 27.467 ex 1900.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Wiederaufnahme des Personen- und Gepäcksverkehres auf der Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn.) Zufolge einer Kundmachung obiger Eisenbahn wird auf der Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn vom 15. April ab der über den Winter sistirt gewesene Personen- und Gepäcksverkehr für die Zeit bis 15. October wieder aufgenommen werden.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Königsberg i. Pr.: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Personenhaltepunktes Brödlauken.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge ist ab 1. April der an der Strecke Insterburg—Goldap zwischen den Verkehrsstellen Insterburg und Sodehnen gelegene Personenhaltepunkt Brödlauken nunmehr auch für den Eil- und Frachtstückgut- und gleichzeitig auch für den Gepäcksverkehr eröffnet worden. Fahrzeuge und Sprengstoffe werden daselbst nicht abgefertigt.

— (Directionsbezirk Berlin: Verkehrsbeschränkung nach und von dem Potsdamer Bahnhofe in Berlin.) Ab 1. Juli wird in Anbetracht des fortgesetzt steigenden Verkehres auf dem Potsdamer Bahnhofe in Berlin dieser Bahnhof für den gesammten Kohlen- und Coaksverkehr geschlossen werden.

— (Directionsbezirk Cassel: Eröffnung der Nebenbahntheilstrecke Büren—Brilon Stadt.) Am 1. April ist die 25·7 km lange, mit einer Spurweite von 1·435 m erbaute, mit Dampfkraft betriebene Nebenbahntheilstrecke Büren—Brilon Stadt für den Personen-, Thier- und Güterverkehr eröffnet worden. Die neue Bahnstrecke ist Eigenthum des preussischen Staates und wird von der kgl. Eisenbahn-Direction Cassel betrieben. Die Neubaustrecke schliesst in Büren an die Nebenbahnstrecken Büren—Geseke und Büren—Paderborn, in Brilon Stadt an die Nebenbahnstrecke Brilon Stadt—Brilon, sowie an die Strecke Brilon Stadt—Belecke der Westphälischen Landesbahn an. An der neuen Strecke liegen folgende Verkehrsstellen mit den daneben vermerkten Entfernungen von Büren: Büren, Bahnhof, 0 km; Siddinghausen, Haltestelle, 5·64 km; Ringelstein, Haltestelle, 9·61 km; Alme, Haltestelle, 16·62 km; Thülen, Haltepunkt, 20·81 km, und Brilon Stadt, 25·70 km. Auf den zunächst zur Eröffnung gelangenden Haltestellen Alme, Ringelstein und Siddinghausen ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann, ausgeschlossen. Die Haltestelle Alme gehört zur Betriebs- und Werkstätteninspection Arnsberg, ferner zur Verkehrs- und Maschineninspection Cassel I; die Haltestellen Ringelstein und Siddinghausen gehören zur Betriebsinspection I Paderborn und Maschinen-, Werkstätten- und Verkehrsinspection Paderborn. Der zulässige grösste Radstand der neuen Strecke ist 6 m, der Raddruck 7 t; der kleinste Bogenhalbmesser ist 300 m, die grösste Steigung 1 : 60. Bei Beladung offener Wagen ist das Lademass I anzuwenden. Die Neubaustrecke wird nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 betrieben.

— Westphälische Landeseisenbahn: Eröffnung der Neubaustrecke Freckenhorst—Warendorf, Reststrecke der Linie Neubeckum—Warendorf.) Am 1. April ist die 3·7 km lange, vollspurige, mit Dampfkraft betriebene Neubaustrecke Freckenhorst — Warendorf, Reststrecke der Linie Neubeckum—Warendorf für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Die Bahn schliesst damit, ausser in Neubeckum, auch in Warendorf an die königl. Preussische Staatsbahn derart an, dass unmittelbarer Wagenübergang stattfindet. An der Gesammtstrecke Neubeckum—Warendorf liegen folgende Verkehrsstellen mit den daneben vermerkten Entfernungen von der Station Neubeckum: Neubeckum, Station, 0 km; Kalköfen, Personenhaltepunkt, 2·4 km; Ennigerloh, Station, 4·3 km; Finkenberg, Personenhaltepunkt, 6·5 km; Westkirchen, Station, 9·6 km; Freckenhorst, Station, 16·8 km, und Warendorf, Station, 20·5 km. Die Stationen Neubeckum und Warendorf sind Gemeinschaftsstationen, auf welchen die kgl. Preussische Staatsbahn den gesammten Abfertigungsdienst auch für die Westphälische Landeseisenbahn besorgt. Für den Betrieb ist die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 massgebend. Die Verladung von Sprengstoffen und die Annahme von Privatdepeschen sind allgemein, die Verladung, Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen ist auf den Stationen Freckenhorst und Westkirchen ausgeschlossen. Die an der Bahnstrecke eingerichteten Haltepunkte Finkenberg und Kalköfen dienen nur dem Personenverkehre. Reisegepäck wird nur nach, nicht auch von diesen Haltepunkten abgefertigt. Der zulässige grösste Radstand beträgt 5·2 m, der Raddruck 7 t. Bei der Beladung offener Wagen ist das Lademass I anzuwenden. Der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 200 m, die grösste Steigung 1 : 50.

Schiffahrt.

Wiener Donaucanal. (Kundmachung, betreffend die Beschränkung des freien Ruderschiffahrtsverkehres im Wiener Donaucanale unterhalb der Augartenbrücke.) Mit Kundmachung der k. k. niederösterreichischen Statthalterei vom 22. März 1901, Z. 12.898, wird zum Zwecke eines gesicherten Betriebes der derzeit in Ausführung begriffenen Quaimauerarbeiten im Wiener Donaucanale für die heurige Schiffahrtsperiode Nachfolgendes verordnet:

1. Der freie Ruderschiffahrtsverkehr ist auf folgende Tage und Stunden beschränkt:

Sonntag von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags; Mittwoch, und zwar in der Zeit bis 15. October 1901, von 4 Uhr Nachmittags bis ½8 Uhr Abends, eventuell bis zum Eintritte der Dämmerung; vom 15. October 1901 ab, jedoch an demselben Tage, von 12 Uhr Mittags bis 2 Uhr Nachmittags.

2. Die Durchfahrt durch die Ferdinandsbrücke ist nur in der rechtsseitigen Brückenöffnung gestattet, und sind die zur Ausführung der Quaimauerarbeiten erforderlichen schwimmenden Betriebsmittel während der vorbezeichneten Zeiträume vom rechten Donaucanalufer derart zu verstellen, dass der Schiffahrtsverkehr ungehindert erfolgen kann.

3. Die Ankunft jedes Ruderfahrzeuges, das am Mittwoch in die Donaucanalstrecke unterhalb der Augartenbrücke einfahren will, ist tags vorher der k. k. Donaucanal-Inspection in Nussdorf und der Auffängerpartie in Kahlenbergerdorf telegraphisch anzuzeigen.

4. Diese Vorschriften finden auf die mit Pferden betriebenen Gegenzüge keine Anwendung.

— (Kundmachung, betreffend die Regelung des Schiffahrtsverkehres im Wiener Donaucanale nächst Nussdorf.) Mit Kundmachung vom 22. März 1901, Z. 16.027, setzt die k. k. niederösterreichische Statthalterei die Schiffahrtsinteressenten in Kenntniss, dass die Einfahrt in den Wiener Donaucanal vom 15. März 1901 an, günstige Witterungsverhältnisse vorausgesetzt, gestattet ist, und dass zum Zwecke eines gesicherten Betriebes der in Ausführung begriffenen Bauten der Commission für Verkehrsanlagen im Wiener Donaucanale die Absperrvorrichtung nächst Nussdorf von dem bezeichneten Zeitpunkte angefangen, während des heurigen Jahres dann eingestellt werden wird, wenn der Wasserstand im Donaucanale — 0·50 m unter Null überschreitet.

Für die Dauer der Einstellung der Absperrvorrichtung haben in Abänderung der diesfalls bestehenden Vorschriften die folgenden im Einvernehmen mit der k. k. niederösterreichischen Finanz-Landesdirection in Wien getroffenen Bestimmungen zu gelten:

1. Der Wasserstand im Donaucanale ist nicht dauernd unter — 0·50 m zu senken.

2. Die Einstellung der Absperrvorrichtung ist der Schiffahrt durch Aufziehen einer blau-weissen Fahne bei der k. k. Stromaufsicht in Kuchelau bekannt zu geben und erfolgt der Schiffsverkehr in diesem Falle durch die Schleuse.

3. Zu diesem Zwecke werden alle Ruderschiffe und Flösse, welche in der Thalfahrt in den Donaucanal einfahren wollen (mit Ausnahme der leeren Ruderschiffe und Marktzillen), an dem Kuchelauer Leitwerke, bezw. bei Zugänglichkeit der Kahlenberger Lände an dieser aufgefangen werden.

Das Auffangen wird auf Kosten der Donauregulirungs-Commission entweder von einem Dampffahrzeuge oder, wenn dieses beschäftigt sein sollte, von einer Auffängerpartie, und zwar im letzteren Falle in der Nähe der durch eine roth-weisse Fahne jeweilig gekennzeichneten Stelle des Leitwerkes oder der Lände besorgt werden. Die in einer dieser beiden Arten aufgefangenen Fahrzeuge müssen, soferne es die k. k. Stromaufsichtsorgane für nothwendig erachten, an den bezeichneten Ländeplätzen landen.

4. Die Zustellung sämmtlicher Ruderschiffe und Flösse (mit Ausnahme der unter 3 bereits erwähnten leeren Ruderschiffe und Marktzillen) zur Schleuse erfolgt unentgeltlich durch ein von der Donauregulirungs-Commission beigestelltes Dampffahrzeug.

5. Im Interesse einer klaglosen Durchführung der vorbezeichneten Manipulationen haben die Schiffsführer ihre Ankunft der k. k. Donaucanal-Inspection in Nussdorf und der Auffängerpartie im Kahlenbergerdorf tags vorher genau und telegraphisch bekannt zu geben, den Zeitpunkt der Zufahrt zu den Anländeund Warteplätzen derart einzurichten, dass dieselbe in Zeitintervallen von mindestens 20 Minuten stattfindet, und endlich den Anordnungen der k. k. Stromaufsichtsorgane hinsichtlich des Zufahrens, Auffangens, der Aufstellung und des Lavirens der Fahrzeuge unbedingt Folge zu leisten.

6. Das Einschleusen der Ruderschiffe und Flösse erfolgt an Wochentagen in der Zeit von 9 Uhr Vormittags bis zum Eintritte der Dämmerung, an Sonntagen von 9 Uhr Vormittags bis 12 Uhr Mittags.

Das Ein- und Ausschleusen der Schleppe der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaften und das Ausschleusen der mit Pferden betriebenen Gegenzüge erfolgt täglich von 6 Uhr Früh bis 9 Uhr Vormittags.

Das Laviren und Remorquiren von Schleppen und sonstigen leeren Fahrzeugen in der Donaucanalstrecke von der Schleuse bis zur Augartenbrücke ist, solange die freie Einfahrt in den Donaucanal untersagt ist, jeden Tag von Tagesanbruch bis 9 Uhr Früh gestattet.

7. Die Ausstellung der Ankunftsscheine und die damit verbundene Untersuchung der Fahrzeuge in strompolizeilicher Hinsicht erfolgt vor deren Einfahrt in den Schleuseneanal.

Die Abwicklung der linienverzehrungssteuer- und gefällsämtlichen Manipulation erfolgt in der bisherigen Art und Weise.

Nach Passirung der Schleuse ist die Fahrt bis zum Bestimmungsorte der Ruderfahrzeuge nach vorhergegangener gefällsämtlicher Abfertigung unbehindert.

8. Wenn aus Sicherheitsrücksichten das Laviren der Fahrzeuge zur Schleuse die Bestimmung einer grösseren freien Bordhöhe als das zulässige Mindestmass derselben von 24 cm (§ 6 der prov. Donau-Schiffahrts- und Strompolizei-Ordnung vom 31. August 1874, R.-G.-Bl. Nr. 122) erfordern sollte, so haben die Schiffsführer den bezüglichen Weisungen der Stromaufsichtsorgane unbedingt Folge zu leisten.

9. Der Führer des zum Laviren der Fahrzeuge dienenden Dampfers ist verpflichtet, den beim Landen abrinnenden Fahrzeugen Hilfe zu leisten.

Ebenso ist das Schleusenpersonal gehalten, den Fahrzeugen während des Schleusens ausreichende Hilfe zu leisten. Bei dem Schleuseneinlaufe wird von der Donauregulirungs-Commission ein entsprechendes Seil zum unentgeltlichen Gebrauche der Ruderfahrzeuge beigestellt werden.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Grafen Stefan Szapáry und in Anwesenheit von 29 Actionären, welche 13.400 Actien repräsentirten, die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der „Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, statt. (Vergl. Generalversammlungsbericht Vrdgs.-Bl. Nr. 44 ex 1900.) Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über ihre Gestion im Betriebsjahre 1900 zur Verlesung, welcher constatirt, dass der Gesammtverkehr des Berichtsjahres 731.888 t, gegen 675.830 t des Jahres 1899, beträgt. Die Gesellschaft hat im Import einen Ausfall von 14.416 t oder rund 25 pCt., im Export eine Steigerung von 32.057 t oder 12·8 pCt. und im Zwischenhafenverkehr eine solche von 38.417 t oder 10·5 pCt. aufzuweisen. Der Gesammtverkehr ist um 56.058 t oder rund 8·3 pCt. gegen 1899 gestiegen. Der Ausfall an der Einfuhr ist in erster Linie dem Minderimporte an Kohle — 12.245 t weniger als 1899 — und Wein — 4839 t weniger als 1899 — zuzuschreiben, während der Import der übrigen Artikel gegen das Jahr 1899 nahezu stationär geblieben ist. Die geringere Importmenge an Kohle hängt mit den bekannten abnormalen Verhältnissen des englischen Kohlenmarktes zusammen, während die Mindereinfuhr von italienischen Weinen wie im Jahre 1899 in einer weiteren Steigerung der heimischen Production ihre natürliche Erklärung findet. Die Steigerung des Exportes repartirt sich hauptsächlich auf die Artikel Holz und Mehl, deren Ausfuhr um 32.515 und 5147 t gegen 1899 zugenommen hat. Der Zwischenhafenverkehr hat auch im Berichtsjahre einen erfreulichen Aufschwung genommen, was Zeugniss dafür ablegt, dass sich die gesellschaftlichen Dampfer in den ausländischen Häfen der anhaltenden Gunst der Verschiffer erfreuen.

Die hohen Kohlenpreise des Jahres 1899 haben sich im Berichtsjahre auf der gleichen Höhe erhalten, welches Moment, zusammen mit den durch die Kriegsereignisse in Südafrika und Ostasien bedingten Seetransporten von Menschen und Material, eine Hausse auf dem Weltfrachtenmarkte zur Folge hatte, die sich jedoch in den Verkehren speciell im Importe und Exporte von und nach Fiume nicht so fühlbar machte, wie in der freien Schiffahrt, an der die „Adria" aber mit Rücksicht auf die laut ihrem Vertrage mit der Regierung zu erfüllenden Verpflichtungen nur in geringerem Masse participiren konnte.

Ihren Verpflichtungen der Regierung gegenüber ist die Gesellschaft auch im Jahre 1900 voll und pünktlich nachgekommen und hat die bedungene Zahl der Fahrten im Berichtsjahre weit überschritten. 1900 wurden 542 Aus- und Einfahrten von, respective nach Fiume vollführt, gegen 513 im Jahre 1899; hievon entfallen auf die eigenen Dampfer 323 Reisen mit 968.780 Seemeilen, um 63.001 Seemeilen mehr als im Jahre 1899.

Die gesellschaftliche Flotte ist im Berichtsjahre nur von einer grösseren Havarie betroffen worden, indem der Dampfer „Szent István" während eines fürchterlichen Unwetters in der Nacht vom 5. auf den 6. März 1900 in der Bucht von Medolino bei Pola auf den Grund gerieth und seinen Schiffskörper beschädigte. Für den hiebei verursachten Schaden ist die Gesellschaft von der Assecuranz ordnungsmässig entschädigt worden.

Den Dampfer „Tibor“ hat die Direction im Juli 1900 von der Baufirma Craggs and Sons in Middlesborough o. T. übernommen. Dieser Dampfer, ein Schwesterschiff des „B. Kemény“ und „Jókai“, wurde sowohl durch die gesellschaftlichen, als auch durch die Fachorgane der Regierung geprüft und in allen seinen Einrichtungen als vorzüglich entsprechend befunden.

Wegen Verwendung des in der vom Handelsminister genehmigten Bilanz ausgewiesenen Gewinnes von K 1,196.774·01 beantragt die Direction, dem Reservefonds K 53.498·03 zuzuführen, dass der Coupon Nr. 10 der Actien vom 1. April bei den Hauptcassen der Pester ungarischen Commercialbank in Budapest und des Wiener Bankvereines in Wien mit K 30 eingelöst werde = K 750.000, dass eine zehnpercentige Tantième im Betrage von K 76.646·25 der Direction ausbezahlt werde; dem Pensionsinstitute K 61.030, dem Reservefonds weitere K 69.683·54, dem Assecuranz-Reservefonds K 58.994·43 zuzuführen und K 126.921·76 auf neue Rechnung vorzutragen seien.

Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie der Anträge der Direction acceptirte die Generalversammlung speciell die von der Direction beantragte Verwendung des Reingewinnes und ertheilte der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium.

In einer nach Schluss der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Directionsrathes erfolgten die Wahlen in diesen, sowie in den Aufsichtsrath und wurden die ausscheidenden Mitglieder beider Körperschaften einstimmig wiedergewählt.

In der Frage der Inarticulirung des vorbehaltlich der parlamentarischen Sanctionirung zwischen der Direction der „Adria“ und der kgl. ungarischen Regierung abgeschlossenen neuen Vertrages (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 16—19) fanden seit Längerem Verhandlungen im Schosse der Legislative statt, deren Wiederaufnahme nach Ablauf der Osterferien des Hauses sofort erfolgen wird.

Elbschiffer-Prüfungen in Preussen. In Fürstenwalde, Regierungsbezirk Frankfurt a. O., wurde eine Commission zur Abhaltung von Elbschiffer-Prüfungen eingerichtet. Es bestehen demnach solche Commissionen in Preussen: in Torgau, Magdeburg, Tangermünde, Wittenberge, Hitzacker, Lauenburg, Zehdnik, Breslau, Thorn, Bromberg, Alsleben a. S., Posen, Wettin a. S., Fürstenberg a. O., Rathenow und Fürstenwalde.

Russland. (Canal Petersburg—Sorotskaja.) In Russland soll ein Canal zwischen Petersburg und dem neuen Kriegshafen Sorotskaja am Weissen Meer gebaut werden. Dieser Canal soll derart breit und tief angelegt werden, dass er den grössten Panzerschiffen die Durchfahrt gestattet, derselbe muss mithin eine Tiefe von mindestens 9 m und eine Breite von mindestens 60 m im Wasserspiegel und von circa 27 m in der Sohle haben. Den ersten Abschnitt dieses Canales wird — wie das „Fremdenblatt“ mittheilt — die Neva mit 55 km Länge bilden, und zwar: von Petersburg bis zum Ladoga-See. Dieser See wird südlich gekreuzt bis zur Mündung des Swir-Flusses, der die Verbindung mit dem Onega-See darstellt. In diesem See geht es direct nach Norden und sodann durch einen zu grabenden Canal zum Segosero-See. Nach Durchquerung dieses geht es unter Benutzung einer schon vorhandenen Verbindung zum Wygosero-See und von hier aus läuft der Canal im Wygflusse nach Sorotskaja am Weissen Meere. Die Länge dieses Canales wird 963 km betragen, davon entfallen 473 km auf vertiefte Flüsse und 490 km auf die durchquerten vier Seen.

Verschiedene Mittheilungen.

Kolomeaer Localbahnen. (Generalversammlung.) Am 6. März 1901 fand in Wien die XIV. (ausserordentliche) Generalversammlung der Actionäre der Kolomeaer Localbahnen unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Sergius Fürst Radziwill, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerialrathes im k. k. Handelsministerium, Dr. Rudolf Schuster Edlen von Bounott, statt. Anwesend waren 21 Actionäre, welche 3837 Actien mit 152 Stimmen vertraten. Die Generalversammlung genehmigte die am 23. November 1900 im k. k. Eisenbahnministerium getroffene protokollarische Vereinbarung und fasste auf Grund derselben mit Stimmeneinhelligkeit nachfolgende Beschlüsse:

1. die Aufnahme einer ab 1. Jänner 1901 in 37 Jahren rückzahlbaren und von diesem Tage angefangen mit vier Percent verzinslichen, auf den gesellschaftlichen Linien in erster Rangordnung bücherlich zu hypothecirenden Prioritätsanleihe im Betrage von K 400.000 und die Bevollmächtigung des Verwaltungsrathes zu deren Begebung al pari bis zum Höchstbetrage des sich nach dem Stande des Rechnungsabschlusses des Jahres 1900 ergebenden Saldos der schwebenden Schulden der Gesellschaft zuzüglich der Kosten und Gebühren der Emission der Anleihe und der Kosten und Gebühren des mit der k. k. Staatsbahn-Verwaltung abzuschliessenden Betriebsvertrages;

2. die entsprechende Abänderung der §§ 8, 11, 13, 32, 34, 35, 44 und 46 der Gesellschaftsstatuten und die Bevollmächtigung des Verwaltungsrathes zu Modificationen dieser Statutenänderungen, resp. zu weiteren Statutenänderungen, welche allenfalls in Consequenz der Beschlüsse dieser Generalversammlung von der k. k. Regierung gewünscht, resp. vom Verwaltungsrathe als nothwendig oder auch nur als zweckmässig erachtet werden sollten;

3. die Bevollmächtigung des Verwaltungsrathes zum Abschlusse eines neuen Betriebsvertrages mit der k. k. Staatsbahn-Verwaltung in Gemässheit der mit der k. k. Regierung getroffenen protokollarischen Vereinbarung;

4. die Bevollmächtigung des Verwaltungsrathes zur Durchführung der Verhandlungen, betreffend die Abänderung der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 15. December 1885, R.-G.-Bl. Nr. 11 ex 1886, mit der k. k. Regierung.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat an Stelle des aus dem Staatseisenbahnrathe ausgeschiedenen Mitgliedes, Kuno Bischoff, dessen bisherigen Ersatzmann, Centraldirector Johann Fitz, zum Mitgliede der genannten Körperschaft, und den Bergdirector der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft, Carl Reutter, zum Ersatzmanne ernannt.

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direction Villach gelangen in den Stationen **Eisenerz, Kleinreifling** und **St. Michael Wohngebäude** zur Ausführung und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für diese Objecte beträgt K 183.400.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten werden sechs Monate, vom Tage der Uebertragung der Bauarbeiten, bestimmt.

Die bezüglichen Offerte, mit einem Kronenstempel per Bogen versehen, sind bis **30. April 1901, 12 Uhr Mittags,** an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Herstellung von Wohngebäuden in den Stationen Eisenerz, Kleinreifling und St. Michael“ einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 30. April 1901, 3 Uhr Nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offerte bis 31. Juli 1901 im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt 5 Percent der offerirten Bausumme, welches dann nach Zuschlag als Caution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projectspläne, allgemeinen und speciellen Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnungen sind im Bureau der Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direction Villach einzusehen und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direction Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen und die Objecte einzeln oder auch alle an einen Unternehmer zu vergeben. Es steht dem Offerenten frei, auch nur auf einzelne Objecte zu offeriren.

Villach, im April 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Tarifnachtrages VII zum Heft 1.

Mit dem 1. Mai 1901 tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag VII in Kraft.

Der Nachtrag enthält u. A.: Aufnahme der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn in den Verband; Erweiterung des Classentarifes, sowie der Ausnahmetarife 4 (Eisen), 10 (Flachs), 22 (Korbwaaren), 24 a (Heu und Stroh), 32 (Harz), 36 (Fleisch), 38 (Gemüse), 45 (Obst), 46 (Kleesaaten), 49 (Butter), 52 (Steine); neue Ausnahmetarife für Wein, Düngemittel, Holzkohlen und Resonanzböden, sowie Aufhebung von Frachtsätzen für Cement.

Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 15 Pfennigen oder 18 Hellern zu haben.

Breslau, am 6. April 1901. [281]

Kgl. Eisenbahn-Direction.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Fleissen-Grossloh in den Tarif-Theil II, Heft C (Gemeinschaftliches Heft).

Mit Giltigkeit vom 15. April 1901 wird die Station Fleissen-Grossloh (Localbahn Tirschnitz—Wildstein-Schönbach) in das Gemeinschaftliche Heft C, Theil II, vom 1. Jänner 1894, Seite 64/65 des Haupttarifes, Schnitttafel A, aufgenommen, und zwar mit einer Entfernung von 19 km im Schnittpunkte I und 20 km im Schnittpunkte II für den Verkehr mit sämmtlichen Gruppen excl. 17, 20 und 22.

Wien, am 3. April 1901. [282]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kremsthalbahn.

Einführung neuer directer Fahrkarten.

Mit 1. Mai 1901 gelangen zwischen Wien Westbahnhof einerseits, Kirchdorf und Micheldorf über Linz — Unter-Rohr andererseits combinirte Fahrkarten III. Classe (Wien—Linz Schnellzug, sonst Personenzug) zur Einführung.

Die Fahrpreise betragen:

Wien Westbahnhof—Kirchdorf	K 8·93
Wien Westbahnhof—Micheldorf	K 9·05

Wien, am 6. April 1901. [283]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung neuer Fahrpreise für Arbeiterkarten auf der Localbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn).

Ab 1. Juni 1901 treten auf der obgenannten Localbahn sowohl im Localverkehre nach und von Trient, als auch im Anschlussverkehre mit Salzburg, Buchs, Bregenz und St. Margrethen über Trient—Innsbruck, ferner mit Konstanz über den Bodensee und über St. Margrethen — Rorschach—Romanshorn für Arbeiterkarten neue Fahrpreise III. Classe in Kraft.

Wien, am 5. April 1901. [284]

Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr nach preussischen Staatsbahnstationen.

Einbeziehung der Haltestelle Colonnowska in den Ausnahmetarif, Heft A.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 wird die Haltestelle Colonnowska der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen in den vom 1. Jänner 1901 giltigen Ausnahmetarif, Heft A, für den obbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen, und finden nach derselben die im Verkehre nach der Station Vossowska vorgesehenen Frachtsätze Anwendung.

Wien, am 6. April 1901. [285]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ausscheidung von italienischen Verbandsstationen.

Die Stationen der Linie Bologna — S. Felice sul Panaro, nämlich Tavernelle d'Emilia, S. Giovanni in Persiceto, Crevalcore, Camposanto und S. Felice sul Panaro sind vom 1. Mai 1901 ab nicht mehr Verbandsstationen.

Sendungen dorthin müssen von diesem Zeitpunkte ab im Deutsch-Italienischen Güterverkehre mit internationalen Frachtbriefen aufgegeben werden, in welchen als Empfangsstation der Uebergangspunkt Bologna angegeben ist.

Druckfehler-Berichtigung.

Die Position 1438/1456 der Waarenclassification (Majoliken, gewöhnliche, zum Hausgebrauche), deren Streichung auf Seite 6 des Nachtrages IV zum Tarif-Theil I vorgesehen ist, bleibt auch fernerhin bestehen, ergänzt mit dem Zusatze: Tafel- und Waschgeschirr u. s. w. (siehe jedoch Porzellan).

Wien, am 9. April 1901. [286]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Vergnügungsfahrten zwischen Prag St.E.G. und Libotz.

Vom 5. Mai bis einschliesslich 15. September 1901 werden an Sonn- und Feiertagen zu bestimmten Zügen Hin- und Rückfahrkarten zu nachstehenden ermässigten Preisen, in welchen die Stempelgebühr enthalten ist, ausgegeben werden:

	Nach Weleslawin und zurück		Nach Libotz und zurück	
	II. Cl.	III. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Heller			
Von Prag St.E.G. . . .	120	80	120	80
„ Prag (Bubna) . . .	80	40	100	60
„ Prag (Sandthor) .	80	40	80	40

Die näheren Bestimmungen sind den ausgehängten Placaten zu entnehmen.

Prag, am 6. April 1901. [287]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Reexpedition von Getreide etc. in Kolomea.

Dem Lagerhause der Firma Rubin Barschach in Kolomea wird mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 die Reexpeditionsbegünstigung für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Mahlproducte im Rahmen des Elbe-Umschlagstarifes für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897, bei Erfüllung der in diesem Tarife auf Seite 13—14 unter E enthaltenen Reexpeditionsvorschriften, zugestanden.

Die Verkehrsbedingungen, für welche die Reexpedition zulässig ist, erscheinen im Nachtrage II zum Elbe-Umschlagstarife für Galizien und die Bukowina auf Seite 5—6 ersichtlich gemacht.

Wien, am 5. April 1901. [288]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Jedlersdorf und Zellerndorf.

Druckfehler-Berichtigung bezüglich eines Frachtsatzes.

In dem vom 1. Februar 1901 giltigen Ausnahmetarife für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Jedlersdorf und Zellerndorf ist auf Seite 19 unter laufender Nummer 32 der Frachtsatz in der Relation „Richterschächte etc. nach Znaim" zum Course b von 1167 auf **1267 h** für 1000 kg mit sofortiger Giltigkeit zu berichtigen.

Wien, am 4. April 1901. [289]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der Verbandsverwaltungen.

Schlesisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Tarifnachtrages XI.

Mit 20. April 1901 tritt der Nachtrag XI zum Schlesisch-Sächsischen Verbandstarife vom 1. Jänner 1896 in Kraft.

Exemplare erliegen in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B., als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit, und sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau und in der Station Reichenberg zum Preise von Mk. 0·20,- resp. 24 h per Stück erhältlich.

Wien, am 4. April 1901. [290]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsches Reich. (Bekanntmachung des Deutschen Reichskanzlers vom 16. März 1901, betreffend Aenderung des Militärtarifes für Eisenbahnen.) Auf Grund des § 29 (2. Absatz) des Gesetzes über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873 (R.-G.-Bl. S. 129), sowie des § 15 des Gesetzes über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden vom 13. Februar 1875 (R.-G.-Bl. S. 52) hat der Bundesrath beschlossen:

In der Tarifnummer 3 des Militärtarifes für Eisenbahnen vom 18. Jänner 1899 (R.-G.-Bl. S. 109) ist mit Wirkung vom 1. April 1901 der Satz von 1·5 Pfennig in 1 Pfennig abzuändern.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr Elsass-Lothringen—Frankreich). (Neuer Tarif für Leichen und lebende Thiere.) Am 1. Mai 1901 tritt an Stelle des seit 1. März 1890 giltigen Reglements und Tarifes für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg einerseits und Stationen der Französischen Ostbahnen andererseits ein neuer Tarif. Derselbe kann ab 1. April 1901 von der Drucksachen-Controle der kaiserlichen General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg bezogen werden.

Belgisch - Bayerischer Güter- und Thierverkehr. (Aufhebung bestehender und Einführung neuer Tarife.) Unter Aufhebung der bestehenden Tarife:

1. des Bayerisch-Belgischen Gütertarifes vom 1. Juni 1883,
2. der besonderen Bestimmungen im Verbandsgütertarif (Theil II) vom 1. April 1893,
3. des Bayerisch-Belgischen Holz-Ausnahmetarifes vom 1. Mai 1887,
4. des Belgisch - Bayerischen Kohlen - Ausnahmetarifes vom 15. Juni 1892,
5. der Bestimmungen und Frachtsätze für Lindau (Stadt) in den Tarifheften 6a und 6b des Belgisch-Südwestdeutschen Güterverkehres, sowie in dem Ausnahmetarif für Steinkohlen, Coaks und Steinkohlenbriquetts vom 1. Juni 1896,
6. des Bayerisch-Belgischen Tarifes für lebende Thiere und Eisenbahnfahrzeuge vom 1. Mai 1894 und der hiezu erschienenen Nachträge treten am 1. April 1901 die nachstehend aufgeführten neuen Tarife in Kraft:

a) der Gütertarif, Theil II, Heft 1, für den directen Verkehr zwischen Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen (einschliesslich Passau österr., Station der k. k. österr. Staatsbahnen) einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahnen, der Belgischen Nordbahn, der Westflandrischen Eisenbahn, der Eisenbahn von Mecheln (Malines) nach Terneuzen, der Eisenbahn von Gent (Gand) nach Terneuzen, der Chimay-Eisenbahn, der Eisenbahn von Termonde nach St. Nicolas und der Eisenbahn von Hasselt nach Marseyck andererseits;

b) der Gütertarif, Theil II, Heft 2, für den directen Verkehr zwischen Lindau (Stadt) (Station der Bayerischen Staatseisenbahnen) und Lindau Rangirbahnhof (Station der k. k. österr. Staatsbahnen) einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahnen, der Belgischen Nordbahn, der Westflandrischen Eisenbahn, der Eisenbahn von Mecheln (Malines) nach

Terneuzen, der Eisenbahn von Gent (Gand) nach Terneuzen, der Chimay-Eisenbahn und der Eisenbahn von Termonde nach St. Nicolas andererseits;

c) der Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks und Steinkohlenbriquetts von Belgischen Stationen nach Stationen der Bayerischen Staatsbahnen (einschliesslich Passau österr., Station der k. k. österr. Staatsbahnen);

d) der Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen zwischen belgischen Stationen einerseits und Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen (einschliesslich Passau österr. und Lindau Rangirbahnhof, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen) andererseits.

Die neuen Tarife weisen gegenüber den seitherigen zahlreiche Frachtermässigungen und nur im Verkehre mit den Stationen des südwestbayerischen Gebietes zum Theile Frachterhöhungen auf.

Die in den neuen Tarifen enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Eger, Hof, Franzensbad, Meiningen und Lichtenfels gelten auch für den Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt, soweit für diese Stationen überhaupt Frachtsätze bestehen.

Mit Einführung der neuen Tarife scheiden die auf niederländischem Gebiete gelegenen Stationen der vormaligen Grossen Belgischen Centralbahn, welche in den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahn übergegangen sind, aus dem Belgisch-Bayerischen Verbandsgütertarife aus, und treten am gleichen Tage in den Niederländisch-Bayerischen Verbandsgütertarif über.

Die Stationen Alling, Bernau, Biessenhofen, Bruckdorf, Dachau, Dinkelsbühl, Eichhofen, Eichstätt Bhf., Feuchtwangen, Freihung, Gauting, Günzach, Haidhof, Hassfurt, Hausham, Hersbruck l. u. r. d. P., Hochstädt a. d. D., Karlstadt, Kellmünz, Kreussen, Marktheidenfeld, Nabburg, Neuburg a. d. D., Neuötting, Oberstaufen, Partenstein, Pegnitz, Peissenberg, Penzberg, Regenstauf, Reichelsdorf, Retzbach, Schliersee, Schwabmünchen, Schwarzenfeld, Uffenheim, Veitshöchheim, Volshofen, Wasserburg a. Inn, Wörth a. Main und Zapfendorf sind mit directen Frachtsätzen nicht mehr ausgerüstet.

Soweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai 1901 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbureau der königl. Eisenbahn-Direction Köln.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr über Elsass-Lothringen). (Nachträge VIII zu den Tarifen Theil IB und Theil IIB.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 traten die Nachträge VIII zu Theil IB, Tarifvorschriften und Güterclassification, und Theil IIB, französische Schnittsätze, in Kraft.

Dieselben werden unentgeltlich abgegeben.

Deutsch-Warschauer Güterverkehr. (Tarifnachtrag 7.) Mit Giltigkeit vom $\frac{18.\text{ April}}{1.\text{ Mai}}$ 1901 $\frac{\text{alten}}{\text{neuen}}$ Stiles wird der 7. Nachtrag zu dem Deutsch-Warschauer Gütertarif (Anhang zu dem Deutsch-Russischen Gütertarif) herausgegeben.

Derselbe enthält:

1. Frachtsätze für neue Stationen;
2. Aenderung von Frachtsätzen einzelner Stationen der Tariftabelle IA;
3. Ergänzungen und Berichtigungen.

Letztere enthalten eine Bestimmung über die Anwendung der Transitfrachtsätze der Grenzübergangsstationen Halbstadt, Liebau, Mittelwalde und Ziegenhals (Eisenbahn-Directionsbezirk Breslau), Dzieditz, Jägerndorf, Oderberg und Troppau (Eisenbahn-Directionsbezirk Kattowitz), Lindau Stadt (Bayerische Staatsbahn) und Schaffhausen (Badische Staatsbahn), sowie mehrere Verkehrsbeschränkungen.

Druckstücke des Nachtrages können vom 25. März ab von den Fahrkarten-Ausgabestellen der Tarifstationen käuflich bezogen werden.

Bis dahin ertheilt über einzelne Frachtsätze und Verkehrsbeschränkungen das Central-Abrechnungsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg Auskunft.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

EINLADUNG

zu der 43. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, welche am 6. Mai 1901, um 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der genannten Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1900.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1900.
3. Antrag bezüglich der Verwendung des im Jahre 1900 erzielten Reingewinnes.
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1901.

Die P. T. Herren Actionäre, welche an dieser Generalversammlung theilzunehmen wünschen, werden hiemit eingeladen, nach Massgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten *) die Actien sammt Couponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Actie gleichgestellt sind)

in **Wien** bei den Herren Johann Liebieg & Comp.,
in **Prag** bei der Böhmischen Escompte-Bank und bei Herrn Moriz Zdekauer,
in **Dresden** bei der Dresdener Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder,
in **Frankfurt a/M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft,

und zwar spätestens bis 27. April l. J. mittelst dreifacher Consignation, wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Actien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Actien gegen Rückstellung der Consignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 3. April 1901.

Der Verwaltungsrath.

---

*) § 35.

An der Generalversammlung theilzunehmen ist jeder Actionär berechtigt, welcher mindestens 10 Actien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Actionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37.

Je zehn Actien geben das Recht auf eine Stimme, kein Actionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38.

Die Actionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Actien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Actien und der danach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40.

Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Actionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Actien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9, bezeichneten Angelegenheit handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen vollgezahlten Actien und überdies die Zustimmung von zwei Drittel der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber **K 50** pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
973	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Mimosa-Extract	Frankfurt a/M.*)	Fleissen-Grosslob	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 15. April 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Tarif, Theil II, Heft 9, vom 1. Februar 1898 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Es bestehen keine directen Frachtsätze	2·00 Mark		Im Kartirungswege		*) Siehe Ziffer 4 der Vorbemerkungen zu den Ausnahmetarifen Seite 273 des In der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
			Kastanien- und Quebrachoholzextract							1·93 Mark				
974	k. k. österr. Staatsbahnen		Hornvieh, Borstenvieh, Schafe und Ziegen	Knittenplan	A s c h B.St.B.	Die auf Grund der in der 9. Rubrik ausgewiesenen Frachtsätze zu befördernden Sendungen sind mit Frachtbriefen für gewöhnliche Fracht zur Aufgabe zu bringen. Der Frachtberechnung wird die am Wagen angeschriebene Bodenfläche zu Grunde gelegt, auch wenn in Ermangelung der angeforderten Wagen mit geringerer Bodenfläche Wagen mit grösserer Bodenfläche gestellt werden müssen	vom 15. April 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg *) Abtheilung I: 163	II: 170	III: 205	Im Kartirungswege		
				Plan						Abtheilung I: 181	II: 190	III: 235		

Frachtsätze in Hellern für den Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Eisenbahnwagens

*) Die Frachtsätze gelten in der
Abtheilung I für Hornvieh;
„ II „ Borstenvieh, Schafe und Ziegen bei Benützung von einbödigen Eisenbahnwagen;
„ III „ „ „ „ „ „ „ „ doppelbödigen „ „

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
975	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes a (Getreide, Hülsenfrüchte etc. etc.) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Leitmeritz A.T.E.	Pirna, Station der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 15. April 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 4	Besteht keiner	70 Pfennige		Im Kartirungswege		
976	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Chabówka-Zakopane	Güter der Classe C, der Specialtarife 1, 2, 3 und der Ausnahmetarife I und II der Güterclassification	Siehe die nachstehende Gebührenberechnungs-Tabelle		Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	vom 1. Mai 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	Laut der nachstehenden Gebührenberechnungs-Tabelle	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		

Zwischen	Bialy Dunajec				Chabówka				Neumarkt (Nowy Targ)				Poronin				Raba wyżna				Snieniawa				Szaflary			
	C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II	C, Sp.-T. 2	Sp.-T. 1	Sp.-T. 3, A.-T. I	A.-T. II
	Heller für 100 Kilogramm																											
Chabówka	33	42	29	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neumarkt (Nowy Targ)	16	18	15	10	25	31	23	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Poronin	13	14	12	9	36	45	31	21	18	22	17	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Raba wyżna	29	36	26	17	13	14	12	9	22	26	20	13	31	39	28	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Snieniawa	25	31	23	15	16	18	15	10	18	21	16	11	28	34	25	17	13	14	12	9	—	—	—	—	—	—	—	—
Szaflary	13	15	13	9	28	34	25	17	13	14	12	9	16	18	15	10	24	30	22	15	20	24	18	12	—	—	—	—
Zakopane	15	18	14	10	40	50	35	23	23	28	21	14	13	14	12	9	36	46	32	21	33	41	29	19	21	25	19	13

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
977	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C	Absdorf-Hippersdorf Battelau Eggenburg Fnssdorf Göpfritz Iglau (Oe.N.W.B.) Iglau Stadt Jamnitz Limberg-Maissau Mähr. Bndwitz Pürbach-Schrems Schwarzenau Sigmunds-herberg (Oe.N.W.B.) Tnlln Vitis Wappoltenreith Wolframs-Cejl Ziersdorf Zwettl	Nestersitz-Pömmerle	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 106 87 100 89 94 90 90 125 102 103 89 92 100 108 90 95 87 103 123		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
978	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	a) Brennholz	Sternberg (K.F.N.B. oder k. k. St.B.)	Kolin (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 84		Im Kartirungswege	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Frachtsätze sub b) gelangen nur dann zur Anwendung, wenn die betreffenden Sendungen mit auf eine Grube als Empfängerin lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	
			b) Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—20a und 20b der Güterclassification	Olmütz (St.E.G.)	Brüx (A.T.E.) Dnx (A.T.E.) Dnx-Liptitz (k. k. St.B.) Ossegg (k. k. St.B.) Ossegg-Riesenberg (k. k. St.B.) Teplitz (A.T.E.)					127 121 129 129 138 118					
979	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter des Specialtarifes 3	Planan	Radim	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wageuladungen und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wageus. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	12	Heller 6	6	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	

NB. Die Transporte müssen zur Reconstruction der Strasse zwischen Chotntitz nnd Radim bestimmt sein.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
980	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl etc. der Pos. E—5 der Güterclassification	Bodenbach (B.N.B. oder St.E.G.) nnd Tetschen (Oe.N.W.B.)	Barzdorf (k.k.St.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung mIndestens für 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen	Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Localtarife	Bestehen kelne directen Frachtsätze	Heller		Im Kartirungswege		
			Güter des Specialtarifes 1	Braunau	Jauernig	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901			161				
			Frachtgüter der Classen: I	Kornenburg						76				
			II							495				
			A			Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg | 5000 kg per Frachtbrief nnd Wagen				398				
										307				
										293				
981	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Frachtgüter der Classe A	Smfritz (S.N.D.V.B.)	Brünn (St.E.G.)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif-Theil II, Heft 2, des Oesterr. Eisenbahnverbandes		Heller				
				oder vice versa	Olmütz (St.E.G.)				149	147	2			
									146	144	2			
982	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe B	Mödritz	Pilsen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	212 Heller		Im Kartirungswege		
				oder vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
983	**Südbahn-Gesellschaft**		Holz der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I (Abth. B, Absch. G)	Ehrenhausen	Triest	Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 15. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. September 1898	142	136	6	Im Kartirungswege		
984	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Blauöl, Grünöl, schwere Benzin-Rückstände, Mineraltheer, Petroleumkokes und Petroleumnaphta (Rohbenzin)	Dzieditz	Triest und Fiume	Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagens und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Sendungen, bezw. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen haben die Parteien zu besorgen	vom 15. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif-Theil II für den Gallizisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Verschieden	200		Im Kartirungswege		
				Oderberg						188				
				Trzebinia				Bestehen keine directen Frachtsätze		208 Heller incl. ungarischer Steuer				
985	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Fenchel der Pos. S—9 a) und S—10 und Kümmel der Pos. S—10	Siehe die nachstehende Tabelle	Siehe die nachstehende Tabelle	Bei Aufgabe von Sendungen unter 5.000 kg per Frachtbrief	vom 15. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Verschieden	Siehe die nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die Publication im Verordnungsblatte Nr. 131 vom 15. November v. J., Post 2474, gegenstandslos

Nach	Von							
	Kolomea	Kotzman	Lnżan	Nepolokoutz	Sniatyn-Zalncze	Zahlotów	Zaleszczyki	Zuczka
	Frachtsätze in Hellern per 100 kg incl. Manip.-Geb., bezw. ungar. Steuer							
Bozen-Gries	1107	1187	1168	1158	1147	1127	1212	1178
Brenner	1194	1274	1255	1245	1234	1214	1299	1265
Brixen	1143	1223	1204	1194	1183	1163	1248	1214
Bruneck	1151	1231	1212	1202	1191	1171	1256	1222
Franzensfeste	1152	1232	1213	1203	1192	1172	1257	1223
Innsbruck	1228	1308	1289	1279	1268	1248	1333	1299
Klagenfurt	1023	1103	1084	1074	1063	1043	1128	1094
Klausen	1134	1214	1195	1185	1174	1154	1239	1205
Kufstein S.B.	1286	1366	1347	1337	1326	1306	1391	1357
Laibach S.B.	870	950	931	921	910	890	975	941
Villach S.B.	980	1060	1041	1031	1020	1000	1085	1051

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
986	**Südbahn-Gesellschaft**		Polarit (Magnetelsenerz, porös, zerkleinert)	Triest Freihafen	Mödling	Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen an den Stadtvorstand Mödling adressirt und zur Einrichtung der Kläranlage der Stadt Mödling bestimmt sein	vom 15. April 1901 bis 14. Juli 1901	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft I	335 Heller	169 Heller	166 Heller	Im Kartirungswege		
987	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Brannkohle	Annavölgy-Sárisáp Drasche-bányatelep Bánhida Dorog Ebszöny Tokod Tokod rakodó Pilis-Vörösvár Szent-Iván kitérö Solymár	Guntramsdorf-Kaiserau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	vom 11. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarife		Heller 75 68 72 81 82		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen für ein mit der Haltestelle Guntramsdorf-Kaiserau in Schienenverbindung stehendes Etablissement bestimmt sein
988	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Backsteine aus Chamotte (Chamottoziegel, Chamottesteine)	Tschernowitz (B.E.B.)	Königshof Nussdorf, Wien II (K.F.J.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	64 Heller	128 Heller	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
21	Nr. 131 vom 15. November 1900	2491	K. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Extracte aus Eichen- und Fichtenholz	Mitrovicz, Mitrovicz-Szavapart	Bregenz	Die für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete giltigen Frachtsätze sind abzuändern wie folgt: von 354 auf 339 h	
							Buchs	von 351 auf 335 h	
							St. Margrethen	von 355 auf 339 h Ab 15. April 1901	
22	Nr. 40 vom 4. April 1901	952	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Spiritus	Jungbunzlau B.N.B. etc.	Aarau etc.	In der Rubrik 14 ist nachzutragen: „Die Station Raitz rangirt in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Hohenstadt, die Stationen Glattbrugg und Monthey in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Aarau.“	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
	Nr. 41 vom 6. April 1901	959	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Dégras	Neratovic	diversen ungarischen Stationen	In der Rubrik 5 „nach“ hat es anstatt „Nagy-Bicse-Predmér“ richtig **Nagy-Bittse-Predmer** zu lauten	
	Nr. 40 vom 4. April 1901	956	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	Stationen der Strecken Barcs—Legrád, Csáktornya—Budapest S.B. loco und transit. und Gelse—Szombathely	Cilli	In Rubrik 5 soll es in der Spalte „nach“ nicht „Cil“ sondern Cilli heissen	

Druck von Otto Maass' Söhne. Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 43. **Wien, 13. April 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Zusammenstellung der im Monate Februar 1901 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Gloggnitz nach Schottwien.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Marktgemeinde Schottwien im Vereine mit der Actiengesellschaft „Oesterreichische Schuckertwerke“ in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Gloggnitz nach Schottwien mit Einbindung in die Station Gloggnitz der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 29. März 1901. Z. 10.694/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für Bahnen niederer Ordnung von der Hinterbrühl nach Baden und von Vöslau nach Wittmannsdorf.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Carl Anders in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die nachstehend bezeichneten, mit Dampf oder mit elektrischer Kraft zu betreibenden Bahnen niederer Ordnung, und zwar:

1. von der Hinterbrühl nach Baden und von da zum Hotel Rudolfshof bei Baden;
2. vom Vorplatze des Bahnhofes Vöslau der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Gainfarn und Hirtenberg nach Wittmannsdorf

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 1. April 1901. Z. 6403/2.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Komotau nach Postelberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Hof- und Gerichtsadvocaten Dr. Albert Saxl in Wien die mit dem Erlasse vom 6. April 1898, Z. 12.382/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 46 vom 23. April 1898), auf die Dauer eines Jahres ertheilte und mit den Erlässen vom 16. März 1899, Z. 8427/2, sowie vom 27. März 1900, Z. 12.557/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 40 vom 8. April 1899 und Nr. 43 vom 14. April 1900), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Komotau über Eidlitz, Bielenz, Welmschloss, Tattina und Wittosess nach Postelberg neuerlich auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 4. April 1901. Z. 12.091/2.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Den rückständigen Beiträgen sammt Nebengebühren für die Arbeiter-Unfallversicherungsanstalten (Gesetz vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888) und für die im Gesetze vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, angeführten Bezirks-, Betriebs-, Bau- und Genossenschaftskrankencassen, sowie für die Bruderladen steht ein Vorzugspfandrecht vor allen Privatpfandrechten an den dem Versicherungspflichtigen eigenthümlichen Realitäten, jedoch nur unter den Voraussetzungen und unter den Beschränkungen zu, unter welchen im § 76 des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, für die Erwerbsteuer ein Vorpfandrecht an Realitäten des Steuerpflichtigen statuirt ist.

Eine weitere Voraussetzung der Geltendmachung dieses Vorpfandrechtes ist, dass der betreffende Rückstandsausweis in Ansehung seiner Richtigkeit und der Rechtskraft der Vorschreibung von der hiezu berufenen politischen Behörde bestätigt erscheint.

Auf Realitäten des Versicherungspflichtigen, in Betreff welcher die Voraussetzungen des citirten § 76 nicht zutreffen, sowie auf bewegliches Vermögen gebührt den angeführten Beiträgen ein Vorpfandrecht nicht.

(Plenissimarbeschluss vom 27. November 1900, Z. 304/praes. Jud.-Buch-Nr. 150.)

Das k. k. Justizministerium hat mit Note vom 10. Juni 1900, Z. 10.845, dem Ermessen des Präsidiums des k. k. Obersten Gerichtshofes anheimgestellt, über die Frage, ob den rückständigen Beiträgen zu den Arbeiter-Unfallversicherungsanstalten und Krankencassen ein gesetzliches Vorpfandrecht zustehe, eine grundsätzliche Entscheidung des Obersten Gerichtshofes herbeizuführen.

Das Präsidium des Obersten Gerichtshofes hat hierüber gemäss § 16, lit. f, des kaiserlichen Patentes vom 7. August 1850, Nr. 325, eine Berathung der angeregten Frage in einem Plenissimarsenate angeordnet, welcher die Eintragung des vorstehenden Rechtssatzes in das Judicatenbuch beschloss.

Der Senat ging hiebei im Wesentlichen von folgenden Erwägungen aus:

Die Frage, ob die in Rede stehenden Versicherungsbeiträge zu den öffentlichen Abgaben zu zählen seien, wurde bereits in den Motiven zum Judicate Nr. 144 (Plenissimarbeschluss vom 7. November 1899, Z. 486/praes.) ausdrücklich bejaht und kann aus den dort angeführten Gründen und im Hinblicke auf die klar zutage liegende Tendenz der Gesetze vom 28. December 1897, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, und vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, an der rechtlichen Natur dieser Beiträge als öffentliche Abgaben wohl füglich kein Zweifel mehr bestehen.

Es entspricht dies jenen Voraussetzungen, unter welchen in den §§ 1, 3, 5, 9, 12, 13, 22, 26, 38, 39 des U.-V.-G. und in den §§ 1, 2, 4, 7, 11, 12, 14, 19, 20, 21, 31, 33, 36, 38, 39, 40, beziehungsweise 42, 54, 58 bis 60 des K.-V.-G. die Directiven für den Bestand und Wirkungskreis der Anstalten gegeben werden, aus welchen insbesondere erhellt, dass hier die staatlichen Ingerenzen jenen Umfang behördlicher Massnahmen, wie solche für Versicherungsanstalten anderer Kategorien im Allgemeinen vorgesehen sind, weitaus übersteigen. (§§ 9 U.-V.-G. und 19 K.-V.-G.)

In beiden Gesetzen ist die staatliche Aufsicht nicht nur nach den allgemeinen für Versicherungsanstalten bestehenden Vorschriften, sondern auch nach den Bestimmungen dieser Specialgesetze selbst vorgesehen; nach beiden Gesetzen werden die Beiträge in eben jener Weise wie die Steuern eingebracht und war letztere Bestimmung für die dermalige Judicatur vor Allem als entscheidend in Betracht gezogen worden.

Die Verpflichtung bezieht sich auf die Leistung gesetzlich fortdauernder Beiträge zur Deckung solcher collectiven Bedürfnisse, welche sich aus der gesetzlich angeordneten obligatorischen Versicherungspflicht ergeben, und in diesem Sinne dienen diese Beiträge ebenso wie andere Concurrenzbeiträge und Ausstände der Aufbringung der Mittel für einen staatlich anerkannten speciellen öffentlichen Zweck.

Die Beiträge sind vom „versicherungspflichtigen" Betriebe (§§ 11, 14, 17, eventuell 20, 25 des U.-V.-G., § 1 des K.-V.-G.), das ist also von der Unternehmung, als Individualität betrachtet, zu entrichten. Die Betriebsunternehmung ist als Steuerobject anzusehen, deren Bestand und Wirksamkeit ausser dem Zusammenhange mit den zum Betriebe nothwendigen Einrichtungen und Vorkehrungen, das ist den materiellen Bestandtheilen des dem Zwecke des Betriebes dienenden Vermögens nicht gedacht werden kann.

Als Steuersubject ist zwar nach Bestimmung des § 22 U.-V.-G., beziehungsweise § 33 K.-V.-G. der Betriebsunternehmer vorbehaltlich des Regresses für die auf die Arbeiter entfallenden Beitragsquoten anzusehen, dieser jedoch wieder nur als Träger jener Functionen, welche mit der Verwendung der Betriebsmittel (zum Unterschiede von Betriebsproducten) für die Zwecke der Unternehmung zur Verfügung stehen müssen.

Belangend das Vorzugspfandrecht für die in Rede stehenden Beiträge im Falle deren Rückstandes, so kommt zunächst in Betracht, dass die Bestimmung über das den Steuern, Concurrenzbeiträgen und Ausständen, dann sonstigen öffentlichen Abgaben zustehende Befriedigungsvorrecht im Art. III des E.-G. zur E.-O. (Gesetz vom 27. Mai 1896) ausdrücklich aufrecht erhalten und die hieraus sich ergebenden Consequenzen im § 216, 2. Abs. E.-O., gezogen wurden. Massgebend für den Bestand eines solchen Vorrechtes sind die Anordnungen der Hofdecrete, beziehungsweise der Hofkanzleidecrete vom 16. September 1825, Nr. 2132, 1. September 1826, Nr. 2219, 24. November 1829, Nr. 4386, 4. November 1831, Nr. 2533, 14. Februar 1840, Nr. 409, 4. Jänner 1836, Nr. 113 (für Concurrenzbeiträge und Ausstände), dann des kaiserlichen Patentes vom 4. März 1849, R.-G.-Bl. Nr. 152, Erg.-Bd. (in Ansehung der Forderungen aus Anlass der Grundentlastung).

Es ist nicht zu verkennen, dass alle das Pfandvorrecht betreffenden nachfolgenden Bestimmungen von dem im erstbezogenen Hofdecrete zum Ausdruck gelangten Grundgedanken eines auf der sachlichen Haftung beruhenden, von den nach bürgerlichem Rechte zur Pfandrechtsbegründung nothwendigen Requisiten absehenden Befriedigungsrechtes ausgehen, denselben somit eine mehr declarative als constitutive Bedeutung beizumessen ist.

Die Ziele, welche der moderne Staat verfolgt, haben im Laufe der Zeit wesentliche Erweiterungen erfahren und mit der Schaffung von Einrichtungen, welche öffentlichrechtliche Zwecke verfolgen, an welche der Gesetzgeber bei der ursprünglichen Festsetzung eines Befriedigungsvorrechtes nicht denken konnte, ergab sich nothwendiger Weise schon an sich auch eine Erweiterung des Gebotes der Unterordnung privatrechtlicher Interessen gegenüber den Anforderungen einer im Interesse des Ganzen begründeten Institution.

Weder das Unfallversicherungs- noch das Krankenversicherungsgesetz haben sich direct mit der Frage beschäftigt, inwieweit den aus der dort geregelten Concurrenz entstehenden Forderungen ein Befriedigungsvorrecht in Ansehung eines bestimmten Vermögens zustehe. Es erübrigt somit, nachdem feststeht, dass diesen Forderungen der Charakter von öffentlichen Abgaben überhaupt zukommt und sie nach den für solche Abgaben geltenden Vorschriften zu behandeln sind, für die Rechtsanwendung nur die Heranziehung der Analogie und diese führt nach dem eingangs Gesagten zu der vom Obersten Gerichtshofe seit einer Reihe von Jahren festgehaltenen Anschauung, dass die in Rede stehenden Aufbringungen im Wesentlichen (abgesehen von dem Modus der Umlage) jenen Concurrenzbeiträgen und Ausständen ähnlich gestaltet sind, welche in dem Hofdecrete vom 4. Jänner 1836 als gleich den Steuern bevorrechtet declarirt wurden.

Dabei darf nicht unbeachtet bleiben, dass es sich um Beiträge handelt, welche ihre Genesis in einer Institution des modernen Staates finden, für deren Bevorrechtung somit auch solche Bestimmungen neuerer Gesetze entscheidend sind, welche sich auf die Beschränkung von dem Realcredite abträglichen Befriedigungsvorrechten, sowohl dem Objecte als auch der Zeit nach, beziehen. Hiefür aber bietet die Anordnung des § 76 des Gesetzes über directe Personalsteuern vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, den der Sache entsprechenden Auslegungsbehelf, zumal es sich bei den in Frage stehenden Beiträgen in erster Linie um Abgaben handelt, welche von den gewerblichen Unternehmungen und aus ihrem Erträgnisse zu leisten sind. Diese Anordnung entsprach der im Berichte des Steuerausschusses des Abgeordnetenhauses ad Abs. 2 und 3 des citirten Paragraphen vorangestellten Absicht des thunlichsten Schutzes der publica fides und des Realcredites selbst, und die gleichen Rücksichten walten auch dann vor, wenn es sich um die Voranstellung von aus dem Buche nicht entnehmbaren Rückstandsforderungen der hier in Frage kommenden Art handelt.

Das Erforderniss der Bestätigung des Rückstandsausweises seitens der politischen Behörde entspricht den im Judicate Nr. 144 festgestellten Grundsätzen, und diesem Judicate entsprechend wurden auch die Beiträge für die im § 11, Z. 6 und 60 des Gesetzes vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, erwähnten Vereinscassen, sowie die registrirten Hilfscassen (Gesetz vom 16. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 202) ausgeschieden.

Für die Zustellung eines gleichen Vorrechtes bei Vertheilung des Meistbotes beweglicher Güter aber ergibt sich ein gesetzlicher Anhaltspunkt nicht. Hier kann die Vergleichung nicht zulangen, um den in Behandlung stehenden Ausständen ein Pfandvorrecht für jene Fälle zu sichern, wo es sich um die Execution in das bewegliche Vermögen handelt. Ein solches Vorrecht lässt sich auch kaum mit den Bestimmungen des Executionsgesetzes vom Jahre 1896 über die in solchen Fällen zulässigen Realisirungsarten, über die eventuelle Berechtigung der Executionsorgane zur Klaglosstellung des betreibenden Gläubigers vereinen und mit Rücksicht auf die die Execution in das bewegliche Vermögen betreffende Fassung des § 286 E.-O., welche alles dasjenige nicht recipirt, was bei Realisirung der Befriedigungsrechte aus Liegenschaften zur Wahrung der Rechte der Privatgläubiger gegenüber den Vorrechten der Administration vorgekehrt wird, dürfte es klar sein, dass eine Ausdehnung bestehender Vorrechtsprivilegien im Executionsverfahren auf bewegliche Sachen, selbst abgesehen von den naheliegenden Erschwernissen einer verlässlichen Feststellung des Zusammenhanges des Objectes mit dem Betriebe, nachdem das erstere vom Ersteher bereits weggeschafft worden ist, im Wege einer noch dazu gewissermassen potenzirten Gesetzesanalogie sich nicht aufrecht erhalten lässt.

Ein solches Vorrecht ist somit bei Vertheilung des Executionserlöses beweglicher Sachen grundsätzlich auszuschliessen.

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Bestätigung eines provisorischen Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Ersuchen des gesellschaftlichen Verwaltungsrathes die Betrauung des Oberingenieurs Ignaz Pick mit den Agenden des Zugförderungs- und Werkstättendienstes genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Genannten die Bestätigung als Betriebsleiter in provisorischer Eigenschaft bis Ende October 1901 unter der Bedingung ertheilt, dass demselben für die Dauer seiner Betriebsleitung entsprechend qualificirte Organe für den Bahnerhaltungs- und Verkehrsdienst beigegeben werden. [E.-M.-Z. 7010.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Wiedereröffnung des Dampftrajectes zwischen den durch die Donau getrennten Stationen Esztergom-Csavargözös und Esztergom.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der während der Winterszeit eingestellt gewesene Betrieb des die Station Esztergom-Csavargözös der Hauptlinie Budapest—Esztergom - Csavargözös—Marchegg (—Wien) mit der jenseits (am rechten Donauufer) gelegenen Station Esztergom (Gran) der in ihrem Betriebe stehenden Eisenbahn Budapest—Esztergom—Almásfüzitö verbindenden Dampftrajects am 5. April wieder aufgenommen wurde und fernerhin Karten nach und von der Station Esztergom-Csavargözös an dieser und an den Cassen aller Stationen ihres Betriebsnetzes wieder zur Ausgabe gelangen.

— (Eröffnung des Gesammtbetriebes auf der Linie Garam-Berzencze—Selmeczbánya.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Bereiche der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Garam-Berzencze—Selmeczbánya (Schemnitz [Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Garam-Berzeneze—Ruttka]) der infolge von Hochwasserschäden eingestellt gewesene Gesammtverkehr am 6. April wieder aufgenommen wurde, nachdem die Linie für den Personentransport bereits am 26. März (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38) eröffnet worden war.

— (Herabsetzung von Zuschlagsgebühren im Verkehre mit der Station Budapest-Lipótváros [Leopoldstadt].) Im Verkehre mit der Station Budapest-Lipótváros ist von Linien des nördlichen Netzes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen eine Zuschlagsgebühr von 6 Hellern per 100 Kilogramm zu entrichten, welche jedoch unter den im Localtarif angegebenen Bedingungen bei Sendungen der mit Industriegeleisen verbundenen Unternehmungen nicht eingehoben wird. Diese Gebühr sollte sinngemäss auch im Verkehre mit jenen zahlreichen Stationen fremder Anschlussbahnen nicht eingehoben werden, die in die fraglichen Linien der Staatsbahnen einmünden, oder deren Verkehr über diese Linien abgefertigt wird, was jedoch bei Anwendung eines directen Tarifes mangels positiver Instruction unterblieb. Um nun den Parteien die hieraus entstandenen Reclamationen zu ersparen, hat die Direction die in die fragliche Kategorie gehörigen Stationen genau zusammengestellt und die Executivorgane angewiesen, die betreffenden Budapester Frachtsätze des ungarischen Verbandstarifes (Heft 1 und 3) um 6 Heller per 100 Kilogramm zu kürzen.

Zusammenstellung

der im Monate Februar 1901 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien	375	9251	896	10522	58	37	.	95	0·9	71	.	12	5	3	.	.	4	.	4
„ Linz	143	2764	196	3103	15	56	11	82	2·6	68	.	27	2	4	.	.	3	.	4
„ Innsbruck	225	1904	112	2241	2	15	10	27	1·2	21	.	13	3	.	.	.	.	1	3
„ Villach	140	1857	2464	4461	16	55	44	115	2·6	97	.	17	.	3	.	.	1	4	.
„ Triest	56	829	112	997	1	7	5	13	1·3	8	.	4	.	1	.	.	.	.	1
„ Pilsen	168	2167	3645	5980	6	37	46	89	1·5	68	2	79	11	.	.	1	2	14	27
„ Prag	140	2436	2612	5188	9	38	31	78	1·5	42	.	19	12	1	.	.	4	.	13
„ Olmütz	112	1624	2828	4564	.	1	16	17	0·4	1	.	17	.	.	.	.	.	.	.
„ Krakau	84	1657	254	1995	16	76	10	102	5·1	52	.	54	5	.	.	.	6	.	5
„ Lemberg	56	1568	364	1988	.	17	.	17	0·9	20	.	2	.	.	.	.	.	.	10
„ Stanislau	112	916	2157	3185	13	15	7	35	1·1	20	.	8	.	5	.	.	2	.	3
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	991	448	1439	.	4	.	4	0·3	5	1	5	.	.	.	.	.	.	3
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	168	1064	980	2212	5	12	.	17	0·8	22	1	26	2	1	.	.	3	.	1
Buschtěhrader Eisenbahn	112	392	1513	2017	8	2	6	16	0·8	10	.	10	3	.	.	.	1	.	6
Eisenbahn Wien-Aspang	.	920	23	943	.	8	.	8	0·9	5	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	280	56	336	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	554	4865	4561	9980	93	125	11	229	2·3	210	5	64	21	.	.	11	14	.	32
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	72	560	.	632	3	7	.	10	1·6	5	.	3	.	.	.	.	2	.	2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	168	56	224	.	5	.	5	2·2	5	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	336	5318	112	5766	10	15	.	25	0·4	26	2	12	.	.	.	.	2	.	42
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	560	5086	3393	9039	63	72	22	157	1·7	113	2	75	11	.	.	.	2	20	8
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	293	37	330	.	4	.	4	1·2	4	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1148	5691	392	7231	187	111	6	304	4·2	244	3	47	42	.	.	.	5	58	10
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1823	.	1823	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	532	.	532	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Die im Staatsbahn-Directionsbezirke Krakau vorgekommenen Verspätungen sind grösstentheils durch das Abwarten von eigenen Anschlusszügen und durch das Abstellen und Beistellen von Wagen verursacht worden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Herabsetzung des Eisenbahnfahrpreises für Militärpersonen.) Der Bundesrath hat auf Antrag des Reichskanzlers beschlossen, den Eisenbahnfahrpreis für beurlaubte Militärpersonen vom Feldwebel abwärts von 1·5 Pfg. auf 1 Pfg. für den Mann und das Kilometer herabzusetzen. Diese Aenderung des Militärtarifes, wodurch die zur Zeit bestehende Unterscheidung in den Sätzen für dienstliche und für Urlaubsreisen beseitigt wird, ist am 1. April in Wirksamkeit getreten.

Preussen. (Verschliessen abgehängter Personenwagen.) In Bezug hierauf hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten an die nachgeordneten Eisenbahn-Directionen folgenden Erlass gerichtet: „Es ist wiederholt Beschwerde darüber geführt, dass bei abgehängten, dicht hinter den zur Abfahrt bestimmten Zügen aufgestellten leeren Wagen nicht immer genügende Vorsichtsmassregeln getroffen werden, um einer irrthümlichen Benützung durch Reisende vorzubeugen. Zurückbleibende Wagen, deren Stellung zu der Annahme verleiten kann, dass sie zu einem zur Abfahrt bestimmten Zuge gehören, sind in der Regel verschlossen zu halten und der Zugschluss möglichst deutlich auch nach der Seite des Bahnsteiges kenntlich zu machen; auch sind die Reisenden, soweit nöthig, durch die Zug- und Stationsbediensteten in zuvorkommender Weise rechtzeitig aufzuklären und auf die richtigen Wagen zu verweisen."

— (Bezirkseisenbahnrath Berlin.) Unter dem Vorsitze des Präsidenten der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin, wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrathes Kranold, fand am 8. März eine ausserordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnrathes statt, zwecks seiner Constituirung nach erfolgter Neuwahl der Mitglieder und Stellvertreter für die Wahlzeit 1901/1903. Nachdem zunächst über die neue Zusammensetzung des Bezirkseisenbahnrathes Mittheilung gemacht war, wurde das bisherige Regulativ, betreffend den Geschäftsgang, mit einigen geringfügigen Abänderungen von dem neuen Bezirkseisenbahnrathe angenommen, der bisherige Vorsitzende und Stellvertreter desselben für die Wahlzeit 1901/1903 wiedergewählt und die Wahl

der Mitglieder und Stellvertreter für den ständigen Ausschuss und für den Landeseisenbahnrath für die Wahlzeit 1901/1903 vorgenommen.

— (Actiengesellschaft der Köln-Bonner Kreisbahnen: Eröffnung der Kleinbahnstrecke Berzdorf—Wesseling Rheinwerft.) Am 31. März wurde — einer Kundmachung obiger Eisenbahngesellschaft zufolge — die Kleinbahnstrecke Berzdorf—Wesseling Rheinwerft mit den Stationen Wesseling für den Personenverkehr und Wesseling Rheinwerft für den Güterverkehr der angeschlossenen Werke, und zwar für Stückgutsendungen von mindestens 1500 kg und für Wagenladungen dem Betriebe übergeben. Der Wasserumschlagsverkehr bleibt einstweilen noch ausgeschlossen.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Aenderung mehrerer Stationsnamen.) Zufolge Kundmachung der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 26. März führt die Station Giesing nunmehr den Namen „München-Giesing", die Station Mittersendling nunmehr den Namen „München-Mittersendling" und die Station München Rangirbahnhof nunmehr den Namen „München-Laim".

— (Massnahmen zur Beschäftigung von Arbeitern.) In ähnlicher Weise wie das bayerische Staatsministerium des Innern die Kreisregierungen veranlasste, auf die bei öffentlichen Bauten verwendeten Arbeiter thunlichst Rücksicht zu nehmen, Arbeiterentlassungen u. s. w. möglichst hintanzuhalten, hat auch das einschlägige Ressortministerium der General-Direction der Bayerischen Staatseisenbahnen zur Erwägung empfohlen, inwieweit etwa auch im Bereiche der Staatseisenbahn-Bauverwaltung zur Hebung der Schwierigkeiten beigetragen werden könnte, mit denen die Arbeiterclasse unter den gegenwärtigen Beschäftigungs- und Verdienstverhältnissen zu kämpfen habe. Dementsprechend wurden von genannter Centralstelle die sämmtlichen Oberbahnämter angewiesen, mit Rücksicht auf die herrschende Arbeitslosigkeit Anordnung dahingehend zu treffen, dass Arbeiterentlassungen thunlichst vermieden werden und gegebenen Falles eingehend zu berichten, ob und unter welchen Umständen die Möglichkeit gegeben wäre, auch anderen, den Stammabtheilungen nicht angehörigen Arbeitern — für welche bereits zu Beginn des Winters Vorsorge getroffen wurde — zeitweilige Beschäftigung zukommen lassen zu können.

Frankreich. (Erhöhung des Actiencapitales der Gesellschaft „Le Metropolitain du Nord", Pariser Untergrundbahn.) Die Actionäre des „Métropolitain du Nord", d. i. die den äussersten Osten mit dem äussersten Westen der am rechten Ufer der Seine liegenden nördlichen Bezirke von Paris verbindende Untergrundbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 102 ex 1897) haben in einer Ende Jänner 1901 abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung den Beschluss gefasst, ihr ursprünglich mit Frcs. 25,000.000 bemessenes Actiencapital auf Frcs. 50,000.000 zu erhöhen, und zwar durch Emission von 10.000 Stück Actien, auf welche den gegenwärtigen Actionären der Gesellschaft das Vorrecht des Bezuges zum Course von Frcs. 255.— eingeräumt wird. Die günstigen Erfolge des Betriebes und speciell auch während der der Ausstellung folgenden Monate, haben die Actionäre veranlasst, zur Ergänzung des gegenwärtigen Betriebsnetzes weitere Linien zu erbauen.

— (Projectirter Bau der Pariser Untergrundbahn „Métropolitain du Sud".) Die Direction der Pariser Untergrundbahn „Métropolitain du Nord" (vergl. Verordnungs Blatt Nr. 102 ex 1897) hat den Beschluss gefasst, die im Spätherbste eröffnete Theilstrecke Trocadéro—Place de l'Étoile gegen Süden, und zwar vorläufig bis zum Bahnhofe Gare de Lyon der Hauptlinie Paris—Lyon-Méditerranée (Mittelmeerbahn), auszubauen. Die neue Linie wird die Seine zweimal übersetzen, und zwar das erste Mal oberhalb der derzeit nur für Fussgeher eingerichteten Brücke Pont d'Auteuil, welche den „Quai de Passy" (rechtes Seine-Ufer) mit dem „Quai de Grenelle" (linkes Seine-Ufer) verbindet. Die neue Brücke wird für das Doppelgeleise des „Métropolitain" sowohl, als zu beiden Seiten dieser für den Personenverkehr eingerichtet werden. Von dort aus wird die Linie theils auf Viaducten, theils als Unterpflasterbahn und in Tunnels in der Richtung des Boulevards der südlichen Stadtbezirke bis zur Place Denfert Rochereau führen, woselbst sie die Linie des projectirten „Métropolitain Nord—Sud" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1900) kreuzen wird, von wo aus die Trasse mit Berührung der „Gare d'Orleans" (linkes Seineufer) der Hauptlinie Paris—Orléans bis zur Seine, und diese nächst der Brücke „Pont d'Austerlitz" übersetzend, sodann im weiten Bogen bis zur Station Gare du Lyon (rechtes Seine-Ufer) der Hauptlinie Paris—Lyon—Méditerranée führen wird. Im Bereiche der projectirten Linie, welche in einer Länge von 11·5 km vom Trocadéro ausgehend, die südlichen Bezirke in einem gegen Süden gewendeten Halbbogen umspannen wird, sollen 17 Stationen errichtet werden. Nach Ausbau dieser Linie ist deren Fortsetzung in östlicher Richtung zum Anschlusse an die nächst der „Porte de Vincennes" gelegene Ausgangsstation des „Métropolitain du Nord" in Aussicht genommen, wodurch die Continuität des in ovaler Form führenden Kreisverkehres hergestellt werden wird. Die dritte vom äussersten Nordosten von der „Gare du Nord" der Nordbahn ausgehende Linie der projectirten „Métropolitain Nord-Sud" (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 21 ex 1900) soll in gegen Westen geschweiften Halbbogen mit Unterfahrung der Tuillerie-Gärten und von dort aus über eine die Seine zwischen den Brücken „Pont de la Concorde" und dem „Pont de Solferino" übersetzende Brücke mit Berührung der Station Montparneau der Westbahn zum äussersten Süden von Paris, d. i. bis zur Station „Est-Ceinture" (Ringbahn), und zwar zumeist als Untergrundbahn, führen. Diese Linie wird im Vereine mit den beiden anderen Linien die Mehrzahl der in Paris einmündenden Eisenbahnen ersten Ranges untereinander und diese im Südosten mit der „Ceinture" verbinden.

Norwegen. (Entwicklung des Eisenbahnverkehres.) Dem Berichte über die Ergebnisse des norwegischen Eisenbahnnetzes zufolge, zeigt die Entwicklung des Verkehres eine steigende Tendenz. Das norwegische Eisenbahnnetz hatte im Jahre 1899 eine Gesammtlänge von 1818 km, gegen deren 1641 im Jahre 1898 erreicht. Der Personenverkehr betrug 7,706.516 Reisende, welche 175,626.000 km zurücklegten, gegen deren 6,321.000 mit 142,122.000 Reisekilometer im Jahre 1898. Im Güterverkehre wurden 1,680.000 t mit 115.980 Tonnenkilometer, gegenüber von 1,299.000 t mit 90.260 Tonnenkilometer verfrachtet. Nach dem Gesammtverkehre wurden per Bahnkilometer Brutto K 5937 gegen K 5288 im Jahre 1898 vereinnahmt, während die Ausgaben K 4295 gegen K 4134 im Jahre 1898 betrugen. Das Nettoergebniss des Jahres 1899 stellt sich somit per Kilometer auf K 1642 = 2·04 pCt. des Anlagecapitales gegenüber dem Nettoerträgnisse des Jahres 1898 mit nur K 1·154 = 1·43percentiger Verzinsung.

Creta. (Bahnbauprojecte.) Die Regierung von Creta hat, wie berichtet wird, vorbehaltlich der Sanction durch die Legislative, den Bau einer vorläufig mit circa 100 km projectirten Eisenbahn beschlossen (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 84 ex 1900), welche mit Rücksicht auf locale Terrainverhältnisse und insbesondere wegen unvermeidlich enger Curven, welchen die Trasse bei weiterer Fortsetzung im Bereiche der Thalschluchten der bis an die Meeresküste reichenden Ausläufer des Hochgebirges begegnen wird, als Schmalspurlinie (1 m Spurweite) hergestellt werden wird. Die Bahn wird von Heraclea in der Ebene von Messalia ausgehen und bis zu einem geeigneten Punkte der Seeküste führen. Die Dauer der Concession wird mit 90—100 Jahren bemessen, die Verzinsung des Anlagecapitales aber nur in der Höhe des Kostenpräliminares von der Regierung garantirt werden. Zur Ausführung der technischen Vorarbeiten, sowie zur Aufstellung des Kostenpräliminares sind vom Staate bestellte Ingenieure berufen worden. Die Einfuhr aus dem Auslande von Bau- und Ausrüstungsmaterialien, Schienen, Schwellen etc., sowie von Locomotiven, Waggons etc. erfolgt zollfrei. Desgleichen wird die für den Betrieb erforderliche Kohle Zollfreiheit, jedoch nur in dem Ausmasse geniessen, welches seitens der Direction per Locomotive und sonst für den Betrieb erforderliche Maschinen etc. von Fall zu Fall präliminirt wird.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 10. bis 16. April 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

10. April, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A.: Dampfer „Bosnia", Capitän E. Tarabocchia, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traü, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz

Trapano, Fort-Opus und Metkovich. überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz. Malinsca. Veglia, Arbe, Lussingrande. Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

11. April, *) um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro).
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld,
mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.
Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

12. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro).
Dampfer „Sultan", Capitän V. Ivellich,
mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza. Trau, Spalato, Caroher. Milna. Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa. Vallegrande, Curzola. Orehich, Tersteuik, Meleda. Gravosa. Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo. Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

13. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Danubio", Capitän R. Signorelli,
mit Berührung von Pola.[1] Lussinpiccolo. Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato. S. Pietro, Postire, Pucischie. Macarsca. S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

16. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie)
Dampfer „Leda", Capitän E. Radonicich,
mit Berührung von Rovigno, Pola. Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnnovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz. Maliusca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Venedig.

11. April, Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Mocole
13. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Mocole
16. „ Dampfer „Massimiliano", Capitan A. Mocole
} um Mitternacht

Vergnügungsfahrten:

10. April, um 1 Uhr Nachm., Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld,

Levante und Mittelmeer.

10. April, um 3 Uhr Nachmittags (directe Thessalische Linie)
Dampfer „Thalia", Capitän G. Burgstaller,
mit Berührung von Corfu, Piräus, Salonich, Dardanellen, Constantinopel, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

11. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Semiramis", Capitän F. Kossovich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung, in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

11. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A),
Dampfer „Juno", Capitän M. Nicolich,
mit Berührung von Fiume,* Durazzo, Valona, Corfu, Zanti, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

14. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Vesta" Capitän F. de Marocchino,
mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Kbios. Tschesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Constantinopel.

16. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Damper „Euterpe", Capitän C. Buzik,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Manra und Prevesa.

18. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos,
nach Alexandrien mit Berührung nach Brindisi.

Ostindien. China und Japan.

15. April, um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Recina", Capitän Anticb,
(von Fiume† am 11. April) mit Berührung von Port Said, Suez, Hodeidah, Aden, Bombay**, Colombo und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr Nachmittags, (Indien—China—Japan),
Dampfer „Maria Valerie", Capitän . . . . . ,
(von Fiume† am 21. April) mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay**), Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

* Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noct Waaren zur Verschiffung angenommen.

** Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. und 23. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

† Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Wettrennfahrten nach der Freudenau.) Zufolge Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden an folgenden Tagen: Sonntag den 14., Dienstag den 16., Donnerstag den 18., Samstag den 20., Sonntag den 21., Dienstag den 23., Donnerstag den 25., Sonntag den 28., Dienstag den 30. April und Mittwoch den 1. Mai von 12 Uhr 30. Min. bis 2 Uhr Nachmittags Localschiffe, jedoch wegen der Donaucanalbauten nur ab Station Weissgärber mit Berührung der Landestelle Sophienbrücke nach der Freudenau verkehren. Ebenso finden nach Schluss der Rennen Fahrten von der Freudenau nach der Sophienbrücke, Schüttl und Weissgärber statt. Der Fahrpreis beträgt 60 Heller per Person und Tour. Tour- und Retourkarten werden nicht ausgegeben; die an den Cassen Weissgärber und Sophienbrücke gelösten Karten gelten nur zur Fahrt nach der Freudenau. An den Cassen werden auch Wettrennkarten für den I. Platz à 2 K und Einlasskarten für den eingefriedeten Raum à 40 h ausgegeben.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Erzherzog Franz Ferdinand" von Calcutta.) Dieser Dampfer von 3860 Tonnen Gehalt ist am 21. Februar 1901 nach 40tägiger Fahrt mit 1 Passagier und 5968 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 1160 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Calcutta 3,544.000 kg Jute (wovon 1,122.210 kg für das Ausland), 145.652 kg Häute (wovon 37.987 kg für das Ausland), 4669 kg Gummilack, 11.063 kg Sackleinwand, 11.977 kg Tamarinde; aus Colombo 65.366 kg Cocosnussfasern und aus Rangoon 3000 kg Teakholz und 2,182.555 kg Reis. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,305.045.

— (Ankunft des Dampfers „Gisela" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2640 Tonnen Gehalt ist am 22. Februar 1901 nach 67tägiger Fahrt mit 2700 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 379 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 500.000 kg Reis, 325.000 kg Kupfer; aus Yokohama 6120 kg Seide; aus Hongkong 600 kg Oelessenz, 420 kg Kurzwaaren, 6000 kg Sternanis; aus Canton 1700 kg Fächer, 1120 kg Matten; aus Shanghai 101.220 kg Unschlitt (für das Ausland), 12.600 kg Seide (wovon 11.340 kg für das Ausland), 274.000 kg Sesam, 14.000 kg Holzöl; aus Singapore 128,140 kg Sago, 50.400 kg Pfeffer, 117.600 kg Gambir, 10.800 kg Kaffee, 5880 kg Häute, 10.080 kg Ananas; aus Batavia 37.500 kg Pfeffer; aus Penang 1680 kg Häute (für das Ausland), 75.600 kg Zinn (wovon 25.200 kg für das Ausland); aus Calcutta 280 kg Thee (für das Ausland); aus Colombo 24 kg Thee, 39.708 kg Cocosöl; aus Macascar 2130 kg Perlmutter; aus Bombay 50.750 kg Ricinussamen (für das Ausland), 140.600 kg Baumwolle (wovon 18.500 kg für das Ausland), 25.377 kg Gingellysamen; aus Karachi 101.500 kg Häute, 60.618 kg Baumwolle (wovon 19.308 kg für das Ausland); aus Aden 548.822 kg Gummi (wovon 150.942 kg für das Ausland), 4669 kg Weihrauch; aus Suez 22.635 kg Sennes, 5032 kg Gummi; aus Port-Said 11.550 kg Leder. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,720.123.

— (Abfahrt des Dampfers „Cleopatra" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2132 Tonnen Gehalt ist am 3. März 1901 mit 24 Passagieren und 1895 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 1229 Tonnen Zucker von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port-Said 1200 kg Bier, 1165 kg Kurzwaaren, 16.029 kg Esswaaren, 58.200 kg Mehl, 1928 kg Manufacturwaaren, 2630 kg Spiritus; nach Tamatava 162 kg Manufacturwaaren; nach Padang 7200 kg Bier; nach Suez 133 kg Muster, 3700 kg Esswaaren, 350 kg Manufacturwaaren, 300 kg Metallwaaren; nach Gedda 5175 kg Papier, 17.300 kg Esswaaren, 42 kg Manufacturwaaren, 150 kg Glaswaaren; nach Aden 560 kg Kurzwaaren, 4200 kg Bier, 2700 kg Papier, 2724 kg Manufacturwaaren, 1800 kg Metallwaaren, 4692 kg Möbel, 809 kg Perlen, 1300 kg chemische Producte. 1486 kg Tabak, 10.712 kg Glaswaaren, 30.000 kg Zucker; nach Mombassa 326 kg Papier, 1156 kg Glaswaaren; nach Beira 535 kg Esswaaren; nach Massaua 1920 kg Bier, 828 kg Kurzwaaren, 2150 kg Esswaaren, 161 kg Lampen, 840 kg Spiritus, 5750 kg Zucker; nach Hodeidah 1519 kg Papier, 1670 kg Porzellan, 148 kg Kurzwaaren; nach Dybouti 358 kg Manufacturwaaren. 500 kg Esswaaren, 1676 kg Zucker; nach Zanzibar 1739 kg Metallwaaren, 11.000 kg Glaswaaren; nach Bombay 8700 kg Knöpfe, 173.000 kg Papier, 5500 kg Spielkarten, 6700 kg Kurzwaaren, 18.515 kg Baumwollwaaren, 3050 kg Farben, 6930 kg Lampen, 26.428 kg Manufacturwaaren, 69.665 kg Metallwaaren, 1900 kg Möbel, 11.000 kg Holzwaaren, 1250 kg Uhren, 21.100 kg Glasperlen, 7400 kg Seife, 10.000 kg Talk, 6573 kg Spiritus, 1200 kg Wein, 21.380 kg Glaswaaren, 1,191.620 kg Zucker, 560 kg Esswaaren, 5825 kg Papier, 1 Stück Ponny; nach Bassorah 5000 kg Bier, 9826 kg Papier, 1450 kg

Farben, 6440 kg Manufacturwaaren, 3736 kg Metallwaaren, 1773 kg Holzwaaren, 404 kg Uhren, 5620 kg Perlen, 1355 kg Glaswaaren, 10.260 kg Zündhölzchen; nach Bagdad 1240 kg Papier, 362 kg Farben, 4400 kg Manufacturwaaren, 7047 kg Metallwaaren; nach Cohin 320 kg Manufacturwaaren, 379 kg Seife; nach Mongalore 5800 kg Manufacturwaaren, 225 kg Glaswaaren; nach Cannanore 55 kg Muster; nach Calicut 1047 kg Holzwaaren; nach Bushire 270 kg Manufacturwaaren, 2110 kg Glaswaaren, 6700 kg Zündhölzchen; nach Karachi 630 kg Seife; nach Calcutta 7050 kg Seife und nach Shanghai 3785 kg Knöpfe. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,222.654.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Eröffnung des Verkehres der gesellschaftlichen Dampfer im Bereiche der Savelinie Sabac — Mitrovicza.) Die Direction der Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass der fahrplanmässige Verkehr der gesellschaftlichen Dampfer im Bereiche der Savelinie Sabac—Mitrovicza, und zwar sowohl für den Güter- als den Personentransport am 29. März eröffnet wurde, ferner dass die auf der bereits früher eröffneten Linie Vukovac—Ujvidék (Neusatz) gelegene Station Illok wegen der durch Hochwasser verursachten Schäden bis auf Weiteres noch nicht angelaufen wird.

— (Eröffnung des Verkehres der gesellschaftlichen Dampfer im Bereiche der Theisslinie Szeged—Csongrád—Szolnok.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass der fahrplanmässige Verkehr der gesellschaftlichen Dampfer im Bereiche der Theiss im Anschlusse an die Linie Titel—Szeged, von Szeged aus aufwärts über Csongrád bis Szolnok, und zwar sowohl für den Güter- als auch den Personentransport am 4. April aufgenommen wurde.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Uebernahme der Titres des von K 5,000.000 auf K 10,000.000 zu erhöhenden gesellschaftlichen Actiencapitales.) Die Direction der „Adria" hat, wie aus Budapest berichtet wird, im Interesse der Beschaffung von K 5,000.000, bezw. der Placirung von 12.500 Actien à K 400, um welche im Sinne des mit der kgl. ungar. Regierung abgeschlossenen neuen Vertrages (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16, 17, 18, 19) das bisher mit K 5,000.000 bemessene gesellschaftliche Actiencapital erhöht werden soll, mit der Direction der Ungarischen Commercialbank im Vereine mit jener des Wiener Bankvereines dahin eine Vereinbarung getroffen, dass die genannten beiden Banken gegen entsprechende Vergütung die Actienühernahme dnrch die Actionäre als Optionsberechtigte garantiren, im Bedarfsfalle aber der Direction der Actiengesellschaft „Adria" schon früher, und zwar innerhalb zu bestimmender Fristen erforderliche Ratenvorschüsse leisten.

Fiumaner Hafen. (Enquête in Angelegenheit der Erweiterungsbauten im Bereiche des Hafenrayons im Zusammenhange mit den Stationsanlagen der kgl. Ungar. Staatsbahnen: Beschaffung moderner maschineller Einrichtungen etc.) Im Auftrage des kgl. ungar. Handelsministers finden gegenwärtig in Fiume hei der kgl. ungar. Seebehörde wichtige Conferenzen statt, um darüber zu berathen, wie der Hafen und die Eisenbahnstation Fiume dem Verkehre und den modernen Anforderungen entsprechend weiter ausgebaut und ausgerüstet werden sollen. An den Conferenzen, welche Gouverneur Graf Ladislaus Szápáry im Auftrage der Regierung einberufen hat, nehmen die Vertreter des Handelsministeriums, der Seebehörde, der kgl. Ungar. Staatsbahnen, der Südbahn-Gesellschaft, der Fiumaner Handels- und Gewerbekammer, der Fiumaner Börse, der k. und k. Marineakademie, sowie sämmtlicher Schiffahrts-Gesellschaften und der kaufmännischen Kreise etc. theil. Es werden folgende Fragen zur Berathung gelangen: 1. Soll bei den gegenwärtig bestehenden definitiven Magazinen und Molopartien die Krahneinrichtung verwendet werden? 2. Soll auf dem Molo Maria Theresia und auf den neuen Quais ein Transitohafen- und Magazinssystem, ferner längs der Ufer und zwischen den Lagerhäusern das Krahnsystem zur Verwendung gelangen? 3. Sollen die für Einlagerung bestimmten Magazine für die Zukunft nur nehen dem Ufer und höchstens in zwei Reihen gebaut werden? 4. Sollen am Bahnhofe nur solche Magazine gebaut werden, welche zur Abwicklung des Localverkehres dienen? 5. Soll der Hafen- und Eisenbahnverkehr von einander getrennt behandelt werden? 6. In welcher Weise soll die Erweiterung des Hafens geschehen? 7. Welches Krahnsystem soll verwendet werden und auf welche Weise und in welcher Construction sollen die Magazine gebaut werden? Diese für die zukünftige Ausgestaltung des Fiumaner Hafens sehr wichtigen Fragen werden in diesen Conferenzen eine nach jeder Richtung erschöpfende Behandlung finden.

Balaton (Plattensee) - Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft. (Eröffnung des Schiffahrtsbetriebes.) Die Direction der Plattensee-Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass der fahrplanmässige Verkehr der gesellschaftlichen Dampfer vorläufig auf der Linie Boglár—Révfülöp für den Güter-, Post- und Personentransport am 28. März aufgenommen wurde. Güter und auch ganze Schleppschiffladungen, sowie auch Bestellungen auf Dampfer für grössere Gesellschaften zu Excursionen (die beiden letzteren gegen frühere Anmeldung), werden von und nach allen Punkten des Sees jederzeit angenommen.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XLIII. Stückes.) Das am 21. März 1901 herausgegebene XLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5280: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 16. März 1901, Z. 49.884, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des XLIV. Stückes.) Das am 26. März 1901 herausgegebene XLIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5281: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Februar 1901, Z. 4791, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus den küstenländischen Bezirken Görz und Gradiska.

Nr. 5282: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 24. März 1901, Z. 9690, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach Oesterreich geregelt wird.

— (Inhalt des XLV. Stückes.) Das am 29. März 1901 herausgegebene XLV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5283: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. März 1901, Z. 10.449, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Volosca nach Ungarn.

— (Inhalt des XLVI. Stückes.) Das am 30. März 1901 herausgegebene XLVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5284: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. März 1901, Z. 10.450, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich nach Croatien-Slavonien.

Nr. 5285: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 21. März 1901, Z. 20.438, betreffend die Bestimmung der Stationen Zakopane und Grzegórzki der k. k. österr. Staatsbahnen als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

— (Inhalt des XLVII. Stückes.) Das am 1. April 1901 herausgegebene XLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5286: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 30. März 1901, Z. 10.777, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 5287: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 29. März 1901, Z. 13.108, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Wiederkäuer aus Italien.

Nr. 5288: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 27. März 1901, Z. 56.592, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des XLVIII. Stückes.) Das am 3. April 1901 herausgegebene XLVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5289: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 30. März 1901, Z. 57.994, betreffend das Erlöschen der Maul- und Klauenseuche in den bayerischen Grenzgemeinden Neuhausen und Lauterbach.

Nr. 5290: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 30. März 1901, Z. 58.028, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des XLIX. Stückes.) Das am 4. April 1901 herausgegebene XLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5291: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 4. April 1901, Z. 11.406, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. April d. J. den mit dem Titel und Charakter eines Regierungsrathes bekleideten Inspector der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen Arnold Bardas, weiters den Inspector dieser Behörde Carl Ballak, und den mit dem Titel eines kaiserlichen Rathes ausgezeichneten Inspector derselben Behörde Stanislaus Ritter von Rybicki zu Oberinspectoren der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen, und zwar sämmtliche unter Belassung in ihrer dermaligen Verwendung, allergnädigst zu ernennen geruht.

Wittek m. p.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. April d. J. den Inspectoren der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen Carl Ritter Nischer von Falkenhof und Heinrich Graf den Titel und Charakter eines Oberinspectors dieser Behörde allergnädigst zu verleihen geruht.

Wittek m. p.

Der Eisenbahnminister hat an Stelle des verstorbenen Mitgliedes der Handels- und Gewerbekammer in Leoben, Conrad Forcher von Ainbach, den Vicepräsidenten dieser Kammer Franz Freiberger zum Ersatzmann im Staatseisenbahnrathe ernannt.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der k. k. Staatsbahn-Directionen, und zwar:

Materialgattung	K. k. Staatsbahn-Direction										
	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau
	Ausgeschriebenes Quantum in Kilogramm										
Petroleum	540.000	285.000	275.000	330.000	35.000	250.000		80.000	412.600	440.000	370.000
Fluid	27 000	20.000	5.500	2.000	—	—		—	10.000	—	—
Benzin	25.800	20	—	—	—	—		—	500	—	—
Mineralschmieröl für Maschinen	335.000	142.000	102.000	170.000	15.000	125.000		30.000	74.600	140.000	100 000
Mineralschmieröl für Wagen	40.000	30.000	10.000	32.000	4.000	25.000		16.000	61.800	78.000	30.000
Vaselin und Cylinderöl	205.000	74.000	75 000	111.000	14.000	70.000		15.000	78.800	78.000	75.000
Terpentinöl, fein	8.000	2.000	1.900	5.600	100	4.500		750	6.000	8.900	2.000
„ ord. (Rienöl)	1.200	—	—	—	—	—		—	—	—	—
Leinöl	600	100	200	150	50	—		40	150	450	120
Fischthran	450	25	—	100	—	—		—	100	—	—

wird für die Zeit vom 1. Juli 1901 bis Ende Juni 1902 im Offertwege vergeben.

Nähere Angaben über die benöthigten Quantitäten und Materialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei den betreffenden k. k. Staatsbahn-Directionen eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Offertformularien benützt werden müssen, sind, per Bogen mit einem 1 Krone-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Beleuchtungs- und Schmiermaterialien“ bei der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direction bis längstens **30. April l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen zu notiren.

Die zu dem Offerte gehörigen Qualitätsmuster sind separat verpackt franco aller Spesen in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämmtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1901/1902 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Theilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Der Offerent hat das Recht, der am Amtssitze der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direction stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen. Bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien findet die Offerteröffnung am **1. Mai l. J., Vormittags 10 Uhr,** statt.

Den k. k. Staatsbahn-Directionen steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter Einem auch seitens jeder der eingangs erwähnten k. k. Staatsbahn-Directionen für ihren Amtsbezirk unter Angabe der Zeit der Offerteröffnung in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, am 10. April 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Geänderte Fahrpreise im Verkehre zwischen Reichenberg und Aussig und den nachbenannten Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und neue Fahrpreise und Gepäckstaxen zwischen Reichenberg und Dux über Zittau—Warnsdorf—Böhm.-Kamnitz—Bodenbach.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 treten nachstehende Fahrpreise und Gepäckstaxen in Kraft:

Von oder nach Reichenberg über Warnsdorf—Böhm.-Kamnitz—Bodenbach	Personenfahrgeld ausschliesslich tarifmässigen Zuschlages bei D- und L-Zügen			Gepäcksfracht für je 10 kg	
	Einfache Fahrkarten, giltig für Personenzüge			a) für das Gesammtgewicht	b) für das Uebergewicht
	I.	II.	III.		
	Classe				
	Mark				
Aussig	8·95	6·25	3·45	.	.
Brüx	11·55	7·95	4·35	.	.
Dux	10·45	7·25	4·05	0·44	0·20
Komotau	12·65	8·35	4·75	.	.
Teplitz	9·95	6·85	3·85	.	.

Wien, am 10. April 1901. [291]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin / Sächsisch - Böhmischer Rundreiseverkehr.

Einführung neuer Rundreisen.

Mit 1. Mai 1901 gelangen im obbezeichneten Verkehre die Rundreisen

Tour Aa. Dresden—Dresden über Bodenbach—Niemes—Reichenberg—Zittau Bhf. — Bischofswerda, und

Tour Ua. Dresden—Dresden über Bodenbach—Teplitz—Lobositz—Niemes—Reichenberg—Zittau Bhf.—Bischofswerda, zur Einführung.

Wien, am 9. April 1901. [292]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Bayerischer Güterverkehr.

Berichtigung von Frachtsätzen.

In den mit 1. April 1901 eingeführten neuen Tarifen für den obbezeichneten Güterverkehr ist auf Seite 6 des Kohlen-Ausnahmetarifes und auf Seite 29 des Heftes 2 (Verkehr mit Lindau) bei der Station Ans (Est) charbonnage d'Espérance-Montegnée das Sternchen mit der Fussnote „Ausser diesen Sätzen kommt für die Ueberführung von der Zeche Espérance Montegnée nach Ans (Est) eine Ueberfuhrgebühr von 0·37 Frcs. für die Tonne zur Erhebung" zu streichen und sind dafür die Sätze von Ans (Est) charbonnage du Connier mit Frcs. 4·21 und 4·70 zu setzen.

Wien, am 9. April 1901. [293]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Aufnahme der Stationen Čerčan-Pišely, Požar und Pořič a. d. Sazawa in den Classenguttarif.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 werden die Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Čerčan-Pišely, Požar und Pořič a. d. Sazawa in den Classenguttarif des vom 1. August 1898 giltigen Verbandsgütertarifes, Theil II, Heft 1, mit nachstehenden Frachtsätzen des Specialtarifes III aufgenommen:

Von und nach	Frachtsätze des Specialtarifes III für 100 kg in Pfennigen			
	Bremen (Hauptbhf., Freibezirk)	Hamburg B, Wilhelmsburg	Stettin	Warnemünde
Cerčan-Pišely	194	187	151	177
Požar	202	195	159	185
Pořič a. d. Sazawa	208	201	165	191

Die im Verkehre mit den übrigen Verbands-Hafenstationen zur Anwendung kommenden Zu-, beziehungsweise Abschlagsbeträge sind aus dem Verbandstarife zu ersehen.

Wien, am 6. April 1901. [294]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung eines ermässigten Frachtsatzes für Valonea.

Der im Verbandsgütertarife, Theil II, vom 1. Jänner 1901 unter Ausnahmetarif 18 (Valonea) auf Seite 27 enthaltene Frachtsatz „zwischen Triest/Fiume und Brieg" wird von 317 Pfennigen auf **292 Pfennige** für je 100 kg herabgemindert.

Diese Verfügung tritt mit 1. Mai 1901 in Kraft.

Wien, am 9. April 1901. [295]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Abänderung des im Ausnahmetarife III des vom 1. August 1900 giltigen Tarifes (Theil II) sub Punkt 6 vorgesehenen Wortlautes.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege ist der im Ausnahmetarife III des vom 1. August 1900 giltigen Tarifes (Theil II) sub Punkt 6 enthaltene Wortlaut wie folgt abzuändern:

„6. Stäbe und Brettchen aus Nadelholz, aus weichem Laubholz, als Aspen-, Birken-, Erlen-, Linden-, Pappeln-Weidenholz und aus Buchenholz, bis zu 1·25 m Länge und 20 mm Dicke, nicht gehobelt;"

Wien, im April 1901. [296]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Schweizerischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Ab 1. Mai 1901 gelangen im Verkehre von Franzensbad nach Bern, Genf, Lausanne und Montreux über Eger—Regensburg—München—Lindau—Bodensee—Romanshorn oder Gürtelbahn—Romanshorn—Winterthur, Zürich—Turgi—Aarau—Olten für Personenzüge giltige Fahrpreise I. und II. Classe, sowie Gepäckstaxen zur Einführung.

Wien, am 11. April 1901. [297]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Betriebseröffnung der „Carolinengrube" bei Franz Josef-Stollen.

Die mit der Station Franz Josef-Stollen in Schienenverbindung stehende „Carolinengrube" — Eigenthümer Kohlenwerke der Prager Creditbank — wird in kurzer Zeit die Förderung beginnen.

Eine Schleppbahngebühr gelangt nicht zur Einhebung.

Teplitz, am 10. April 1901. [298]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Eisenbahn-Betriebsordnung. (Neuauflage.) Die Vorschriften der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 haben im Laufe der Zeit, besonders in den Bestimmungen rein technischer Natur, mannigfache Abänderungen erfahren, welche zwar zum grössten Theile in den „Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe", in den „Grundzügen der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u.dgl.)" und in den „Grundzügen der Vorschriften für die Ausführung des Verkehrs- und Transportdienstes bei Secundär- (Omnibus-) Zügen auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe enthalten sind, deren Beifügung an den betreffenden Stellen der Eisenbahn-Betriebsordnung nichtsdestoweniger zur Hintanhaltung von Missverständnissen als wünschenswerth sich erwiesen hat. Eine auf dieser Grundlage ausgearbeitete Ausgabe der Eisenbahn-Betriebsordnung ist bekanntlich bereits seit einer Reihe von Jahren im Drucke und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei als 54. Heft der Handausgabe der österr. Gesetze und Verordnungen erschienen. In derselben konnten jedoch zur Vermeidung eines allzugrossen Umfanges vorzugsweise nur jene neueren Normen Berücksichtigung finden, welche die Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung zum Theile ausser Wirksamkeit setzen, wogegen von der Einbeziehung solcher Vorschriften, welche die letztere lediglich ergänzen oder erläutern, in der Regel Umgang genommen werden musste. Am Schlusse sind die Bestimmungen des Strafgesetzes vom 27. Mai 1852, betreffend Beschädigungen und andere strafbare Handlungen in Beziehung auf Eisenbahnen und Staatstelegraphen, ferner die Bestimmungen, betreffend die Bestrafungen von Uebertretungen der Eisenbahn-Betriebsordnung durch die politischen Behörden, beigefügt.

Es ist nunmehr im Drucke und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei eine neue (zwölfte) Auflage dieser Ausgabe der Eisenbahn-Betriebsordnung erschienen, in welcher alle seit der Herausgabe der letzten Auflage im Jahre 1899 eingetretenen Aenderungen volle Berücksichtigung gefunden haben. Der Preis des betreffenden Heftes beträgt 40 h.

Ausland.

Bayerisch - Schweizerisch - Elsässisch - Südbadischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Mai 1900. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Die Frachtsätze für Basel der Ausnahmetarife Nr. 3 (Getreide u. s. w.), Nr. 4 (Malz) und Nr. 5 (Mühlenerzeugnisse) treten mit 30. April 1901 ausser Kraft.

Badisch - Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. (Ausnahmetarif für Düngemittel.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1901 wurde für nachbenannte Düngemittel: Converterschlacken, Thomasschlacken und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, im Verkehre zwischen der badischen Station Kehl einerseits und den in den obenbezeichneten Tarif einbezogenen bayerischen Stationen mit Wagenladungsverkehr andererseits ein Ausnahmetarif eingeführt.

Der Frachtberechnung sind die aus dem Kilometerzeiger zu ermittelnden Entfernungen und die Frachtsätze des „Rohstofftarifes" zugrunde zu legen.

Letzterer ist den Abfertigungsstellen durch das — auch einen Bestandtheil des Badisch-Bayerischen Gütertarifes bildende — Ergänzungsblatt des Bayerisch-Preussisch-Südwestdeutschen Verbandes zu den Tarifen dieses Verbandes, enthaltend den Ausnahmetarif für Steinkohlen etc., Seite 4, bekanntgegeben.

Der Ausnahmetarif findet nur Anwendung bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht.

Die durch den „Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation im Deutschen Wechsel-Güterverkehr vom 1. August 1900" bis 30. April 1902 gewährte 20percentige Ermässigung findet auch auf den mit Gegenwärtigem eingeführten Ausnahmetarif Anwendung.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. Localgütertarif, Heft C, Abschnitt II, für die Beförderung von Gütern, vom 1. April 1898. (Ergänzungen.) Im Tarifkilometerzeiger sind nachzutragen:

a) im Nachtrag VIII auf Seite 8—22 und im Nachtrag IX auf Seite 4 im Kopfe die Station Erlenbach a. Main mit den um 1 km erhöhten Entfernungen für Wörth a. M.,
b) im Haupttarife auf Seite 37 unter:

5. Stationen der Strecke Neustadt a. Saale—Meiningen.

Nach und von	Heustreu	Meiningen	Mellrichstadt	Neustadt a. Saale	Oberstreu	Rentwertshausen	Ritschenhausen	Unsleben
	Tarifkilometer							
Kersbach . . .	—	151	—	—	—	—	147	—

c) im Nachtrage VIII auf Seite 27 und 31 unter:

6. Stationen der Strecken Schnelldorf—Leutershausen und Nonnenhorn—Röthenbach b. Lindau.

Nach und von	Büchelberg	Dombühl	Enzisweiler	Hergatz	Hergensweiler	Leutershausen	Lindau Stadt	Nonnenhorn	Oberreitnau	Röthenbach bei Lindau	Schlachters	Schnelldorf	Wasserburg a. Bod.	Zumhaus
	Tarifkilometer													
Erlenbach a. M. .	198	188	364	370	375	202	360	368	368	385	374	177	366	182
Kersbach	—	—	343	347	352	—	339	347	347	—	353	—	345	—

d) im Haupttarife auf Seite 69 unter:

7. Stationen der Strecken Salzburg—Freilassing (Bad Reichenhall)—Bernau.

Nach und von	Bad Reichenhall	Bergen	Bernau	Freilassing	Hammerau	Lauter	Piding	Salzburg	Teisendorf	Traunstein	Uebersee
	Tarifkilometer										
Kersbach	379	—	—	364	370	—	375	357	—	—	—

Localbahn-Actiengesellschaft in München. (Neuer Tarif.) Am 1. Mai 1901 wird für den Localverkehr der bayerischen Linien:

Sonthofen-Oberstdorf,
Markt Oberdorf—Fussen,
Murnau—Garmisch-Partenkirchen,
Fürth—Zirndorf—Cadolzburg
Isarthalbahn (München—Wolfratshausen—Bichl),
Walhallabahn (Stadtamhof—Donaustauf)

der Localtarif

für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern

neu herausgegeben.

Mit dem neuen Tarif treten

bedeutende Ermässigungen

für den Personenverkehr zwischen München I. B. einerseits und den Stationen: Baierbrunn, Hohenschäftlarn und Ebenhausen andererseits, sowie für den Verkehr der letzteren Stationen untereinander ein.

Ausserdem wird infolge der deshalb nothwendigen Regulirung der Tarife der oberen Strecke eine theilweise Erhöhung der Personensätze dieser Strecke um 10 bis 20 Pf. eintreten.

Bayerisch-Schweizerischer Verkehr. Gütertarif für Genf tr. und Verrières tr. vom 1. Juli 1872. (Refactiesätze für Felle und Häute.) Mit sofortiger Wirksamkeit werden für Felle und Häute, rohe, getrocknete und gesalzene, nach und von Genf tr. mit Bestimmung nach oder Herkunft von Bourg oder Culoz und weiter, welche zu den Frachtsätzen der Classe A vorbezeichneten Tarifes direct abgefertigt werden, nachstehende Frachtsätze im Rückvergütungswege gewährt:

nach oder von Genf transit	für Sendungen von mindestens 5000 kg	für Sendungen von mindestens 10.000 kg
	Centimes für 100 kg	
München C. B.	358	346
München O. B.	362	349
München S. B.	359	347
Nürnberg C. B.	423	404
Pasing	355	343
Regensburg	424	405

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe für Sendungen aus Frankreich und der Duplicatfrachtbriefe für Sendungen nach Frankreich, wenn der Anspruch binnen Jahresfrist, vom Tage der Abfertigung der Sendungen an gerechnet, erhoben wird.

Frankfurt a. M.- etc. Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898 (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern). (Aenderungen.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 ist im Abschnitt D des obengenannten Tarifes, Seite 12, Ziff. 4, die Zeile:

„für Güter jeder Tarifclasse . . . . Mk. 0·75"

zu streichen und dafür einzusetzen:

„für Güter jeder Tarifclasse
a) für die Ueberführung eine Ueberfuhrgebühr von . . . . . Mk. 1·90
b) für die Bewegung der Wagen im Viehhofe eine Rangirgebühr von . . . . . „ 0·50
c) für Rechnung der Stadt Frankfurt a. M. eine Geleisegebühr von . . . . . „ 1·60
zusammen . Mk. 4·00

für jeden auch nur theilweise beladenen Wagen."

Hessisch-Rheinisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Mai 1899. (Aenderungen.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 sind im obengenannten Tarif auf Seite 7, Ziff. 4 (Zeile 13 und 14 von unten) die Worte:

a) für gewöhnliche Wagen 10 Pf.
b) für mehrbödige Wagen 15 Pf.
} für das Quadratmeter"

zu streichen und dafür einzusetzen:

„a) einer Ueberfuhrgebühr (für die Ueberführung) von . . . . . Mk. 1·90
b) einer Rangirgebühr (für die Bewegung der Wagen im Viehhofe) von . . . . . „ 0·50
c) einer Geleisegebühr (für Rechnung der Stadt Frankfurt a. M.) von . . . . . „ 1·60
zusammen . Mk. 4·00

Dieser feste Zuschlag von Mk. 4.— wird für jeden auch nur theilweise beladenen Wagen erhoben."

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gestempelt muss	Besondere Bemerkungen
989	k. k. österr. Staatsbahnen		Cement der Pos. C—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	M ö s e l	Triest-Freihafen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum See-Exporte nach dem Auslande bestimmt sein. Anf- und Abladen obliegt den Absendern, bezw. Empfängern	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif, bezw. Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. September 1898	89 Heller	74 Heller	15 Heller	Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" (Pos. VIII) im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege		
990	k. k. österr. Staatsbahnen		Eichen- und Ulmen-Rundhölzer	Mikultajów-Drobowyże	Jaskany	Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen zum Baue von Brücken und Schleusen bei der Vervollständigung der Umwallung der Weichsel und Wisłoka im Mieleeer Bezirke bestimmt sein und mit an die „Technische Leitung für die Umwallung der Weichsel und Wisłoka im Mieleeer Bezirke" adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass von den laut Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, entfallenden normalen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu bewirken ist	
991	k. k. österr. Staatsbahnen		Cement, 200 Stück Schiebkarren Eichenbölzer, Fichtenbretter	Krakau, Dembica Belz	M i e l e c .	Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen zur Umwallung der Weichsel und Wisłoka im Mieleeer Bezirke bestimmt sein und mit an die „Technische Leitung für die Umwallung der Weichsel und Wisłoka im Mieleeer Bezirke" adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende Juli 1901	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass von den laut Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, entfallenden normalen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende October 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu bewirken ist	

992

k. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1		
Die Publication erfolgt	2		
von der	3		
und im Namen der	4		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5	Petroleumnaphta (Rohhenzin) in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	6	Hütteldorf-Hacking transit	Nussdorf transit
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	7	München Centralbahnhof	Fürth
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	8	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen befördert werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen, bezw. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen	
	9	vom 20. April 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	10	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreich-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	12	Mark 1·90	1·98
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	13	2·08	2·17
Art der Durchführung	14	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Im Rückvergütungswege	
Besondere Bemerkungen		Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien bis längstens Ende März 1902 zu bewirken ist	

993

k. k. österr. Staatsbahnen

Bukowinaer Localbahnen		
Regiegüter		
den Stationen der Bukowinaer Localbahnen, einschliesslich der Schlepphahnen	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien (mit Ansnahme der Localbahn Dolina-Wygoda), ferner von Stationen der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza	
Hatna, bezw. Hlihoka mit der Bestimmung für Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien (mit Ansnahme der Localbahn Dolina-Wygoda), ferner für Stationen der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza	Hatna, bezw. Hlihoka mit der Bestimmnng für Stationen der Bukowinaer Localbahnen, einschliesslich der Schlepphahnen	
Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke		
der k. k. österr. Staatsbahnen und der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza	der Bukowinaer Localbahnen, einschliesslich der Schlepphahnen	
Verwendung finden		
vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901		
Localtarif		
Verschieden		
0·4 h für 100 kg und 1 km, unter Wahrung eines Gesammtminimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	0·2 h für 100 kg und 1 km, unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	
Verschieden		
Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
994	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Holz der Abtheilung a und b des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Siehe nachstehende Tabellen		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg für den Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der besonderen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 15. April 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif, Theil II, Heft 5, für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. März 1898	Siehe nachstehende Tabellen			Im Kartirungswege		

Zwischen Stationen der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen:	und			
	1. Station der Böhm. Commercialbahnen: Vobrnbec		2. Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Lukawetz	
	Ausnahmetarif für Holz der Abtheilung			
	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen			
Erdmannsdorf	—	—	144	126
Mosel	116	95	—	—
Neugersdorf	—	—	107	94
Zwickau i. S.	119	97	—	—

Nach Stationen der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen:	Von			
	3. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Kemmelbach-Yhbs		Purgstall	
	Ausnahmetarif für Holz der Abtheilung			
	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen			
Chemnitz	150	120	154	124
Königstein	121	101	126	105
Niedersedlitz	129	108	134	112
Pirna	126	106	131	110
Schandau	—	100	—	104

Zwischen Stationen der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen:	und									
	4. Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn:									
	Bistritz a. H.		Hlinsko a. H.		Hohenau		Holleschan		Wischau	
	Ausnahmetarif für Holz der Abtheilung									
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen									
Chemnitz	167	157	166	156	—	—	166	153	—	—
Dresden-Altstadt	—	—	—	—	126	—	—	—	—	—
Dresden-Friedrichstadt	—	—	—	—	128	—	—	—	—	—
Dresden-Neustadt	—	—	—	—	129	—	—	—	—	—
Königstein	129	129	128	128	—	—	128	128	—	—
Niedersedlitz	137	137	136	136	—	—	136	135	—	—
Pirna	134	134	133	133	—	—	133	133	141	136
Radeberg	142	142	141	141	—	—	141	138	—	—
Schandau	127	127	126	126	—	—	126	126	—	—

Zwischen Stationen der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen	und
	5. Station der Oesterr. Nordwesthahn: Wolframitzkirchen

Es sind die auf den Seiten 129—137, 386 und 387 des Haupttarifes und auf Seite 6 des Nachtrages IV für den Verkehr mit der Station Schönwald-Fraln angeführten Frachtsätze unter Zuschlag von 1 Pfennig für 100 kg für Holz der Abtheilung a und b anzuwenden.

Von	Nach 6. Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen: Leipzig (Bayer. Bhf.)			Leipzig (Dresdn. Bhf.)			Leipzig-Stötteritz			Plagwitz-Lindenau (S.St.B.)		
	Ausnahmetarif für Holz der Abtheilung b											
	Bestehender Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Bestehender Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Bestehender Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Bestehender Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze
	für 100 Kliogramm in Pfennigen											
Wien K.F.N.B., Floridsdorf	149	128	21	147	128	19	147	128	19	147	128	19
Kornenhnrg (Oe.N.W.B.)	149	128	21	147	128	19	147	128	19	147	128	19
Wien, Floridsdorf-Jediesee (Oe.N.W.B.)	149	128	21	147	128	19	147	128	19	147	128	19
Wien (St.E.G.)	149	128	21	147	128	19	147	128	19	147	128	19
Wieu 1 (K.E.B.)	164	138	26	164	138	26	164	138	26	164	138	26
Wien II (K.F.J.B.), Lagerhans, Praterqnai, Nussdorf	147	128	19	147	128	19	147	128	19	147	128	19
Wien (Donanquaihahnhof)	148	129	19	148	129	19	148	129	19	148	129	19
Stadlau (St.E.G.)	—	128	—	—	128	—	—	128	—	—	128	—

Von	Nach 6. Stationen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen: Leipzig (Berl. Bhf.)			Leipzig (Eilenh. Bhf.)			Leipzig (Magdeb. Bhf.)			Leipzig (Thür. Bhf.)			Leipzig-Eutrizsch			Plagwitz-Lindenau (Dir.-Bez. Halle a. d. S.)		
	Ausnahmetarif für Holz der Abtheilung h																	
	Bestehender Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Bestehender Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Bestehender Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Bestehender Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Bestehender Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Bestehender Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze
	für 100 Kilogramm in Pfennigen																	
Wien K.F.N.B., Floridsdorf	147	128	19	147	128	19	147	128	19	148	128	20	148	128	20	147	128	19
Korneuhurg (Oe.N.W.B.)	147	128	19	147	128	19	147	128	19	—	128	—	147	128	19	147	128	19
Wien, Floridsdorf-Jediesee (Oe.N.W.B.)	147	128	19	147	128	19	147	128	19	148	128	20	148	128	20	147	128	19
Wien (St.E.G.)	147	128	19	147	128	19	147	128	19	148	128	20	148	128	20	147	128	19
Wien 1 (K.E.B)	164	138	26	164	138	26	164	138	26	161	138	26	165	138	27	164	138	26
Wien II (K.F.J.B.), Lagerhaus, Praterquai, Nussdorf	147	128	19	147	128	19	147	128	19	147	128	19	148	128	20	147	128	19
Wien (Donauquaibahnhof)	148	129	19	148	129	19	148	129	19	148	129	19	149	129	20	148	129	19
Stadlau (St.E.G.)	—	128	—	—	128	—	—	128	—	—	128	—	—	128	—	—	128	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
995	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser	Bilin	Czernowitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen b) 10.000	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2 und 3	in Centimes a: 744	a: 694	a: 50	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe über den Versandt bis Czernowitz, sowie der auf den Namen des Empfangers in Czernowitz als Absender lautenden Frachtbriefduplicate über den Weiterversandt in Theilsendungen oder Wagenladungen via Itzkany nach oder transito Rumänien. Die Vorlage dieser Documente ist vom Empfänger in Czernowitz bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirken.		
				Carlsbad					771	714	57			
				Franzenshad					758	742	16			
				Hanenstein-Warta					749	700	49			
				Marienbad					794	726	68			
				Welchan-Wickwitz					754	702	52			
				Oświęcim				Localtarif	—	—	—			
									b: 686	b: 573	b: 113			
									698	587	111			
									684	610	74			
									676	576	100			
									687	598	89			
									681	577	104			
									347	306	41			
996	k. k. österr. Staatsbahnen	Welser Localbahn-Gesellschaft	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification	Unter-Rohr transit	a) Wels loco und transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Heller ad a): 28	18	10	Im Kartirungswege		In diese Publication wurde die im Verordnungs-Blatte Nr. 138 vom 1. December 1900 unter fortlaufender Nr. 2776 enthaltene Publication einbezogen, daher die letztere gleichzeitig ausser Kraft tritt
					b) Wels Localbahn				ad b): 27	18	9			
997	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Steine des Specialtarifes 3	Skutsch	Smiřitz	Die Frachtzahlung erfolgt für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	36 Heller	27 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zu Zwecken des Bezirksausschusses in Königgrätz bestimmt sein; auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Königgrätz als Empfänger erscheinen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
998	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungeo	Rohzucker	Rositz-Seslawek	Aussig (St.E.G.) Daubleb Dobrowitz Melnik Nestomitz (Zuckerfabrik) Peček Rositz (Oe.N.W.B.) Schönpriesen Slatinan	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 185 79 132 150 191 91 44 191 28		Im Kartirungswege			
999	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mehl und Mahlproducte	Trautmannsdorf	diversen Stationen	Auflieferung als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif, Theil I, Abtheilung B		Nachlass der zu entrichtenden Ablegegebühr		Im Kartirungswege		Die Verladung der Sendungen von den Strassenfuhrwerken in die Wagen haben die Parteien durch eigene Arbeitskräfte zu besorgen
1000	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter a) der Classe I, b) der Classe II, c) der Classe A	Mähr.-Trübau	**B.C.B.:** Hořic **K.k.St.B.:** Beraun Eisenberg a. d. M. Freiwaldan-Gräfenberg Grulich Hannsdorf Heinrichsthal Mähr.-Neustadt Mähr.-Schönberg Zöptau Zuckmantel **Oe.N.W.B.:** Bad Bělohrad Friedrichswald Semil Unter-Morchenstern	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Heller a) b) c) 195 156 139 308 236 195 111 92 76 189 150 124 128 112 95 124 102 84 142 117 97 126 99 92 111 92 76 124 102 84 232 183 151 218 175 160 78 68 58 249 191 176 291 228 199	Im Kartirungswege		In den nebigen Frachtsätzen ist der Portozuschlag für die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn bereits inbegriffen
			Ermässigte Eilgüter	Mähr.-Trübau	Mähr.-Schönberg					125 Heller				
				oder vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1001	**Eisenbahn Wien-Aspang** als Betriebführende der Schneebergbahn	Südbahn-Gesellschaft	Kalk, gebrannt, der Tarif-Position K—4	Winzendorf	Wr. Neustadt S.B. und E.W.A.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 13. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarife	22 Heller	18·4 Heller	3·6 Heller	Im Kartirungswege		In den nebigen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr in Winzendorf bereits enthalten
			Schotter und Steine der Tarif-Position S—55/a			Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.			11·6 Heller	10·0 Heller	1·6 Heller			
			Verkehrsleitung über Wr. Neustadt Sch.B.B.											
1002	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	der nachstehenden Tabelle	Schönpriesen-Umschlag	Knobis (St.E.G.) Schlan (k.k.St.B.) Swolenowes (k.k.St.B. und St.E.G.)	Bestimmungen des Classengut-Tarifes, bezw. der Ausnahmetarife des in Rubrik 8 genannten Tarifes	vom 1. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Elbeumschlags-Tarif für West-Oesterreich vom 1. April 1901	Frachtsätze des Elbeumschlags-Tarifes für West-Oesterreich vom 1. April 1901	Siehe nachstehende Tabelle	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtsätze treten an Stelle der im Elbeumschlags-Tarife für West-Oesterreich vom 1. April 1901 enthaltenen
				bezw. in umgekehrter Richtung										

Stückgut		Wagenladungsclasse		Specialtarif				Ausnahmetarife im Kartirungswege Nr.				
								2 a—c	3	A	4 B	C
I	II	A 1	B	A 2	I	II	III	Getreide etc.	Zucker	Düngemittel		
für 100 kg in Pfennigen												
108	75	62	58	62	58	45	40	45	37	36	37	33

Fortlaufende Nummer	1005	1004	1003
Die Publication erfolgt von der / und im Namen der	**Oesterr. Nordwestbahn**	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**
	betheiligten Verwaltungen		Kaiser Ferdinands-Nordbahn
für Artikel	A. Getreide, Hülsenfrüchte etc. des Ausnahmetarifes Nr. 1 bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen {α) in Säcken β) alla rinfusa B. Eier des Ausnahmetarifes Nr. 5 bei Frachtzahlung für mindestens { I. 5.000 / II. 10.000 } des in Rubrik 8 genannten Tarifes für den Frachtbrief und Wagen		Mineralkohle
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Skala trs. / Nadbrzezie-Landungs-platz trs.	Skala trs. / Nadbrzezie-Landungs-platz trs.	Reichenberg S.N.D.V.B.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Dresden-Elbkai	Schönpricsen-Umschlag / Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Friedland i/B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens { I. 5.000 kg / II. 10.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
und giltig in der Zeit	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht	Elbenmschlags-Tarif für Südwestrussland vom 1. October 1894	Localtarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	Localgütertarife
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	18 Heller	15 Heller	Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	771 Heller per Tonne à 1000 kg		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		3 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Zugestandener Frachtsatz Pfennige	A) Getreide α)	A) Getreide β)	B) Eier	A) Getreide α)	A) Getreide β)	B) Eier	A) Getreide α)	A) Getreide β)	B) Eier	A) Getreide α)	A) Getreide β)	B) Eier
I. 5000 kg	—	—	396	—	—	351*)	—	—	527*)	—	—	356*)
II. 10.000 kg	352	352	312	249	245	275*)	208*)	204*)	396*)	316*)	316*)	280*)
	352	352	312	311*)	311*)	391*)	311*)	311*)	396*)	316*)	316*)	280*)
	428	428	567	522*)	522*)	522*)	311*)	311*)	527*)	316*)	316*)	356*)

A) Getreide α)	A) Getreide β)	B) Eier
213*)	213*)	280*)
209*)	209*)	356*)

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg bei Lauhe, Tetschen/Bodenhach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag.
Im Verkehre nach Dresden-Elbkai ermässigen sich für Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl die die nebenstehenden Frachtsätze um 14 Pfennige für 100 kg

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1006	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	sämmtlichen unmittelbar an der Montaubahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montaubahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karviner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karviner Reviere	Lettowitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Mai 1901 bis Ende April 1902	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	990 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	924 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	66 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Der nebenbezeichnete Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
1007	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Garne der Position G—3a) und b) der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898	Bennisch	Wien Nordbahnhof Olmütz	Aufgabe in beliebigen Mengen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Heller 318 132	Verschieden		Im Kartirungswege		
			Garne der Position G—3a		Wien Nordbahnhof	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			Heller 237	Heller 210	Heller 20				

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	1 Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	3 Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	4 Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	5 Betheiligte Verwaltungen	6 Bezeichnung der Artikel	7 Bezeichnung der Relation von	7 Bezeichnung der Relation nach	8 Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	9 Bemerkungen
36	Nr. 38 vom 30. März 1901	26	K. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Schwarzenau-Zwettl	Bier	Schwarzenau	Zwettl	Der in der Rubrik 8 enthaltene Zeitpunkt der Aufhebung hat statt: „1. Mai 1901“ richtig: „1. Juni 1901“ zu lauten	
37		27			Leere Bierfässer	Zwettl	Schwarzenau		
38		28			Brennholz	Gr.-Globnitz	Schwarzenau		
39		29			Holz (exl. Brennholz) Brennholz	Zwettl	Schwarzenau		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 44. **Wien, 16. April 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate Februar 1901. — Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen im Monate Februar 1901. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Blansko nach Wischau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem unter Führung des Advocaten und Bürgermeisters Dr. Josef Swoboda in Wischau stehenden Eisenbahn-Comité die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Blansko der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Jedownitz bis zur Station Wischau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 23. März 1901. Z. 12.380/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Wsetin zur Station Bilnitz-Brumow.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Advocaten Dr. Liboslaw Janík in Wall. Klobouk im Vereine mit Franz Serý, Bürgermeister in Wall. Klobouk, Josef Černotzký, Bürgermeister in Wsetin, und Carl Rýger, Bürgermeister in Brumow, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Wsetin der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Polanka, Wall. Klobouk und Brumow zur Station Bilnitz-Brumow der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 3. April 1901. Z. 40.603/2 ex 1900.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

1. Bahneinrichtungen, insbesondere Stationen und Haltestellen, bilden keine unabänderlichen Institutionen; sie müssen vielmehr den jeweiligen Verkehrsbedürfnissen und Betriebseinrichtungen entsprechen und können dann, wenn sie mit den geänderten Betriebsverhältnissen nicht mehr im Einklange stehen, abgeändert werden.

2. Zur Anordnung solcher Aenderungen sind, sobald hiefür thatsächliche Voraussetzungen eintreten, die staatlichen Eisenbahnbehörden befugt.

3. Dieses Entscheidungsrecht der staatlichen Aufsichtsbehörde kann durch Vereinbarungen zwischen der Bahnverwaltung und einem Interessenten, welche seitens der Aufsichtsbehörde genehmigt wurden und daher Bestandtheile einer früheren behördlichen Verfügung bilden, nur insoweit eingeschränkt werden, als die staatliche Aufsichtsbehörde an diese frühere Verfügung selbst gebunden ist.

Aus Anlass der Trassenrevision und Stationscommission für die Localbahn Piła-Jaworzno hat das k. k. Eisenbahnministerium mit der Entscheidung vom 24. October 1899, Z. 36.743, angeordnet, dass der bisherige Frachtenbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Chrzanów nach gehöriger Erweiterung auch für den Personen- und Eilgutverkehr sowohl der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, als auch der Localbahn Piła-

Jaworzno, dann für den Frachtenverkehr der letztgenannten Bahn zu dienen habe, und dass mit dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung auf dieser Localbahn die in Chrzanów dermalen bestehende Personenhaltestelle aufzulassen ist.

Die gegen diese Ministerial-Entscheidung seitens der Stadtgemeinde Chrzanów eingebrachte Beschwerde wurde vom Verwaltungsgerichtshofe nach durchgeführter öffentlicher, mündlicher Verhandlung als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe.

Die Entscheidung des Eisenbahnministeriums vom 24. October 1899, Z. 36.743, wird in der Beschwerde in Betreff der angeordneten Auflassung der Personenhaltestelle Chrzanów aus dem Grunde angefochten, weil dieser Auflassung eine rechtsverbindliche Verpflichtung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn entgegenstehe, bei deren Bestande die k. k. Staatsbehörde nicht befugt war, mit Verletzung erworbener Rechte der Stadtgemeinde Chrzanów die Auflassung der in Rede stehenden Haltestelle zu genehmigen.

In der öffentlichen mündlichen Verhandlung wurde auch noch die Einwendung eines mangelhaften Verfahrens aus dem Grunde erhoben, weil die der Entscheidung zugrunde liegende Verhandlung blos zum Zwecke der Trassenrevision der Localbahn Piła-Jaworzno und nicht auch ausdrücklich zum Zwecke der Auflassung der Personenhaltestelle Chrzanów ausgeschrieben und kundgemacht wurde.

Die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes beruht auf nachstehenden Erwägungen:

Auf die das Verfahren betreffenden, erst in der öffentlichen mündlichen Verhandlung vorgebrachten und nicht nach § 18 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, schon in der schriftlichen Beschwerde geltend gemachten Einwendungen fand sich der Verwaltungsgerichtshof nicht veranlasst, einzugehen, zumal er bei der ihm nach § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, von Amtswegen obliegenden Prüfung des Verfahrens wesentliche Mängel des Verfahrens nicht entdeckt hat.

In der Sache selbst stützt die Stadtgemeinde ihren Anspruch auf den Weiterbestand der Haltestelle Chrzanów auf eine Vereinbarung mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche in zwei an sie gerichteten Schreiben der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 23. April 1888, Z. 26.419, und vom 19. December 1888, Z. 40.079, niedergelegt ist, ferner auf die zum Stationsprotokolle aus Anlass der Errichtung der Frachtenstation Chrzanów am 15. Juni 1888 abgegebenen Erklärungen der Stadtgemeinde und der Nordbahn.

In den Schreiben vom 23. April 1888, Z. 26.419, und vom 19. December 1888, Z. 40.079, hat die Kaiser Ferdinands-Nordbahn erklärt, die Haltestelle nebst dem Frachtenbahnhofe weiter belassen zu wollen und die ihr seitens der Stadtgemeinde Chrzanów zum Zwecke der Anlage des Frachtenbahnhofes unentgeltlich abgetretenen Grundstücke als theilweisen Ersatz der mit dem Unterhalte doppelter Expeditionsstellen verbundenen Auslagen angenommen.

In dem Stationsprotokolle vom 15. Juni 1888 haben die Vertreter der Stadtgemeinde erklärt, dass sie zur Errichtung des abgesonderten Frachtenbahnhofes nur unter dem Vorbehalte zustimmen, dass die bisherige Haltestelle künftighin unter keiner Bedingung aufgelassen, respective mit der Frachtenstation vereinigt werde, weil der Personen- und Eilgutverkehr die Belassung dieser Haltestelle erfordert, und der Vertreter der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat sich zu allen diesen Bedingungen zustimmend erklärt.

Wird nun in Betracht gezogen, dass Bahneinrichtungen, insbesondere Stationen und Haltestellen, der Natur der Sache nach und, wie dieses aus den §§ 12 und 18 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und aus dem § 39 und ff des Eisenbahn-Expropriationsgesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, hervorgeht, keine bleibende, unabänderliche Institution bilden, vielmehr solche Bahneinrichtungen stets den jeweiligen Verkehrsbedürfnissen und Betriebseinrichtungen entsprechen müssen, und dann, wenn sie mit den geänderten Betriebsverhältnissen nicht mehr im Einklange stehen, abgeändert werden können; wenn weiter erwogen wird, dass die Beurtheilung und Entscheidung der Frage über solche Aenderungen der Bahneinrichtungen und über Errichtung oder Auflassung der Stationen und Haltestellen in den Wirkungskreis der staatlichen Eisenbahnbehörden fällt (§§ 10 und 12 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19), so ergibt sich, dass Vereinbarungen zwischen der Stadtgemeinde und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einen Anspruch auf den unveränderten Fortbestand der Haltestelle der Staatsverwaltung gegenüber nicht begründen und das Entscheidungsrecht der staatlichen Aufsichtsbehörde nicht einschränken können.

Die zum Stationsprotokolle vom 15. Juni 1888 abgegebenen und sohin seitens der Aufsichtsbehörde genehmigten Erklärungen könnten blos als ein Bestandtheil dieser behördlichen Verfügung gelten und sonach ihre verbindliche Kraft der staatlichen Aufsichtsbehörde gegenüber nur insoweit äussern, als diese Verfügung selbst die Aufsichtsbehörde bindet.

Sobald nun eine solche Verfügung nach der Natur der Sache und nach den obbezogenen Vorschriften geänderten Verkehrsverhältnissen gegenüber nicht unabänderlich bleiben muss, vielmehr die Behörde zur Anordnung solcher Aenderungen, sobald hiefür thatsächliche Voraussetzungen eintreten, befugt ist, so kann aus dem in Rede stehenden Protokolle vom 15. Juni 1888 ein gesetzliches Hinderniss gegen die Auflassung der Personenhaltestelle nicht gefolgert werden.

Die Staatsverwaltung war aber auch nicht gehalten, vom Standpunkte des Schutzes der Parteienrechte dem von der Stadtgemeinde aus einem Privatrechtstitel erhobenen Proteste gegen die Auflassung der Haltestelle einen massgebenden Einfluss bei der diesfälligen Entscheidung einzuräumen, als ja nach den Bestimmungen des § 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und des § 16 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, derartige Entscheidungen in erster Linie vom Standpunkte der öffentlichen Interessen zu treffen sind, und es in das freie Ermessen der Behörde gestellt ist, im Einzelnfalle (selbstverständlich unbeschadet allfälliger Entschädigungsansprüche der Parteien) zu entscheiden, ob und inwiefern die seitens der Parteien geltend gemachten Privatansprüche bei der Entscheidung neben den öffentlichen Interessen in Betracht und in Rechnung zu nehmen wären.

Da sonach in der angefochtenen Entscheidung eine Gesetzwidrigkeit nicht erblickt werden kann, so musste die Beschwerde als unbegründet zurückgewiesen werden.

[Erkenntniss vom 17. November 1900, Nr. 7801; E.-M.-Z. 9235 ex 1901.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Anlage des zweiten Geleises in der Thaliastrasse km 1·870 bis km 2·184 und km 2·345 bis km 2·530: Ergebniss der politischen Begehung: Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der am 18. Februar durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes, betreffend die Anlage des zweiten Geleises in der Thaliastrasse km 1·870 bis km 2·184 und km 2·345 bis km 2·530 der Linie Lerchenfelderstrasse—Montleartstrasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen, sowie die ex commissione erfolgte Ertheilung des Bauconsenses wurde unter Genehmigung der von der Commission getroffenen Bestimmungen und gestellten Anträge zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 12.526.]

Waldbahn Krechovice - Suchodol. (Flügel Łuhy—Iłemnia: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung des Projectes für den Flügel Łuhy—Iłemnia der Waldbahn Krechowice-Suchodoł auf den 17. April anberaumt. [E.-M.-Z. 15.172.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Strecke Salzburg — Drachenloch: Zweiglinie von km 4·286 nach Maxglan: Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat hinsichtlich des von der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige, mit Dampfkraft zu betreibende Zweiglinie von km 4·286 der gesellschaftlichen Strecke Salzburg—Drachenloch nach Maxglan, welche ab der Station Communalfriedhof nur dem Güterverkehre dienen soll, die bereits auf den 14. Jänner und 25. Februar angeordnete und wegen Witterungsverhältnissen verschobene Trassenrevision, Stationscommission und politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung neuerlich auf den 26. April anberaumt. [E.-M.-Z. 15.530.]

Localbahn Bregenz - Bezau (Bregenzer Waldbahn). (Flusscorrectionen: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bregenz hat die politische Begehung über die von der Bauleitung der Bregenzer Waldbahn vorgelegten Detailprojecte für die Correction der Bregenzerache, sowie des Grabenbaches in km 33·3/5, für die Correction der Einmündung der Weissach in die Bregenzerache km 14·5/7 der Localbahn Bregenz-Bezau (Bregenzer Waldbahn) auf den 15. April anberaumt. [E.-M.-Z. 14.594.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Innsbruck - Igls. (Mittelgebirgsbahn: Eröffnung des Zugsverkehres für die heurige Sommersaison.) Am 2. April wurde der Zugsverkehr auf der Mittelgebirgsbahn Innsbruck-Igls für die heurige Sommersaison wieder eröffnet.

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. (Einführung des elektrischen Betriebes für den Personenverkehr auf den Localbahnen Přívoz — Mähr.-Ostrau — Witkowitz, Mähr.-Ostrau — Ellgoth.) Einer Kundmachung obiger Localeisenbahn-Gesellschaft vom 31. März zufolge wird auf den Localbahnen Přívoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz, Mähr.-Ostrau — Ellgoth, und zwar auf den Strecken: Mähr.-Ostrau Bahnhof — Přívoz Station, Přívoz Station — Mähr.-Ostrau Bahnhof, Ostrawitzabrücke, bezw. Mähr.-Ostrau — Witkowitz, Witkowitz — Mähr.-Ostrau, bezw. Ostrawitzabrücke, Mähr.-Ostrau — Hulvaken, Hulvaken — Mähr.-Ostrau der elektrische Betrieb für den Personenverkehr eingeführt werden. Der Zeitpunkt, zu welchem derselbe stattfindet, wird seinerzeit verlautbart.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Prag: Eröffnung der Haltestelle Pecerad-Bukowan.) Die auf der Strecke Cerčan-Pišely—Wran zwischen den Stationen Pořitsch a. d. S. und Tejnitz a. d. S. liegende, bisher nur für den beschränkten Güterverkehr eingerichtete Verladestelle Pecerady wurde am 1. April 1901 unter gleichzeitiger Namensabänderung auf Pecerad-Bukowan auch für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Fahrkartenausgabe besorgt der Conducteur beim Zuge. Die Abfertigung des Gepäckes erfolgt im Nachzahlungswege.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Breslau: Umwandlung der Haltestelle Schönwalde in eine Station und Uebergang derselben in den Bezirk der Eisenbahn-Direction Halle a. S.) Einer Kundmachung der Eisenbahn-Direction Erfurt zufolge ist am 1. April die bisher zum Bezirke der Eisenbahn-Direction Breslau gehörige Haltestelle Schönwalde, welche nach vollendetem Umbaue Station der Bahnstrecke Cottbus — Sorau geworden ist, in den Bezirk der Eisenbahn-Direction Halle a. S. übergegangen.

— (Bedarf an Arbeitskräften bei den Verkehrscontrolen der preussischen Staatsbahnen.) Um einen Ueberblick darüber zu gewinnen, wieviel Arbeitskräfte bei den Verkehrscontrolen nach dem Inkrafttreten der neuen Verkehrscontrolordnung beschäftigt werden und wie die Arbeitsleistungen der Beamten in den verschiedenen Controlbezirken bemessen sind, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die controlführenden Eisenbahn-Directionen beauftragt, Nachweisungen nach bestimmt vorgeschriebenen Mustern bis zum 1. Juli 1901 einzureichen. Aus den ausgefüllten Mustern wird erhellen, wie viel Arbeit von einer Arbeitskraft im monatlichen Durchschnitte geleistet wird. Dafür ist im Personenverkehre massgebend, wie viel Stationsverbindungen und Fahrkartensorten, im Gepäcksverkehre, wie viel Gepäcksscheinstämme von einer Arbeitskraft geprüft werden. Im Güterverkehre soll angegeben werden, wie viel eine mit Prüfung von Rechnungsmaterial betraute Arbeitskraft im Monatsdurchschnitte an Stationsverbindungen und Frachtkarten zu bearbeiten hat.

Zur Erläuterung wird in dem Erlasse Folgendes ausgeführt:

Für den Gepäcks- und Güterverkehr werden die sich aus den Nachweisungen ergebenden Durchschnittsziffern einen für alle Verhältnisse anwendbaren Massstab zur Bemessung der Arbeitsleistungen abgeben. Im Gepäcksverkehre wird der Umfang der Controlarbeiten durch die Anzahl der zu prüfenden Gepäcksscheinstämme, im Güterverkehre durch die Anzahl der zu bearbeitenden Frachtkarten in Verbindung mit der Zahl der Stationsverbindungen im Wesentlichen bestimmt. Dem Umstande, dass der Umfang der Controlarbeiten für die einzelnen Verkehre verschieden ist, ist dadurch Rechnung getragen, dass für die verschiedenen Verkehre getrennte Durchschnittsziffern zu berechnen sind.

Für den Personenverkehr sind die zu prüfenden Stationsverbindungen und Fahrkartensorten als Massstab für die Arbeitsbemessung angenommen worden. Hier wird indessen auch der Verkehrsumfang der Stationen den Umfang der Arbeit beeinflussen; denn die Prüfung der Stationsverbindungen verkehrsreicher Stationen mit Fahrkarten von allen Arten und Classen erfordert mehr Zeit, als die Prüfung der Stationsverbindungen von Stationen mit geringerem Verkehr, auf denen nur Fahrkarten für Personenzüge oder einzelne Classen aufliegen. Umgekehrt lassen sich — wenn die zu prüfenden Fahrkartensorten zum Anhalt für die Arbeitsbemessung genommen werden — durch die eintägige Prüfung einer Station mit grösserem Verkehr beispielsweise mehr Fahrkarten feststellen, als bei der 10 Tage erfordernden Prüfung von 20 weniger verkehrsreichen Stationen. Im Personenverkehre werden daher gewisse Abweichungen von den Durchschnittsziffern je nach dem Verkehrsumfange der zur Bearbeitung kommenden Stationen vorkommen können; diese Abweichungen werden jedoch nicht so erheblich sein, dass dadurch den Durchschnittsziffern die Bedeutung einer im Allgemeinen zu beachtenden Norm genommen wird.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Februar		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1901				Einnahmen 1900		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar	
	1901	1900	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . .	8.034·6	8.006·7	2,132.400	1,545.300	2,814.800	11.558.400	14,373.200	1.789	14,100.909	1.761	+ 1·6	8.034·6	8.006
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	164.415	182.660	221.401	910.989	1,132 390	1.608	1,175.899	1.670	— 3·7	704·1	704
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·9	119·9	42.177	49.068	24.676	119.377	144.053	1.201	138.422	1 154	+ 4·1	119·9	119
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·6	382·6	102.429	235.774	106.954	809.711	916.665	2.396	743.090	1.942	+ 23·4	382·6	382
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	4.963	52.963	3.875	88.169	92.044	1.362	93.680	1.386	— 1·7	67·6	67
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	26.000	25.200	12.200	75.700	87.900	1·291	87.008	1.278	+ 1·0	68·1	68
Hauptbahnen zusammen .	9.376·9	9.349·0	2,472.384	2,090.965	3,183.906	13.562.346	16,746.252	1.786	16.339.008	1.748	+ 2·2	9.376·9	9.349
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	65 512	35.630	56.880	138.540	195.420	500	195.420	500 . . .		390·5	390
Belisče-Kapelna-Noskovci L.-B. .	80·3	80·3	3.400	10.717	3.250	23.348	26.598	331	24.854	310	+ 6·8	80·3	80
Budapester Localbahnen	56·7	47·0	221.799	5.006	47.731	5.379	53.110	937	57.790	1.230	— 23·8	56·7	47
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	53.099		10.270		10.270	1.180	9.968	1.146	+ 3·0	8·7	8
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·7	8·0	132.069	101	18.690	49	18.739	1.602	16.821	2.103	— 23 8	11·7	8
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	4.447	2.623	4.883	8.774	13.662	304	13.523	301	+ 1·0	44·9	4
Holics-Gödinger Localbahn . . .	3·4	3·4	1.328	1.506	308	1.420	1.728	508	2.238	658	— 23·3	3·4	3
Keszthély—Balaton-Szt. György .	9·7	9·7	2.683	1.488	1.928	3.672	5.600	577	4.892	504	+ 14·5	9·7	9
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges. .	58·0	58·0	12.903	13.047	3.168	30.440	33.608	579	30.472	525	+ 10·3	58·0	58
Nagy-Károly—Somkuter L.-B. .	84·6	84·6	4.043	5.072	2.888	21.820	24.708	293	10.826	128	+128·1	84·6	8
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	5.338	2.230	2.831	8.107	10.938	219	6.564	131	+ 67·2	50·0	50
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	29.971	14.435	35.559	65.825	101.384	400	100 342	396	+ 1·0	253·6	25
Szatmár-Erdöder Localbahn . .	28·2		12 908	2.439	2.364	5.220	7.584	269	. . . .	. . . .		28·2	. .
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	3.600	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368 . . .		5·7	
Ungthalbahn	42·9	42·9	6.500	8.000	4.445	18.249	22.694	529	22 263	519	+ 1·9	42·9	4
Zágráb (Leskovac)-SamoborerL.-B.	19·2		5.167	76	2.852	294	3.146	164	. . . .	. . . .		14·3	. .
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges. .	66·0	66·0	4.412	1.606	1.755	3.417	5.172	78	5.321	80	+ 2·8	66·0	6
Borossebes-Menyházaer Localb. .	21·1	21·1	276	1.020	160	1.850	2.010	95	910	43	+120·9	21·1	2
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn .	27·3	27·3	11.187	876	4.355	1.694	6.049	221	7.216	264	— 16·2	27·3	2
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	6.983	14.231	6.968	34.729	41.697	338	39.771	323	+ 4·6	123·2	12
Güns-Steinamanger Vicinalbahn .	17·4	17·4	7.621	989	3.902	3.096	6.998	402	6.444	370	+ 8·7	17·4	1
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	11.156	4.460	5.984	8.931	14.915	137	13.789	126	+ 8·7	109·2	10
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	70·5	70·5	8.376	4.178	6.429	13.098	19.527	277	13.503	192	+ 44·3	70·5	
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	4.255	9.754	1.863	32.686	34.549	1 047	34.291	1.039	+ 0·8	33·0	
Késmark—Szepes-Bélá L.-B. . .	8·6	8·6	2.065	4.180	611	2.301	2.912	339	3.179	370	— 8·4	8·6	
Lőcsethal-Bahn	12·7	12·7	3.485	1.057	1.948	1.614	3.562	280	3.518	277	+ 1·1	12·7	
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz .	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .		9·1	
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	5.194	5.486	2.490	6.335	8.825	630	9.886	706	— 10·8	14·0	
Szepes-Béla—Podoliner Bahn . .	11·0	11·0	1.414	2.834	634	2.641	3.275	298	2.907	264	+ 12·9	11·0	
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.-B.	9·3	9·3	1.609	720	653	1.115	1.768	190	1.451	156	+ 21·7	9·3	
Zsolna-Rajecser Localbahn . . .	21·2	21·2	5.581	1.997	2.253	4.360	6.613	312	2.888	136	+129·5	21·2	
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·5	3.939	1.286	3 586	4.048	7.634	97	8.106	103	— 5·8	78·5	

Eisenbahnen im Monate Februar 1901.

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1901 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1901 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1901 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1901 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1900 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1900 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1900 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1900 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1901 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1900 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar											
													I. Hauptbahnen.
4,658.400	3,152.700	6,149.000	23,581.700	29,730.700	3.700	6,077.213	23,015.318	29.092 531	3.634	+ 1·8	22 200	21.804	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
313.116	397.445	461.287	1,889.722	2,351.009	3.349	478.899	1,910.851	2,389.750	3.394	— 1·6	20.034	20.364	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
87.505	113.342	52.085	273.141	325.226	2.712	54.053	247.949	302.002	2.519	+ 76·1	16.272	15.114	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
215.515	490.047	214.932	1,569.581	1,784.513	4.664	237 436	1,331.938	1,569 374	4.102	+ 13·7	27.984	24.612	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
9.735	110.572	7.451	186.244	193.695	2.865	8.320	187 906	196.226	2.902	— 1·3	17.190	17.412	Mohács-Fünfkirchner Bahn
49.800	54.000	23.400	162.300	185.700	2.727	22.537	161.283	183.820	2 699	+ 1·0	16.362	16.194	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
5,334.071	4,318 106	6,908.155	27,662.688	34,570 843	3.687	6,878.458	26,855.245	33,733.703	3.608	+ 2·2	22.122	21.648	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
130.761	71.720	111 720	288.240	399.960	1.024	124.940	263.320	388.260	991	+ 3·0	6.144	5.964	Arader u. Csánader E.
6 295	23.392	5.950	45.224	51.174	637	5.745	43.158	48.903	609	+ 4·6	3.822	3.654	Belisče-Kapelna-Noskovci
451.980	9.964	97.228	10.827	108.055	1.906	104.153	10.746	114.899	2.445	— 22 0	11.436	14.664	Budapester Localbahnen
104.963	. . . .	20.406	. . . .	20.406	2.346	20.375	. . . .	20.375	2.342	+ 0·2	14.076	14.052	Budapest-Budafok
268.996	235	37.887	111	37.998	3.247	34.415	195	34.610	4 326	— 24·7	19.482	25.956	Budapest-Szt. Lörincz
9.557	4.519	10.883	15.763	26.646	593	10.841	17.058	27.899	621	— 4·5	3.558	3.726	Eperjes-Bartfeld
2.835	3.232	687	3.025	3.712	1.092	426	6.953	7.379	2 170	— 49 7	6.552	13.020	Holics-Gödinger Localbahn
5.853	2.350	4.089	6.225	10.314	1.063	4.578	6 046	10.624	1.095	— 2·9	6.378	6.470	Keszthély—B.-Szt. György
25.998	28.771	6.458	66.438	72.896	1.257	5.927	61.120	67.047	1.156	+ 8 7	7.542	6.936	Marmaroser Salzb. A.-G.
7.784	7.122	5.691	29.708	35 399	418	6.418	21.754	28.172	333	+ 25 5	2.508	1.998	Nagy-Károly—Somkut
9.937	3.423	5.278	11.961	17.239	345	5.726	8.828	14.554	291	+ 18·6	2.070	1.746	Segesvár—Szent-Agota
57.900	26.611	71.625	126.636	198.261	782	75.468	124.874	200 342	790	— 1·0	4.692	4.740	Szamosthal-Bahn
21.032	4.901	3.715	11.226	14.941	530	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.1·0	. . .	Szatmár-Erdöder Localbahn
. . . .	7.200	. . . .	4.200	4.200	737	. . . .	4.200	4.200	737	. . .	5.159	5.159	Terret-Kovásznaer Bahn
13.400	16.150	8.934	37.413	46.347	1.080	9.084	31.439	40.523	944	+ 13·9	6.480	5.664	Ungthalbahn
8.112	126	4.472	414	4.886	342	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.052	. . .	Zágráb-Samoborer Localb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
7.727	2.750	3.076	6.067	9 143	139	3.569	5.784	9.353	142	— 2·1	834	852	Erste Niederungar. landw Eisenb.-Act.-Ges.
512	1.243	330	2.270	2.600	123	300	2.260	2.560	121	+ 1·7	738	726	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
23.998	1.782	8.959	3.415	12.374	453	10.178	3.908	14.086	516	— 12·2	2.718	3.096	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
15.828	26.299	15.703	64 430	80.133	650	14.187	62.677	76.834	624	+ 4·2	3.900	3.744	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
15.466	1.990	8.225	6.111	14.336	824	7.289	5.568	12.857	739	+ 11·4	4.944	4.434	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
21.332	9.994	11.043	19.501	30.544	280	11 573	20.290	31.863	291	— 3·8	1.680	1.746	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
17.474	6.695	12 902	21.186	34.088	484	12.775	18.278	31.053	441	+ 9 8	2.904	2.646	Arvathalbahn
9.150	20.069	4.080	67.712	71.792	2.176	3.227	66.673	69.900	2 118	+ 2·7	13.056	12.708	Gölnitzthal-Bahn
4.317	7.924	1.272	4 511	5.783	676	1.615	4.485	6.100	709	— 5·2	4.032	4.254	Késmark—Szepes-Bélá
6.806	2.135	3.796	3.256	7.052	555	3.630	3.919	7.549	594	— 6·6	3.330	3.564	Löcsethal-Bahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
10.647	10.615	5.094	12 072	17.166	1.226	5.299	15.213	20.512	1.465	— 16·4	7.356	8.790	Poprádthal-Bahn
2.917	5.071	1.341	4 578	5 919	538	1.500	3.782	5.282	480	+ 12·1	3.228	2.880	Szepes-Béla—Podoliner B.
3.358	1.290	1.334	1.986	3.320	357	1.298	2.165	3.463	372	— 4·0	2.142	2.232	Szepes Olaszi-S.Varalja
10.842	3.558	4.334	7.263	11.597	547	4.148	1.558	5.706	269	+103·3	3.282	1.614	Zsolna-Rajecser Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
7.948	2.511	7.308	8.309	15.617	199	7.467	9.720	17.187	219	— 9·1	1.194	1 311	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Februar		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1901				Einnahmen 1900		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer			
	1901	1900										1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	26.500	5.500	15.900	10.700	26.600	205	25.574	197	+ 4·1	129·9	129
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	34.600	6.700	24.600	17.000	41.600	287	40.866	282	+ 1·8	145·0	145
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	6.700	2 900	3.800	6.100	9.900	167	9.367	158	+ 5·7	59·4	59
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	29.400	5.100	19.100	14.600	33.700	310	32 673	301	+ 3·0	108·6	108
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	17.500	3 500	8.900	6.900	15.800	191	15.041	182	+ 4 9	82·7	82
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	88·3	88·3	9.800	1.200	5.800	2.200	8 000	91	6.672	76	+ 19·7	88·3	88
Bihárer Vicinalbahnen	177·8	177·8	30.400	3.000	22.500	11.900	34.400	194	33.510	189	+ 2·6	177·8	132
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	8.000	4.100	4.700	7.100	11.800	204	11.121	192	+ 6·3	57·8	57
Brassó-Háromszéker Localbahnen	104·6	104·6	30.000	6.000	20.700	17.300	38.000	363	36.130	345	+ 5·2	104·6	104
Budapest-Gran Localbahn	98·7	98·7	33.500	39.900	18.100	79.100	97.200	985	96.545	978	— 0·7	98·7	98
Budapest-Lajosmizse Localbahn	63·2	63·2	8.000	3.400	7.200	8.400	15.600	247	16.859	267	— 7·4	63·2	63
[illegible]etnekthal-Bahn	23·8	23·8	2.100	2.700	700	5.100	5 800	244	6.129	258	— 5·4	23·8	23
[illegible]zin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	7.100	700	4.100	1.700	5.800	148	5.992	153	— 3·3	39·3	39
[illegible]in-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	19.400	8.300	13.400	21.900	35.200	259	34.480	253	+ 2·4	136·1	136
[illegible].in—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	19.500	5.100	10.700	10.300	21.000	370	20.511	361	+ 2 5	56·8	56
[illegible] ar. Localbahnen (Trans-. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	59.100	28.600	40.800	100.500	141.300	415	140.341	413	+ 0·5	340·2	340
[illegible]nburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	10.800	4.900	9.700	9.900	19.600	184	20.343	191	— 3·7	106·4	106
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	4.900	1.000	4.200	2.800	7.000	135	5.853	113	+ 19·5	51·9	51
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	3.300	600	1.900	900	2.800	112	2.629	105	+ 6·7	25·0	25
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	8.100	2.600	5.800	6.900	12.700	192	11.876	180	+ 6·7	66·1	66
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	24.500	12.500	18.900	37.000	55.900	275	55.109	271	+ 1·5	203·2	203
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	3.300	2.600	2.600	8.400	11.000	261	11.450	272	— 4 0	42·1	42
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	8.000	1.600	5.100	4.000	9.100	164	8.740	157	+ 4·5	55·6	55
Szekler Bahn	35·3	35·3	7.400	2.900	4.500	6.400	10.900	309	10.634	301	+ 2·7	35·3	35
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.300	500	900	1.100	1.900	152	1.553	124	+ 22·6	12·5	12
Honter Localbahn	40·5	40·5	3.400	1.000	2.400	1.900	4.300	106	4.092	101	+ 5·0	40·5	40
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	5.100	1.400	4.100	3.300	7.400	137	6.656	123	+ 11·4	54·0	54
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	3.300	1.000	1.700	1.500	3.200	122	2.989	114	+ 7·0	26·2	26
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	7.400	900	4.000	1.900	5.900	133	5.483	123	+ 8·1	44·4	44
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	8.500	5.400	6.900	14.900	21.800	369	21.394	362	+ 1·9	59·1	59
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	5.900	600	3.900	1.200	5.100	132	4.723	123	+ 7·3	38·5	38
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·4	30·4	4.400	300	2.400	700	3.100	102	2.926	96	+ 6·2	30·4	30
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	7.400	1 300	5.400	3.400	8.800	86	8.300	81	+ 6·1	102·1	102
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	9.500	600	5.900	1.200	7.100	133	6.524	123	+ 8·1	53·2	53
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.200	1.200	300	1.200	1.500	80	1.686	90	+ 11·1	18·7	18
Körmend-Németujvárer	23·1	23·1	5.400	800	2.200	1.000	3.200	139	2.696	117	+ 18·8	23·1	2
Körös-Belovár Localbahn	97·4	49·2	13.000	2.700	7.900	7.000	14.900	153	13.100	152	+ 0·7	97·4	8
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	6.300	700	2.700	1.600	4.300	194	4.495	202	— 4·0	22·2	2
Lonjathalbahn	114·3	114·3	10.300	4.100	8.100	9.200	17.300	151	16.748	147	+ 2·7	114·3	11
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	17.300	8.200	14 900	27.000	41.900	224	41.424	221	+ 1 4	187·1	18
Ungar. Nordwestbahn	121·6	114·7	19.200	7.600	11.500	14.500	26.000	214	24.761	216	— 0·9	121·6	11
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	5.000	2.000	4.400	6.300	10.700	97	10.346	94	+ 3·2	110·3	11
Máros-Vásárhely—Szasz-Régen	32·3	32·3	9 800	3.800	6.100	7.600	13.700	424	13.257	410	+ 3·4	32·3	3
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	36.100	8.900	21.300	23.200	44.500	144	43.848	142	+ 1·4	309·8	30
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	5.100	1.000	1.800	1.400	3.200	209	3.737	178	+ 17·4	15·3	1
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	5.100	4.800	2.200	13.300	15.500	379	16.103	394	— 3·8	40·9	4
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	3.800	1.500	2.400	3.000	5.400	190	5.763	203	— 6·4	28·4	2
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	2.800	200	900	400	1.300	109	1.143	96	+ 13·5	11·9	1
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	12.300	6.300	9.600	17.800	27.400	235	27.946	239	— 1·7	116·7	11
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	112·4	18.300	4.200	14.600	14.500	29.100	259	28.446	253	+ 2·4	112·4	11

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar

Beförderte		Einnahmen								Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1901				1900			Differenz per Kilometer in Percenten			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen								Kronen		
												In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
58 200	11.900	34.900	23.200	58.100	447	33.652	22.029	55.681	429 + 4·2	2.682	2.574	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
68.500	12.900	48.700	32.800	81.500	562	47.796	31.513	79.309	547 + 2·7	3.372	3.282	Baja-Zombor-Neusatz
13.700	5.200	7.800	10.900	18.700	315	7.366	10.160	17.526	295 + 6·8	1.890	1·770	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
58.000	9.700	37.700	27.800	65.500	603	36.778	26.741	63.519	585 + 3·1	3.618	3.510	Bács-Bodrogher Comitatsb.
34.600	6.700	17.600	13.300	30.900	374	16.870	12 553	29.423	356 + 5·1	2.244	2.136	Békés-Csanáder Bahn
20.800	3.900	12.300	6.900	19.200	217	11.788	5.021	16.809	190 + 14·2	1.302	1.140	Bicske—Sárbogárd
62.300	6.700	46.100	27.000	73.100	411	45.167	23.357	68.524	386 + 6·5	2.466	2.316	Bihárer Vicinalbahnen
15.600	8.500	9.200	14.800	24 000	415	8.463	14.162	22.625	391 + 6·1	2.490	2.346	Boldvathalbahn
60.100	10.800	41.500	31.000	72.500	693	41.406	29.881	71.287	681 + 1·8	4.158	4.086	Háromszéker Localb.
65.700	80.500	35.500	159.400	194.900	1.975	34.788	155.604	190.392	1.929 + 2·4	11.850	11.574	Budapest-Gran Localb.
15.600	7.500	14.100	18.300	32.400	513	14.729	19.680	34.409	544 — 5·7	3.078	3.264	Budapest-Lájosmizse
5.100	6.500	1.700	12.100	13.800	580	1.657	11.755	13.412	564 + 2·8	3.480	3.384	Csetnekthal-Bahn
14.700	1.500	8.500	3 600	12.100	308	8.835	3.747	12.582	320 — 3·8	1.848	1.920	Debreczin—Nagy-Léta
40.600	16.900	28.000	44.600	72.600	533	27.534	43.614	71.148	523 + 1·9	3.198	3.138	Debreczin-Füzesabony
41.100	10.600	22.600	21.400	44.000	775	21.985	20.859	42.844	754 + 2·8	4.650	4.524	Debreczin-Hajdu-Nánás
117.700	67.900	81.200	238.400	319.600	939	80.325	236.054	316.379	930 + 1·0	5.634	5.580	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
21.100	9.400	19.000	19.000	38.000	357	19.520	19.806	39.326	370 — 3·5	2.142	2.220	Weissenb. und Tolnaer C.-B.
10.400	2.100	8.900	5.800	14.700	283	8.405	4.549	12.954	250 + 13·2	1.698	1.500	Felek-Fogaraser Bahn
6.400	1.100	3.700	1.700	5.400	216	3.421	1.414	4.835	193 + 11·9	1.296	1.158	Félegyháza-Majsaer L.-B.
17.100	5.300	12.300	14.000	26.300	398	11.619	13.272	24.891	377 + 5·6	2.388	2.262	Garamberzencze-Léva L.-B.
49.300	23.800	38.000	70.500	108.500	534	37.340	69.761	107.101	527 + 1·3	3.204	3.162	Raab-Veszprém-Uj-Domb
7.300	4.900	5.800	15.800	21.600	513	5.787	16.654	22.441	533 — 3·8	3.078	3.198	Gyula-Fehervar-Zalathna
15.700	2.800	10.000	7.100	17.100	308	9.624	6.807	16.431	296 + 4·1	1.848	1.776	Hegyes-Feketeh.-Palanka
14.800	4.700	9.000	10.400	19.400	550	8.626	9.880	18.506	524 + 5·0	3.300	3.144	Székler Bahn
2.400	900	1.500	2.000	3.500	280	1.204	1.726	2.930	234 + 19·6	1.680	1.404	Hidegkut-Gyönk-Tamási
6.500	1.900	4.600	3.600	8.200	203	4.257	3.267	7.524	186 + 9·1	1.218	1.116	Honter Localbahn
10.700	2.300	8.600	5.400	14.000	259	8.069	4.735	12.804	237 + 9·3	1.554	1.422	Kaposvár-Fonyod
6.800	2.700	3.500	4.000	7.500	290	3.234	3.283	6.517	249 + 16·5	1.740	1.494	Kaposvár-Mocsolad
13.900	1.800	7.500	4.000	11.500	259	7.183	3.586	10.769	243 + 6·6	1.554	1.458	Karczag-Tiszafüred
18.000	10.200	14.600	28.000	42.600	721	14.355	27.659	42.014	711 + 1·4	4.326	4.266	Kaschau-Torna
12 100	1.200	8.000	2.400	10.400	270	7.912	1.865	9.777	254 + 6·3	1.620	1.524	Kecskemét-Füllöpszállás
7.500	500	4.100	1.300	5.400	178	4.329	1.252	5.581	184 — 3·3	1.068	1.104	Kecskemet-Tisza-Ugher
15.200	2 800	11.100	7.400	18.500	181	10.511	6.524	17.065	167 + 8·4	1.086	1.002	Kis-Küküllöthalbahn
19.200	1.400	11.900	3.000	14.900	280	11.281	2.322	13.603	256 + 9·3	1.680	1.536	Komorn-Dunaszerdahely
3.100	2.500	800	2.500	3.300	176	733	2.472	3.205	171 + 2·9	1.056	1.026	Komló—Bakócza-Felsöm.
10.300	2.000	4.200	2.500	6.700	291	3.836	1.892	5.728	249 + 16·9	1.746	1.494	Körmend-Németujvár
25.500	5.800	15.500	15.100	30.600	314	13.191	12.635	25 826	302 + 4·0	1.884	1.812	Körös-Belovár Localb.
13.000	1.500	5.600	3.500	9.100	409	5.644	3.453	9.097	410 — 0·2	2.454	2.460	Kun-Szt. Márton-Szentes
21.300	7.900	16.800	17.700	34.500	302	16.263	16.549	32.812	287 + 5·2	1.812	1.722	Lonjathalbahn
34.400	14.400	29.500	47.600	77.100	412	29.045	45.803	74.848	400 + 3·0	2.472	2.400	Ungarische Südostbahn
41.500	16.000	24.900	30.500	55 400	456	23.710	31.051	55.761	478 — 4·6	2.736	2.868	Ungar. Nordwestbahn
11.600	4.100	10.200	13 000	23.200	210	9.620	12.120	21.740	197 + 6·6	1.260	1.182	Máros-Ludás—Bistritz
18.800	6.300	11.700	12.600	24.300	752	11.342	12.032	23.374	725 + 3·7	4.512	4.350	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
76.100	19.400	44.900	50.400	95.300	308	43.692	49.184	92.876	300 + 2·7	1.848	1.800	Mátra-Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
9.400	2.100	3.300	2.900	6.200	405	3.220	2.758	5.978	391 + 3·6	2.430	2.346	Mezötur-Turkeve
10.900	9.100	4.700	25.200	29.900	731	5.157	26.144	31.301	765 — 4·4	4.386	4.590	Muránythalbahn
8.600	3.200	5.500	6.300	11.800	415	5.451	6.045	11.499	405 + 2·5	2.490	2.430	Nagy-Belicz—Privigye
5.900	500	1.900	1.000	2.900	244	1.767	660	2.427	204 + 19·6	1.464	1.224	Hermannstadt—N.-Disznod
26.100	13.100	20.400	36.800	57.200	490	19.710	38.431	58.141	498 — 1·6	2.940	2.988	Grosswardein-B.-Vaskoh
37.800	8.600	30.200	30.000	60.200	536	29.043	28.792	57.835	515 + 4·1	3.216	3.090	Nógrader Comitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Februar		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1901				Einnahmen 1900		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer			
	1901	1900	Anzahl	Tonnen	Kronen							1901	1900
	Kilometer											Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E. .	57·0	57·0	8.300	3.400	6.300	12.700	19.000	333	18.501	325	+ 2·5	57·0	57
Ó-Becse—Neusatz—Titel . . .	102 6	102·6	20.000	1.300	15.000	4.300	19.300	188	18.899	184	+ 2·2	102 6	102
Pancsova-Petrovoszello Localb. .	33·5	33·5	6.000	1.700	4.000	2.700	6.700	200	7.033	209	— 4·3	33 5	33
Pápa-Csornaer Localbahn . . .	36·4	36·4	6.600	1.200	3.800	2.000	5.800	159	6.066	167	— 4·8	36·4	36
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18 1	5.900	24.400	2.200	42.900	45.100	2.492	43.643	2.411	+ 3·4	18·1	18
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	13.000	2.100	9.100	6.800	15.900	361	15.394	350	+ 3·1	44·0	44
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34 6	10.900	3.300	5.900	6.900	12.800	370	13.194	381	— 2·9	34·6	34
Püspökladány-Füzesgyarmat . .	37·1	37·1	5.700	1.100	2.600	2.700	5 300	143	4.555	123	+ 16·3	37·1	37
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	700	3.600	300	2.800	3.100	178	3 547	204	— 12·7	17·4	17
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn .	47·1	47·1	9.600	2 000	4.500	4.700	9.200	195	8.696	185	+ 5·4	47·1	47
Oedenburg-Pressburg	92·7	92·7	17.000	5.600	8.500	12.100	20.600	222	21.770	235	— 5·5	92·7	92
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.300	800	4.400	2.300	6.700	169	6.038	152	+ 11·2	39·6	39
Szátmar-Nagybanyaer L.-B. . .	60·3	60·3	6.000	4.700	7.000	15.800	22.800	378	22.090	366	+ 3 3	60·3	60
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	140·2	140·2	32.000	5.700	20.800	23.900	44.700	319	46.018	328	— 2·7	140·2	140
Szegzárd-Báttaszék L.B.	19·2	19·2	8.100	600	2.600	1.100	3.700	193	3.930	205	— 5·9	19·2	19
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	12.400	1.400	6.200	2.400	8.600	250	7.531	218	+ 14·7	34·6	34
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B. .	93·2	93·2	13.500	18.100	8 100	29.100	37.200	399	37.898	407	— 2·0	93·2	93
Szigetvár-Kaposvár	53·5	. . . .	4.100	1.500	2.900	3.200	6.100	114	. . . .	. . . .	. . .	53·5	. .
Szilágysäger Eisenbahn	107·8	107·8	8.300	5.600	10.100	17.100	27.100	251	25.865	240	+ 4 6	107·8	107
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	13.500	14.300	12.000	32.800	44.800	370	44.350	366	+ 1·1	121·1	12
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza .	65·0	65·0	7.900	1.200	5.200	2.600	7.800	120	8.291	128	— 6·3	65·0	6
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	12 300	4.400	10.100	12.400	22.500	429	21.964	419	+ 2·4	52·4	5
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	5.500	900	2.300	800	3.100	148	3.261	155	— 4·5	21·0	2
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	3.200	500	2.800	1.200	4.000	131	3.837	125	+ 4 8	30·6	3
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	10.100	1.500	6.300	3.500	9 800	153	9.456	148	+ 3·4	64·1	6
Temesvár-Módos-Temesvár . . .	52·3	52·3	8.500	2.500	7.800	6.600	14.400	275	14.017	268	+ 2·6	52·3	5
Temesvar—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	62·9	10.600	1.900	7.400	4.600	12.000	191	10.892	173	+ 10·4	62·9	6
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	6.800	1.600	3.800	3.700	7.500	135	7.298	131	+ 3·1	55·8	5
Torontáler Localbahn	350 7	350·7	39.600	10.200	37.100	43.000	80.100	228	78.882	225	+ 1·3	350·7	35
Ujszász—Jasz-Apáti	31 6	31·6	8.000	2.600	3.600	4.100	7.700	244	7.379	234	+ 4·3	31·6	3
Warasdin-Golubovecer Localb. .	36·5	36·5	4.100	4.300	2.100	6.200	8.300	228	9.275	254	— 10·2	36·5	3
Versecz—Kubin-Dunapart . . .	84·6	84·6	12.400	2.400	8.300	6.500	14.800	175	14.293	169	+ 3·6	84·6	8
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	4.800	5.200	4.900	14.200	19.100	360	18.128	341	+ 5·6	53·1	5
Zolyom-Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	5.800	8.400	2.200	21 200	23.400	543	24 258	563	— 3·6	43·1	4
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	7.700	500	2.700	1.100	3.800	79	3.543	73	+ 8·2	48·3	4
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	4.800	4.700	2.900	9.900	12.800	287	12.456	279	+ 2·9	44·6	4
Localbahnen zusammen . .	8.187·9	8.055·5	1,639.820	542.694	909.543	1,402.052	2,311.595	282	2.231.076	277	+ 1·8	8.183·0	8.0
Hauptsumme . . .	17.564·8	17.404·5	4,112.204	2,633.659	4,093.449	14.964.398	19,057.847	1.085	18,570.084	1.067	+ 1·7	17.559·9	17.4

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischer

Eisenbahnen m

K. und k Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	10 168	5 649	7.317	27.167	34.484	328	30.505	291	+12·71	105·0	1
Bosnisch-hercegov. Staatsbahnen	640·0	640·0	52.652	57.507	66.679	351.123	417.802	653	401.627	628	+ 4·0	640·0	6

Eisenbahn m

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	94.364	3.942	6.861	4.673	11.534	2.024	10.670	1.872	+ 8·0	5·7	

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar

Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1901				1900							
rsonen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1901	1900	
nzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
17.600	6.900	13.400	25.900	39.300	689	12.587	24.680	37.267	654	+ 5·4	4.134	3.924	Nyiregyháza—M.-Szalka
40.700	2.500	30.500	8.400	38.900	379	30.015	7.957	37.972	370	+ 2·4	2.274	2.220	Ó-Becse—Neusatz—Titel
12.400	2.800	8.300	4.600	12.900	385	8.193	4.650	12.843	383	+ 0·5	2.310	2.298	Pancsova-Petrovoszello
12.200	2.800	7.100	4.700	11.800	324	7.430	5.375	12.805	352	— 8·0	1.944	2 112	Pápa-Csornaer Localbahn
11 300	48.800	4.200	84.800	89.000	4.917	3.475	81.158	84.633	4.676	+ 5·2	29.502	28.056	Petroszény-Lupény
27.000	5.400	18.900	14.600	33.500	761	18.387	13.897	32.284	734	+ 3·7	4.566	4.404	Pressburg-Dunaszerdahely
22.000	7.300	11.900	15.300	27.200	786	12.166	15.978	28.144	813	— 3·3	4.716	4.878	P. Tenyő—K.-Szt. Márton
11.100	2.400	5.100	5 700	10.800	291	4.614	4.581	9.195	248	+ 17·3	1.746	1.488	Püspökladány—F.-Gyarmat
1.600	8.500	700	6.600	7.300	419	816	7.347	8.163	469	— 10·7	2.514	2.814	Ruma-Vrdnik
19.200	4.300	9.000	9.900	18.900	401	8.504	9.413	17.917	380	+ 5·5	2.406	2.280	Somogy-Szobb—Barcs
36.200	16.000	18.100	34.700	52.800	570	17.977	37.939	55.916	603	— 5·5	3.420	3.618	Oedenburg-Pressburg
16.400	1.800	8.700	5.200	13.900	351	8.498	4.574	13.072	330	+ 6·4	2.106	1.980	Szatmár-Fehérgyarmat
13.900	10.200	15 200	34 400	49.600	823	15.108	35.203	50.311	834	— 1·3	4.938	5.004	Szátmar-Nagybánya
56.200	11.600	43.000	48.700	91.700	655	43.787	51.125	94.912	677	— 3·2	1.930	4.062	Szeged — Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek
16.500	1.200	5.300	2.300	7.600	396	5.180	2.396	7.576	395	+ 0·3	2.376	2.370	Szegzárd-Báttaszek
26.000	2.600	13.000	4.500	17.500	506	12.680	3.498	16.178	468	+ 8·1	3.036	2.808	Szentes—H.-M.-Vasárhely
27.200	34.700	16.300	55.900	72.200	775	16.110	55.993	72.103	774	+ 0·1	4.650	4.644	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
7.500	3.200	5.300	7.000	12.300	230	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.380	. . .	Szigetvár-Kaposvár
17.600	13.300	21.300	40.600	61.900	574	20.568	39.425	59.993	557	+ 3·1	3.444	3.342	Szilágyságer Eisenbahn
27.200	29.600	24.200	68.000	92.200	762	23.402	67.595	90.997	751	+ 1·5	4.572	4.506	Slavonische Localbahn
4.600	2.300	9.600	5.000	14.600	225	10.152	5.357	15.509	239	— 5·9	1.530	1.434	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
24.600	8.700	20.200	24.600	44.800	855	19 865	24.143	44.008	840	+ 1·8	5.130	5.040	Steinamanger-Pinkafeld
0.700	1.900	4.500	1.700	6.200	295	4.863	1.865	6.728	320	— 7·8	1.770	1.920	Steinamanger-Rum
6.500	1.100	5.700	2.600	8.300	271	5.413	2.231	7.644	250	+ 8·4	1.626	1.500	Temesvár—Buziás
20.700	2.400	12.900	5.700	18.600	290	12.321	5.276	17.597	275	+ 5·5	1.740	1.650	Temesvár—Lippa-Radna
7.400	4.500	16.000	11.700	27.700	530	15.614	11.143	26.143	512	+ 3·5	3.180	3.072	Temesvár-Modos
21.600	3.300	15.100	8.000	23.100	357	14.516	6.473	20.989	334	+ 9·9	2.202	2.004	Temesvár—N.-Szt. Miklos
12.700	2.900	7.100	6.800	13.900	250	6.925	6.483	13.408	240	+ 4·1	1.500	1.440	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
79.800	19.200	74.900	80.700	155.600	444	74.011	78.932	152.943	437	+ 1·6	2.664	2.672	Torontáler Localbahn
5.100	7.000	6.800	10.900	17.700	560	6.458	10.390	16.848	533	+ 5·1	3.360	3.198	Ujszász—Jasz-Apáti
8.200	8.500	4.100	12.300	16.400	450	4.266	14.029	18.295	501	— 10·2	2.700	3.006	Varasdin-Golubovec
5.700	4.200	17.200	11.400	28.600	338	16.704	10.746	27.450	324	+ 4·3	2.028	1.944	Versecz—Kubin-Dunapart
9.800	10.900	10.000	29.800	39.800	750	9.336	28.218	37.554	707	+ 6·1	4.500	4.242	Vinkovce-Brčka
1.600	16.400	4.400	41.300	45.700	1.060	5.050	42.766	47.816	1.109	— 4·4	6.360	6.654	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz Localb.
6.000	1.100	5.600	2.300	7.900	164	5.386	1.966	7.352	152	+ 7·9	984	912	Zsebely-Csákovár-Bóka
9.600	10.400	5.800	22.000	27.800	623	5.987	22.374	28.361	636	— 2·0	3.738	3.816	Zsitvathal-Bahn
8.255	1,097.742	1,842.820	2,837.178	4.679.998	572	1,819.788	2,726.260	4,546.048	564	+ 1·4	3.432	3.384	**Localbahnen zusammen**
2.326	5,415.848	8,750.975	30,499.866	39,250.841	2.235	8,698.246	29,581.505	38,279.751	2.200	+ 1·6	13 410	13.200	**Hauptsumme**

isenbahnen im Monate Februar 1901.

mpfbetrieb.

1.667	12.355	15.974	53.550	69.524	662	17.458	44.602	62.060	592	+11·82	3.973	3.546	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
9.735	155.463	138.021	715.786	853.807	1.334	138.694	694.460	833.154	1.302	+ 2·0	8 004	7.812	Bosn.-Herceg. Staatsb.

ktrischem Betriebe.

23.763	8.803	14.885	10.126	25.011	4.388	13.501	9.007	22.508	3.949	+ 11·0	26 328	23.694	Stadtbahn in Sarajevo

Verschiedene Mittheilungen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Vortrag des Herrn k. k. Baurathes Hugo Koestler über: „Die Einschienenbahn, System A. Lehmann, als elektrische Schnellbahn im Fernverkehre".) Einleitend gab der Vortragende einen kurzen geschichtlichen Rückblick auf die Entwicklung der Einschienenbahn-Systeme, die im Jahre 1821 mit der von Palmer erdachten Einschienenbahn die erste Anwendung fanden. Eingehender beschäftigt sich sodann der Redner mit dem Projecte Behr's für die Anlage einer derartigen Bahn zwischen Liverpool und Manchester, welche mit einer Geschwindigkeit von 200 km per Stunde befahren werden sollte, jedoch seitens des englischen Parlamentes nicht concessionirt wurde, indem hiebei technische Erwägungen, wie auch Bedenken in Bezug auf die Rentabilität massgebend waren. Weiters hebt derselbe noch hervor, dass das System Behr's keineswegs die charakteristischen Merkmale einer Einschienenbahn hat, da im ganzen je fünf Laufschienen vorhanden sind, auf denen sich der Wagen mit 24 Rädern bewegt; auch scheint die complicirte Einrichtung dieses Systems für den Schnellverkehr wenig geeignet zu sein.

Wesentlich einfacher als die Construction von Behr ist das System Lehmann. Der Vortragende gibt zunächst eine eingehende Beschreibung der als Feld-, Industrie- und Militärbahnen mit sehr gutem Erfolge in Anwendung stehenden Einschienenbahnen dieses Systems, das auch bei entsprechender Ausbildung des Wagens zur Personenbeförderung mittelst Pferden benützt werden kann.

Soll eine derartige Einschienenbahn motorisch betrieben werden, dann muss eine Vorrichtung vorhanden sein, welche den Wagen sicher in seinem Gleichgewichtszustande erhält; dazu dient eine ober dem Wagen auf Stützen befestigte Leitscheine, auf welche sich der Wagen mittelst Gleitgabeln stützt.

Für Localbahnen bietet eine solche Bahn nicht nur genügende Sicherheit, sondern auch im Vergleiche zu Zweischienenbahnen wesentliche Vortheile, welche sich auf die billige Anlage, leichtere Ausführung, selbst bei ungünstigen Terrainverhältnissen, sowie leichte Transportfähigkeit infolge des geringen Gewichtes beziehen und daher von einschneidender Bedeutung sind.

Nach einer interessanten Erörterung der Frage, inwieweit der sogenannte Schnellverkehr eine Berechtigung hat und welche Einrichtungen die Bahn zu diesem Zwecke erhalten müsste, spricht der Vortragende zum Schlusse seiner instructiven Ausführungen seine Ansicht dahin aus, dass es sich empfehlen würde, einen Versuch mit einer Bahn nach dem System Lehmann zu machen, welches als Erfindung eines österreichischen Industriellen auch auf unserem heimatlichen Boden zuerst zur Geltung kommen sollte.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat die Obercommissäre der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen Emil Bartuska von Bartavár und Adolf Burstyn zu Inspectoren dieser Behörde ernannt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien. II. Praterquai.

Monat März 1901.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten März 1901	Eingelagert vom ersten bis letzten März	Ausgelagert vom ersten bis letzten März	Stand am letzten März 1901
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	58.882	9.813	13.814	54.881
Darunter wichtige Waaren				
Weizen	15.924	3.686	830	18.780
Hafer	23.576	5.165	6.994	21.747
Roggen	11.278	891	3.816	8.353
Gerste	3.362	—	1.512	1.850
Mais	2.537	50	—	2.587
Diverse	2 205	21	662	1.564
Assecuranzwerth . . K	818.890	147.050	197.100	768.840

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten März 1901	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten März	Zurückgelangt vom ersten bis letzten März	Stand am letzten März 1901
Lagerscheine:				
Stück	13	—	1	12
Versicherungswerth . K	291.500	—	8.000	283.500
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat März 1901.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten März 1901	Eingelagert vom ersten bis letzten März	Ausgelagert vom ersten bis letzten März	Stand am letzten März 1901
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	58.235	13.825	16.983	55.077
Darunter wichtige Waaren:				
Eisen	6.344	224	74	6.494
Kaffee	6.190	1.144	1.593	5.741
Mehl	5.022	1.829	2.373	4.478
Stärke	5.876	202	429	5.649
Wein	3.060	1.678	1.272	3.466
Zucker	8.673	3.830	5.003	7.500
Hafer	—	—	—	—
Diverse	23.070	4.918	6.239	21.749
Assecuranzwerth . . K	4,385.179	1,339.740	1,779.045	3,945.874

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 123.250 kg, Assecuranzwerth von K 124.800.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten März 1901	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten März	Zurückgelangt vom ersten bis letzten März	Stand am letzten März 1901
Lagerscheine:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Verschiebung des Einführungstermines eines neuen Personentarifes.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 33 vom 16. März 1901 verlautbarte Einführung des neuen Tarifes für den directen Personenverkehr sub a) zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der obgenannten Bahnen andererseits wird auf den 1. Juni 1901 verschoben.

Wien, am 15. April 1901. [299]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Mit 1. Juni 1901 treten die im Elbe-Umschlagstarife für Südwestrussland vom 1. October 1894, bezw. die im Nachtrage I zu diesem Tarife für Getreide etc. (Ausnahmetarif Nr. 1) von Nadbrzezie trs. und für Eier (Ausnahmetarif Nr. 5) von Czortków trs. und Nadbrzezie trs. nach den Elbe-Umschlagsplätzen enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft.

Wien, am 9. April 1901. [300]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zu dem vom 1. Jänner 1901 giltigen Localgüterarife, Theil II, Heft 1 und 2.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1901, insoweit Tariferhöhungen eintreten, vom 15. Juni 1901, gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1 und 2, je ein Nachtrag I zur Einführung.

Der Nachtrag I zu Heft 1 enthält:
Aenderungen, bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag I zu Heft 2 enthält:
a) Neuen Tarif der Eisenbahn Chabówka-Zakopane.
b) Aenderungen, bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 10. April 1901. [301]

Kohlenverkehr Nordbahn—Localbahnen.

Einführung eines Tarifnachtrages II.

Mit 1. Mai 1901 gelangt Nachtrag II zum Ausnahmetarife vom 1. Februar 1898 für den obbezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung.

Exemplare desselben sind im Wege der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu beziehen.

Wien, am 11. April 1901. [302]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer directer Fahrpreise und Gepäckssätze.

Mit 1. Mai 1901 gelangen nachstehende directe Fahrpreise und Gepäckssätze zur Einführung:

Von	nach	über	Einfache Personenzugskarten I. Classe	Einfache Personenzugskarten II. Classe	Einfache Personenzugskarten III. Classe	10 kg Reisegepäck (kein Freigewicht)
			Francs			
Toblach	Venedig	Peri	37·35	27·10	17·80	1·65

Wien, am 9. April 1901. [303]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien, bezw. Zellerndorf.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.

Mit 1. Mai 1901 gelangt an Stelle des vom 1. September 1898 giltigen Ausnahmetarifes für den obbezeichneten Kohlenverkehr ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung.

Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Mai 1901 aufrecht.

Exemplare desselben sind im Wege der betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 11. April 1901. [304]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der Verbandsverwaltungen.

Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf.

Einführung eines Tarifnachtrages II.

Mit 1. Mai 1901 gelangt zu dem vom 1. Juni 1899 giltigen Ausnahmetarife für den obbezeichneten Kohlenverkehr Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält anderweitige Frachtsätze nach den Stationen Wien S.B. loco, Guntramsdorf-Kaiserau und Traiskirchen loco der Eisenbahn Wien-Aspang, sowie Neuaufnahme der Stationen Matrei S.B., Sollenau transit und Traiskirchen transit E.W.A., Vösendorf-Siebenhirten Wr.L.B., Chlumec-Pilarsch und St. Ruprecht der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie von Stationen der Schneebergbahn und Mühlkreisbahn in den Verbandtarif.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Wege der betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 11. April 1901. [305]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Aufnahme der Station Mühlheim-Eppinghofen in den Ausnahmetarif Nr. 1 für metallurgische Producte nach Italien.

Auf Seite 37 des Ausnahmetarifes Nr. 1 für metallurgische Producte nach Italien vom 1. December 1898 sind mit Wirksamkeit vom 18. April 1901 folgende Schnittsätze nachzutragen:

Schnittsätze nördlich von Italien		Ausnahmetarif Nr. 1							
		a	b	c	d^1	d^2	e	f	g
		Eisen- und Stahlwaaren, Façoneisen etc.			Eisen- und Stahlwaaren etc.		Façoneisen	Eisenbahnmaterial	Roheisen und altes Eisen
		Stückgut		Wagenladungen					
				5 t	10 t	10 t	10 t	10 t	10 t
		Franken für 100 kg							
Mühlheim-Eppinghofen	Pino . . .	7·99	7·82	4·40	3·08	2·71	2·34	2·27	2·27
	Chiasso .	8·48	8·27	4·67	3·27	2·90	2·48	2·40	2·40
	Peri . . .	8·80	6·59	4·77	3·62	3·12	2·92	2·84	2·82

Dieselben werden in den nächsten Nachtrag aufgenommen.

Wien, am 11. April 1901. [306]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.

Mit 1. Mai 1901 gelangt an Stelle des vom 16. Juli 1899 giltigen Ausnahmetarifes für den obbezeichneten Kohlenverkehr ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung.

Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Mai 1901 aufrecht.

Exemplare desselben sind im Wege der betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 11. April 1901. [307]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der Verbandsverwaltungen.

Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 gelangt an Stelle des Ausnahmetarifes vom 1. Juli 1899 für den obbezeichneten Kohlenverkehr ein neuer Tarif zur Einführung.

Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Mai 1901 in Geltung.

Exemplare des neuen Tarifes sind im Wege der betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 11. April 1901. [308]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der Verbandsverwaltungen.

Directe Kartirungs-Frachtsätze für den Verkehr mit Wismar und Flensburg.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1901 gelangen directe Kartirungs-Frachtsätze für den Transport von Steinen des Specialtarifes III, dann für gedörrte Pflaumen und Kaolin bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg uud Aufgabe auf einen Frachtbrief und Wagen im Verkehre zwischen den Stationen Wismar der grossherzoglichen General-Eisenbahn-Direction in Schwerin, resp. Flensburg der kgl. Eisenbahn-Direction Altona einerseits und diversen österreichischen und ungarischen Stationen andererseits zur Einführung.

Die Zusammenstellung dieser Kartirungs-Frachtsätze wird bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Hiedurch treten mit dem gleichen Tage die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 134 vom 22. November 1900 unter fortlaufender Nummer 2569 verlautbarten Kartirungs-Frachtsätze für Steine des Specialtarifes III von Wismar ausser Kraft.

Wien, am 12. April 1901. [309]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ausgabe ermässigter Tour- und Retourkarten zwischen Krakau und Zakopane.

In der Zeit vom 1. Mai bis 30. September 1901 werden in der Station Krakau an Samstagen und an jedem einem Feiertage vorangehenden Wochentage bei dem um 3 U. 45 M. Nachts abgehenden Personenzuge ermässigte Tour- und Retourkarten nach Zakopane über Sucha zum Preise von

II. Classe K 8·74 III. Classe K 4·68

zur Ausgabe kommen.

Dieselben berechtigen zur Hinfahrt über Podgórze-Plaszów und zur Rückfahrt am nächstfolgenden Sonntage, bezw. Feiertage, und zwar nur mit dem von Zakopane um 11 U. Nachts abgehenden Personenzuge über Podgórze-Bonarka—Zwierzyniec.

Für Kinder wird eine besondere Ermässigung nicht gewährt.

Wien, am 10. April 1901. [310]

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau beabsichtigt, nachstehend specificirte, im Materialmagazin zu Neu-Sandec angesammelte Altmaterialien im Wege einer öffentlichen Concurrenz zu verkaufen, und zwar:

Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien	Menge in Kilogramm
Altes Eisenblech bis 5 mm stark	—
„ „ „ „ „ verzinkt	—
„ „ über 5 mm stark	3.817
Alter Eisen- und Stahldraht	400
Altes Gusseisen, unverbrannt (Lagertheile)	20.000
„ „ „ in grossen Stücken	5.334
„ „ Bremsklötze	20.000
„ „ verbrannt	10.000
Pauscheisen, unverbrannt	10.000
Alte Achsen	—
Feuerrohre-Eisen	15.000
Zerren- „	10.000
Alte Stahlradreifen mit Nuten (Martinstahl)	20.000
Alte Radsterne mit schmiedeiserner Nabe	—
„ „ „ gusseiserner Nabe	—
Schmiedeiserne und Stahl-Drehspäne	20.000
Alter Stahl in grösseren Stücken (Herzstücke)	2.079
„ Blattfederstahl	—
Alte Stahlachsen	—
Alter Volutfederstahl	4.000
Gewöhnliches Bruchkupfer	714
„ Bruchmessing	503
Galvanisches Kupfer von Telegraphen-Batterien	—
Altes Packfong	37
Kupferspäne	1.379
Metallspäne von Rothguss	1.365
Altes Bruchzink, verpackt 300 kg, lose 354 kg gewöhnl.	654
Hanfwaarenabfälle, diverse	—
Kautschukwaarenabfälle mit Einlage	1.000
„ ohne Einlage	—
Bruchglas	1.000
Maculaturpapier	3.000
Oelfässer bis 2 hl	—
Packfässer . . . . . Stück	200
Petroleumfässer . . . . . „	1.200
Alte Dienstkleider . . . . . „	447

Die diesbezüglichen, auf dem hiezu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von Altmaterialien“ versehen, bis zum **29. April l. J., 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen. Um 10 Uhr Früh am 30. April l. J. erfolgt die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit der Offerte sind die Bedingnisse B. H. Form Nr. 109 gestempelt und gefertigt und ein Vadium — jedoch gesondert — in der Höhe von 10 Percent der ganzen Kaufsumme bei der Cassa der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau, und zwar in Baarem oder in Wertheffecten, letztere 10 Percent unter dem Tagescourse berechnet, zu erlegen.

Die Offerte können auf die ganzen zum Verkaufe bestimmten Mengen oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten und sind die Preise loco Waage Materialmagazin in Neu-Sandec zu erstellen.

Die erstandenen Materialien müssen von dem Ersteher binnen längstens acht Tagen nach erfolgter Verständigung über die Annahme eines Offertes bei der in dem Verständigungsschreiben bezeichneten Casse baar bezahlt werden und muss die Uebernahme derselben binnen 30 Tagen, vom Datum des Verständigungsschreibens an gerechnet, erfolgen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch sechs Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung an gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere wegen Qualität der erstandenen Materialien etwa vorgebrachten Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie die Verkaufsbedingnisse sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Mengen oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen, sowie auch ganz abzulehnen.

Die nicht auf dem vorgeschriebenen Formulare verfassten Offerte, welche den Text des dazu aufgelegten Formulares wortlaut nicht enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 10. April 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Altmaterial-Verkauf.

Von Seiten der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction wird das im Materialmagazine in Pilsen sich im Laufe des II. Quartals 1901, das ist vom 1. April bis 30. Juni 1901 voraussichtlich ansammelnde Altmaterial hiemit zum Verkaufe offerirt, und zwar: Abfälle von Hanf, Jute, Kautschuk, Leder, Schafwoll- und Tuchwaaren, alte Stahlachsen, alter Stahl in grossen Stücken, Eisen- und Plattenblech, Eisendraht, unverbranntes und verbranntes Gusseisen, desgleichen Pausch- und Zerreneisen, Radsterne mit guss- und schmiedeisernen Naben, Tyres aus Flussstahl mit und ohne Nuth, gusseiserne Bohr- und Drehspäne, schmiedeiserne und Stahldrehspäne, Blattfedern-, Feilen-, Volutfedern, Werkzeug- und Zerrenstahl, altes Bruchglas, alter Pappendeckel, Maculatur-, Stampf- und Korbpapier, Telegraphenstreifen, sowie Kupfer- und Manganbronzespäne.

Nähere Angaben über die approximativen Quantitäten sind aus dem Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die ins Offert einzusetzenden Preise haben sich per 100 kg franco Waage Materialmagazin Pilsen zu verstehen.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder auch nur auf einen Theil desselben erstrecken und behält auch die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen es sich vor, die Anbote rücksichtlich des ganzen verlangten Quantums oder nur eines Theiles desselben, zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerte, zu deren Verfassung nur die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden dürfen, sind mit einer ordnungsmässig überschriebenen „1 Krone“-Stempelmarke per jeden Bogen versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für den Ankauf von Altmaterial“ bis längstens den **30. April 1901, 12 Uhr Mittags,** bei der unterzeichneten k. k. Staatsbahn-Direction einzubringen und ist sich darin ausserdem noch ausdrücklich zu erklären, dass man mit den Bedingnissen für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen vollkommen einverstanden ist.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt am 1. Mai l. J. um 10 Uhr Vormittags im Directionsgebäude in Pilsen und kann jeder Offerent oder ein mit rechtskräftiger Vollmacht versehener Stellvertreter dieser Eröffnung beiwohnen. Offerte, welche nach dem obigen Termine einlaufen oder den Bedingungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen im April 1901.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1008	Bozen-Meraner Bahn		Eisenabfälle	Bozen-Gries	Meran	Aufgabe als Frachtgut und Auflieferung eines Minimalquantums von jährlich 500 Tonnen	vom 1. März 1901 bis Ende December 1901	Localtarif	50	40	10	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Absender lautende Aufnahmescheine, bezw. als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche Doennente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			Eisenbleche						59	40	19			
			Kohlen-Elektroden						59	40	19			
			Calcium-Carbid	Meran	Bozen-Gries				59	40	19			
			Ferro-silicium						85	40	45			
1009	Oesterr. Nordwestbahn	bethelligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes Nr. 1, B (Güter aller Art in Wagenladungen) des in Rubrik 8 genannten Tarifes Abth. I für Güter der Stückgutclasse I etc. „ II „ „ „ „ II „	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Aussig-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens { a) 5.000 kg / b) 10.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. April 1901		Pfennige a) 5.000 kg / b) 10.000 kg Abth. I 46*) 44*) Abth. II 38*) 36*)		Im Kartirungswege			
										Abth. I 23 21 Abth. II 23 21					
				Schönpriesen-Umschlag						Abth. I 23*) 21*) Abth. II 23*) 21*)					
				Dresden-Elbkai						Abth. I 100 91 Abth. II 92 83					

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1010	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter	Wildenschwert (St.E.G.) transit	Daschitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	23	17	6	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1902, widrigenfalls jeder Refactienanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Strassenbau bestimmt sein und an die Bezirksvertretung in Holitz bei Morawan adressirt sein	
					Morawan				21	16	5			
					Uhersko				19	15	4			
1011	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine des Specialtarifes 3	Plaňan	Nimburg (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Anhang zum Localtarife	17 Heller	14 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien

Heller

NB. Die Transporte müssen zum Strassenbau bestimmt und an die Gemeinden in Drahelitz oder Klein-Kostomlat adressirt sein.

1012	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Brennholz der Tarifpos. H—19/1	Bilnitz-Brumov	Oświęcim	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif, Theil II, Heft 2, für den Ost-Nordwest-österreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1901	Besteht kein directer Frachtsatz	95 Heller		Im Kartirungswege		Das Aufladen der Sendungen obliegt den Parteien

Fortlaufende Nummer	1013	1014	1015
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	Oesterr. Nordwesthahn	
für Artikel	a) Holz der Classe C b) Holz des Specialtarifes 2	Frachtgüter der Classen: 11 | 1	Eisenbahnschienen der Tarifposition E—5
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) — von	Mähr.-Neustadt; Sternberg (K.F.N.B. oder k.k.St.B.); Mähr.-Neustadt; Sternberg (K.F.N.B. oder k.k.St.B.)	Zwittau (St.E.G.)	Olmütz (St.E.G.) transit
nach	Anssig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) und Schreckenstein; Bodenbach (B.N.B. oder St.E.G.) und Teschen (Oe.N.W.B.)	Arnau; Trautenau; Arnau; Trautenau	Wildenschwert (St.E.G.) transit
		oder vice versa	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife, bezw. Tarif-Theil II, Heft 3 des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Tarif-Theil II, Heft 2 des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Heller: 212 / 206 / 192 / 185 / 154 / 148 / 136 / 130	71 Heller; 54 Heller
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller: 123 a / 123 ad a / 127 ad b / 128 / 133 / 113 / 117 / 118 / 123		
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Heller: 6 / 6 / 7 / 6 / 6	17 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf einen Streckenvorstand der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, einzureichen spätestens bis Ende Februar 1901
Besondere Bemerkungen	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	In den obigen Frachtsätzen ist der Portozuschlag für die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn bereits inbegriffen	Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. bestimmt sein

Fortlaufende Nummer	1016	1017	1018
Die Publication erfolgt: von der			
Die Publication erfolgt: und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Reglesendungen der Localbahn Kolin-Čerčan, und zwar Güter der Classen: I; II; A; B; C; Special-tarif 2	Schwellen und Extrahölzer	Stammholz der Position H—18 1; Schleifholz der Pos. H—19/7: a) bis zu 2·5 m Länge; b) über 2·5 m Länge
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Prag-Hrabovka transit	Przemyšl, Krosno	Görtschach-Förolach
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Kolin (St.E.G.)	Oświęcim transit	St. Stefan-Vorderberg; Hermagor
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut: Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg; 5000 kg; in beliebigen Mengen per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die betreffenden Tarifclassen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Fortsetzungslinie Tannwald — Grünthal der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bauunternehmung der genannten Fortsetzungslinie als Aufgeberin und Empfängerin zur Beförderung gelangen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	Verschiedeu	Verschiedeu	Verschiedeu
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Frachtsätze der Classen: II; A; Spec-Tarif 2; C; Spec-Tarif 3; C	0·2 b für 100 kg und 1 km	Heller: ad a) 13; ad b) 12; ad a) 12; ad b) 19; 12; 16; 12
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	Verschieden	1; 7; 4
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche von der Empfängerin bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu bewirken ist. Falls auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	
Besondere Bemerkungen	Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Localbahn Kolin-Čerčan bestimmt sein und müssen Dienstesstellen derselben in den bezüglichen Frachtbriefen als Aufgeber und Empfänger erscheinen		
	14	13	12

1019

k. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der Namen der betheiligten Verwaltungen	2 / 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	9
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Reis, geschält		
Schreckenstein		
Nadbrzezie-Landungsplatz transit	Granica transit, bezw. Szczakowa transit	
Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes		
vom 1. Mai 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901		
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1		
294 Heller	208 Heller	
277 Heller	187 Heller	
17 Heller	21 Heller	
Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	
Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Nadbrzezie-Landungsplatz bei frankirten Gebühren und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr nach Russland, welche Belege keinen Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und bis längstens Ende März 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau vorzulegen sind. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr des Gutes nach Russland nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden. Diese mit Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und Magazinsbeamten gezeichnet werden		

Fortlaufende Nummer	1020	1021	1022
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
		bethelligten Verwaltungen	
Für Artikel	Cement der Pos. C—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Kaffee-Surrogate	Nadel- und Bucheubolz der Pos. H—18, Ziffer 1 und 3, des Tarifes, Theil I
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Söll-Leukenthal	Stadlau	Pöltschach
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Triest Freihafen	Várasd / Pécs	Wien (Matzleinsdorf)
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum See-Exporte nach dem Auslande bestimmt sein. Auf- uud Abladen obliegt den Absendern, bezw. Empfängern	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien *)
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif, bezw. Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverbund vom 1. September 1898	Localtarif, bezw. Tarif für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	151 Heller	Es bestehen keine directen Frachtsätze	142 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	136 Heller	347 Heller / 422 Heller incl. Manipulationsgebühr uud ungar. Steuer	106 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestebenden Frachtsatze (Gebühr)	15 Heller		36 Heller
Art der Durchführung	Nach Massgabe der „Erläuternngen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ (Pos. VIII) im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

*) Wenn eine oder die andere dieser Leistungen durch die Eisenbahnorgane verrichtet wird, so gelangt für jede dieser Leistungen die Gebühr von 6 Hellern per 100 kg zur Einhebung

Fortlaufende Nummer	1023	1024	1025
Die Publication erfolgt von der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	hetheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks	Chamotteziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österr., ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1898	Ziegel (Pflaster-, Dach- und Mauerziegel), auch Cement- und Chamotteziegel
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Trzynietz / Karwin / Dombrau	Schönbrunn (K.F.N.B.)	Böhm.-Leipa (A.T.E.) loco und transit
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Colonnowska (Station des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz)	Altkladno (B.E.B.)	Dobern
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der für diese Artikel giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt der Partei
und gilt in der Zeit	vom 1. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 15. April 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Heft B, vom 1. Jänner 1901 giltig, des Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehres nach Stationen der königl. Preussischen Staatseisenbahnen	Localgütertarife	Localgütertarif, Theil II vom 1. Februar 1894
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Es besteht kein directer Frachtsatz	13 Heller / 12 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	532 / 472 / 472 Markpfennigen per 1000 kg	132 Heller	8 Heller / 8 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			5 Heller / 4 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 45. **Wien, 18. April 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Domsgrube bis zur Reichsgrenze bei Podłęże nebst einer Abzweigung zu den Kohlengruben der Gewerkschaft Jaworżno.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Robert Doms in Lemberg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Domsgrube der Localbahn Jaworzno-Piła bis zur Reichsgrenze bei Podłęże in der Richtung gegen Myslowitz nebst einer Abzweigung zu den Kohlengruben der Gewerkschaft Jaworżno im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 28. März 1901. Z. 3519/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Tetschitz nach Gross-Bittesch.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Anton Tesař, k. k. Notar in Gaya, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Tetschitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Gross-Bittesch im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 4. April 1901. Z. 9520/2.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

1. Ueber die Frage der Zulässigkeit von Massnahmen, welche nach der Behauptung von Privatinteressenten Belästigungen derselben durch Rauchentwicklung, Bodenerschütterung u. s. w. hervorzubringen vermögen, entscheidet, unbeschadet der Haftpflicht der Bahnunternehmungen nach § 10, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes, das Eisenbahnministerium nach freiem Ermessen.

2. Einzelnen Gemeindemitgliedern mangelt die Legitimation zur Erhebung einer Beschwerde vor dem Verwaltungsgerichtshofe wegen Störung der Communication auf einem öffentlichen Wege.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat die Beschwerde des Thomas Calta und Consorten, Hausbesitzer in Pilsen, gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. October 1898, Z. 41.956, betreffend die Anlage eines provisorischen Arbeitsgeleises über den Lobeser Weg in Pilsen, nach genommener Einsicht in die mit Zuschrift des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. Jänner 1901, Z. 1594, vorgelegten Administrativacten gemäss §§ 2, 3, lit. c, und 21 des Gesetzes vom 21. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne Fortsetzung des Verfahrens zurückzuweisen befunden, und zwar aus folgenden Erwägungen:

Insofern die Beschwerdeführer eine „Beeinträchtigung" behaupten, welche ihnen infolge der Belästigung ihrer Häuser durch die mit der Benützung des Arbeitsgeleises verbundene Rauchentwicklung und Bodenerschütterung

erwächst, so handelt es sich dabei — nachdem die Beschwerdeführer einen die Enteignung erheischenden Eingriff in ihre Rechte weder im Administrativverfahren behauptet haben, noch hiergerichts behaupten — nur um die Frage der Zulässigkeit der behaupteten Belästigungen vom Gesichtspunkte öffentlicher und privater Interessen, worüber das k. k. Eisenbahnministerium — unbeschadet der Haftpflicht der Bahnunternehmung für den am Privatgut entstehenden Schaden (§ 10, lit. b, Eisenbahn-Concessionsgesetz) — bei der Ertheilung des angefochtenen Consenses nach freiem Ermessen zu entscheiden berechtigt war, dem k. k. Verwaltungsgerichtshofe aber eine Cognition gemäss § 3e des eingangs bezogenen Gesetzes entzogen ist.

Die von der Beschwerde weiter gerügte Störung der Communication auf dem Lobeser Gemeindewege involvirt aber gleichfalls nicht die Behauptung eines gestörten Rechtes der Beschwerdeführers selbst, wie solche gemäss § 2 des eingangs berufenen Gesetzes eine Voraussetzung der Beschwerdeführung vor dem Verwaltungsgerichtshofe bildet, sondern würde sich gegebenen Falles als ein Eingriff in das allgemeine Interesse der öffentlichen Communication auf Gemeindewegen darstellen, dessen Wahrung nach § 28, al. 3 Gemeindeordnung, der Gemeinde als solcher, nicht aber einzelnen Gemeindemitgliedern obliegt, weshalb die letzteren auch zur Erhebung der Rechtsbeschwerde vor dem Verwaltungsgerichtshofe nicht legitimirt erscheinen.

(Erk. des k. k. V.-G.-H. vom 25. Februar 1901, Z. 554; cf. E.-M.-Z. 11.373 ex 1901.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Neutitscheiner Localbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung eines Stutzgeleises bei der Schleppgeleiseanlage zur Spiritus- und Pottaschefabrik der Firma S. Adler & Söhne in der Halte- und Ladestelle Schönau der Neutitscheiner Localbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 15.927.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die Herstellung von Parallelwegen in km 291·1/7 der Theilstrecke Mosty — Jablunkau der Kaschau-Oderberger Eisenbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 12.318.]

Projectirte Localbahn Rakonitz - Laun. (Variante über die „Vrata"-Einsattlung km 21/22 bis km 30/31: Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. April die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Vincenz Feyerfeil, k. k. Notar in Karolinenthal, vorgelegten generellen Projectes, betreffend die bei der Trassenrevision bezüglich des Bahnprojectes Rakonitz-Laun commissionell beantragte Variante über die „Vrata" - Einsattlung, km 21·22 bis km 30/31, dann die an diese Variantenstrecke anschliessende Trassenverlegung im Bereiche von Pavlčin, km 30/35, und die anlässlich der Neuanlage einer Station an der Karlsbader-Aerarialstrasse bedingte Linienverschiebung in km 35·38, im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 6765.]

Localbahn Jenbach - Mayrhofen (Zillerthalbahn). (Theilstreke Fügen—Mayrhofen: Variante km 22·3 bis km 22·8 und km 27·4 bis km 28·1 und Project der Wasserbeschaffungsanlage in der Station Kaltenbach-Stumm: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich der von der Bauleitung der Zillerthalbahn vorgelegten Detailprojecte für die Variante der Theilstrecken km 22·3 bis km 22·8 und km 27·4 bis km 28·1 der Localbahn Jenbach - Mayrhofen (Zillerthalbahn) die politische Begehung und Enteignungsverhandlung im Zusammenhange mit der Feststellung der feuersicheren Herstellungen, und bezüglich des vom Verwaltungsrathe der Zillerthalbahn vorgelegten Projectes für die Wasserbeschaffungsanlage in der Station Kaltenbach-Stumm die politische Begehung auf den 22. April anberaumt. [E.-M.-Z. 16.144.]

Ausland.

Preussen. (Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate Februar.) Im Februar sind gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres bei den Preussischen Staatsbahnen die Verkehrseinnahmen etwas zurückgegangen. Der Personenverkehr hat, wie die „Z.d.V.D.E.-V." berichtet, eine Mindereinnahme von Mk. 321.000 gebracht, der Güterverkehr eine solche von Mk. 966.000. Es drückt sich hierin zweifellos eine gewisse Abschwächung des Verkehres aus, die aber deshalb nicht so schwerwiegend angesehen werden darf, weil der zum Vergleich stehende Monat Februar 1900 im Güterverkehre die ungewöhnliche Mehreinnahme von Mk. 5,653.000 erbracht hatte. Bekanntlich waren es gerade die drei Monate Jänner, Februar und März vorigen Jahres, in denen nach den vorausgegangenen grossen Betriebsstockungen und Streiks die Hochfluth des Verkehres besonders mächtig einsetzte. Die in diesen drei Monaten allein aus dem Güterverkehre erzielten Mehreinnahmen von Mk. 6,218.000 im Jänner, von Mk. 5,653.000 im Februar und von Mk. 7,672.000 im März vorigen Jahres waren die höchsten Ziffern, welche die Preussische Staatseisenbahnverwaltung seit Jahren zu verzeichnen hatte. Solchen aussergewöhnlichen Verhältnissen gegenüber darf es nicht Wunder nehmen, wenn die Verkehrseinnahmen der Parallelmonate dieses Jahres nicht noch über die glänzenden Ziffern des Vorjahres hinausgehen sollten. Im Monate Jänner ist dies trotzdem der Fall gewesen, indem die Einnahme aus dem Güterverkehre noch über Mk. 1,000.000 höher wie die des Jänner 1900 gewesen ist. Wenn der Februar eine Mehreinnahme nicht gebracht hat, so darf man nicht ausser Acht lassen, dass in diesem Jahre der Verkehr in den grossen Binnenhäfen infolge des Frostwetters lange Zeit gestockt hat. Unter diesen Umständen wird man die Februareinnahmen d. J. noch als ein beruhigendes Symptom für die Beurtheilung der wirthschaftlichen Gesammtlage ansehen dürfen.

— (Sicherungsanlagen bei Stellwerken.) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat für den Bereich der Staatseisenbahnen angeordnet, dass von der Herstellung der Abhängigkeit zwischen Riegel- und Fahrstrassenhebel in Stellwerken der Art, dass, nachdem das Signal auf Halt gestellt, erst die Riegelhebel in die Ruhelage gebracht werden müssen, bevor der Fahrstrassenhebel zurückgenommen werden kann, abzusehen ist. Die Stellwerkswärter sollen durch geeignete Unterweisung zu einer sachgemässen Bedienung der Stellwerke veranlasst werden, auch soll das Aufschneiden einer Weiche jedesmal streng geahndet werden.

— (Vorschriften für die Anmeldungen zu den Centralfonds für Stellwerks-, elektrische Sicherungsanlagen und Ausfahrsignale.) In Bezug hierauf hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten angeordnet, dass die Anmeldungen zur Herstellung und Verbesserung von Weichen- und Signalstellwerken nach der Reihenfolge der Dringlichkeit, nicht streckenweise, aufzuführen und so bestimmt zu bezeichnen sind, dass aus der Anmeldung, nicht erst aus der Begründung, ohne Weiteres ersehen werden kann, ob es sich

a) um die Herstellung neuer Stellwerke,
b) um die Erneuerung veralteter, unzulänglicher Stellwerke oder
c) um die Erweiterung vorhandener Stellwerke handelt.

In der Begründung für die Erneuerung von Stellwerken sind Alter, Mängel, Unzulänglichkeit, Bauart und Name des Verfertigers der vorhandenen Stellwerks- und Sicherungsanlagen, sowie die zu erwartenden Ersparnisse an Weichensteller- und Wärterpersonal nach Köpfen und sonstige Vortheile anzugeben. Ferner sind der Anmeldung die Entwürfe, in denen Erläuterungen, Kostenanschlag, Plan und Verschlusstafel thunlichst zu einem Hefte vereinigt sind, beizufügen. In früheren Etats nicht berücksichtigte Entwürfe sind vor erneuerter Anmeldung nochmals

eingehend daraufhin zu prüfen, ob alle neuen Bestimmungen (Controlverriegelungen, Sicherung gegen vorzeitiges Umstellen der Weichen u. s. w.) berücksichtigt worden sind.

Bei den Anmeldungen für die elektrische Streckenblockung ist davon auszugehen, dass sie in der Regel zunächst nur für zweigeleisige Hauptbahnen mit einem Verkehr von vier Zügen und mehr in der Stunde oder mit einer planmässigen (nicht Bedarfs-) Zugfolge von weniger als 10 Minuten in Frage kommt. Der Streckenblockung vierfeldriger Form ist der Vorzug zu geben. Vorrichtungen zur Mitwirkung des Zuges bei der Bedienung des Endfeldes sind, soweit nöthig, z. B., wenn mehrere Strecken in einen Bahnhof unmittelbar neben einander einmünden und Verwechslungen der Züge durch den Endweichensteller möglich erscheinen, vorzusehen und zu begründen. Vor Streckenblocksignalen sind nach dem Erlass vom 25. December 1900 Vorsignale vorzusehen. Bei grösseren Ausführungen sind Theilbeträge in der Höhe, in der sie in dem betreffenden Etatsjahre voraussichtlich verwendet werden, anzumelden. Wo nur weitere Raten für schon genehmigte Ausführungen angemeldet werden, genügt der Hinweis auf den die Ausführung genehmigenden Erlass.

Bei der Anmeldung zur Aufstellung von Ausfahrsignalen sind Kosten für Ausfahrsignale nicht anzumelden, soweit sie etwa mit den oben angemeldeten Ausführungen im Zusammenhange stehen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Italien. (Die Berninabahn.) Wie der „Monitore delle Strade ferrate" erfährt, ist eine Gruppe von Technikern, sowie von schweizerischen, englischen und italienischen Capitalisten zur Zeit mit den Vorstudien zum Bau einer elektrischen Bahn über den Berninapass, welche Tirano mit Samaden und St. Moritz verbinden soll, beschäftigt. Diese neue Bahn würde in Italien von der im Bau befindlichen Bahn Sondrio-Tirano abzweigen und in Celerina die gleichfalls im Bau befindliche Bahn St. Moritz-Thusis erreichen, somit eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung zwischen Chur und Mailand durch das Engadin herstellen. Obwohl die neue Bahn mit beschränkter Leistungsfähigkeit gebaut werden und Meterspur erhalten soll, so hofft man doch durch den elektrischen Betrieb so viele Züge laufen lassen zu können, dass der Verkehr auf eine grosse Höhe gebracht werden kann. Italienischerseits sieht man in dieser neuen Bahn grosse Vortheile für den Reiseverkehr nach Italien, der für das Land eine Haupteinnahmsquelle bildet; andererseits hofft man durch diese neue Bahn in noch engeren Handelsverkehr mit dem Engadin, das jetzt noch einen grossen Theil seiner Waaren aus der Schweiz und aus anderen Ländern bezieht, zu treten. Mailand soll dann, nach unserer italienischen Quelle, als die nächstgelegene grosse Stadt, der Hauptbezugsort für das Engadin werden. Alles in Allem wird die Berninabahn den Reiseverkehr zwischen Italien und dem Engadin, die Handelsbeziehungen zwischen der Lombardei und besonders zwischen Mailand und der östlichen Schweiz bedeutend heben, aber auch den Anfang für eine grosse Hauptverkehrslinie zwischen Genua, Mailand nnd München bilden. Das italienische Blatt schliesst mit der Hoffnung, dass alle massgebenden Körperschaften den Plan einer Bahn von Tirano nach Samaden aufs Wärmste fördern und unterstützen werden.

— (Der Albulatunnel.) Dieser Tunnel hat auf der Nordseite nun bereits eine Länge von 916 m, auf der Südseite von 272 m erreicht. Der Sohlstollen konnte während der beiden letzten Monate auf der Nordseite nicht weiter gefördert werden, weil der äusserst schwierigen Verhältnisse wegen der Tunnel so schnell als möglich ausgemauert werden musste, was nunmehr bis anf 10 m vor Ort geschehen ist. Auf der Südseite, wo nunmehr mit drei Bohrmaschinen gearbeitet wird und der Stollen sich durch Granit bewegt, konnte sowohl im Jänner als im Februar ein Fortschritt von 97 m erzielt werden, wogegen der fertige Tunnel auf dieser Seite keinen Fortschritt erfuhr. Der Wasserzudrang auf der Nordseite ist noch immer gross. Er beträgt am Tunneleingang 214 Secundenliter. Trotz der Schwierigkeiten erachtet der leitende Ingenieur eine verspätete Vollendung des Tunnels für ausgeschlossen.

— (Italienische Mittelmeerbahn.) Der kgl. Eisenbahnrath genehmigte die eingereichten Pläne der Mittelmeerbahn zur weiteren Beschaffung von Locomotiven, Salon-, Personen- und Güterwagen im Betrage von L. 17,000.000, deren öffentliche Verdingung nunmehr unmittelbar bevorsteht. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Elektrische Bahn Rom-Neapel.) Den Ingenieuren Alfons Gnerra und Ludwig Ferrara ist, wie der „Monitore delle Strade ferrate" mittheilt, seitens der Regierung die Erlaubniss ertheilt worden, die Vorstudien für die elektrische Bahn Rom-Neapel zu machen. Die Linie wird von Rom aus über Marino, Albano, Gengano, Civita Lavinia nach Cisterna gehen, sich hierauf nach Terracina wenden und dann über Monte S. Biagio, Fonti, Itri, Formia, Scavori, Minturni Garigliano, Cellole, Castel d'Annone nach Vico di Pantano, Trentola, Marcano Quagliano hinabsteigen, sich dort theilen und in ihrer rechten Fortsetzung die Ebene von Quarto Pozzuoli und Neapel, in ihrer linken Fortsetzung das königliche Residenzschloss Cazodimonte erreichen. Die Fahrt von Rom nach Neapel würde mit dieser directen Bahn drei Stunden dauern. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Belgien. (Projectirte Eisenbahn mit elektrischem Betriebe zwischen Brüssel und Anvers [Antwerpen]). Wie seinerzeit vom „Moniteur Industriel" berichtet wurde, (vergleiche Verordnungs-Blatt Nr. 65 ex 1900) hat ein Consortium von belgischen Banken und Capitalisten den Bau einer Brüssel mit dem Hafen von Antwerpen verbindenden Eisenbahn mit elektrischem Betriebe in Aussicht genommen. Diesem Projecte, durch dessen Ausführung allerdings der Hauptlinie Brüssel—Antwerpen der kgl. Belgischen Staatsbahnen eine Concurrenz erwachsen wird, wurde bereits damals seitens der Regierung schon deshalb wohlwollend begegnet, als mit Rücksicht auf den bedeutenden Güterverkehr im Bereiche ihrer Hauptlinie Brüssel—Anvers, sowie bei der sich stetig mehrenden Anzahl der bis Antwerpen führenden Schnellzüge, eine Entlastung durch Ablenkung des äusserst lebhaften täglichen Personenverkehres zwischen beiden Emporien wünschenswerth erschien, und wurde damals auch die von den Projectanten beantragte Trasse dieser neuen Linie im Principe gutgeheissen. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 137 ex 1900.) In neuester Zeit hat nun, wie berichtet wird, sich die Constellation insoferne geändert, als die Regierung, vorbehaltlich der parlamentarischen Sanctionirung, sich veranlasst findet, die Ausführung des Projectes als staatliche Unternehmung anzustreben, und zwar auf Basis eines bereits durch ihre technischen Organe ausgearbeiteten neuen Elaborates. Dem neuen Projecte zufolge wird unter Anderem die ursprünglich in Aussicht genommene, sehr kostspielige Unterfahrung des Canals Maritime entfallen, desgleichen die Herstellung von Kunstbauten über die Senne, Dyle und Nèthe verwohlfeilt werden, dies jedoch unbeschadet der Vermeidung principiell ausgeschlossener Niveauübersetzungen von Eisenbahn-, Tramway- und Strassenzügen. Des Ferneren sollen die Curven derart erweitert werden, um die Zulässigkeit einer Fahrgewindigkeit bis zu 140 km per Stunde zu ermöglichen. Nach Ausbau der im Sinne des modificirten Projectes herzustellenden Linie wird diese im Bereiche Brüssels von der Station Gare du Nord (Nordbahnhof) aus, sowohl bis zum Südbahnhofe als bis zum grossen Centralbahnhofe verlängert werden, wodurch eine directe Verbindung aller in Brüssel einmündenden Bahnen mit dem Centralbahnhofe von Antwerpen hergestellt werden wird. Der Gesetzentwurf wird demnächst der Legislative, und zwar bei Anlass der Berathung des Budgets des Extraordinariums, möglicher Weise auch schon früher unterbreitet werden.

Bayern. (Stand der Verkehrsstellen der Staatseisenbahnen.) Nach einer amtlichen Zusammenstellung ist der gegenwärtige Stand folgender: 33 Güterstationen, 42 Bahnstationen I. Classe, 208 Bahnstationen II. Classe, 200 Bahnstationen III. Classe, 175 Bahnstationen IV. Classe, 142 Bahnstationen V. Classe, 109 Haltestellen an Nebenbahnen mit Wärtern, 181 Haltestellen an Nebenbahnen mit Güteragenten, 2 Güterdienststellen ohne Personenverkehr an Nebenbahnen, 2 Ladestellen mit Wagenladungsplätzen, jedoch ohne Personenverkehr an Nebenbahnen, 42 Halteplätze für den Personenverkehr an Hauptbahnen und 180 Halteplätze für den Personenverkehr an Nebenbahnen, endlich 15 Halteplätze, sowohl für den Personen- als auch für Wagenladungsverkehr an Nebenbahnen, zusammen 1327 Verkehrsstellen, mehr gegenüber dem Vorjahre um 51 Stellen. Die Gesammtstreckenlänge der Bayerischen Staatseisenbahnen ist um 145 km gestiegen und beträgt gegenwärtig 5865 km; hievon entfallen 4091 km auf Haupteisenbahnen und 1774 km auf Nebeneisenbahnen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Gisela" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2640 Tonnen Gehalt ist am 9. März 1901 mit 8 Passagieren und 3145 Gewichtstonnen factischer Ladung, darunter 1805 Tonnen Zucker nationaler

Provenienz, nebst 3460 Stück Holz, von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port-Said 4200 kg Esswaaren, 700 kg Manufacturwaaren, 278 kg Baumwollwaaren, 257 kg Esswaaren, 210 kg Manufacturwaaren; nach Gedda 39 kg Muster; nach Aden 78 kg Muster, 3200 kg Esswaaren, 369 kg Möbel, 1930 Stück Bretter, 1530 Stück Staffeln; nach Massaua 858 kg Droguen, 241 kg Baumwollwaaren; nach Colombo 88 kg Muster, 327 kg Baumwollwaaren, 2785 kg Baumwollwaaren; nach Sidney 142 kg Bier, 87 kg Seife; nach Madras 10 kg Muster; nach Moji 256.250 kg Zucker; nach Penang 135 kg Knöpfe, 22.750 kg Papier, 55.837 kg Esswaaren, 4050 kg Baumwollwaaren, 12.050 kg Metallwaaren, 649 kg Möbel, 98.050 kg Zucker; nach Singapore 14.700 kg Bier, 250 kg Knöpfe, 80.600 kg Papier, 42.300 kg Erdwachs, 1180 kg Mehl, 686 kg Kurzwaaren, 20.200 kg Manufacturwaaren, 174.440 kg Metallwaaren, 3220 kg Holzwaaren, 3150 kg Wein, 1430 kg Glaswaaren, 279.210 kg Zucker, 17.000 kg Esswaaren, 2915 kg Glaswaaren; nach Soerabaya 950 kg Knöpfe, 38.300 kg Papier, 38.850 kg Papier, 86.620 kg Esswaaren, 3630 kg Manufacturwaaren, 9200 kg Metallwaaren, 3540 kg Seife, 396 kg Glaswaaren, 47.420 kg Mehl, 884 kg Manufacturwaaren, 396 kg Glaswaaren; nach Menada 980 kg Mehl; nach Batavia 4000 kg Bier, 7700 kg Papier, 410 kg Kurzwaaren, 1310 kg Manufacturwaaren, 5810 kg Metallwaaren, 336 kg Möbel, 3980 kg Mehl, 7150 kg Papier, 855 kg Kurzwaaren, 2384 kg Manufacturwaaren; nach Bangkok 325 kg Kurzwaaren, 2900 kg Metallwaaren, 270 kg Glaswaaren, 500 kg Kurzwaaren; nach Samarang 6248 kg Papier, 15.550 kg Erdwachs, 236 kg Manufacturwaaren, 160 kg Holzwaaren, 590 kg Glaswaaren, 7750 kg Mehl, 551 kg Papier, 320 kg Manufacturwaaren; nach Padang 2487 kg Mehl, 240 kg Baumwollwaaren; nach Tegal 1624 kg Papier; nach Atjeh 122 kg Baumwollwaaren; nach Saigon 44 kg Kurzwaaren; nach Cheribon 590 kg Baumwollwaaren, 865 kg Metallwaaren, 1980 kg Mehl; nach Manila 215 kg Kurzwaaren, 3257 kg Knöpfe, 31.470 kg Papier, 246 kg Kurzwaaren; nach Macassar 21.400 kg Baumwollwaaren, 1505 kg Metallwaaren; nach Hongkong 890 kg Reis, 91.100 kg Papier, 215 kg Esswaaren, 17.900 kg Manufacturwaaren, 33.200 kg Metallwaaren, 812 kg Möbel, 4060 kg Quecksilber, 280 kg Wein, 2176 kg Seife, 3640 kg Zündhölzchen, 200.000 kg Zucker, 28.400 kg Manufacturwaaren; nach Shanghai 870 kg Esswaaren, 25 kg Muster, 1600 kg Manufacturwaaren, 7700 kg Seife, 1700 kg Glaswaaren, 415 kg Zucker; nach Tientsin 4517 kg Metallwaaren, 142 kg Glaswaaren; nach Yokohama 1700 kg Esswaaren, 164 kg Muster, 32.800 kg Papier, 2280 kg chemische Producte, 850 kg Wein, 205.000 kg Zucker, 230 kg chemische Producte, 714.000 kg Zucker; nach Yokohama opt. Kobe 96.850 kg Papier, 51.550 kg Zucker; nach Kobe 300 kg Kurzwaaren, 123.300 kg Papier, 11.592 kg Metallwaaren, 638 kg Holzwaaren und nach Port Said 10.004 kg Mehl. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 2,188.035.

— (Ankunft des Dampfers „India" von Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 18. März 1901 nach einer 31tägigen Fahrt mit einem Passagier und 2314 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 200 Tonnen nach Venedig und 853 Tonnen nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Calcutta 200.000 kg altes Eisen (für Venedig), 1,465.787 kg Jute (wovon 752.750 kg für das Ausland), 195.602 kg Indigo (wovon 41.830 kg für das Ausland), 297.595 kg Häute (wovon 53.995 kg für das Ausland), 29.942 kg Baumwolle, 28.420 kg Sackleinwand, 34.510 kg Gummilack, 3045 kg Thee, 1066 kg Eingeweide, 12.078 kg Tamarinden; aus Rangoon 17.100 kg Häute (wovon 4920 kg für das Ausland); aus Suez 12.060 kg Gummi und aus Port Said 17.255 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 5,196.492.

— (Ankunft des Dampfers „Orion" von Santos.) Dieser Dampfer von 1752 Tonnen Gehalt ist am 24. März 1901 nach einer 33tägigen Fahrt mit 7 Passagieren und 1752 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 24 Tonnen nach Venedig und 8 Tonnen nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 1,597.740 kg Kaffee; aus Rio Janeiro 109.020 kg Kaffee, 9688 kg Häute (wovon 1460 kg für Corfu, 4800 kg für Patrano und 2252 kg für Salahora) und aus Bahia 10.500 kg Kaffee, 1275 kg Cacao und 23.667 kg Häute (für Venedig). Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 3,485.956.

— (Ankunft des Dampfers „Presjednik Becher" von Bombay.) Dieser vom Oesterreichischen Lloyd gecharterte Dampfer von 1445 Tonnen Gehalt ist am 24. März 1901 nach einer 25tägigen Fahrt mit 2 Passagieren und 2464 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 883 Tonnen nach Venedig bestimmt waren, von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 1,428.300 kg Baumwolle (wovon 657.540 kg für Venedig), 110.000 kg Leinsamen, 600.000 kg Sesam, 90.000 kg Mirabellen, 225.000 kg Ricinussamen (für Venedig); aus Suez 8800 kg Kaffee, 775 kg Wachs und aus Port Said 1300 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,044.790.

Kärnten. (Flössereiverkehr auf dem Drauflusse in Kärnten im Jahre 1900.) Nach der von der k. k. Landesregierung in Klagenfurt verfassten statistischen Zusammenstellung gestaltete sich der Flössereiverkehr auf der kärntnerischen Draustrecke im Jahre 1900 nachstehend:

Es verkehrten im politischen Bezirke Klagenfurt 14 (1899 : 17) Flösse mit einem Holzbestande von 1960 (1899 : 1990) q; im politischen Bezirke Spittal 263 (1899 : 112) Flösse mit einem Holzbestande von 58.740 (1899 : 35.770) q; im politischen Bezirke Villach 17 (1899 : 10) Flösse mit einem Holzbestande von 543 (1899 : 1490) q; im politischen Bezirke Völkermarkt 26 (1899 : 3) Flösse mit einem Holzbestande von 5840 (1899 : 700) q und einer beigegebenen Ladung von 150 (1899 : 30) q. Der Gesammtverkehr weist daher im Berichtsjahre 320 (1899 : 142) Flösse mit einem Holzbestande von 67.083 (1899 : 39.970) q auf, hat demnach eine ganz beträchtliche Zunahme, sowohl was die Anzahl der Flösse als auch was den Holzbestand betrifft, aufzuweisen.

Insbesondere zeigt der politische Bezirk Spittal, dann der Bezirk Völkermarkt, eine grosse Verkehrssteigerung, während der Bezirk Klagenfurt im Verkehre ziemlich gleich geblieben ist. Der politische Bezirk Villach weist zwar eine Zunahme der Anzahl der Flösse, jedoch eine nicht unbeträchtliche Abnahme des Gewichtes des Holzbestandes auf. Dieser Umstand scheint aber lediglich durch augenblickliche Conjuncturen des Holzhandels bedingt gewesen zu sein, da die Flösserei im Bezirke Villach im Jahre 1901 bereits wieder bedeutend zugenommen hat.

Im politischen Bezirke Wolfsberg war, wie seit dem Jahre 1896, auch im Jahre 1900 keine Flossfahrt zu verzeichnen.

Elektrische Schleppschiffahrt. Mehr und mehr findet die Elektricität in allen Zweigen des industriellen und gewerblichen Lebens Eingang. In letzter Zeit ist man besonders bestrebt gewesen, sie für den Antrieb von Selbstfahrern zu verwenden und hat hierin recht erfreuliche Fortschritte gemacht. Von Interesse ist hiebei die Schilderung von einem elektrischen Schiffszuge in der Gegend von Douai, welche ein Theilnehmer an dem VIII. internationalen Schiffahrtscongresse in Paris gibt.

Die Stadt Douai hat ihre Hafenanlage an der Scarpe, einem Nebenflusse der Schelde, neu gestaltet, während die Schiffahrt einen neugebauten Umgehungscanal benützt, der eine durch ihre mechanischen Vorrichtungen zum Oeffnen und Schliessen der Thore bemerkenswerthe Kammerschleuse mit 4 m Drempelhöhe besitzt.

Zur Zeit ist der elektrische Schiffszug auf der Theilstrecke Bethune—Courchelettes unterhalb Douai im Zuge der Schiffahrtsstrasse von Dünkirchen über Douai, Cambrai und St. Quentin an die Mündung der Oise gegen Paris auf 60 km Länge eingerichtet; er soll binnen Kurzem auf die ganze Linie von 144 km Länge ausgedehnt werden und auf dieser 120 Elektropferde verkehren. Das gewählte System ist das einer elektrischen Locomotive, welche sich auf dem Ziehwege ohne Verwendung von Geleisen fortbewegt.

Die Stromzu- und Rückleitung erfolgt durch je eine oberirdische Drahtleitung, weshalb auch die Motoren doppelte Trolleys besitzen. Sie haben 12 Pferdekräfte und vermögen zwei mit je 300 t beladene Schiffe mit einer Geschwindigkeit von 2·2 km in der Stunde fortzubewegen.

Die Stromleitungen befinden sich auf beiden Seiten des Canals, doch können im Nothfalle sich begegnende Schiffe durch einfaches Vertauschen der Trolleys ihre Fahrt ohne Aufenthalt fortsetzen, während die beiden Elektromotoren zurückfahren. Der Oberingenieur Küttgen in Berlin hat nach der „Süddeutschen Bau-Zeitung" eine gleiche Versuchsstrecke am Finowcanal eingerichtet. Bei derselben läuft die Locomotive einseitig auf einer Schiene, welche zugleich zur Stromrückleitung dient. Dieser Einrichtung wird der Vortheil nachgerühmt, dass die Aufmerksamkeit des Maschinenführers, der sich nicht ununterbrochen mit der Lenkung eines Motors beschäftigen muss, sich noch auf das Schiff und das Wasser erstrecken kann. Ausserdem vermag am Finowcanal bei der gleichen Pferdestärke der Maschine ein mit 500 t beladenes Schiff mit der Geschwindigkeit von 5 km in der Stunde befördert zu werden.

Ein italienisches Canalisirungsproject. Eine italienische Canalschiffahrts-Actiengesellschaft beschäftigt sich mit Plänen zur Herstellung einer Wasserstrasse von Venedig nach Mailand. Mit Benützung einiger schon vorhandener Canäle soll die grosse Lagune in Venedig in beinahe südlicher Richtung mit dem Po verbunden und vermittelst dieses und weiterhin des Canals Pavia—Mailand die Wasserverbindung Mailands mit der Adria hergestellt werden. Die auf dem Canal verkehrenden Schiffe werden für eine Belastung von 120 t eingerichtet und in Schiffzügen von 10 Fahrzeugen eingetheilt, die von kleinen, aber kräftigen Dampfern geschleppt werden. Die Herstellungsarbeiten des Canals Mailand—Venedig dürften nicht sehr bedeutend sein, da es nur gilt, den Po und einige bereits vorhandene Canäle in gut schiffbaren Zustand zu versetzen und ausserdem einige Durchstiche zu bewirken.

Verschiedene Mittheilungen.

Achenseebahn. (Generalversammlung.) Am 26. März fand in Salzburg, nachdem die für den 8. März anberaumte Generalversammlung beschlussunfähig geblieben war, als zweiteinberufene Versammlung die diesjährige (12.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Achenseebahn unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Lorenz Zuckermandel und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Bezirkshauptmannes Josef Grafen Plag statt. Anwesend waren 7 Actionäre, welche 204 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurde im abgelaufenen Betriebsjahre aus dem Gesammtverkehre eine Nettoeinnahme von K 85.850 (+ K 2142) erzielt. Zur Verfügung der Actionäre standen K 30.040. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium und beschloss K 1422 dem Reservefonds, K 5718 dem Erneuerungsfonds, K 2400 zur planmässigen Actientilgung, K 1600 zu Abschreibungen und Dotirung des Unterstützungsfonds zu verwenden, sowie eine 1·5percentige Dividende an die Prioritätsactien zur Ausschüttung zu bringen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Dr. Friedrich Ritter von Graf und Doctor Josef Wackernell wurden wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses fand die Generalversammlung ihren Abschluss. In der nachfolgenden constituirenden Verwaltungsrathssitzung wurden Banquier Zuckermandel und Dr. v. Graf neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten erwählt.

[E.-M.-Z. 15.072 01.]

Schlossbergbahn-Gesellschaft in Graz. (Generalversammlung.) Am 21. März fand in Graz unter dem Präsidium des Directionsvorsitzenden Dr. Leopold Link und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Statthaltereirathes Dr. Carl Russ, die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Schlossbergbahn-Gesellschaft in Graz statt. Bei derselben waren 8 Actionäre erschienen, welche 808 Actien mit 80 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte erfolgte die Betriebsführung ab 12. April 1900 durch die Grazer Tramway-Gesellschaft und ermöglichten die neuen elektrischen Betriebseinrichtungen eine bedeutende Herabminderung der Betriebsauslagen. Die Bruttoeinnahmen stellten sich auf K 32.124, die Gesammtausgaben auf K 32.077, der erübrigende Ueberschuss per K 47 wurde auf neue Rechnung vorgetragen. Die Generalversammlung genehmigte den Verwaltungsbericht und die Bilanz und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Mit der Wahl des Revisionsausschusses fand die Generalversammlung ihren Abschluss. [E.-M.-Z. 14.208/01.]

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. März für den Güterverkehr eröffnete 1806 km lange Verbindungsbahn bei Kandrzin der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 18.233 km lange Strecke Lippusch—Bernsdorf der kgl. Eisenbahn-Direction Danzig, welche am 1. April für den Wagenladungs-, Güter- und Viehverkehr eröffnet wurde, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstreke zu betrachten.

K. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction beabsichtigt nachstehend angeführte, im Materialmagazine in Stanislau lagernde Materialien im Wege einer öffentlichen Offertconcurrenz zu verkaufen, und zwar:

Post-Nr.	Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Materialien	Menge in Kilogramm
1	Altes Eisenblech bis 4 mm Stärke, auch Blechabfälle	30.000
2	Altes Eisenblech, Schaufeln	5.000
3	Alte Siederöhren	12.000
4	Altes Plattenblech, auch Kesselbleche, über 4 mm Stärke	23.000
5	Alter Eisendraht	400
6	Altes Drahtgewebe	400
7	Altes Gusseisen, unverbrannt, in kleinen Stücken	10.000
8	Altes Gusseisen, unverbrannt, in grossen Stücken, und zwar: 89 Stück Wasserleitungsrohre, 2 Stück Cylinder und 3 Stück Herzstücke	12.600
9	Altes Gusseisen (alte Bremsklötze)	20.000
10	„ „ verbrannt	10.000
11	Pauscheisen, unverbrannt	65.000
12	„ Brückenträger, 11 m lang, zwei Stück	6.200
13	Pauscheisen, verbrannt	5.000
14	Zerreneisen	20.000
15	Alte Stahldrahtreifen mit Nuth, Tiegelflussstahl	15.000
16	Gusseiserne Bohrspäne	1.000
17	Schmiedeeisen und Stahldrehspäne	50.000
18	Alter Stahl in grösseren Stücken (Flussstahl) (10 Stück Herzstücke)	3.000
19	Alter Blattfederstahl	4.000
20	Alter Feilenstahl	1.000
21	Alter Volutfederstahl	7.000
22	Galvanisches Kupfer von Telegraphenbatterien	200
23	Gewöhnliches Bruchmessing (Brenner)	55
24	Messingspäne, verunreinigte	440
25	Altes Bruchzink, Zinkblech und Zinkblechabfälle	500
26	Altes Telegraphenzink	200
27	Alte Oelfässer, kleine, bis 2 hl, mit einem Boden	60
28	Alte Oelfässer, kleine, bis 2 hl, mit zwei Böden	80

Die diesbezüglichen Angebote sind unter Benützung des vorgeschriebenen Offertformulares unter Anschluss eines unterschriftlich anerkannten Exemplares der Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen unterschrieben, mit einer das Offert als solches kennzeichnenden Ueberschrift versehen, versiegelt und frankirt bis zum **30. April 1901, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen.

Um 11 Uhr Vormittags erfolgt am nächsten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Offerenten zugegen sein können.

Vor Ueberreichung des Offertes ist bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Directionscasse ein Vadium von 10 pCt. der Kaufsumme in Baarem oder in Werthpapieren zu erlegen.

In dem Offerte ist die Nummer des Erlagscheines anzugeben.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder nur auf einen beliebigen Theil desselben erstrecken und sind die Preise per je 100 kg loco Waage ab Materialmagazin Stanislau zu erstellen.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie Verkaufsbedingnisse sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Offerte, welche auf dem vorgeschriebenen Formulare nicht verfasst werden oder den obangeführten Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Menge oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen, oder auch ganz abzulehnen.

Stanislau, im April 1901.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Offert-Ausschreibung.

Für die Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn und für die Quaibauten am Donaucanale ist die Lieferung und Aufstellung von **eisernen Abschlussgeländern** in der Gesammtlänge von rund 4100 m im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Das Materiale für diese Lieferung besteht aus Roheisenguss und Schmiedeeisen; die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen per 1 m Geländer.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn in Wien, VII. Mariahilferstrasse Nr. 126, I. Stock. zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis längstens **22. April l. J., 12 Uhr Mittags,** bei der genannten k. k. Baudirection eingereicht werden.

Wien, im April 1901.

K. k. Bau-Direction für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. österr. Staatsbahnen.

Altmetall- und Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehende, in den Materialmagazinen **Knittelfeld** und **Amstetten** lagernde Altmetalle und Altmaterialien zur Ausschreibung, als:

Altes Gusseisen, Pauscheisen, Zerreneisen, Eisenblech, alter Stahl in grossen Stücken und Eisendraht, Blattfeder-, Volutfeder- und Zerren-Werkzeugstahl, alte Rohre und Gussherze, alte Stahltyres, galvanisches Kupfer und Bruchkupfer, Packfong, Bruchmetall, Kupfer-, Messing- und Metallspäne, Bruchzink, Bruchmessing. Kautschuk- und Leder-, Wachstuch-, Schaf- und Baumwollwaaren-Abfälle, alte Theerplachen, alte Teppiche, Bohr- und Drehspäne.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten und Altmaterialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche, ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen, bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Zugförderungsbureau) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien ausschliesslich benützt werden müssen, sind sammt den Beilagen, per Bogen mit einem Kronenstempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Altmaterialien-Ankauf" bei der k. k. Staatsbahn-Direction Villach bis längstens 30. April l. J., 12 Uhr Mittags, einzubringen.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage der Lagerplätze und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Villach, am 15. April 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Actionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu der am **Dienstag den 30. April 1901,** um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (I. Eschenbachgasse 9) stattfindenden

45. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1900.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss pro 1900.
3. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
4. Statutenänderung.
5. Wahl des Revisionsausschusses.
6. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, **haben ihre Actien bis inclusive 21. April 1901** in **Wien** bei der k. k. privilegirten österreichischen Länderbank, in **Prag** bei der Filiale dieser Bank, in **Graz** bei der Wechselstube der Steiermärkischen Escomptebank und der Firma E. C. Mayer & Co., in **Lemberg** bei der Galizischen Actien-Hypothekenbank, in **Krakau, Czernowitz** oder **Tarnopol** bei den Filialen dieser Bank, in **Berlin** bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank oder der Nationalbank für Deutschland, in **Frankfurt a. M.** bei der Deutschen Vereinsbank, in **Stuttgart** bei der Württembergischen Vereinsbank, in **Paris** bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in **London** bei der Anglo-Austrian-Bank mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette bei den genannten Cassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 1. April 1901.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direction Villach wird in der Station **Selzthal** eine **ringförmige Locomotivremise für fünf Stände sammt Werkstättenanbau** und einer freistehenden **Torfmull-Abortanlage** zur Ausführung gelangen und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für diese Objecte beträgt K 106.500.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten werden sieben Monate vom Tage der Uebertragung bestimmt.

Die bezüglichen Offerte, mit einem Kronenstempel per Bogen versehen, sind bis **4. Mai 1901, 12 Uhr Mittags,** an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Herstellung einer ringförmigen Locomotivremise" in der Station Selzthal einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 4. Mai 1901, 3 Uhr Nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offerte bis zur Ertheilung des Credites im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt 5 Percent der offerirten Bausumme, welches dann nach Zuschlag als Caution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projectspläne, allgemeinen und speciellen Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnungen sind im Bureau der Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direction Villach einzusehen und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direction Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im April 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Aufstellung der Refactierechnungen unter Benützung der hiefür vorgeschriebenen, bei den Stationscassen der k. k. österr. Staatsbahnen kostenfrei erhältlichen Drucksorte.

Um die im Rückvergütungswege bewilligten Tarifnachlässe (Refactien) rascher der Anweisung zuführen zu können, wird im Grunde des § 18 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, den Parteien dringend empfohlen, der zur Anweisung zuständigen k. k. Staatsbahn-Direction ausser den zur Begründung des Anspruches, bezw. zur Legitimirung des Refactiewerbers erforderlichen Belegen eine Refactierechnung vorzulegen und zur Aufstellung derselben sich der bei den Stationscassen der k. k. österr. Staatsbahnen kostenfrei erhältlichen Drucksorte „Refactierechnung“ (C. D. Form Nr. 488) oder einer dieser ähnlich hergestellten „Rechnung“ zu bedienen.

Von der Vorlage dieser besonderen Refactierechnung ist nur dann abzusehen, wenn es sich um so wenige Rechnungsposten handelt, dass deren cumulative Anführung in der Eingabe den beabsichtigten Zweck einer hinlänglich genauen Bezifferung der erhobenen Ansprüche erfüllt.

Wien, am 3. April 1901. [311]

[E.M.-Z. 928 ex 1901.]

Combinirter Eisenbahn- und Schiffsverkehr über Fiume.

Einführung eines neuen Personentarifes.

Mit 1. Juni 1901 tritt ein neuer Tarif für den combinirten Eisenbahn- und Schiffs-Personenverkehr über Fiume in Kraft.

Der für diesen Verkehr bisher bestandene, vom 10. Juni 1900 ab giltige Tarif wurde mit dem Tarife vom 10. December 1898 für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Wien (Staatsbahnhof oder Nordbahnhof) und Budapest einerseits, Ancona und Venedig über Fiume andererseits in einen Tarif verschmolzen und enthält theils Aufhebung einiger Verbindungen, theils einige Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen und der Fahrpreis- und Antheilstabelle.

Wien, am 15. April 1901. [312]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Wiedereinführung der vollen Abfertigungsbefugnisse in der Station Unter-Wikow.

Die mit 1. März 1901 in den Abfertigungsbefugnissen eingeschränkte Station Unter-Wikow der Linie Hadikfalva—Brodina wird ab 16. April 1901 für den Gesammtverkehr wieder eröffnet.

Czernowitz, am 11. April 1901. [313]

K. k. Betriebsleitung.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Kilometer- und Zonenzeiger für die Personenhaltestelle Lukowa-Mlikosrb.**

Für die zwischen den Stationen Chlumetz und Neubydžow liegende Personenhaltestelle Lukowa-Mlikosrb, welche demnächst zur Eröffnung gelangt, wird nachstehender Kilometer- und Zonenzeiger Geltung haben:

Von oder nach	Kilometer	Zone
Alt-Paka	52	6
Neu-Paka	47	5
Bad-Bělohrad	32	4
Lhota-Scháwowa**	29	3
Wostroměř	22	3
Wohnischtan**	17	2
Smidar	13	2
Neubydžow	7	1
Chlumetz	5	1
Žiželitz	10	1
Libnowes	21	3
Gross-Wosek	28	3
Kolin	37	4
Sedletz-Kuttenberg	47	5
Cirkwitz**	50	5
Časlau	57	6
Libitz	31	4
Poděbrad	36	4
Nimburg	43	5
Karanitz**	13	2
Dobřenitz-Syrowatka	20	2
Práskačka-Urbanitz**	26	3
Königgrätz	33	4
Sobschitz***	24	3
Kowač***	29	3
Butowes-Tuř	32	4
Witinowes***	35	4
Jičin	40	4

Wien, am 15. April 1901. [314]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohlen von Stationen und Ladestellen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind zum Preise von Mk. 0·20 = K 0·25 per Stück bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 14. April 1901. [315]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages V zum Kilometerzeiger für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und Hinausgabe des Nachtrages XI zu den Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern.

Mit 1. Mai 1901 tritt der Nachtrag V zu der vom 1. October 1899 giltigen Neuauflage des Kilometerzeigers für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (vom 1. April 1893) in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Kilometerzeiger für die Station Bruck Frachtenbahnhof, sowie für die Haltestelle Markt Sachsenburg.

II. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der zugehörigen Nachträge I—IV.

Mit dem gleichen Tage gelangt auch der Nachtrag XI zu den vom 1. Jänner 1894 hinausgegebenen Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn zur Ausgabe.

Dieser Nachtrag enthält:

Aenderungen und Ergänzungen zu den am 1. Jänner 1894 hinausgegebenen Stationstarifen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei der commerciellen Direction in Wien (X. Südbahnhof, Administrationsgebäude, I. Stock), sowie bei der gesellschaftlichen Betriebs-Direction in Budapest und durch die Stationen je um den Preis von 30 Hellern per Exemplar erhältlich.

Wien, am 15. April 1901. [316]

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages I zum Tarife, Theil II, Heft 2.

Am 1. Juni 1901 tritt der Nachtrag I zum Tarife, Theil II, Heft 2, in Kraft. Durch denselben gelangen ermässigte und neue Frachtsätze des Classentarifes und der Ausnahmetarife Nr. 3 (Wolle), 8 und 9 (Holz), 12 (Eisen), 13 (Graphit), 16 B (Porzellanerde), 25 (Schilf), 27 (Chlorkalk) und 34 (Braunkohlen) zur Einführung.

Dagegen werden mit Giltigkeit von demselben Tage die im Ausnahmetarife Nr. 9 (Holz) für St. Johann im Pongau, im Ausnahmetarife Nr. 20 a (Kupfervitriol in Sendungen zu 5 t) für Goslar und Oker, sowie im Ausnahmetarife Nr. 34 (Braunkohlen) für Zell am See enthaltenen Frachtsätze mangels Verkehrsbedürfnisses ohne Ersatz aufgehoben.

Der Nachtrag kann zum Preise von 25 Pfg. = 30 h österr. Währ. bei den betheiligten Stationen bezogen werden.

Wien, im April 1901. [317]

Die Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgleichung der sich auf Grund des deutschen Nothstandstarifes ergebenden Frachtunterschiede.

Frachtunterschiede, welche sich auf Grund des für gewisse preussische Nothstandsbezirke mit Giltigkeit bis 30. Juni 1901 herausgegebenen Ausnahmetarifes für Futter- und Streumittel bei Umkartirung an der Gzenze oder in einer Unterwegsstation gegenüber den bestehenden directen Verbandsfrachtsätzen ergeben, werden bei Aufgabe der Sendungen mit directen Frachtbriefen und Unterlassung von Routen- und Kartirungsvorschriften, sowie bei Erfüllung der für die Anwendung dieses Ausnahmetarifes massgebenden Bedingungen im Reclamationswege erstattet.

Wien, im April 1901. [318]

Die Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung bezüglich eines Frachtsatzes.

Auf Seite 28, bezw. 129 des ab 1. Jänner 1901 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 2, für den Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverband ist mit sofortiger Giltigkeit rücksichtlich der Stationsverbindungen Teplitz und Teplitz-Waldthor—Przemyśl der Frachtsatz der Classe A bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen von „337 h“ auf **„537 h“** zu berichtigen.

Wien, am 15. April 1901. [319]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland—Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

Einführung eines neuen Tarif-Theiles II.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1901 gelangt der Tarif-Theil II für Gütersendungen im Verkehre zwischen Bregenz, Buchs, Feldkirch, Lindau, Romanshorn, Rorschach, St. Margrethen einerseits und Russland andererseits, giltig vom 1. Jänner 1897, nebst dem zu demselben erschienenen Nachtrage I zur Aufhebung.

Zum gleichen Termine tritt ein neuer Tarif in Kraft, welcher zum Theil Frachtermässigungen, zum Theil Frachterhöhungen gegenüber dem bisherigen aufweist und sich von letzterem im Wesentlichen dadurch unterscheidet, dass in demselben rücksichtlich des Verkehres von Russland directe Frachtsätze nur für die Artikel Getreide etc. und Eier enthalten sind.

Exemplare des neuen Tarifes sind durch die Verbandsverwaltungen um den Preis von 1 Krone = 1 Francs per Stück zu beziehen.

Wien, am 11. April 1901. [320]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1026	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Robbenzin (zur Erzeugung von Benzin)	Budapest-Ferenczváros Budapest-Kitérö Nagyvárad *) Pozsony-Ujváros	E i s i n g e n	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Mai 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Theil II, Heft 4, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 2·25 2·25 2·77 2·15		Im Kartirungswege		*) Sendungen von Mezö-Telegd nach Eisingen, welche mit internationalen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, werden bis Nagyvárad im Localverkehre der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen mit einem Ergänzungs-Frachtsatz von 4 Hellern per 100 kg abgefertigt
1027	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Folgende laut Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, des Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverbandes. Eisen und Stahlwaaren der Pos. E—7, soferne dieselben nach Ausnahmetarif II/a, b, c tarifirt werden: Geräthe, landwirthschaftliche, der Pos. G—7, b, c 2 und d; Maschinen und Maschinentheile der Pos. M—18 a und c; Metallwaaren der Pos. M—25	S c h i m i t z	Brody (Bhf.) transit Granica transit, bezw. Szczakowa transit Nadbrzezie Landungsplatz transit*) Nowosielitza (Bhf.) transit Podwoloczyska (Bhf.) transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für: a) unter 5000 kg b) mindestens 5.000 kg / 10.000 kg } per Frachtbrief und Wagen. c) „ Einhaltung der Tarifbestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif, Theil II, Heft 1 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Ausnahmetarif II a, b, c	Heller per 100 kg a) 239 b) 206 c) 176	Ausnahmetarif III a, b, c	Resultirende Differenz			
				Brody (Bhf.) transit					Bestehen keine directen Verbandsfrachtsätze		a) 108 b) 93 c) 80			
				Granica transit, bezw. Szczakowa transit							a) 206*) b) 166*) c) 143*)			
				Nadbrzezie Landungsplatz transit*)							a) 299 b) 259 c) 220			
				Nowosielitza (Bhf.) transit							a) 268 b) 232 c) 197			
				Podwoloczyska (Bhf.) transit								Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege		

*) Die Frachtsätze nach Nadbrzezie Landungsplatz transit finden nur im Rückvergütungswege auf Grund der im Tarif, Theil II, Heft I für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr enthaltenen Bestimmungen Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1028	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Reis, geschält, auch genahlen, der Position R—4, h der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Schreckenstein	den in beifolgender Tabelle genannten Stationen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Tarif, Theil II, Heft 6, für den Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Frachtsätze per 100 Kilogramm in Hellern

Von	Nach: Alt-Sandec	Bielitz	Bochnia	Boryslaw	Brody	Buczacz	Czernowitz	Czortków	Dembica	Delatyn	Drohobycz	Gorlice	Gródek	Grybów	Hatna	Hlboka	Husiatyn	Itzkany	Jaroslau	Jasło	Kalwarya	Kolomea	Krakau	Krosno	Łańcut	Lemberg	Lemberg-Podzamcze	Lisko-Łukawica
Schreckenstein	301	228	253	383	405	447	460	460	292	441	380	313	367	302	487	473	476	487	331	321	278	437	229	331	317	377	377	351

Frachtsätze per 100 Kilogramm in Hellern

Von	Nach: Monasterzyska	Nepolokoutz	Neu-Sandec	Oswięcim	Podgórze-Bonarka	Podgórze-Piaszów	Podwołoczyska	Posada-Chyrowska	Przemyśl	Rawa ruska	Robatyn	Rozwadów	Rzeszów	Sambor	Sanok	Saybusch-Żywiec	Skole	Śniatyn-Żakucze	Sokal	Stanislau	Stryj	Tarnopol	Tarnów	Ustrzyki	Volksgarten	Zagórz	Złoczów	Żncka
Schreckenstein	441	453	293	229	237	237	437	354	345	361	405	333	309	367	348	240	399	450	383	421	389	421	273	361	463	348	399	460

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehnngsweise Route) von	nach	bei Erfüllnng nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1029	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zündhölzchen	Troppau K.F.N.B.	Kolomea	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 6, giltig vom 1. Jänner 1901	Besteht kein directer Frachtsatz	589 Heller		Im Kartirungswege		
1030	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Fehring-Fürstenfeld, Fürstenfeld-Hartberg und Gleisdorf-Weiz	Schotter aus der Pos. 8—55/a der Güterclassification	Weiz	Nendan Sebersdorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Heller 37 38	Heller 35 35	Heller 2 3	Im Kartirungswege		In diese Publication wurde die im Verordnungs-Blatt Nr. 138 vom 1. December 1900 unter fortl. Nummer 2810 enthaltene Publication einbezogen, und tritt daher die letztere hiemit ausser Kraft
1031	k. k. österr. Staatsbahnen		Krebse	Podwoloczyska	Krakau	Aufgabe als Eilgut, in beliebigen Mengen. Weiterbeförderung des gleichen Quantums, ebentuell in Detaileudungen ab Krakau nach einer deutschen Station innerhalb acht Tagen vom Tage des Einlangens der Sendungen in Krakau. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1901	Localtarif	543 Heller	432 Heller	111 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe über die Beförderung von Podwoloczyska bis Krakau und der auf das gleiche Quantum und den Empfänger in Krakau als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate über die eventuell in Detaileudungen innerhalb der festgesetzten Frist erfolgte Weiterbeförderung der Transporte ab Krakau nach einer deutschen Station. Die Vorlage dieser Documente ist längstens bis 31. December 1901 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu bewirken		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1032	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Holz des Specialtarifes 2	Golč-Jenikau	Prag (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif, Theil II, Heft 1, des österreichischen Eisenbahnverbandes	78 Heller	63 Heller	15 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1033	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Kartoffeln	Fürstenbrnek und Vobrubec	Münchengrätz	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	24 Heller		Im Kartirungswege		
1034	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes 16 B (Porzellanerde etc.) des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn Verbandstarifes, Theil II, Heft 1	Kasnlan	Schönebeck	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 16 B giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Mai 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Westdeutsch - Oesterr. - Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Besteht kein directer Frachtsatz	108 Pfennige		Im Kartirungswege		
1035	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Brassó (loco)	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Stadlau und Floridsdorf	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr. - Ungar. Eisenbahn - Verbandstarif, Theil II, Heft 3; Anhang Pos. 16	237 Heller	215 Heller	22 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1036	1037
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn
betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	I. Frachtgüter der Classe I II. Frachtgüter der Classe II	Sand der Pos. E—18 des Tarifes, Theil I	Pflastersteine
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	a) Gablonz a. N. b) Gablonz-Brandl	Kolin Oe.N.W.B.	Skutsch
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Böhm.-Trübau Brannau Brünn (St.E.G.) Bubna (St.E.G.) Friedek-Mistek Halbstadt (St.E.G.) Hermsdorf-Oehlberg Hohenstadt (St.E.G.) Jablonetz a. Iser Kanitz-Eibenschitz Krouna Olmütz (St.E.G.) Pribram Prossnitz (K.F.N.B. oder k.k.St.B.) Smichow (k.k.St.B.) Trebitsch oder vice versa	Časlau	Časlau
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Bezeichnung des Tarifs, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarife	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	18	60
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Heller	I. a) 283 b) 286 II. a) 224 b) 227 I. 254 257 II. 201 204 I. 395 398 II. 298 301 I. 252 248 II. 199 195 I. 555 558 II. 436 439 I. 242 245 II. 194 197 I. 334 337 II. 258 261 I. 177 180 II. 158 161 I. 430 433 II. 324 327 I. 284 287 II. 235 238 I. 390 393 II. 295 298 I. 361 359 II. 287 283 I. 391 397 II. 319 322 I. 266 266 II. 208 204 I. 380 383 II. 308 311	9	44
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		9	16
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	In den nebigen Frachtsätzen ist der Portozuschlag für die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn bereits inbegriffen	Diese Artikel müssen zur Strassenpflasterung in Časlau bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Časlau als Empfänger erscheinen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1038	**Oesterr. Nordwestbahn**	bethelligten Verwaltungen	Häute (Felle), frische, ungesalzene oder gesalzene, ferner getrocknete oder gekalkte, aber nicht weiter bearbeitete (mit Ausnahme von Pelzwerk)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Lipto-Szt. Miklós	Bei Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen für mindestens	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Elbe-Umschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899		P f e n n i g e		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1902 in Vorlage zu bringen	
						5.000 kg			368	246*)	122			
						10.000 kg			262	237*)	25			
				Schönpriesen-Umschlag		5.000 kg			363	241*)	122			
						10.000 kg			257	232*)	25			
				Dresden-Elbkai		5.000 kg			344	286	58			
						10.000 kg			309	273	36			
1039	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Backsteine aus Chamotte (Chamotteziegel, Chamottesteine)	Tschernowitz (B.E.B.)	Wilhelmsburg (k.k.St.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	130 Heller		Im Kartirungswege		
				via Saaz										
1040	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901, gelangt hinsichtlich der Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn für die zur Neuanlage einer Mineralöl-Raffinerie in Kralup nach der Station Kralup (B.E.B.) bestimmten Baumaterialien und maschinellen Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Kralup (B.E.B.) bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. Jänner 1898 giltigen Localgütertarifes, Theil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermässigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.										

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1041	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	bethelligten Verwaltungen	Stärke der Pos. 8—52 a) der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898	Husiatyn	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Tarif-Theil II für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. August 1900	Heller 417	Heller 281	Heller 136	im Kartirungswege		
				Krasne					353	229	124			
				Uhnow					327	213	114			
1042	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Kapselscherben	Friedland i. B. und Raspenau	Seidenberg transit*)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarif		Auflassung des Portozuschlages zu den Frachtsätzen der S.N.D.V.B.		im Kartirungswege		*) Nach dem Auslande

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
23	Nr. 5 vom 10. Jänner 1901	307	K. k. österr. Staatsbahnen		Mechanische Einrichtungsgegenstände	Oswięcim, Krakau oder Kalwarya	Lemberg-Podzamcze	Die Giltigkeit dieser mit 31. März abgelaufenen Begünstigung wird auf die Zeit vom 1. April bis 30. April 1901 erstreckt	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
30	Nr. 127 vom 6. November 1900	2383	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Getreide pp. des Ausnahmetarifes A, bezw. Kleie pp. des Ausnahmetarifes B des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina, Tarif, Theil II, Heft 3, vom 1. August 1899	Vom Schnittpunkte bis Tluste, bezw. zwischen Mislowitz und Tluste, ferner vom Schnittpunkte bis Bosznia		30. April 1901	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
40	Nr. 3 vom 7. Jänner 1901	131	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmische Commercialbahnen, Böhmische Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	den im Theil II, Heft 4, des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1897 und im Tarife für den Galizisch-Wiener Verbandsverkehr vom 1. August 1900 enthaltenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina, sowie der Station Krakau (K.F.N.B.), dann den im Theil II, Heft 2, des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1901 enthaltenen weiteren Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	diversen Stationen der nebenstehend bezeichneten Bahnverwaltungen, ad I und II	In der Rubrik 8 (erste Abtheilung) sind hinter der Bezeichnung des Verbandes Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband die Worte einzuschalten: „Tarife, Theil II, Heft 2 und 4“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 46. **Wien, 20. April 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 12. März 1901,*) betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, Anwendung findet.

Die Liste der Eisenbahnen, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, Anwendung findet, hat unter Berücksichtigung der seit der Kundmachung vom 3. Februar 1900, R.-G.-Bl. Nr. 27, erfolgten Aenderungen und Ergänzungen zu lauten, wie folgt:

Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich und Ungarn.

I. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder.
(Einschliesslich Liechtenstein.)

A. Sämmtliche Linien, welche durch die nachbenannten Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitze in Oesterreich oder in Ungarn betrieben werden.

1. K. k. österreichische Staatsbahnen, mit Einschluss der auf fürstlich Liechtenstein'schem Gebiete gelegenen Strecke der Linie Feldkirch—Buchs;
dagegen mit Ausschluss:
a) der Dalmatiner Staatsbahnen:
α) Spalato-Siverič-Knin,
β) Perković-Slivno-Sebenico,
dann:
b) der Kolomeaer Localbahnen:
α) Kolomea-Sloboda rungurska Grube,
β) Kolomea-Nadwornaer Vorstadt-Szeparowce-Kniażdwór,
sowie:
c) der Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janów,
d) der schmalspurigen Kleinbahn Lupków-Cisna,
e) der Flügelbahn Podleze-Niepolomice,
f) der Flügelbahn Lititz-Nürschan,
g) der schmalspurigen Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn),
h) der schmalspurigen Gurkthalbahn,
i) der schmalspurigen Ybbsthalbahn,
k) der schmalspurigen Localbahn Zell am See-Krimml (Pinzgauer Localbahn).
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
3. Böhmische Commercialbahnen.
4. Böhmische Nordbahn.
5. Bozen-Meraner Eisenbahn.
6. Buschtěhrader Eisenbahn.
7. Localbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf.
8. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
9. Kaschau-Oderberger Bahn (auf österreichischem Gebiete betriebene Linien).
10. Kremsthalbahn.
11. Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.
12. Neutitscheiner Localbahn.

*) Enthalten in dem am 30. März 1901 ausgegebenen XIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 29.

13. Oesterreichische Nordwestbahn.
14. Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.
15. Přivoz—Mährisch-Ostrau—Witkowitzer Localbahn.
16. Localbahn Raspenau-Weissbach.
17. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.
18. Salzkammergut-Localbahn.
19. Südbahn-Gesellschaft (auf österreichischem Gebiete betriebene Linien), mit Ausschluss der Localbahnen:
l) Mödling-Hinterbrühl nächst Wien (mit elektrischem Betriebe),
m) Preding-Wieselsdorf-Stainz,
n) Pöltschach-Gonobitz,
o) Kapfenberg-Seebach-Au,
p) Ueberetscherbahn (Localbahn Bozen-Kaltern).
20. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
21. Stauding-Stramberger Localbahn.
22. Eisenbahn Wien-Aspang, mit Ausschluss:
q) der Zahnradstrecke Puchberg—Hochschneeberg der Schneebergbahn.
23. Die von den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken der k. k. österreichischen Staatsbahnen von Lawoczne bis zur ungarischen Landesgrenze und von Fehring bis zur ungarischen Landesgrenze, sowie der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft von Marchegg bis zur ungarischen Landesgrenze, endlich die von der Raab (Györ)-Oedenburg (Sopron)-Ebenfurter Bahn betriebene Strecke der im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehenden Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn von Ebenfurt bis zur ungarischen Landesgrenze.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Italienischer Verwaltungen.

Die durch die Italienische Adria-Eisenbahn-Gesellschaft betriebenen Strecken von der italienisch-österreichischen Grenze:
24. bei Cormons bis Cormons.
25. bei Pontebba bis Pontafel in der Richtung aus Italien.
26. bei Peri bis Ala.

Die durch die italienische Eisenbahn-Gesellschaft „Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane“ betriebene Strecke von der italienisch-österreichischen Grenze:
27. bei Cervignano bis Cervignano.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die durch die kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze:
28. bei Kiefersfelden bis Kufstein.
29. bei Salzburg bis Salzburg.
30. bei Waldsassen bis Eger.
31. bei Schirding bis Eger.
32. bei Asch bis Eger.

Die durch die kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze:
33. bei Brambach bis Eger.
34. bei Bärenstein bis Weipert.
35. bei Markersdorf bis Hermsdorf i. B.
36. bei Moldau bis Moldau.
37. bei Schöna bis Bodenbach.
38. bei Schöna bis Tetschen.
39. bei Neusalza-Spremberg bis zur österreichisch-deutschen Grenze bei Taubenheim.
40. bei Alt- und Neu-Gersdorf bis zur österreichisch-deutschen Grenze bei Ebersbach.
41. bei Seifhennersdorf bis Warnsdorf.
42. bei Gross-Schönau bis Warnsdorf.
43. bei Zittau bis Reichenberg.

Die durch die kgl. Preussischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze:
44. bei Neusorge bis Halbstadt.
45. bei Troppau bis Troppau.
46. bei Jägerndorf bis Jägerndorf.
47. bei Oderberg bis Oderberg.
48. bei Goczalkowitz bis Dzieditz.
49. bei Neuberun bis Oświęcim.

III. Russischer Verwaltungen.

Die durch die Verwaltung der Russischen Südwestbahnen in der Richtung aus Russland betriebenen Strecken von der russisch-österreichischen Grenze:
50. bei Radziwilów bis Brody.
51. bei Woloczysk bis Podwoloczyska.
52. bis Oesterreichisch-Nowosielitza.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von österreichischen Verwaltungen im Auslande betrieben werden, ist zu vergleichen:
Deutschland, Ziffer 103 bis und mit 117.
Italien, Ziffer 8.
Russland, Ziffer 33, 34, 35, 36.
Schweiz, Ziffer 18, 19.

II. Ungarn.

Sämmtliche Linien, welche durch die nachbenannten Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitze in Ungarn oder in Oesterreich betrieben werden.

1. Kgl. Ungarische Staatsbahnen und die im Betriebe derselben stehenden Localbahnen und Linien anderer Bahnen, mit Ausnahme:
der schmalspurigen Linie Gran—Bresnitz—Schemnitz,
der normalspurigen Localbahn Soroksár - Szt. Lörincz und
der schmalspurigen Localbahn in Taraczthal.

2. Südbahn-Gesellschaft (auf ungarischem Gebiete betriebene Linien) und die im Betriebe derselben stehenden Localbahnen.

3. Kaschau-Oderberger Bahn (auf ungarischem Gebiete betriebene Linien) und die im Betriebe derselben stehenden Localbahnen und Linien anderer Bahnen, mit Ausnahme:
der schmalspurigen Strecke Gölniczbánya—Schmölnitz der Localbahn im Gölniczthal,
der normalspurigen Flügelbahn Tarpatak — Tátra-Lomnicz und
der Zahnradbahn Csorba-Csorbasee.

4. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn-Gesellschaft und die im Betriebe derselben stehende Localbahn Fertövidék.

5. Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen, mit Ausnahme:
der schmalspurigen Localbahn Borossebes-Menyháza und der Ersten Alfölder schmalspurigen landwirthschaftlichen Eisenbahn.

6. Eisenbahn im Szamosthal und die im Betriebe derselben stehende Localbahn Zsibó-Nagybánya.

7. Localbahn Keszthely-Balaton-Szt. György.
8. Eisenbahn Mohács-Fünfkirchen.
9. Schmalspurige Localbahn Nagy-Károly–Somkut.
10. Localbahn Eperies-Bartfeld.
11. Slavonische Drauthalbahn.
12. Schmalspurige Localbahn Schässburg - Szentágota.
13. Localbahn Szatmár-Erdöd.
14. Die von den k. k. österreichischen Staatsbahnen betriebenen Strecken der kgl. Ungarischen Staatsbahnen von Mezö-Laborcz bis zur österreichischen Landesgrenze, von Kőrösmezö bis zur österreichischen Landesgrenze, und die der Kaschau-Oderberger Bahn von Orló bis zur österreichischen Landesgrenze.
15. Die von der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft betriebenen Strecken der kgl. Ungarischen Staatsbahnen von Trencsin-Teplitz bis zur österreichischen Landesgrenze am Vlarapass, von Bruck a/L. bis zur österreichischen Landesgrenze und von Skalitz bis zur österreichischen Landesgrenze.
16. Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene Strecke der Holics-Gödinger Localbahn von Holics bis zur österreichischen Landesgrenze.

III. Occupationsgebiet.

1. K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin.

Deutschland.

A. Von deutschen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

I. Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen.

1. Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.
2. Militär-Eisenbahn.
3. Kgl. Preussische Staatseisenbahnen — einschliesslich der gemeinschaftlich mit ihnen betriebenen grossherzoglich Hessischen Staatseisenbahnen — sowie die unter preussischer Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, mit Ausschluss:

a) der Oberschlesischen schmalspurigen Zweigbahn.

4. Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen nebst den von ihnen betriebenen Localbahnen Augsburg - Haunstetten und Lam - Kötzting, jedoch mit Ausschluss der Localbahnen:

b) Augsburg-Göggingen-Pfersee.
c) Augsburger Localbahn.

5. Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden sächsischen Privateisenbahnen.
6. Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen.
7. Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden badischen Privateisenbahnen.
8. Main-Neckar-Eisenbahn nebst den von ihr betriebenen grossherzoglich hessischen Nebenbahnstrecken.
9. Grossherzoglich Mecklenburgische Staatseisenbahnen, mit Ausschluss:

d) der Doberan-Heiligendammer Eisenbahn.

10. Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen, mit Ausschluss:

e) der Ocholt-Westersteder Eisenbahn.

II. Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung.

11. Aachen-Ottenhöfener Nebenbahn.
12. Alt-Damm-Colberger Eisenbahn.
13. Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.
14. Bad Aibling-Feilnbacher Localbahn.
15. Die von der Badischen Localeisenbahn-Gesellschaft betriebenen Nebenbahnen:

a) Albthalbahn,
b) Bruchsal-Hilsbach-Menzingener Nebenbahn und
c) Bühlerthalbahn.

16. Bentheimer Kreisbahn.
17. Braunschweigische Landeseisenbahn.
18. Breslau-Warschauer Eisenbahn.
19. Brölthal-Eisenbahn.
20. Cöln-Bonner Kreisbahnen.
21. Cronberger Eisenbahn.
22. Dahme-Uckroer Eisenbahn.
23. Deggendorf-Mettener Eisenbahn.
24. Dessau-Wörlitzer Eisenbahn.
25. Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.
26. Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn.
27. Eisern-Siegener Eisenbahn.
28. Ermsthalbahn (Metzingen-Urach).
29. Eutin-Lübecker Eisenbahn.
30. Flensburg-Kappelner Eisenbahn.
31. Frankfurter Verbindungsbahn (Frankfurt a. M.).
32. Fürth-Zirndorf-Cadolzburger Eisenbahn.
33. Georgs-Marienhütte-Eisenbahn.
34. Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.
35. Gotteszell-Viechtacher Eisenbahn.
36. Greifswald-Grimmener Eisenbahn.
37. Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.
38. Haltingen-Kanderner Nebenbahn.
39. Hansdorf-Priebuser Nebenbahn.
40. Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn.
41. Hoyaer Eisenbahn (Hoya-Eystrup).
42. Kahl-Schölkrippener Localbahn.
43. Kaysersberger Thalbahn, einschliesslich der Bahn Colmar-Winzenheim.
44. Kerkerbachbahn.
45. Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.
46. Königsberg-Cranzer Eisenbahn.
47. Krefelder Eisenbahn.
48. Kreis Altenaer Schmalspurbahn.
49. Kremmen — Neu-Ruppin — Wittstocker Eisenbahn.
50. Krozingen-Staufen-Sulzberger Nebenbahn.
51. Lahrer Strassenbahn.
52. Lausitzer Eisenbahn (Rauscher - Freiwaldau; Muskau-Teuplitz-Sommerfeld).
53. Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.
54. Lübeck - Büchener und Lübeck - Hamburger Eisenbahn.
55. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).
56. Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.
57. Markt Oberdorf-Füssener Eisenbahn.
58. Meckenbeuren-Tettnanger Nebenbahn.
59. Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn.
60. Meppen-Haselünner Eisenbahn.
61. *Möckmühl-Dörzbacher Nebenbahn.
62. Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.
63. München-Wolfrathshausen-Bichler Eisenbahn.
64. Murnau — Garmisch-Partenkirchener Eisenbahn.
65. *Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn.
66. Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.
67. Neuhaldenslebener Eisenbahn.
68. Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.
69. Niederlausitzer Eisenbahn.

* Mit Wirkung vom 5. März 1901.

70. Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.
71. *Nürtingen-Neuffener Eisenbahn.
72. Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.
73. Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn.
74. Ostpreussische Südbahn, einschliesslich der Fischhausen-Palmnickener Eisenbahn.
75. Ostrowo-Skalmierzycer Kreiseisenbahn.
76. Paulinenaue—Neu-Ruppiner Eisenbahn.
77. Peine-Ilseder Eisenbahn.
78. Pfälzische Eisenbahnen.
79. Prignitzer Eisenbahn.
80. Rhein-Ettenheimmünsterer Localbahn.
81. Rhene-Diemelthal-Eisenbahn (Bredelar-Martenberg).
82. Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.
83. Röthenbach b. L.-Weiler Eisenbahn.
84. Schaftlach-Gmunder Eisenbahn.
85. Sonthofen-Oberstdorfer Eisenbahn.
86. Stadtamhof-Donaustaufer Localbahn.
87. Stargard-Cüstriner Eisenbahn, einschliesslich der Glasow-Berlinchener Eisenbahn.
88. Stendal-Tangermünder Eisenbahn.
89. *Stralsund-Triebseer Eisenbahn.
90. Strassburger Strassenbahnen.
91. Die von der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft betriebenen Nebenbahnen:
a) Bregthalbahn (Furtwangen-Hüfingen),
b) Kaiserstuhlbahn,
c) Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn,
d) Osthofen-Westhofener Eisenbahn,
e) Reinheim-Reichelsheimer Eisenbahn,
f) Sprendlingen-Fürfelder Eisenbahn,
g) Worms-Offsteiner Eisenbahn und
h) Zell-Todtnauer Eisenbahn.
92. Süd-Harz-Eisenbahn.
93. *Teutoburger Wald-Eisenbahn.
94. Die unter der Betriebsverwaltung thüringischer Nebenbahnen stehenden Linien:
a) Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn,
b) Eisenberg-Crossener Eisenbahn,
c) Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn,
d) Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn und
e) Ruhlaer Eisenbahn (Wutha-Ruhla).
95. Türkheim-Wörishofener Localbahn.
96. *Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.
97. Westphälische Landeseisenbahn.
98. Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.
99. Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe ausserdeutscher Eisenbahn-Verwaltungen befinden.

I. Russischer Verwaltungen.

100. Die von der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Eydtkuhnen bis Eydtkuhnen.
101. Die von den Süd-Westbahnen betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Prostken bis Prostken.
102. Die von den Weichselbahnen betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Illowo bis Illowo.

* Mit Wirkung vom 5. März 1901.

II. Oesterreichischer Verwaltungen.

103. Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Myslowitz bis Myslowitz.
104. Die von der Oesterreichischen Nordwestbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Wichstadtl bis Mittelwalde.
105. Die von der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Mittelsteine bis Mittelsteine.

Die von der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze:
106. bei Liebau bis Liebau.
107. bei Seidenberg bis Seidenberg.
108. Die von der Böhmischen Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Ebersbach bis Ebersbach.

Die von der Buschtěhrader Eisenbahn betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze:
109. bei Reitzenhain bis Reitzenhain.
110. bei Klingenthal bis Klingenthal.

Die von den k. k. österreichischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze:
111. bei Hennersdorf bis Ziegenhals.
112. bei Niklasdorf bis Ziegenhals.
113. bei Heinersdorf bis Heinersdorf.
114. bei Furth i. W. bis Furth i. W.
115. bei Passau bis Passau.
116. bei Braunau bis Simbach.
117. bei Lochau bis Lindau.

III. Schweizerischer Verwaltungen.

Die von der Schweizerischen Nordostbahn betriebenen Strecken von der schweizerisch-deutschen Grenze:
118. bei Konstanz bis Konstanz.
119. bei Rielasingen bis Singen.
120. bei Waldshut bis Waldshut.
121. bei Lottstetten bis zur deutsch-schweizerischen Grenze bei Altenburg-Rheinau.

IV. Französischer Verwaltungen.

Die den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen gehörigen, von der Französischen Ostbahn mitbetriebenen Strecken von der französisch-deutschen Grenze:
122. bei Altmünsterol bis Altmünsterol.
123. bei Avricourt bis Deutsch-Avricourt.
124. bei Chambrey bis Chambrey.
125. bei Novéant bis Novéant.
126. bei Amanweiler bis Amanweiler.
127. bei Fentsch bis Fentsch.

V. Niederländischer Verwaltungen.

128. Die von der Nordbrabant-Deutschen Bahn betriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Gennep bis Wesel.
129. Die von der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft betriebene und von der Gesellschaft zum Betriebe von Niederländischen Staatseisenbahnen mitbetriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Kranenburg bis Kleve.

130. Die von der Gesellschaft zum Betriebe von Niederländischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der niederländisch-deutschen Grenze:

a) bei Elten bis Welle.
b) bei Herzogenrath bis Herzogenrath.
c) bei Aachen bis Aachen.*)
d) bei Dalheim bis Dalheim.**)

131. Die von der Gesellschaft zum Betriebe von Niederländischen Staatseisenbahnen betriebenen und von der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft mitbetriebenen Strecken von der niederländisch-deutschen Grenze:

a) bei Elten bis Emmerich.
b) bei Gronau bis Gronau.

132. Die von der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft betriebene und von der Gesellschaft zum Betriebe von Niederländischen Staatseisenbahnen mitbetriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Gildehaus bis Salzbergen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von deutschen Verwaltungen im Auslande betrieben werden, ist zu vergleichen:

Oesterreich, Ziffer 28 bis und mit 49.
Dänemark, Ziffer 3.
Frankreich, Ziffer 19, 20, 21, 22, 23, 24.
Luxemburg, Ziffer 2, 3.
Niederlande, Ziffer 5, 6, 7, 8, 9, 10.
Russland, Ziffer 27, 28, 29, 30, 31, 32.
Schweiz, Ziffer 20, 21, 22, 23, 24, 25.

Belgien.

A. Von belgischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Belgische Staatsbahn-Verwaltung.
2. Belgische Nordbahn.
3. Gent—Terneuzen.
4. Mecheln—Terneuzen.
5. Westflandrische Eisenbahn.
6. Eisenbahn von Chimay.
7. Termonde—St. Nicolas.
8. Hasselt—Maeseyck.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Französischer Verwaltungen.

Die von der Französischen Nordbahn betriebenen Strecken von der belgisch-französischen Grenze:

9. bei Comines bis Comines.
10. bei Halluin bis Menin.

II. Luxemburgischer Verwaltungen.

11. Die von der Luxemburgischen Prinz Heinrich-Bahn betriebenen Strecken von der belgisch-luxemburgischen Grenze bei Rodange bis Athus.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von belgischen Verwaltungen im Auslande betrieben werden, ist zu vergleichen:

Frankreich, Ziffer 15, 16, 17, 18.
Niederlande, Ziffer 11, 12.

Dänemark.

A. Von dänischen Verwaltungen betriebene Strecken.

1. Die Dänischen Staatsbahnen, einschliesslich die von denselben betriebenen Dampffährenverbindungen:

a) über den Limfjord (Oddesund Nord—Oddesund Süd und Nykjöbing Morsö—Glyngöre),
b) über den kleinen [lille] Belt (Fredericia—Strib),
c) über den grossen [store] Belt (Nyborg—Korsör),
d) über den Öresund (Helsingör — Helsingborg und Kopenhagen [Kjöbenhavn]—Malmö),
e) über den Masnedsund (Masnedö—Orehoved), aber mit Ausschluss:
der von der Südfünenschen Eisenbahn-Gesellschaft betriebenen Staatsbahnstrecke Nyborg—Faaborg und
der Dampfschiffstrecke Korsör—Kiel.

2. Folgende unter Staatsverwaltung stehende Privateisenbahnstrecken:

a) Orehoved—Gjedser,
b) Aalestrup—Viborg.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe auswärtiger Eisenbahn-Verwaltungen befinden.

Deutscher Verwaltungen.

3. Die von den kgl. Preussischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der deutsch-dänischen Grenze bei Farris bis Vamdrup.

Frankreich.

A. Von französischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

Die Linien von allgemeiner Bedeutung.

1. Der Nordbahn.
2. Der Ostbahn, einschliesslich der für Rechnung der Concessionäre betriebenen Linien von Monthermé nach Monthermé, Vrigne-Meuse nach Vrigne-aux-Bois, Carignan nach Messempré, Charmes nach Rambervillers, Avricourt nach Blamont und Cirey, Saint-Dizier nach Vassy, Vassy nach Doulevant-le-Château.
3. Der Westbahn.
4. Der Paris Lyon-Mittelmeerbahn, einschliesslich der für Rechnung der Concessionäre betriebenen Linie des alten Hafens in Marseille und derjenigen von Arles nach Saint-Louis.
5. Der Orléansbahn, einschliesslich der unter den gleichen Bedingungen wie das Hauptnetz betriebenen Localbahnen der Sarthe.
6. Der Südbahn.
7. Der Staatsbahnen, einschliesslich der für Rechnung der Concessionäre betriebenen Localbahnen von Ligré-Rivière nach Richelieu und von Barbezieux nach Châteauneuf.
8. Der beiden Ringbahnen von Paris, einschliesslich der strategischen Linie von Valenton nach Massy-Palaiseau.
9. Der Gesellschaft für Departemental-Eisenbahnen.
10. Der Eisenbahn-Gesellschaft von Somain nach Anzin und bis zur belgischen Grenze.
11. Der Gesellschaft des Médoc.

Die Linien von localer Bedeutung.

12. Der Gesellschaft für Departemental-Eisenbahnen.
13. Von Marlieux nach Châtillon-sur-Chalaronne.
14. Von Castelnau nach Margaux und von Pauillac nach Port des Pilotes (Gesellschaft des Médoc).

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Belgischer Verwaltungen.

15. Die von der belgischen Staatsbahn-Verwaltung betriebene Strecke von der belgisch-französischen Grenze bei Doische bis Givet.

*) Die Gesellschaft zum Betriebe von Niederländischen Staatseisenbahnen besorgt nur den Zugsdienst in beiden Richtungen.

**) Auf dieser Strecke besorgt die Gesellschaft zum Betriebe von Niederländischen Staatseisenbahnen nur den Zugsdienst in der Richtung von den Niederlanden nach Deutschland und umgekehrt, die Preussische Staatseisenbahn auf der niederländischen Strecke bei Dalheim bis Vlodrop (Liste: Niederlande B 10) in der Richtung von Dalheim nach den Niederlanden.

16. Die von der Belgischen Nordbahn betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Heer-Agimont bis Givet.

17. Die von der Westflandrischen Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Abeele bis Hazebrouck.

18. Die von der Eisenbahn-Gesellschaft von Chimay betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Momignies bis Anor.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die der Französischen Ostbahn gehörigen, von den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mitbetriebenen Strecken von der deutsch-französischen Grenze:

19. bei Altmünsterol bis Petit-Croix.
20. bei Deutsch-Avricourt bis Igney-Avricourt.
21. bei Chambrey bis Moncel.
22. bei Novéant bis Pagny-sur-Moselle.
23. bei Amanweiler bis Batilly.
24. bei Fentsch bis Audun-le-Roman.

III. Schweizerischer Verwaltungen.

Die von der Jura-Simplonbahn betriebenen Strecken von der französisch-schweizerischen Grenze:

25. bei Delle bis Delle.
26. bei Vallorbe bis Pontarlier.
27. bei Verrières bis Pontarlier.

IV. Italienische Verwaltungen.

28. Die von der Italienischen Gesellschaft der Mittelmeerbahnen betriebene Strecke von der italienisch-französischen Grenze bei Modane bis Modane.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von französischen Verwaltungen im Auslande betrieben werden, ist zu vergleichen.
Deutschland, Ziffer 122, 123, 124, 125, 126, 127.
Belgien, Ziffer 9, 10.
Italien, Ziffer 6.
Schweiz, Ziffer 26, 27, 28, 29.

Italien.

A. Von italienischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Sämmtliche von der Gesellschaft des mittelländischen Netzes betriebenen Linien.

2. Sämmtliche von der Gesellschaft des adriatischen Netzes betriebenen Linien.

3. Sämmtliche von der Gesellschaft des sicilianischen Netzes betriebenen Linien, einschliesslich der Strecke über die Meerenge von Messina.

4. Die von der Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane betriebenen Linien:

a) Padua—Bassano,
b) Vicenza—Treviso,
c) Vicenza—Schio,
d) Cividale—Portogruaro,
e) Parma—Suzzara,
f) Bologna S. V.—Portomaggiore,
g) Budrio—Massalombarda,
h) Arezzo—Pratovecchio—Stia,
i) Conegliano—Vittorio und
k) S. Giorgio di Nogaro bis zur italienisch-österreichischen Grenze bei Cervignano.

5. Die Nord-Mailand-Eisenbahnen in Mailand, nämlich:

l) Mailand—Bovisa—Seveso S. Pietro—Merone Pontenuovo (Gemeinschaftsbahnhof der Linie Como—Lecco, adriatisches Netz) — Incino Erba, mit Abzweigungen von Bovisa nach Mailand—Librera (mittelländisches Netz) und von Seveso S. Pietro nach Camnago (Gemeinschaftsbahnhof der Linie Chiasso—Mailand des mittelländischen und adriatischen Netzes),
m) Mailand—Bovisa—Saronno,
n) Saronno—Malnate—Varese Nord—Laveno Nord, mit Abzweigung von Varese Nord nach Varese (mittelländisches Netz),
o) Saronno—Grandate,
p) Como Lago Nord—Camerlata—Grandate—Malnate—Varese Nord—Laveno Nord, mit Abzweigung von Camerlata nach Albate—Camerlata (mittelländisches und adriatisches Netz),
q) Novara Nord — Busto Arsizio Nord — Saronno—Seregno (Gemeinschaftsbahnhof der Linie Chiasso—Mailand des mittelländischen und adriatischen Netzes), mit Abzweigungen von Novara Nord nach Novara (mittelländisches Netz) und von Busto Arsizio Nord nach Busto Arsizio (mittelländisches Netz).

B. Bahnstrecken, welche im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen sich befinden.

I. Französischer Verwaltungen.

6. Die von der französischen Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betriebene Strecke von der italienisch-französischen Grenze bei Ventimiglia bis Ventimiglia.

II. Schweizerischer Verwaltungen.

7. Die von der Gotthardbahn betriebene Strecke von der italienisch-schweizerischen Grenze bei Pino bis Luino.

III. Oesterreichischer Verwaltungen.

8. Die von den k. k. österreichischen Staatsbahnen in der Richtung nach Italien mitbetriebene Strecke von der italienisch-österreichischen Grenze bei Pontafel bis Pontebba.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von italienischen Verwaltungen im Auslande betrieben werden, ist zu vergleichen:
Oesterreich, Ziffer 24, 25, 26, 27.
Frankreich, Ziffer 28.
Schweiz, Ziffer 30.

Luxemburg.

A. Von luxemburgischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Prinz Heinrich-Bahn, mit Einschluss der Linie von Wasserbillig nach Grevenmacher.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

Deutscher Verwaltungen.

2. Die von den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen betriebenen sämmtlichen Linien der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.

3. Die von den kgl. Preussischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der deutsch-luxemburgischen Grenze bei Ulflingen bis Ulflingen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von luxemburgischen Verwaltungen im Auslande betrieben werden, ist zu vergleichen:
Belgien, Ziffer 11.

Niederlande.

A. Von niederländischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Gesellschaft zum Betriebe von Niederländischen Staatseisenbahnen.
2. Holländische Eisenbahn-Gesellschaft.
3. Niederländische Central-Eisenbahn-Gesellschaft.
4. Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Deutscher Verwaltungen.

5. Die von den grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der deutsch-niederländischen Grenze bei Neuschanz bis Neuschanz.

Die von den kgl. Preussischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-niederländischen Grenze:

6. bei Borken bis Winterswyk.
7. bei Bocholt bis Winterswyk.
8. Straelen bis Venlo.
9. bei Kaldenkirchen bis Venlo.
10. bei Dalheim bis Vlodrop.

II. Belgischer Verwaltungen.

11. Die von der Mecheln-Terneuzen-Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei La Clinge bis Terneuzen.
12. Die von der Gent-Terneuzen-Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Selzaete bis Terneuzen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von niederländischen Verwaltungen im Auslande betrieben werden, ist zu vergleichen:
Deutschland, Ziffer 128, 129, 130, 131, 132.

Russland.

A. Vom Staate betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Nikolaibahn (mit Zweigbahn nach dem Hafen und den Eisenbahnen von Nowotorschok und Rjew-Wjasma).
2. St. Peterburg-Warschauer Eisenbahn.
3. Baltische Eisenbahnen (mit Ausnahme der zweiten Section) und Pskow—Riga.
4. Moskau-Brester Eisenbahn.
5. Moskau—Kursk, Moskau—Nijninowgorod und Muromer Eisenbahnen.
6. Sysran-Wjasma-Eisenbahn.
7. Katherine-Eisenbahn.
8. Riga-Orel-Eisenbahn (mit der Riga-Tuckumer Eisenbahn).
9. Liebau-Romny-Eisenbahn.
10. Weichsel-Bahnen.
11. Kharkow-Nikolajew-Eisenbahn.
12. Kursk-Kharkow-Sebastopoler Eisenbahn.
13. Samara-Zlatouster Eisenbahn.
14. Polessier Eisenbahn.
15. Süd-West-Bahnen.
16. Perm-Eisenbahn.
17. Sibirische Eisenbahnen.

B. Von Privatverwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

18. Warschau-Wien-Eisenbahn.
19. Wladikaukaser Eisenbahn.
20. Lodser Eisenbahn.
21. Moskau-Kiew-Woronesch-Eisenbahn.
22. Moskau-Kasan-Eisenbahn.
23. Moskau-Jaroslaw-Archangel-Eisenbahn.
24. Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn.
25. Rjasan-Uralsk-Eisenbahn.
26. Süd-Ost-Bahnen.

C. Grenzstrecken, welche sich im Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Deutscher Verwaltungen.

Die von den kgl. Preussischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-russischen Grenze:

27. bei Eydtkuhnen bis Wirballen.
28. bei Ottloschin bis Alexandrowo.
29. bei Schoppinitz bis Sosnowice (Linie der früheren Rechte Oderufer-Eisenbahn).
30. bei Schoppinitz bis Sosnowice (Linie der früheren Oberschlesischen Eisenbahn).
31. Die von der Ostpreussischen Südbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der deutsch-russischen Grenze bei Prostken bis Grajewo.
32. Die von der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der deutsch-russischen Grenze bei Illowo bis Mlawa.

II. Oesterreichischer Verwaltungen.

33. Die von der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-russischen Grenze bei Szczakowa bis Granica.

Die von den k. k. österreichischen Staatsbahnen in der Richtung nach Russland betriebenen Strecken von der österreichisch-russischen Grenze:

34. bei Brody bis Radziwilow.
35. bei Podwołoczyska bis Woloczysk.
36. bei Nowosielitza bis Nowosielitza.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von russischen Verwaltungen im Auslande betrieben werden, ist zu vergleichen:
Deutschland, Ziffer 100, 101, 102.
Oesterreich, Ziffer 50, 51, 52.

Schweiz.

A. Von schweizerischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Schweizerische Centralbahn.
2. Gotthardbahn.
3. Jura-Simplonbahn, ausschliesslich der von ihr betriebenen Seilbahn Cossonay Bahnhof J. S.-Cossonay Stadt.
4. Schweizerische Nordostbahn.
5. Vereinigte Schweizerbahnen.
6. Neuenburger Jurabahn.
7. Emmenthalbahn.
8. Langenthal-Huttwilbahn.
9. Tössthalbahn.
10. Schweizerische Seethalbahn.
11. Schweizerische Südostbahn.
12. Rorschach-Heidenbahn.
13. Sihlthalbahn.
14. Thunerseebahn.
15. Oensingen-Balsthalbahn.
16. Schmalspurige Eisenbahn Yverdon-St. Croix.
17. Schmalspurige Rhätische Bahn.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Oesterreichischer Verwaltungen.

Die von den k. k. österreichischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der österreichisch-schweizerischen Grenze:

18. bei Buchs bis Buchs.
19. bei St. Margrethen bis St. Margrethen.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die von den grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-schweizerischen Grenze:

20. bei Gottmadingen bis zur schweizerisch-deutschen Grenze bei Wilchingen.
21. bei Stetten bis Basel.
22. bei Leopoldshöhe bis Basel.
23. bei Grenzach bis Basel.
24. Die von den grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen mitbetriebene Verbindungsbahn vom Badischen Bahnhof bis zum Centralbahnhof in Basel.
25. Die von den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen betriebene Strecke von der deutsch-schweizerischen Grenze bei St. Ludwig bis Basel.

III. Französischer Verwaltungen.

Die von der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betriebenen Strecken von der französisch-schweizerischen Grenze:

26. bei St. Gingolph bis Bouveret.
27. bei Chêne-Bourg bis Genf-Eaux-Vives.
28. bei La Plaine bis Genf-Cornavin.
29. bei Col-des-Roches bis Locle.

IV. Italienischer Verwaltungen.

30. Die von den italienischen Gesellschaften des Mittelmeer- und des Adriatischen Netzes betriebene Strecke von der italienisch-schweizerischen Grenze bei Chiasso bis Chiasso.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von schweizerischen Verwaltungen im Auslande betrieben werden, ist zu vergleichen:

Deutschland, Ziffer 118, 119, 120, 121.
Frankreich, Ziffer 25, 26, 27.
Italien, Ziffer 7.

Wittek m. p.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Ernstbrunn nach Asparn a. d. Zaya.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Hof- und Gerichtsadvocaten Dr. Philipp Krzyżanowski in Wien im Vereine mit dem pensionirten Obercontrolor der Oesterr.-ungar. Bank Johann N. Hostasch in Maissau die mit dem Erlasse vom 12. März 1900, Z. 6302/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 33 vom 22. März 1900), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Ernstbrunn über Nieder-Leiss nach Asparn a. d. Zaya unter den in dem genannten Erlasse bezeichneten Modalitäten auf die Dauer eines Jahres neuerlich ertheilt.

Wien, am 30. März 1901. Z. 11.484/2.

Ausdehnung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Arnau nach Königinhof auf eine Variante.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bezirksausschusse in Arnau die mit dem Erlasse vom 29. October 1900, Z. 48.650/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 128 vom 8. November 1900), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrisch zu betreibende normalspurige Kleinbahn von der Station Arnau der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn über Ober-Döberney, Nemaus und Werdek zur Station Königinhof der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn auf die Variante über Oels-Döberney, Anseith und Nieder-Praussnitz mit dem Beifügen ausgedehnt, dass die ertheilte Bewilligung rücksichtlich der ganzen Linie nunmehr auch für eine mit Dampfkraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung zu gelten hat.

Wien, am 5. April 1901. Z. 15.069/2.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Verbindungscurve in der Viriotgasse im IX. Bezirk: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Detailproject für eine durch die Viriotgasse im IX. Bezirk führende Verbindungscurve zwischen den Linien 19 und 28 der Wiener elektrischen Strassenbahnen wurde vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Wien mit dem Auftrage übermittelt, die Trassenrevision und Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung unmittelbar anschliessend an dieselbe die politische Begehung des Projectes vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 13.264.]

Projectirte Localbahn von Klattau nach Planitz. (Anordnung der Trassenrevision, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. April die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Stadtrathe Klattau und Planitz vorgelegten Projectes für eine aus dem currenten Geleise der Bahnlinie Pilsen—Eisenstein (km 50·6/7) abzweigende Localbahn von Klattau nach Planitz nebst Variantenproject für die Theilstrecke km 1·3 bis 3·462 die Trassenrevision bezüglich der Strecke km 0·0 bis 3·462 und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen.

[E.-M.-Z. 12.681.]

Elektrische Bahn niederer Ordnung von Poln.-Ostrau nach Karwin. (Fortsetzung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Troppan hat hinsichtlich des von der Mährisch-Ostraner Elektricitäts-Actiengesellschaft namens der Firma Ganz & Comp. in Budapest vorgelegten Projectes für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Poln.-Ostrau nach Karwin die Fortsetzung der am 5. März unterbrochenen politischen Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 23. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen für die auf schlesischem Verwaltungsgebiete gelegene Theilstrecke wurde der k. k. Bezirkshauptmann Adalbert Chmel betraut.

[E.-M.-Z. 16.567.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Errichtung einer besonderen Verrechnungsstelle für Transito-, Eil- und Frachtgüter in der Station Oświęcim.) In der Station Oświęcim der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde ab 9. Februar für die daselbst zur Umkartirung gelangenden Transitsendungen eine besondere, selbstständige Umkartirungs-(Verrechnungs-) Stelle errichtet, welche die Bezeichnung „Oświęcim transit" führt.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Station Érd.) Die Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass die wegen Reconstruction von durch Hochwasser verursachten Schäden nach Eröffnung des allgemeinen Verkehres der gesellschaftlichen Dampfer im Bereiche der ungarischen Strecken der Gesellschaft noch geschlossen verbliebene Station Érd (zwischen Budapest und Kalocsa) nunmehr für den Personen-, Eilgüter- und Frachtenverkehr eröffnet ist.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Erlass, betreffend die richtige Kartirung von Sendungen für die Fiumaner Lagerhäuser.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat anlässlich wiederholt vorgekommener Fälle von irriger Kartirung und Adressirung, und zwar speciell von Gütern mit der Bestimmung für die Lagerhäuser der „Fiumaner öffentlichen Lagerhaus-Actiengesellschaft", einen Erlass verlautbart, in welchem darauf hingewiesen wird, dass durch solche Irrthümer mit Rücksicht auf die betriebsreglementarisch festgestellte Verantwortlichkeit der Eisenbahn sowohl den Parteien, als auch der Bahnverwaltung Unannehmlichkeiten erwachsen können, es daher Pflicht der Station ist, nicht nur das Publicum diesbezüglich aufzuklären, sondern auch unrichtig verfasste Frachtbriefe zurückzuweisen, und diese Massnahme dem Aufgeber gegenüber damit zu motiviren, dass die Eisenbahn laut dem Betriebsreglement berechtigt ist, ein unrichtig adressirtes Gut als unanbringlich dem Aufgeber zur Verfügung zu stellen, es daher im eigenen Interesse der Parteien liegt, die Frachtbriefadresse auf das Genaueste anzugeben.

— (Gewährung besonderer Tarifbegünstigung für die Textilindustrie von Pápa.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen angewiesen, für die nach Pápa bestimmten Garnsendungen und für die seitens der dortigen Weberei aufgegebenen Baumwollwaaren alljene Tarifbegünstigungen zur Anwendung zu bringen, welche die Textilindustrie auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen geniesst, und werden diese Begünstigungen schon demnächst in Kraft treten.

Ausland.

Deutsches Reich. (Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahn-Gemeinschaft im Monate Februar.) Die Einnahmen im Monate Februar stellen sich auf Mk. 94,296.000 und waren um Mk. 1,621.000 geringer als im gleichen Monate des Vorjahres. Der Personenverkehr brachte Mk. 20,150.000 (— Mk. 321.000), der Güterverkehr Mk. 66,640.000 (— Mk. 966.000) und aus sonstigen Quellen flossen Mk. 7,506.000 (— Mk. 334.000). Die Gesammteinnahme seit dem 1. April 1900 stellt sich auf Mk. 1.273,220.000 und ist um Mk. 60,120.000 höher als im Vorjahre. Der Personenverkehr ergab ein Mehr von Mark 24,377.000, der Güterverkehr ein solches von Mk. 40,215.000, aus sonstigen Quellen flossen Mk. 4,472.000 weniger als in dem gleichen Zeitraume des Vorjahres.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Breslau, Magdeburg und Hannover: Verlegung des Sitzes von Eisenbahn-Verkehrs- und Betriebsinspectionen und Neubezeichnung letzterer.) Ab 1. April ist im Bezirke der Eisenbahn-Direction in Breslau der Sitz der Eisenbahn-Verkehrsinspection Glogau nach Liegnitz und im Bezirke der Eisenbahn-Direction in Magdeburg der Sitz der Eisenbahn-Betriebsinspection Stendal 1 nach Salzwedel verlegt worden. Die in Stendal befindliche, zum Eisenbahn-Directionsbezirke Hannover gehörende und bisher mit Stendal 3 bezeichnete Eisenbahn-Betriebsinspection hat von dem genannten Zeitpunkte ab die Bezeichnung „Stendal 1" erhalten.

— (Nebeneisenbahn Osterwieck-Wasserleben: Inbetriebnahme dieser Bahn durch die Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn-Actiengesellschaft.) Der „Reichs-Anzeiger" vom 3. April veröffentlicht die Concessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb der seitens der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn-Actiengesellschaft zu erwerbenden vollspurigen, derzeit von der Stadtgemeinde Osterwieck betriebenen Nebeneisenbahn von Osterwieck nach Wasserleben. Mit der Inbetriebnahme dieser Bahn tritt die der Stadtgemeinde Osterwieck unterm 17. August 1881 ertheilte landesherrliche Eisenbahn-Bau- und Betriebsconcession ausser Kraft.

Württemberg. (Sitzung des Beirathes der Verkehrsanstalten.) Der Beirath der Württembergischen Verkehrsanstalten tagte am 20. Februar zu Stuttgart. Den ersten Gegenstand der Berathung bildete der Antrag auf Ermässigung der Eisenbahnfahrtaxe für Hopfenpflücker. Nach eingehender Erörterung des Gegenstandes sprach sich der Beirath dahin aus, dass er eine Fahrpreisermässigung empfehle in der Art, dass die ausschliesslich zum Zwecke des Hopfenpflückens nach bestimmten Stationen reisenden Personen bei Beachtung der von der Eisenbahnverwaltung zu treffenden Controlmassnahmen die Hinfahrt und innerhalb einer genügend langen Zeit die Rückfahrt gegen Entnahme einer einfachen Fahrkarte dritter Classe ausführen können. Zu der von einer Seite befürworteten Ausdehnung dieser Fahrpreisermässigung auf andere landwirthschaftliche Arbeiter (Saisonarbeiter) glaubte der Beirath noch nicht endgiltig Stellung nehmen zu können; er stellte vielmehr bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, den Antrag, zu erwägen, ob eine ähnliche Begünstigung wie den Hopfenpflückern auch den sonstigen in der Landwirthschaft beschäftigten Arbeitern eingeräumt werden könne, und regte an, den Gegenstand zur Vorberathung an den ständigen Ausschuss des Beirathes zu überweisen.

Der Beirath nahm sodann Kenntniss von einer Mittheilung des Vorsitzenden, wonach von sämmtlichen Stationen der Preussisch-hessischen Staatsbahnen, der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen und der Oldenburgischen Staatsbahnen zur Erleichterung des Bezuges von Futterstoffen und Streumitteln nach einzelnen daran aussergewöhnlichen Mangel leidenden preussischen Landestheilen ein Ausnahmetarif mit Giltigkeit bis 30. Juni in Kraft getreten ist. Die Eisenbahnverwaltung ist der Anschauung, dass in Württemberg ein aussergewöhnlicher Mangel an Futterstoffen und Streumitteln gegenwärtig nicht besteht, und glaubt von einem ähnlichen Vorgehen wenigstens insolange absehen zu können, bis Anträge der hiefür zuständigen Organe an sie gelangen. Der Beirath trat dieser Auffassung einstimmig bei. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 17. bis 23. April 1901

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

17. April, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A).
Dampfer „Bosnia", Capitän E. Tarabocchia,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Maliusca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassioue und Porto Manzo.

18. April, *) um 8½ Uhr Früh (Küstendampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

19. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro),
Dampfer „Galatea", Capitän B. Bednarz,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

20. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Metcovich", Capitän G. Grando,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Ziarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

23. April, *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie) Dampfer „Selene", Capitän A. Bartole, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Imperial in Ragusa, K 90.—.

¹ Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Venedig.

18. April,	Dampfer „Massimiliano", Capitän P. Komnenovich	um Mitternacht
20. „	Dampfer „Massimiliano", Capitän P. Komnenovich	
23. „	Dampfer „Massimiliano", Capitän P. Komnenovich	

Vergnügungsfahrten:

17. April, um 1 Uhr Nachm., Dampfer „Metcovich", Capitän G. Grando.
21. „ 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld.

Levante und Mittelmeer.

18. April, um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach der Insel Cypern.

18. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Minerva", Capitän S. Lucovich, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argos, toli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna und Kustendje.

21. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Aglaja", Capitän G. Wessely, mit Berührung von Fiume*), Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Tschesmé und Smyrna.

23. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Carniolia", Capitän E. Radeglia, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Varna, Kustendje, Salina, Braila und Galatz. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

25. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän R. Mitis, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

25. April, um 4 Uhr Nachmittags, (Indien—China—Japan), Dampfer „Maria Valerie", Capitän G. Berberovich, [von Finmet) am 21. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay**), Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

3. Mai, um 4 Nachmittags (direct nach Bombay), Dampfer „Imperator", Capitän A. Fellner, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Marq. Bacquehem", Capitän . . . [von Fiumet) am 11. Mai] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand", Capitän A. Martinolich [von Finmet) am 21. Mai] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay**), Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Brasilien.

10. Mai, Dampfer „Orion", Capitän L. Ivancich, nach Santos mit Berührung von Fiume,*) Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

*) Zwischen Triest und Finme und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. und 23. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Finme erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte. Die Frequenz an der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte war im Schuljahre 1899/1900 folgende:

	Hörer des niederen Curses		Hörer des höheren Curses	
	ordentliche	ausserordentliche	ordentliche	ausserordentliche
Zum Besuche der Fortbildungsschule wurden seitens der betheiligten Bahnverwaltungen angemeldet . . .	124	3	75	11
Zur Ablegung von Prüfungen haben sich gemeldet:				
1. aus dem Jahrgang 1899/1900 . .	68	1	53	2
2. aus früheren Jahrgängen:				
a) zu Nachtragsprüfungen . . .	7	—	8	—
b) zu Wiederholungsprüfungen .	9	—	5	—
Zusammen .	84	1	66	2
Von den Prüfungen sind zurückgetreten	19	—	10	—
Es haben sohin Prüfungen abgelegt .	65	1	56	2

Bei diesen Prüfungen fungirten als Regierungscommissäre abwechselnd die Herren: Sectionschef Dr. Theodor Haberer, Ministerialrath Franz Schäffer, Sectionsrath Dr. Franz Schonka, Oberbaurath Anton Spiess und Hofrath Moriz Westermayer.

Den Vorsitz in der Prüfungscommission führte abwechselnd je einer der von der österreichischen Eisenbahn-Directoren-Conferenz delegirten Herren: Regierungsrath Wilhelm Ast, kaiserlicher Rath Wilhelm Felsenstein, Ministerialrath a. D. Hans Kargl, Hofrath a. D. Ignaz Konta, Centralinspector Alois Gotthelf Lamm, Regierungsrath Robert Landauer, Regierungsrath August Ritter v. Löhr, Hofrath Dr. Victor Edler v. Pflügl, Regierungsrath Wilhelm Rauscher, Regierungsrath Wenzel Rayl, Centralinspector Victor Reiber, Oberinspector Dr. Rudolf Schmitz, Ministerialrath a. D. Ferdinand Titze, Director Alfred Ritter von Tunkler, Centralinspector Dr. Brunno v. Wagner, Staatsbahn-Directorstellvertreter C. J. Wagner, Oberinspector Carl Weiss, Regierungsrath Moriz Wilhelm und Oberbaurath Carl Zelinka.

Die bei den stattgehabten Prüfungen erzielten Resultate sind aus der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Prüfungsgegenstand	Es erhielten des Calcül				
	vorzüglich	sehr gut	gut	hinreichend	ungenügend
	Candidaten				
Niederer Curs.					
Eisenbahntechnologie . .	3	18	24	11	2
Verkehrsgeographie . .	1	8	17	8	7
Waarenkunde	5	14	18	11	4
Buchhaltung	5	5	13	8	10
Höherer Curs.					
Eisenbahnrecht	6	18	16	12	3
Nationalökonomie . . .	4	10	24	9	1
Verkehrsstatistik	—	3	15	4	—
Zollvorschriften	2	15	15	7	—
Tariflehre	3	20	19	6	1
Elektrotechnik	1	1	1	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Activirung des Rollfuhrdienstes in Bruck a. d. Mur.

Auf Grund des § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder werden vom 1. Mai 1901 angefangen bis auf Widerruf alle in Bruck a. d. Mur anlangenden oder zur Aufgabe zum Bahntransporte daselbst bestimmten Eil- und Frachtgüter nach Massgabe des nachstehenden Tarifes durch die Firma Peter Gruber in Bruck a. d. Mur den Adressaten ohne vorherige Avisirung zugestellt, bezw. auf Verlangen der Aufgeber aus den Wohnungen etc. derselben abgeholt.

Die Rollfuhrgebühren betragen:

Tarif

Zwischen der Station Bruck a. d. Mur (Personen- und Frachtenbahnhof) und dem Stadtgebiete von Bruck a. d. Mur	Für je angefangene 100 kg per Sendung 28 Heller

Die obigen Gebühren verstehen sich für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern in, bezw. aus ebenerdigen Localitäten. Die Parteien können jedoch, gegen Entrichtung einer besonderen Stockgebühr, die Uebertragung der Güter in, bezw. aus ober oder unter dem Erdgeschosse gelegene Localitäten verlangen. Die Stockgebühr beträgt 10 Heller für je angefangene 100 kg einer Sendung.

Für Güter, welche im Tarife, Theil I, als sperrig bezeichnet sind, gelangen die $1^1/_2$fachen, für Claviere und eiserne Cassen im Höchstgewichte von 500 kg per Stück gelangen die 5fachen Gebühren dieses Tarifes zur Einhebung. Güter mit einem Gewichte von mehr als 500 kg per Stück werden nur nach Uebereinkommen zugestellt, bezw. abgeholt.

Für die Beförderung eines zum Bahntransporte eingerichteten Möbelwagens ist einschliesslich des Auf- und Abladens der Möbel, sowie der eventuellen Stockgebühr und einer Leerfahrt eine Gesammtgebühr von 24 Kronen zu entrichten.

Für Deck- und Bindezeug werden keine besonderen Gebühren berechnet. Dagegen sind bei vorkommenden Reparaturen die nachgewiesenen Baarauslagen zu vergüten.

Alle auf Grund dieses Tarifes eingehobenen Gebühren werden in die zugehörigen Frachtdocumente eingestellt.

Von der Zustellung sind ausgeschlossen:

1. Eil- und Frachtgüter, welche an Parteien adressirt sind, die bei der Station Bruck a. d. Mur unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift das schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie anlangenden Sendungen nicht zuzustellen, sondern zu avisiren sind.
2. Sendungen, welche beschädigt oder unvollständig anlangen.

Von der Zustellung und von der Abholung sind ausgeschlossen:

1. Alle Sendungen, für welche die Frachtgebühren unter Zugrundelegung eines Mindestgewichtes von 5000 kg pro Frachtbrief berechnet wurden. (Wagenladungsgüter.)
2. Explosive Güter.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft übernimmt die betriebsreglementsmässige Haftung für die durch die Firma Peter Gruber behufs Aufgabe zum Bahntransporte in der Station Bruck a. d. Mur aufgelieferten Güter erst nach bahnämtlich vollzogener Annahme zum Transporte.

Die Organe der Firma Peter Gruber sind verpflichtet, diesen Tarif bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuweisen. Allfällige Beschwerden sind bei dem Stationsvorstande in Bruck a. d. Mur oder bei der General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einzubringen.

Wien, am 15. April 1901. [321]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Einführung von Arbeiter-Rückfahrkarten.

Mit 22. April 1901 gelangen bis auf Weiteres in den Stationen und Haltestellen der Strecke von Ringelshain inclusive bis Berzdorf inclusive nach Rosenthal (Reichenberg A.T.E.), Rosenthal-Johannesthal und Berzdorf 50 pCt. ermässigte Arbeiter-Rückfahrkarten III. Classe zur Ausgabe.

Zur Lösung dieser Fahrkarten sind nur Arbeiter und Arbeiterinnen, welche sich mit im Sinne der Bestimmungen des hierseitigen Local-Personentarifes, Nachtrag IV, Seite 5/6, ordnungsmässig ausgestellten Arbeiterlegitimationen ausweisen können, berechtigt.

Die ermässigte Arbeiter-Rückfahrkarte gilt nur für die einmalige Hinfahrt an dem einem Sonn- oder Feiertage unmittelbar folgenden Wochentage zu dem eingangs eingeleiteten Arbeiterzuge mit der nachstehenden Fahrordnung und für die einmalige Rückfahrt nur an dem einem Sonn- oder Feiertage vorhergehenden Wochentage zu dem fahrplanmässigen Zuge Nr. 318 innerhalb einer Kalenderwoche.

Eine Fahrtunterbrechung ist bei Benützung dieser ermässigten Karten nicht gestattet.

Fahrordnung des Arbeiterzuges mit Wagen III. Classe.

Ringelshain	Abfahrt	5	Uhr	10	Min.	Früh
Schönbach-Seifersdorf	↓	5	„	23	„	„
Kriesdorf	↓	5	„	34	„	„
Neuland H.	↓	5	„	41	„	„
Christofsgrund	↓	5	„	46	„	„
Karlswald	↓	6	„	00	„	„
Berzdorf	↓	6	„	08	„	„
Rosenthal-Johannesthal	Ankunft	6	„	13	„	„
Rosenthal (Reichenberg A.T.E.)	„	6	„	22	„	„

Dieser Arbeiterzug kann nach Massgabe vorhandenen Platzes auch von anderen Reisenden III. Classe gegen Entrichtung der vollen Fahrgebühren benützt werden.

Teplitz, im April 1901. [322]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Personenzugs-Fahrpreise zwischen Prag St.E.G. und Zakolan über Kralup.

Mit 1. Mai 1901 gelangen zwischen Prag St.E.G. und Zakolan über Kralup einfache directe Personenzugs-Fahrkarten 2. und 3. Classe zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

Von	Nach	Ueber	Einfacher Personenzugs-Fahrpreis	
			2. Classe	3. Classe
oder umgekehrt			in Hellern einschl. Stempel	
Prag St.E.G.	Zakolan . .	Kralup	202	102

Wien, im April 1901. [323]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Abänderung von Frachtsätzen für Rohpetroleum aus Galizien nach Bosna-Brod.

Die im Tarife für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr, Theil II, Heft 4, vom 1. Jänner 1901 unter Post Nr. 33 für „Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht geeignet" für Bosna-Brod enthaltenen Frachtsätze treten mit sofortiger Giltigkeit ausser Wirksamkeit und werden durch nachstehende, welche eine Ermässigung involviren, ersetzt, und zwar:

Von	nach Bosna-Brod
	Heller per 100 Kilogramm
Boryslaw	245
Drohobycz	242
Gorlice	245
Iwonicz	236
Jaslo	245
Jedlicze	239
Krechowice	251
Krosno	236
Olszanica	227
Rymanów	233
Skolyszyn	248
Ustrzyki	233
Zagorzany	245

Wien, am 17. April 1901. [324]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Ausgabe des Nachtrages II zur Uebersicht der giltigen Tarife.

Zu der seit dem 15. April 1900 bestehenden Uebersicht der giltigen Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr gelangt der Nachtrag II zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von 65 Hellern im gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, erhältlich.

Wien, im April 1901. [325]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages III zum Tarifheft 2.

Mit dem 1. Mai 1901 tritt zum vorbezeichneten Tarifheft der Nachtrag III in Kraft. Der Nachtrag enthält u. A. Aenderung und Ergänzung der besonderen Bestimmungen, neu einbezogene Stationen, sowie Berichtigungen. Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Sätze noch bis zum 30. Juni 1901 einschl.

Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 Pfennigen oder 6 Hellern zu haben.

Breslau, am 16. April 1901. [326]

Kgl. Eisenbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Aenderungen und Ergänzungen des Gütertarifes, Theil I, Abth. B.

Mit Giltigkeit vom 19. Mai a. St./1. Juni n. St. 1901 treten folgende Aenderungen und Ergänzungen des obenbezeichneten, vom 20. Juli a. St./1. August n. St. 1895 giltigen Tarifes in Wirksamkeit:

1. Bei Position A—30 „Anilin (gelbbraune Flüssigkeit)" ist beizufügen: „Anilinöl und Anilinsalz".

2. Bei Position B—9 „Baumwolle, rohe, ab Triest und Fiume" ist ein *) anzubringen und am Fusse der betreffenden Seite folgende Anmerkung aufzunehmen:

„*) Im Verkehre mit der Warschau—Wiener Bahn, Lodzer Bahn und den Weichselbahnen mit der Theilstrecke Iwangorod—Dombrowa kommt auf den russischen Strecken sowohl für Sendungen unter 10.000 kg, als auch für Wagenladungen die Classe I zur Anwendung."

3. Bei Position E—7_{99} „Kuppelungsvorrichtungen für Eisenbahnfahrzeuge" ist beizufügen: „auch Zugapparate".

4. Bei Position E—7_{157} und $_{158}$ „Schiffspanzer" und „Schiffsplatten" ist die Tarifirung auf den Strecken in Russland von Diff. „38" auf „43" abzuändern.

5. Bei Position O—2 b „Obstkerne, andere" ist beizufügen: „und Nusskerne".

6. Bei Position S—53 a, $_{13}$ „Magnesitsteine (Kalkstein, talkerdehaltiger)" ist beizufügen: „und Magnesitplatten".

7. Bei Position S—53 a, $_{19}$ „Spate: Feldspat in Stücken" ist nach „Feldspat" einzuschalten: „und Kalkspat".

8. Bei Position W—4 „Waagen aller Art (Brücken-, Decimal- und Centesimalwaagen u. s. w.)" ist die Tarifirung auf den russischen Strecken von Classe „II" auf Diff. „43" abzuändern.

9. Bei Position Z—4 „Zinkasche (Zinkschlacke)" ist die Tarifirung auf den russischen Strecken von Classe „III" auf Diff. „14" abzuändern.

Wien, am 18. April 1901. [327]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.
(Tarif-Heft II.)

Einführung directer Fahrkarten Marburg H.B. — Budapest Ostbahnhof.

Mit 1. Mai 1901 gelangen directe Fahrkarten von Marburg H.B. nach Budapest Ostbahnhof über Pragerhof — Kelenföld, bezw. umgekehrt zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

Schnellzug:

I. Classe	. . . . .	Kronen 35·90
II. „	. . . . .	„ 24·40
III. „	. . . . .	„ 15·40

Personenzug:

I. Classe	. . . . .	Kronen 26·70
II. „	. . . . .	„ 18·10
III. „	. . . . .	„ 12·10

Wien, am 17. April 1901. [328]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichische, ungarische und bosnisch-hercegovinische Eisenbahn-Verwaltungen.

Tarifmässige Begünstigungen für Musterkoffer von Handlungsreisenden.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 140 vom 6. December 1900 veröffentlichten neuen Normativbestimmungen, betreffend die Anwendung des ermässigten Gepäckstarifes für Musterkoffer, erfahren mit sofortiger Giltigkeit insofern eine Abänderung, als die unter Punkt a) bis d) enthaltenen Bestimmungen nunmehr wie folgt zu lauten haben:

Die Musterkoffer werden befördert:

a) auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und den im Staatsbetriebe stehenden Localbahnen, insoweit auf denselben der Local-Personentarif der k. k. Staatsbahnen Anwendung findet, weiters auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und auf deren Localbahnen (ausnahmlich der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Auspitz, der Holicz-Gödinger Localbahn, der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn, der Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz, dann der Localbahnen Saitz-Tscheitsch - Göding und Mutenitz - Gaya), k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd - Norddeutschen Verbindungsbahn (ausnahmlich aller im Betriebe der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd - Norddeutschen Verbindungsbahn stehenden Localbahnen und der Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn), priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und auf deren eigenen, sowie auf den in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz und Swolenowes-Smečna, k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn, k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang (Linie Wien—Aspang), Schneebergbahn (Adhäsionsstrecken), k. k. priv. Böhmischen Nordbahn (mit Ausnahme der im Betriebe der Böhmischen Nordbahn befindlichen Localbahnen Kuttenthal — Unter-Cetno und Mšeno — Unter-Cetno), k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn (mit Ausnahme der im Betriebe der Buschtěhrader Eisenbahn stehenden Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn), k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, der k. und k. Militärbahn Banjaluka - Doberlin (Hauptlinie) und der k. k. priv. Kaschau - Oderberger Bahn (österreichische Linie) zur ermässigten Gepäckstaxe von 0·2 Hellern per 10 kg und 1 km, unter Berechnung der Gebühren nach Myriametern oder der Tarif-Kilometerzahl, entsprechend den bei den betreffenden Bahnverwaltungen bestehenden Tarifbestimmungen;

b) auf den österreichischen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, ferner auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn, der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn und auf der Localbahn Spielfeld-Radkersburg zum ermässigten Musterkoffertarif nach Massgabe der Localtarife;

c) auf der Mährischen Westbahn, der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn, auf den Bosnisch-Hercegovinischen Staatsbahnen, ferner auf der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang (Linie Wien—Klein-Schwechat), auf den Bukowinaer Localbahnen, auf den Ostgalizischen Localbahnen (Biala czortkowska-Zaleszyki und Wygnanka-Skala mit der Abzweigung Teresin-Iwanie puste) und endlich auf den Localbahnen: Borki wielkie-Grzymałow, Gleisdorf-Weiz, Lemberg-Bełzec (Tomaszów), Vöcklabruck-Kammer, Wels (Haiding)-Aschach, Wels-Unterrohr, Cilli-Wöllan, Liesing-Kaltenleutgeben und Radkersburg-Luttenberg zum normalen Gepäckstarife unter Gewährung von 25 kg Freigewicht;

d) auf den im Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Bahnen und Linien nach Massgabe der Localtarife dieser Bahnen, bezw. dieser Linien.

Wien, im April 1901. [329]

K. k. Staatsbahn-Direction Wien
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Berichtigung einer Kundmachung.

Im Verordnungs-Blatte Nr. 44 vom 16. April 1901, Seite 1059, sub [301], hat in der Kundmachung vom 10. April 1901 in der ersten Zeile der Giltigkeitstermin statt: „1. März 1901“ richtig: **„1 Mai 1901“** zu lauten.

Wien, am 18. April 1901.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für die Zuchtbullenmärkte in Straubing, Grafenau und Waldkirchen (Wolfstein). Der landwirthschaftliche Kreisausschuss von Niederbayern veranstaltet

am 2. März 1901 in Straubing,
am 29. April 1901 in Grafenau und
am 24. August 1901 in Waldkirchen (Wolfstein)

je einen — von dem öffentlichen Markte gesonderten — Zuchtbullenmarkt.

Auf diese Zuchtbullenmärkte finden die im Tarifanzeiger Nr. 4 der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom Jahre 1900 veröffentlichten Bestimmungen ebenmässige Anwendung.

— (Local-Gütertarif, Heft C, Abschnitt II, für die Beförderung von Gütern, vom 1. April 1898.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Dillingen als Empfangsstation für Schleifholz in den Ausnahmetarif Nr. 2 (Seite 136 des Heftes C, Abschnitt II, vom 1. April 1898) einbezogen.

— Local-Gütertarif, Heft B, Beförderung von lebenden Thieren, vom 1. Jänner 1900. (Zusatzbestimmung zu § 46(3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung.) Am 1. Mai 1901 tritt folgende Zusatzbestimmung zu § 46(3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung in Kraft:

„Erleiden Thiersendungen deshalb eine Verzögerung, weil die zur Erfüllung etwa bestehender Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften erforderlichen Begleitpapiere ohne Ver

schulden der Eisenbahnverwaltung fehlen oder unzulänglich sind, so wird für den hiedurch entstehenden Mehraufenthalt das Standgeld oder Wagenstandgeld nach dem Nebengebührentarif (Abschnitt C) erhoben.

Im directen Verkehre mit den übrigen deutschen Eisenbahnen tritt die gleiche Zusatzbestimmung am 1. April 1901 in Kraft.

— (Nachtrag I zum Local-Gütertarif, Heft B, Beförderung von lebenden Thieren, vom 1. Jänner 1900.) Am 1. April 1901 gelangte zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen „Heft B" vom 1. Jänner 1900, Nachtrag I zur Einführung, welcher enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung.
II. Neue Fassung der Allgemeinen Tarifvorschriften.
III. Ergänzung des Nebengebührentarifes.
IV. Bestimmungen bezüglich der Anwendung der Kilometer.
V. Viehabfertigung nach München.

Die im Tarifanzeiger unter Nr. 2–5 erlassenen Ausschreibungen werden hiedurch aufgehoben.

Die Zusatzbestimmung V zu § 46 (3) tritt erst am 1. Mai 1901 in Kraft.

Der Nachtrag I kann — soweit der Vorrath reicht — von dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München unentgeltlich bezogen werden.

— Local-Gütertarif, Heft C, Abschnitt I A, Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1900. (Zusatzbestimmung zu § 59 (1) der Eisenbahn-Verkehrsordnung.) Am 1. Mai 1901 tritt folgende Zusatzbestimmung zu § 59 (1) der Eisenbahn-Verkehrsordnung in Kraft:

„Für den aus solchem Anlass entstehenden Mehraufenthalt wird das Lager- und Wagenstandgeld, sowie das Standgeld für auf eigenen Rädern beförderte Eisenbahnfahrzeuge nach den Bestimmungen des Nebengebührentarifes (Heft C, Abschnitt I B) erhoben."

Im directen Verkehr mit den übrigen Deutschen Eisenbahnen trat die gleiche Zusatzbestimmung am 1. April 1901 in Kraft.

— (Nachtrag I zum Local-Gütertarif, Heft C, Abschnitt I A, Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1900.) Am 1. April 1901 gelangte zum Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I A, für die Beförderung von Gütern vom 1. Jänner 1900, Nachtrag I zur Einführung, welcher enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung.
II. Aenderungen und Ergänzungen der Anlage B zur Verkehrsordnung.

Die neue Zusatzbestimmung I zu § 59 (1) tritt erst am 1. Mai 1901 in Kraft.

Der Nachtrag I kann — soweit der Vorrath reicht — von dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München unentgeltlich bezogen werden.

— Local-Gütertarif, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1898. (Dienstvorschrift, betreffend die Tarifberechnung für Stroh zu Streuzwecken bei Zusammenladung mit anderen landwirthschaftlichen Erzeugnissen.) Die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen hat das nachstehende Ausschreiben erlassen: Der Artikel

Stroh zu Streuzwecken,

welcher seit 1. August 1900 in den Ausnahmetarif Nr. 5 für den inneren Bayerischen Güterverkehr einbezogen ist (vgl. Ausschreiben Nr. 56351 III im T.-A. Nr. 34 vom 8. August 1900), wird öfters mit anderen, unter den Specialtarif III fallenden landwirthschaftlichen Erzeugnissen, insbesondere Kartoffeln, zusammengeladen.

In diesen Fällen ergibt sich — je nach dem Gewichtsverhältnisse der zusammengeladenen Güter — die billigere Fracht:

bald bei getrennter Frachtberechnung, bei welcher für Stroh zu Streuzwecken die Bedingungen und Frachtsätze des A.-T. 5, für die übrigen beigeladenen Güter die Bedingungen und Frachtsätze der einschlägigen Tarifclasse zugrunde gelegt werden;

bald bei der Frachtberechnung unter Anwendung der Bedingungen und Frachtsätze des regelrechten Specialtarifes III, eventuell der Nebenclasse Specialtarif II für das ganze zusammengeladene Gewicht.

Zur Beseitigung vorhandener Zweifel wird unter Bezug auf § 11 der Allgemeinen Tarifvorschriften darauf aufmerksam gemacht, dass jeweils die billigere Berechnungsweise anzuwenden ist:

Beispiele (für eine Entfernung von 100 km):

1. 4000 kg Stroh zu Streuzwecken
500 kg Kartoffeln.

Getrennte Frachtberechnung:

	Tarifclasse	Zur Berechnung zu ziehendes Gewicht	Frachtsatz für 100 kg auf 100 km Entfernung	Fracht
		kg	Mk.	Mk.
4000 kg Stroh zu Streuzwecken	A.-T. 5	7000	0·23	16·10
500 „ Kartoffeln	Specialtarif f. bestimmte Stückgüter	500	0·99	5·00
				21·10

Regelrechte Frachtberechnung:

	Tarifclasse	Zur Berechnung zu ziehendes Gewicht	Frachtsatz für 100 kg auf 100 kg Entfernung	Fracht
		kg	Mk.	Mk.
4000 kg Stroh zu Streuzwecken				
500 „ Kartoffeln				
4500 kg	Nebenclasse Specialtarif II	5000	0·47	23·50

Zu berechnende Fracht: Mk. 21·10.

2. 3750 kg Stroh zu Streuzwecken
1250 „ Kartoffeln.

Getrennte Frachtberechnung:

	Tarifclasse	Zur Berechnung zu ziehendes Gewicht	Frachtsatz für 100 kg auf 100 km Entfernung	Fracht
		kg	Mk.	Mk.
3750 kg Stroh zu Streuzwecken	A.-T. 5	7000	0·23	16·10
1250 kg Kartoffeln	Specialtarif f. bestimmte Stückgüter	1250	0·99	12·40
				28·50

Regelrechte Frachtberechnung:

	Tarifclasse	Zur Berechnung zu ziehendes Gewicht	Frachtsatz für 100 kg auf 100 km Entfernung	Fracht
		kg	Mk.	Mk.
3750 kg Stroh zu Streuzwecken				
1250 „ Kartoffeln				
5000 kg	Nebenclasse Specialtarif II	5000	0 47	23·50

Zu berechnende Fracht: Mk. 23·50.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehend benannte, in den **Material-Magazinen in Linz** lagernde **Altmaterialien** im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Eisenrohrstützen, Gussbruch, Gussspäne, Pausch- und Zerreneisen, Stahlsorten, Boxplatten- und Röhrenkupfer, Messing-, Kupfer- und Metallspäne, Zinkblechabfälle, Hanf-, Gummi- und Lederabfälle.

Nähere Angaben sind aus dem diesbezüglichen Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Bureau für Zugförderung und Werkstättendienst) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann.

Die Offerte sind **nur** auf dem erwähnten Formulare zu erstellen, per Bogen mit 1 Kronen-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Anbot auf Altmaterialien" bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz bis **längstens 30. April l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Am 1. Mai l. J., Vormittags 9 Uhr, erfolgt die commissonelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch gesondert, sind 10 Percent des Werthes als Vadium bei der k. k. Staatsbahn-Directionscasse in Linz zu erlegen.

Offerte ohne Vadium bleiben unberücksichtigt.

Die Preise sind ab Waage loco Material-Magazin Linz in Ziffern und in Schrift zu stellen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch sechs Wochen vom Tage der Offerteröffnung gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem später etwaige die Qualität betreffenden Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die erstandenen Materialien sind binnen 30 Tagen effectiv zu beziehen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte ganz oder nur zum Theile zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Linz, am 18. April 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen diverse Altmaterialien im Wege schriftlicher Offerte zum Verkaufe, darunter: Altes Blech, Gussbrucheisen, Pauscheisen, Zerreneisen, Eisenspäne, alte Reifen, Bruchmetalle, Kautschukabfälle, alte Fässer u. dgl.

Nähere Angaben über die zum Verkaufe bestimmten Quantitäten und Gattungen sind aus den bezüglichen Materialausweisen zu entnehmen, welche ebenso wie die Offertformularien und die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Abtheilung für den Werkstätten- und Zugsförderungsdienst) behoben oder gegen Einsendung der Porto bezogen werden können.

Diese Altmaterialien sind vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere Reclamationen wegen deren Qualität nicht berücksichtigt werden.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien ausschliesslich benützt werden müssen, sind am Couvert als solche zu bezeichnen, mit 1 Kronen-Stempel zu versehen und bis **längstens 30. April l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen. Zu offeriren ist in Kronen-Währung.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage am Lagerplatze und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Als Vadium sind 10 Percent des Gesammtanbotes bei der hierortigen Directionscassa zu deponiren. Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen Quantums oder nur eines Theiles anzunehmen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Eröffnung der Offerte findet am 1. Mai l. J., um $10^1/_2$ Uhr Vormittags, statt und bleibt es den Offerenten unbenommen, derselben persönlich beizuwohnen.

Lemberg, am 15. April 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Lemberg.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Verkauf von Altmaterialien und Emballagen.

Die in den Materialmagazinen Wien und Gmünd vorräthigen Altmaterialien und Emballagen gelangen im Offertwege zum Verkaufe.

Die näheren Angaben hierüber sind den bei der k. k. Staatsbahn-Direction (Zugförderungs- und Werkstättenabtheilung) erhältlichen Offertformularien und Verkaufsbedingnissen zu entnehmen.

Die vorschriftsmässig adjustirten Offerte sind bis längstens **30. April l. J., 12 Uhr Mittags,** beim Einreichungsprotokolle der gefertigten Direction einzubringen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am nächsten Tage, 11 Uhr Vormittags, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 15. April 1901.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehende, im Materialmagazin Salzburg lagernde Altmaterialien im Offertwege zum Verkaufe, und zwar: **Kautschuk- und Hanfwaarenabfälle, altes Eisenplattenblech, diverse Stahl- und Alteisensorten, Bruchmessing, Bruchmetall, Metallspäne, altes Kupfer und Kupferspäne, alte Tyres, Gusseisen-Bohrspäne, Bruchzink.**

Die verkäuflichen Mengen können dem Offertformulare entnommen werden, welches sammt den Bedingnissen für den Verkauf von Altmaterialien bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann. Die Offerte sind, sammt den etwaigen Beilagen per Bogen mit je einer 1 Krone-Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf Altmateriale" bis längstens **30. April l. J., 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck einzubringen. Die Offerteröffnung findet am 1. Mai l. J., 10 Uhr Vormittags, statt.

Dio Preisanbote dürfen nur loco Waage Materialmagazin Salzburg erstellt werden. Gleichzeitig mit dem Offerte sind 10 Percent der Kaufsumme als Vadium bei der Casse der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction zu erlegen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles desselben anzunehmen oder ganz abzulehnen. Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden, oder welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt. Die Offerenten haben mit ihren Anboten durch sechs Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung gerechnet, im Worte zu bleiben.

Innsbruck, im April 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1043	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Calcium-Carbid	Lend-Gastein	Frankfurt a/M. (-Hauptbahnhof -Ostbahnhof -Sachsenhausen -Hauptbahnhof M.N.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Theil II, Heft 1 und 3 des Süddeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1897		Mark		Im Kartirungswege		
					Stuttgart Hauptbahnhof				2·81	2·23	0·58			
					Stuttgart Nordbahnhof				2·83	2·24	0·59			
					Stuttgart Westbahnhof				2·86	2·27	0·59			
									Es besteht bisher kein directer Frachtsatz	2·98				
1044	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Calcium-Carbid	J a j c e	Frankfurt a/M. (-Hauptbahnhof -Hauptbahnhof M.N.B. -Ostbahnhof -Saebsenhausen)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	Theil II, Heft 4 und 6 des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899		Mark		Im Kartirungswege		
					Stuttgart Hauptbahnhof				6·29	5·79	0·50			
					Stuttgart Nordbahnhof				6·31	5·80	0·51			
					Stuttgart Westbahnhof				6·34	5·83	0·51			
									Es besteht kein directer Frachtsatz	6·29				
1045	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische	L i t t i t z	Lieben St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarife				Im Kartirungswege		
								Besteht kein directer Frachtsatz		630 Heller per Tonne				

k. k. österr. Staatsbahnen

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, Böhmischen Commercialbahnen und Kaschau-Oderberger Eisenbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt — von der	2
Die Publication erfolgt — und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1. Kleie, Klee, Kleeben, Futterkräuter, Futterrüben, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlempe, Spülicht, Trebern, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen und Oelkucheumehl;
2. Heu und Stroh;
3. Holzwolle, Torf- und Waldstreu

Rücksichtlich der Localbahnstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Strecken der Böhmischen Commercialbahnen und der österr. Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Rücksichtlich der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der Eisenbahn Wien-Aspang	Rücksichtlich der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, angeführten Bahnlinien	Rücksichtlich der Hauptbahnstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, dann der österr. Linien der Südbahn-Gesellschaft, sowie der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn
Anfgabe als Frachtgut mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen, auf welchen eine in Böhmen gelegene, von Nothstand beimgesuchte Gemeinde als Empfängerin zu erscheinen hat. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, ferner **Abfuhr der Sendungen in der Bestimmungsstation mittelst Strassenfahrzeugen.** Das Auf-, bezw. Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Ueber den Vollzug dieser Leistungen, sowie darüber, dass die Sendungen vom Bahnhofe der Bestimmungsstation der vorstehenden Bedingung gemäss abgeführt wurden, sind bahnämtliche Bestätigungen auf den betreffenden Frachtbriefen einzuholen, was hezüglich des Aufladens sogleich bei der Aufgabe, hinsichtlich des Abladens und der Abfuhr der Sendungen aber sogleich beim Bezuge zu geschehen hat			
bis auf Weiteres, längstens bis Ende Juli 1901			
Localtarife der betheiligten Bahnen			
V e r s c h i e d e n			
0·30 b	0·26 b	Für die Artikel ad 1. und 3.: 0·26 h; für die Artikel ad 2.: für Entfernungen auf jeder einzelnen Bahn bis zu 200 km 0·26 h, für jedes weitere km 0·20 h	Für Entfernungen bis zu 200 km 0·20 h, für jedes weitere km 0·16 h
per 100 kg und 1 km einschliesslich der Manipulationsgebühr bei Wahrung der Minimal-Frachtgebühr von 8 K per Frachtbrief und Wagen			
V e r s c h i e d e n			
Im Rückvergütungswege			
Gegen die bis längstens Ende September 1901 durch die als Bestellerin und Empfängerin der Sendungen auftretende Gemeinde bei der Verwaltung der Empfangsbahn zu bewirkende Vorlage der betreffenden Original-Frachtbriefe, von denen jeder mit einem nach dem umseitig angefügten Muster in allen Theilen vorschriftsmässig ausgefertigten Cumulativ-Bestellzettel auszustatten ist. Frachtbrief und Cumulativ-Bestellzettel haben vollkommen übereinzustimmen, und darf demzufolge auch der letztere über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten. — Beide Belege werden bei Liquidirung der Refactiebeträge bahnseitig zurückbehalten. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung			
Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken jeder einzelnen betheiligten Verwaltung für den directen Verkehr mit den anderen österr. Eisenbahnen, wenn es sich um Sendungen an in Böhmen gelegene, von Nothstand heimgesuchten Gemeinden handelt. Kommen hiebei getrennte Strecken des k. k. Staatsbahnnetzes zur Benützung, so wird der Frachtberechnung für dieselben die Summe der einzelnen Kilometer-Entfernungen zu Grunde gelegt. Der auf der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestehende Frachtzuschlag wird vorliegendenfalls nicht eingehoben			

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen folgende Quantitäten an Futter-, bezw. Streuartikeln:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
	Zusammen . .		

Dieses Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . aufgegeben und in der letztgenannten Station mittelst Strassenfahrzeuges abgeführt werden.

Das Aufladen der Sendung wird vom Absender, das Abladen derselben hingegen vom Empfänger auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässigen Frist bewirkt.

Das Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorstehend bezeichneter Artikel nur an die genannten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Wirthschaftsbetriebe abzugeben.

Gemeindeamt . . . . . den . . . . . 1901.

L. S. Unterschrift:

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt, dass das vorbezifferte Quantum bezeichneter Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der genannten Gemeindeangehörigen bestimmt und dem Wirthschaftsbetriebe derselben angemessen ist, daher hiefür die seitens der österr. Eisenbahn-Verwaltungen aus Anlass des in Böhmen infolge des Mangels an Futter und Streumitteln herrschenden Nothstandes vorgesehenen Frachtermässigungen Anwendung finden können.

K. k. Bezirkshauptmannschaft . . . . . den . . . . . 1891.

L. S. Unterschrift:

Anmerkung. Der Cumulativ-Bestellzettel darf über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1047	Eisenbahn Wien-Aspang	zugleich als Betriebführende der Schneeberg-bahn	Mineralkohle und Kohlenziegel (Briquettes)	Grünbach-Klaus	Wien E.W.A.	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Mineralkohle und Briquettes von Grünbach-Klaus und Unter-Höflein nach Stationen der k. k. Staatsbahnen, Südbahn u. s. w. vom 1. Juni 1900	vom 20. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarife		Heller 46	46	Im Kartirungswege		
				Unter-Höflein						42	42			
				Verkehrsleitung über Feuerwerksanstalt-Sollenau							—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1048	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Melasse und Osmosewasser	Angern Branowitz Dürnkrut Hohenau Lundenburg	Morawan (St.E.G.) transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 107 96 107 107 107		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1049	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Drainröhren	Göding (K.F.N.B.)	Wappoltenreith	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	54 Heller		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1050	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kalksteine	Schimitz	Wischau	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Anhang zum Tarife, Theil II, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	22 Heller	20 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1051	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. österr. Staatsbahnen und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Frachtgüter, welche laut Güterclassification des Tarif-Theiles I nach den Classen II—A tarifirt werden.	Stadlau	Bärn-Andersdorf Bärn-Stadt Dittersdorf Domstadtl Freudenthal Friedland a. M. Grulich-Stadt Hannsdorf Hof in Mähren Jägerndorf Karlsthal Mähr.-Karlsdorf Mähr.-Schildberg Olbersdorf Römerstadt Skrochowitz-Braunsdorf Stohl-Karlsdorf Würbenthal oder vice versa	a) Aufgabe in Mengen unter 5000 kg, b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen Aufrechthaltung der allgemein giltigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller a) b) 273 217 287 231 273 217 262 210 293 231 293 231 289 231 277 208 299 243 323 251 323 252 293 246 312 254 333 258 303 238 333 258 293 231 323 252		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1052	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. österr. Staatsbahnen	Presshefe als Eilgut	Olmütz K.F.N.B.	Jauernig	Aufgabe in beliebigen Mengen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	Localtarife	Ein directer Frachtsatz besteht nicht	247 Heller		Im Kartirungswege		
1053	k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—8, Oelsaaten der Pos. O—7, Oelfrüchte der Pos. O—5, Samen der Pos. S—9, Oelkuchen der Pos. O—6, Mahlproducte der Pos. M—4 und Kels der Pos. K—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I B, vom 1. Jänner 1898	Reexpeditionshefngniss für das Lagermagazin der Firma Lwowska Filia Banku galicyjskiego dla Handlu i Przemysłu (Lemberger Filiale der galizischen Bank für Handel und Gewerbe) in der Station Lemberg		Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief. Laut Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1901, Abschnitt A—VIII, Punkt 2	vom 15. April 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901				Im Rückvergütungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
	Nr. 44 vom 16. April 1901	1013	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Mähr.-Neustadt und Sternberg (K.F.N.B. oder k.k.St.B.)	Bodenbach (B.N.B. oder St.E.G.) und Tetschen (Oe.N.W.B.)	In der Rubrik 5 „nach“ hat es anstatt „Teschen (Oe.N.W.B.)“ richtig Tetschen (Oe.N.W.B.) zu lauten	
	Nr. 44 vom 16. April 1901	1015	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eisenbahnschienen der Tarifpos. E—5		Olmütz (St.E.G.) transit	Wildenschwert (St.E.G.) transit	In der Rubrik 13 hat es anstatt 1901 richtig „1902“ zu lauten	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

Landesfürstliche Commissäre

einschliesslich der auf Grund des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G,-Bl. Nr. 70, bestellten

Regierungscommissäre.

Bei der Achenseebahn-Gesellschaft: Josef Graf Plaz, Bezirks-Obercommissär bei der Landesregierung in Salzburg.

Bei der Localbahn Asch-Rossbach: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Auspitz-Stadt Auspitz als Regierungscommissär: Hugo Pulpan, Bezirkshauptmann in Auspitz.

Bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft: Richard Gräf, Bezirks-Obercommissär und Leiter der Bezirkshauptmannschaft in Teplitz.

Bei der Austro-Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft: Rudolf Graf Chorinsky, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien: Dr. Karl Freiherr Rumler von Aichenwehr, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes. Stellvertreter: Josef Freiherr von Beess-Chrostin, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Beneschau-Wlaschim: Stefan Graf Romer, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Kleinbahn von Beraun nach Konĕprus und von Beraun nach Königshof als Regierungscommissär: Dr. Josef Bláha, Bezirkshauptmann in Hořowitz.

Bei der Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft: Moriz Mienzil, Bezirkshauptmann in Bielitz.

Bei den Böhmischen Commercialbahnen: Dr. Eduard Ritter von Donheimer-Herlth, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Heinrich Hirt, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Böhmischen Nordbahn: Johann Filip, Statthaltereirath in Prag (hat auch gleichzeitig die Function eines Regierungscommissärs bei der Localbahn Kuttenthal-Unter-Cetno zu versehen). Stellvertreter: Adolf Stitzenberger, Statthaltereirath in Prag.

Bei der Localbahn Borki wielkie—Grzymałów: Doctor Stanislaus Ustyanowski, Statthaltereisecretär in Lemberg.

Bei der Bozen-Meraner Bahn: Demeter Ritter von Mertens, Sectionsrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Oskar Freiherr von Pusswald, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Brandeis a. d. E.-Neratowitz als Regierungscommissär: Heinrich Rehák, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Karolinenthal.

Bei der Bregenzer Waldbahn: Dr. Albert Geutebrück, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Franz Karger, Statthaltereisecretär in Brünn.

Bei der Gesellschaft der Brünner elektrischen Strassenbahnen: Franz Karger, Statthaltereisecretär in Brünn.

Bei der Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (und der zugehörigen Localbahn Sedlitz-Čižkowitz): Emil Knapp, Bezirkscommissär in Prag.

Bei den Bukowinaer Localbahnen: Johann Fekete de Bélafalva, Landesregierungsrath in Czernowitz.

Bei der Neuen Bukowinaer Localbahn-Gesellschaft: (Luźan - Zaleszczyki, Hliboka - Sereth, Radautz - Frassin, Nepołokoutz-Wiżnitz, Itzkany-Suczawa): Alfred Ressig, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Johann Fekete de Bélafalva, Landesregierungsrath in Czernowitz.

Bei der Buschtĕhrader Eisenbahn: Alois Hofmann, Hofrath bei der Statthalterei in Prag.

Bei der Localbahn Čerčan-Modřan als Regierungscommissär: Adolf Heinz, Bezirkshauptmann in Beneschau.

Bei der Localbahn Chabówka-Zakopane: Alfred Ressig. Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Chlumetz-Königstadtl als Regierungscommissär: Dr. Andreas Volkár, Bezirkshauptmann in Neubydžow.

Bei dem Creditinstitute für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten: Dr. Friedrich Freiherr von Raymond, Ministerialrath im Finanzministerium. Stellvertreter: Dr. Robert Grienberger, Ministerialsecretär im Finanzministerium.

Bei der Czernowitzer Elektricitätswerk- und Strassenbahn-Gesellschaft: Jacob Ritter von Mikuli, Bezirkscommissär in Czernowitz.

Bei der Dampfkessel-Untersuchungs- und Versicherungs-Gesellschaft: Dr. Alexander Poppovič, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.: Dr. Carl Freiherr Rumler von Aichenwehr, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes.

Bei der Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka Anton Hołodyński, Bezirkshauptmann in Lemberg.

Bei der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz: Dr. Victor Rudel, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Deutschbrod-Saar: Dr. Franz Deschka, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Dolina-Wygoda: Dr. Hans Dobner von Dobenau, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Dux-Bodenbacher Eisenbahn: Dr. August Weeber, Sectionsrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Carl Janka, Statthaltereirath in Prag.

Bei der Elektricitäts-Actiengesellschaft vormals Kolben & Co. in Prag: Dr. Johann Paraubek, Statthaltereirath in Prag.

Bei der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft: Franz Schäffer, Ministerialrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Ersten ungar.-galizischen Eisenbahn: Dr. Max Freiherr von Buschman, Ministerialrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Fehring-Fürstenfeld: Heinrich Freiherr von Hammer-Purgstall, Statthaltereirath in Graz. Stellvertreter: Dr. Siegfried Ritter Manger von Kirchsberg, Bezirkshauptmann in Hartberg.

Bei der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft: Rudolf von Amberg, Regierungsrath und Staatsbahndirector-Stellvertreter in Wien.

Bei der Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau): Heinrich Freiherr von Hammer-Purgstall, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Gablonzer Strassenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft: Franz Rapprich, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Gablonz.

Bei der Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor: Dr. Robert Sturm, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes.

Bei der Gaisbergbahn-Gesellschaft: Johann Stöckl, Landesregierungsrath in Salzburg.

Bei der Localbahn Gleisdorf-Weiz: Heinrich Freiherr von Hammer-Purgstall, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft: Julius Graf Salburg, Bezirkshauptmann in Gmunden.

Bei der Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts: Josef Freiherr von Beess-Chrostin, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der elektrischen Kleinbahn von Graz nach Maria Trost: Rudolf Freiherr von Camerlander, Statthaltereisecretär in Graz.

Bei der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft: Josef Schardinger, Oberbergrath bei der Berghauptmannschaft in Wien.

Bei der Grazer Tramway-Gesellschaft mit elektrischem Betriebe: Carl König, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha: Dr. Victor Hnidey, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Gurkthalbahn: Dr. Theobald Pollak, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn von Heřman-Městec nach Borohradek mit einer Abzweigung von Hrochow-Teinitz nach Chrast als Regierungscommissär: Wenzel Šafařik, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Chrudim.

Bei der Localbahn Hinter-Třeban—Lochowitz als Regierungscommissär: Dr. Josef Blaha, Bezirkshauptmann in Hořowitz.

Bei der Localbahn Innsbruck-Hall i. T.: Felix Gabos, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Innsbruck.

Bei der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn: Felix Gabos, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Innsbruck.

Bei der Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi): Josef An der Lan von Hochbrunn, Ministerialrath i. P.

Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Dr. Emil Hardt, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt: Dr. Eduard Ritter von Donheimer-Herlth, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn als Regierungscommissär: Dr. Moriz Ritter von Stibral, k. k. Oberfinanzrath bei der Finanzprocuratur in Wien. Stellvertreter: Dr. Josef Ritter Schoen von Perlashof, k. k. Finanzrath bei der Finanzprocuratur in Wien.

Bei der Localbahn Kolin-Čerčan als Regierungscommissär: Sylvester Schapka, Bezirkshauptmann in Kuttenberg.

Bei den Kolomeaer Localbahnen: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes.

Bei der Localbahn Krakau-Kocmyrzów: Alfred Ressig, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Krakauer Tramway-Gesellschaft: Albert Rożanski, Statthaltereisecretär in Krakau.

Bei der Kremsthalbahn-Gesellschaft: Carl Graf, Statthaltereirath in Linz. Stellvertreter: Josef Ritter Schwaiger von Montevento, Statthaltereisecretär in Linz.

Bei der Kuttenberger Localbahn als Regierungscommissär: Heinrich Mahling, Statthaltereisecretär in Prag.

Bei der Localbahn Laibach-Oberlaibach: Rudolf Graf Chorinsky, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów): Camill Kuranda, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes.

Bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft: Camill Kuranda, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes.

Bei der Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janów: Vincenz Dobrowolski, Statthaltereisecretär in Lemberg.

Bei der Leoben-Vordernberger Bahn: Dr. Carl Russ, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Tramway- und Elektricitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr: Carl Graf, Statthaltereirath in Linz.

Bei der Kleinbahn Lupków-Cisna: Julius Kadiji, Statthaltereisecretär in Lemberg.

Bei der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz: Dr. Robert Sturm, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes.

Bei der Mährischen Westbahn (Prossnitz-Trübau): Rudolf von Amberg, Regierungsrath und Staatsbahndirector-Stellvertreter in Wien.

Bei der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad: Dr. Hans Kolisko, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Mauthausen-Grein: Dr. Hans Gaber, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Melnik-Mšeno als Regierungscommissär: Wenzel Brožka, Bezirkshauptmann in Melnik.

Bei der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee: Dr. Gottfried Freiherr von Giovanelli, Bezirkshauptmann in Bozen.

Bei der Localbahn Mšeno—Unter-Četno als Regierungscommissär: Alexius Komers, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Jungbunzlau.

Bei der Mühlkreisbahn-Gesellschaft: Carl Graf, Statthaltereirath in Linz. Stellvertreter: Josef Ritter Schwaiger von Montevento, Statthaltereisecretär in Linz.

Bei der Murthalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf): Dr. Carl Russ, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Netolitzer Localbahn: Heinrich Mahling, Statthaltereisecretär in Prag.

Bei der Localbahn Neuhaus-Neubistritz: Dr. Julius Schlag, Archivdirector mit Titel und Charakter eines Regierungsrathes im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Neuhof-Weseritz als Regierungscommissär: Carl Pezellen, Bezirkshauptmann in Tepl.

Bei der Neutitscheiner Localbahn: Adam Graf Romer, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Neutitschein.

Bei der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt: Dr. Rudolf Schuster, Edler v. Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes. Stellvertreter: Dr. Arnold Krasny, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft: Doctor August Weeber, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn: Dr. Victor Röll, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Franz X. Freiherr von Buschman, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei den Oesterreichischen Schuckert-Werken: Alfons Edler von Glaser, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes. Stellvertreter: Dr. Theobald Pollak, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Dr. August Weeber, Sectionsrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Hans Gaber, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen: Dr. Alfred Freiherr von Buschman, Ministerialrath im Eisenbahnministerium.

Bei den Ostgalizischen Localbahnen: Johann Ritter von Czeżowski, Statthaltereirath in Lemberg.

Bei der Ostrau-Friedlander Eisenbahn: Rudolf von Amberg, Regierungsrath und Staatsbahndirector-Stellvertreter in Wien.

Bei der Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz: Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Pinzgauer Localbahn-Gesellschaft: Dr. Hans Dobner von Dobenau, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Piła-Jaworzno: Vinc. Dobrowolski, Statthaltereisecretär in Lemberg.

Bei der Localbahn Plan-Tachau: Johann Dudek, Bezirkshauptmann in Tachau.

Bei der Localbahn Postelberg-Laun: Gottlieb Bayerle, Bezirkscommissär in Prag.

Bei der Localbahn Potscherad-Wurzmes: Rudolf Keller Statthaltereisecretär in Prag.

Bei der Prag-Duxer Eisenbahn: Heinrich Selner, Statthaltereirath in Prag. Stellvertreter: Dr. August Weeber, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Kleinbahn Prag (Smichow)-Košíř als Regierungscommissär: Alfred Pokorný, Bezirkshauptmann in Smichow.

Bei der elektrischen Kleinbahn Prag-Lieben-Vysocan: Karl Svátek, Bezirkshauptmann in Prag.

Bei den mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnen im Gebiete der kgl. Hauptstadt Prag und der angrenzenden Gemeinden als Regierungscommissär: Heinrich Mahling, Statthaltereisecretär in Prag.

Bei der Localbahn Radkersburg-Luttenberg: Dr. Robert Sturm, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes.

Bei der Localbahn Rakonitz-Mlatz als Regierungscommissär: Johann Maydl, Bezirkshauptmann in Kralowitz.

Bei der Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit Abzweigung Protiwitz-Luditz-Buchau als Regierungscommissär: Dr. Ferdinand Ritter Maurig von Sarnfeld, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Karlsbad.

Bei der Localbahn Raspenau-Weissbach und Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf als Regierungscommissär: Josef Hirsch, Bezirkshauptmann in Friedland.

Bei der Localbahn Raudnitz-Hospozin als Regierungscommissär: Carl Loula, Bezirkshauptmann in Raudnitz.

Bei der Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz als Regierungscommissär: Heinrich Mahling, Statthaltereisecretär in Prag.

Bei der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn: Emil Ritter Krticzka von Jadcn, Sectionsrath im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes.

Bei der Reichenberger Strassenbahn-Gesellschaft: Dr. Victor Ritter von Steffek, Bezirkshauptmann in Reichenberg.

Bei der Localbahn Saitz-Czeicz-Göding: Dr. Adolf Ritter von Strigl, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Joh. Stöckl, Landesregierungsrath in Salzburg.

Bei der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft: Joh. Stöckl, Landesregierungsrath in Salzburg.

Bei der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank (Pielachthalbahn): Heinrich Ritter Waniek von Domyslow, Bezirkshauptmann in St. Pölten.

Bei der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal als Regierungscommissär: Ludwig Juza, Statthaltereisecretär und Leiter der Bezirkshauptmannschaft in Joachimsthal.

Bei der Schlossbergbahn-Gesellschaft in Graz: Dr. Carl Russ, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Eisenbahn Schönwehr-Elbogen als Regierungscommissär: Franz J. Schmidt, Bezirkshauptmann in Falkenau.

Bei der Schneebergbahn: Rudolf Ritter von Stahl, Bezirkshauptmann in Wr.-Neustadt.

Bei der Localbahn Schwarzenau-Zwettl (und den einen integrirenden Bestandtheil dieser Localbahn bildenden Localbahnen Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya und Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings): Dr. Otto Müller, Ministerial-Vicesecretärim Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Schweissing-Haid als Regierungscommissär: Felix Maschner, Bezirkshauptmann in Mies.

Bei der Società Triestiner Tramway: Friedrich Ritter von Schwarz, Statthaltereirath in Triest.

Bei den k. k. österr. Staatsbahnen als Regierungscommissär: Dr. Moriz Ritter von Stibral, k. k. Oberfinanzrath bei der Finanzprocuratur in Wien. Stellvertreter: Dr. Josef Ritter Schoen von Perlashof, k. k. Finanzrath bei der Finanzprocuratur in Wien.

Bei der Localbahn Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg als Regierungscommissär: Alfred Freiherr von Wimmer, Bezirkshauptmann in Bischofteinitz.

Bei der Localbahn Starkenbach-Rochlitz: Dr. Max Freiherr von Wimpffen, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Stauding-Stramberger Localbahn: Adam Graf Romer, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Neutitschein.

Bei den Steiermärkischen Landesbahnen (mit den Linien Cilli—Wöllan, Pötschach—Gonobitz, Wieselsdorf—Stainz und Kapfenberg—Seebach-Au) als Regierungscommissär: Heinrich Freiherr von Hammer-Purgstall, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Steyrthalbahn-Gesellschaft: Dr. Adolf Ritter von Pitner, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Steyr. Stellvertreter: Anton Rossi, Bezirks-Obercommissär in Linz.

Bei den Localbahnen von Strakonitz über Blatná nach Březnitz, von Blatná nach Nepomuk und von Březnitz nach Rožmital als Regierungscommissär: Wenzel Skákal, Bezirkshauptmann in Blatná.

Bei der Localbahn Strakonitz-Winterberg: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Stramberg-Wernsdorf: Dr. Richard Ziffer, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Südbahn-Gesellschaft: Dr. Zdenko Ritter von Forster, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Robert Sturm, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes.

Bei der Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft: Richard Gräf, Bezirksobercommissär und Leiter der Bezirkshauptmannschaft in Teplitz.

Bei der Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach als Regierungscommissär: Dr. Heinrich Czerny, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Eger.

Bei der Localbahn von Tłumacz-Palahicze nach Tłumacz als Regierungscommissär: Josef Salamon, Bezirkshauptmann i. P. in Tłumacz.

Bei der Localbahn Triest-Parenzo: Victor Graf Attems, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Trzebinia-Skawce: Ladislaus Kowalikowski, Bezirkscommissär in Krakau.

Bei der Ueberetscherbahn: Dr. Gottfried Freiherr von Giovanelli, Bezirkshauptmann in Bozen.

Bei der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen: Carl Breisky, Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen. Stellvertreter: Friedrich Rietsch, Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Bei der Ungarischen Westbahn als Regierungscommissär: Dr. Moriz Ritter von Stibral, k. k. Oberfinanzrath bei der Finanzprocuratur in Wien. Stellvertreter: Dr. Josef Ritter Schoen von Perlashof, k. k. Finanzrath bei der Finanzprocuratur in Wien.

Bei der Oesterr. Union-Elektricitäts-Gesellschaft: Dr. Franz Schonka, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei den Unterkrainer Bahnen: Alfred Ressig, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft: Dr. Victor Rudel, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Gottfried Rapp, Bezirkscommissär in Trient.

Bei der Localbahn Vöcklabruck-Kammer als Regierungscommissär: Dr. Carl Graf Lodron-Laterano, Bezirkshauptmann in Vöcklabruck.

Bei der Niederösterr. Waldviertel-Bahn: Dr. Theodor Zelinka, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn als Regierungscommissär: Dr. Ferdinand Maurig Ritter von Sárnfeld, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Karlsbad.

Bei der Welser Localbahn-Gesellschaft: Ferdinand Rippelly, Bezirkshauptmann in Wels mit Titel und Charakter eines Statthaltereirathes.

Bei der Eisenbahn Wien-Aspang: Ladislaus Miller, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Oskar Freiherr von Pusswald, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei den Wiener Localbahnen: Theodor Hanke Edler von Hankenberg, Ministerialrath i. P.

Bei der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn: Dr. Max Ritter von Pichler, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Heinrich Schlesinger, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei den Linien der Wiener Stadtbahn als Regierungscommissär: Dr. Moriz Ritter von Stibral, k. k. Oberfinanzrath bei der Finanzprocuratur in Wien. Stellvertreter: Dr. Josef Ritter Schoen von Perlashof, k. k. Finanzrath bei der Finanzprocuratur in Wien.

Bei der Wippachthalbahn (Görz-Haidenschaft): Rudolf Graf Chorinsky, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Eisenbahn Wittmannsdorf-Leobersdorf-Ebenfurth: Dr. Max Freiherr von Wimpffen, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Wodňan-Moldauthein: Dr. Arnold Krasny, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Wodňan-Prachatitz: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Wolframs-Teltsch: Dr. Hans Kolisko, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Wotic-Selčan: Heinrich Mahling, Statthaltereisecretär in Prag.

Bei der Ybbsthalbahn: Oskar Freiherr von Pusswald, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei den Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan: Dr. Richard Ziffer, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Zillerthalbahn: Anton Kneussl, Bezirkshauptmann in Schwaz.

Bei der Zittau-Reichenberger Bahn: Dr. Victor Röll Ministerialrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Zvoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft: Josef Freiherr von Beess-Chrostin, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Zwittau-Polička: Ladislaus Miller, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 47. **Wien, 23. April 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 18. April 1901, womit für den Monat Mai 1901 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Mai 1901 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19^1/_2$ %) Percent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von einem Punkte des Helenenthales bei Baden auf den Hohen Lindkogel (Eisernes Thor).

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem k. und k. Feldmarschall-Lieutenant i. P. Adolf Ritter Latterer von Lintenburg in Wien die mit dem Erlasse vom 26. September 1900, Z. 40.939/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 115 vom 9. October 1900), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Drahtseilbahn herzustellende Bahn niederer Ordnung von einem zwischen der Choleracapelle und der Krainerhütte gelegenen Punkte des Helenenthales bei Baden auf den Hohen Lindkogel (Eisernes Thor) unter den in dem bezeichneten Erlasse enthaltenen Bedingungen und Modalitäten auf die Dauer von sechs Monaten neuerlich ertheilt.

Wien, am 4. April 1901. Z. 13.807/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Gutenstein in das Thal der stillen Mürz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Ernst Landesmann in Wien im Vereine mit dem Bauunternehmer Emanuel Czeczowieka in Brünn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Gutenstein durch das Klosterthal, das Voisthal, das obere Schwarzathal, das Preinthal und das Thal der stillen Mürz bis zum Anschlusse an die projectirte normalspurige Eisenbahn von Kernhof durch das Thal der stillen Mürz und das Hallthal nach Maria-Zell und sohin nach Weichselboden im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 12. April 1901. Z. 12.267/2.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Gänserndorf nach Gross-Enzersdorf mit Abzweigungen nach Albern und Marchegg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Pfarrer und Obmanne des Centralcomité für Marchfeldcultur Johann Ev. Mittendorfer in Wien die mit dem Erlasse vom 30. Jänner 1900, Z. 57.658/2 ex 1899 (Verordnungs-Blatt Nr. 19 vom 17. Februar 1900), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Bahn niederer Ordnung von der Station Gänserndorf der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Markgrafneusiedl und Pysdorf nach Gross-Enzersdorf und von da einerseits unter Ueberbrückung des Donaustromes zu der nächst Albern ausserhalb des Wiener Gemeindegebietes projectirten Fäcalien-Pumpstation, andererseits über Probstdorf und Orth nach Marchegg unter den im oben bezeichneten Erlasse enthaltenen Bedingungen und Modalitäten auf ein Jahr neuerlich ertheilt.

Wien, am 4. April 1901. Z. 3413/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Neubistritz nach Litschau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bezirksausschusse in Neubistritz im Vereine mit der Stadtgemeinde in Neubistritz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Neubistritz der Localbahn Neuhaus-Neubistritz zur Station Litschau der Niederösterreichischen Waldviertelbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 15. April 1901. Z. 14.187/2.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Purkersdorf nach Gablitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Adalbert Hermann in Wien die mit dem Erlasse vom 11. October 1900, Z. 44.480/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 122 vom 25. October 1900), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn von Purkersdorf nach Gablitz unter den in dem erwähnten Erlasse bezeichneten Bedingungen und Modalitäten auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 5. April 1901. Z. 15.264/2.

Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Alte, gebrauchte Eisenbahnschienen tarifiren, auch wenn sie zu dem Zwecke ihrer ursprünglichen Herstellung noch brauchbar sind, im Inlandverkehre bei Quantitäten von mindestens 10.000 kg nicht nach Classe B, sondern auf Grund der Pos. E—8 der Güterclassification des österr.-ungar. Tarif-Theiles I nach Classe C.

(Entscheidung vom 20. Februar 1900, Z. C I $\frac{21/00}{4}$.)

Die Klagsfirma hatte im April 1899 mehrere Sendungen alter, gebrauchter Eisenbahnschienen im Inlande zur Beförderung gebracht. Diese Schienen hatten den Zweck, beim Baue von Eisenbahnen zur Herstellung provisorischer Geleise für den Materialientransport zu dienen. Für diese Sendungen, deren jede ein Gewicht von mindestens 10.000 kg hatte, war die Fracht auf Grund der Pos. E—5 der Güterclassification nach Classe B berechnet worden. Die Klagsfirma hatte die Berechnung nach Pos. E—8, d. i. nach Classe C und die Erstattung der entfallenden Frachtdifferenz reclamirt, war jedoch von der Bahnverwaltung mit diesem Anspruche abgewiesen worden, weil nach ihrer Ansicht in diese Position nur „Eisen und Stahl, alt, abgängig", d. h. nur solche daraus gefertigte Gegenstände gehören, welche zu dem Zwecke ihrer ursprünglichen Herstellung nicht mehr brauchbar sind, sondern im Grossen und Ganzen nur noch zum Einschmelzen oder zum Zusammenschweissen verwendet werden können. Die in der Pos. E—8 speciell angeführten Gegenstände, unter welchen auch alte, gebrauchte Eisenbahnschienen genannt sind, seien nur beispielsweise erwähnt und nur unter der hervorgehobenen Bedingung unter die fragliche Position zu subsumiren. Nun habe aber die reclamirende Firma selbst zugegeben, dass die betreffenden Sendungen noch zur Legung von Geleisen bestimmt waren, weshalb die Berechnung nach Classe C ihnen nicht gebühre.

Der hierüber erhobenen Klage gab der Richter mit folgender Begründung statt:

Das Gericht hat die Anschauung der Beklagten nicht als zutreffend angesehen, sondern sich der Anschauung der Klägerin angeschlossen, dass alte, gebrauchte Schienen allerdings unter die Position E—8 der Güterclassification gehören. Die in der Position E—8 mit fett gedruckter Schrift aufgezählten Gegenstände (Eisen und Stahl, alt, abgängig) stellen nicht blos den allgemeinen Begriff für die noch weiters angeführten Gegenstände dar, sondern letztere sind selbstständig angeführt und sind den an erster Stelle genannten Gegenständen coordinirt. Dies geht schon daraus hervor, dass für die in dieser Position an zweiter Stelle angeführten Gegenstände „Eisen- und Stahlbruch" eine besondere Definition beigefügt ist, welche von der für „Eisen und Stahl, alt, abgängig" gegebenen ganz verschieden ist.

Es kommt aber noch Nachstehendes in Betracht: Es wäre nämlich, nachdem für „Eisen und Stahl, alt, abgängig" eine Definition beigesetzt und dieser Begriff klar erläutert ist, ganz unverständlich, warum gerade alte, gebrauchte Eisenbahn- und Grubenschienen als Beispiel für „Eisen und Stahl, alt, abgängig" angeführt worden wären, da dieses Beispiel nicht zur Aufklärung, sondern nur zur Verwirrung führen könnte. „Eisen und Stahl, alt, abgängig" muss nach der beigefügten Defini-

tion eine Form haben, welche eine weitere Verwendung zum ursprünglichen Zwecke ausschliesst. Alte Eisenbahnschienen haben, solange sie Schienen genannt werden können, eine bestimmte Form, und wenn sie auch für den Eisenbahnbetrieb nicht zu verwenden sind, so können sie immerhin, solange sie eben Schienen sind, eine der ursprünglichen ähnliche Verwendung finden. Dann ist noch zu erwägen, dass die Partei den Vorschriften über die Bezeichnung des Gutes im Frachtbriefe vollkommen entspricht, wenn sie die hier in Frage kommenden Gegenstände als alte gebrauchte Eisenbahnschienen declarirt. Die Frachtberechnung findet auf Grund der Declaration statt. Auf Grund dieser richtigen Declaration jedoch wird die Bahn in dem Falle, wenn ihre Anschauung richtig wäre, nicht in der Lage sein, zu beurtheilen, ob die fraglichen Gegenstände nach dieser Anschauung unter Position E—8 gehören oder nicht. Es wird nämlich nicht leicht beurtheilt werden können, ob gerade die vorliegenden Gegenstände, die doch Schienen und auch alt und gebraucht waren, nur zum Einschmelzen und Zusammenschweissen verwendet werden können. Es müssten fast immer Sachverständige beigezogen werden, um dies zu beurtheilen. Dass eine solche Art der Abfertigung vom Tarif nicht beabsichtigt sein kann, ist ganz unzweifelhaft. Es wird vielmehr, da vorliegend die Declaration richtig und den Vorschriften entsprechend ist, die Frachtberechnung auf Grund der Declaration stattfinden, und da alte, gebrauchte Eisenbahnschienen in der Position E—8 angeführt sind, ist die Fracht nach dieser Position zu berechnen.

Die Bahn hat auch angeführt, dass auch aus den anderen in der Classification aufgezählten Positionen zu entnehmen sei, dass in jeder Position jene Güter, welche neben den in fett gedruckten Lettern angeführten Gegenständen noch weiters genannt sind, nur beispielsweise gelten, und dass dies somit auch vorliegend für die Position E—8 anzunehmen sei. Diese Behauptung der Bahn ist jedoch nicht zutreffend, wie z. B. die Position C—4, Cartonnagen, beweist, in welcher neben den Cartonnagen auch Versandtkisten aus Holzstoff, welche doch niemals als Cartonnagen gelten können, angeführt erscheinen. Aehnliches gilt von den in der Position E—18 angeführten Gegenständen. Aus den verschiedenen Positionen in der Classification ist vielmehr zu entnehmen, dass nur dann die neben den an erster Stelle angeführten Gegenständen noch weiters aufgezählten Güter als Beispiel zu gelten haben, wenn nach den in fetter Schrift gedruckten Worten entweder ein Doppelpunkt, oder das Wort „folgend", oder die Zeichen „z. B." oder „u. zw.", oder „folgende" oder „folgendes" mit darauffolgendem Doppelpunkte beigefügt ist. In den Fällen aber, in welchen die Gegenstände blos mit Komma an einander gereiht sind, werden die Gegenstände einander coordinirt, und es erscheinen dann alle Gegenstände einzeln und selbstständig aufgezählt, welche unter die betreffende Position fallen. Vorliegend wurden alte, gebrauchte Eisenbahnschienen aufgegeben, welche für den eigentlichen Zweck im Eisenbahnbetriebe sich nicht mehr eigneten. Diese sind nach Inhalt der Classification unter Position E—8 zu tarifiren. Demzufolge war die Fracht nach Classe C zu berechnen und war daher nach dem Klagebegehren zu erkennen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 31. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. März wurden nachfolgende Anträge eingebracht, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Dr. Erler und Genossen, betreffend den Ausbau der Bahnlinien Innsbruck — Seefeld — Bayerische Landesgrenze und Arlbergbahn—Reutta;

2. der Herren Abgeordneten Malik, Hanisch und Genossen, betreffend die Herstellung einer Eisenbahn Fehring-Radkersburg.

In der 32. Sitzung vom 29. März wurden nachstehende Anträge gestellt, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Dr. Ritter von Demel und Genossen, betreffend den Bau folgender Localbahnen in Schlesien: Schönbrunn-Königsberg, Skotschau-Schwarzwasser-Landesgrenze, Friedland-Althammer-Bielabrücke;

2. der Herren Abgeordneten Dr. Ritter von Demel und Genossen, betreffend die Einbeziehung des Olsaflusses in das Wasserstrassennetz des Donau-Odercanales;

3. der Herren Abgeordneten Zimmer, Dr. Chiari und Genossen, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Sternberg nach Römerstadt;

4. der Herren Abgeordneten Pacher und Genossen, betreffend die Errichtung einer Staatsbahn-Direction für Deutschböhmen in Komotau;

5. der Herren Abgeordneten Zehetmayr und Genossen, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Linz nach Peuerbach;

6. der Herren Abgeordneten Dr. Opydo und Genossen, betreffend den Bau einer Eisenbahn Podgórze-Myslenice-Lubień;

7. der Herren Abgeordneten Pacher und Genossen, betreffend die Vermehrung der Züge auf der Strecke Bodenbach—Komotau.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Wagenhalle am Betriebsbahnhofe Erdberg, Auswechslungspläne.) Die vom Magistrat der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Auswechslungspläne für die Wagenhalle am Betriebsbahnhofe Erdberg der Wiener elektrischen Strassenbahnen wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 13.697.]

Localbahn Jenbach - Mayrhofen (Zillerthalbahn.) (Durchlass in km 19·293.) Das von der Bauleitung der Zillerthalbahn vorgelegte Project für einen gewölbten 1·5 m weiten Durchlass in km 19·293 der Theilstrecke Kaltenbach—Zell der Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 12.064.]

Localbahn Kolin-Čerčan. (Verlegung der Drehscheibe in der Station Bečvar und Herstellung einer Weichenverbindung in der Anschlussstation Kolin.) Die vom Landesausschuss des Königreiches Böhmen vorgelegten Projectspläne für die Verlegung der Drehscheibe in der Station Bečvar und für die Herstellung einer Verbindungsweiche zwischen dem Abstellgeleise der Localbahn Kolin-Čerčan und dem Hauptgeleise I der Station Kolin der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 10.359.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Betriebsleitung Czernowitz. Wiedereröffnung der Station Unter-Wikow für den Gesammtverkehr.) Zufolge Kundmachung obiger Betriebsleitung ist am 16. April die mit 1. März in den Abfertigungsbefugnissen eingeschränkte Station Unter-Wikow der Linie Hadikfalva—Brodina für den Gesammtverkehr wieder eröffnet worden.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Generalversammlung.) Am 13. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Reichstagsabgeordneten Dr. Maximilian Ritter von Falk und in Anwesenheit von 24 stimmberechtigten Actionären, welche 21.400 Stück Actien repräsentirten, die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Berichtsjahre 1900 (vergl. Generalversammlungsbericht pro 1899, Vrdgs.-Bl. Nr. 52 ex 1900) zur Verlesung. Diesem zufolge zeigt die Bilanz pro 31. December 1900 folgende Ziffern:

Activa: Werth des Bahnnetzes, der Centralstation, des Wagenparkes etc. K 12,446.225·86, vertragsmässige Caution bei der Hauptstadt K 101.477·24, zu überprüfende Bauten und Investitionen K 1,967.110·23, Immobilien des ausserordentlichen Reservefonds K 282.450·44, Effecten der Reservefonds Kronen 3,785.506·56, Debitoren K 2,019.490·34, Casse K 3285·02, Materialvorräthe K 161.312·78, Totale K 20,766.858·47.

Passiva: Actiencapital: 57.880 Actien K 11,576.000, 2120 Stück amortisirte Actien K 424.000, Prioritätsobligationen K 1,943.400, amortisirte Prioritätsobligationen K 56.600, ausserordentlicher Reservefonds K 4,304.451·78, Betriebsreservefonds K 195.564·48, Bahn- und Ausrüstungs-Werthverminderungsreserve K 777.221·86, Actien aus früheren Verlosungen K 20.800, Actien-Amortisationsquote für 1900 K 95,400, Prioritätsobligationen aus früheren Verlosungen K 20.000, Obligations-Amortisationsquote für 1900 K 20.400, Bau- und Investitionsreserve K 75.494·18, unbehobene Dividende K 3592, Pensionsfonds K 126.019·61, Cautionen K 80.587·56, Creditoren K 189.852·27, Reingewinn im Jahre 1900 K 893.474·73, Totale K 20,766.858·47.

Gewinn- und Verlustconto. Einnahmen: Gewinnvortrag K 46.420·75, Einnahmen K 3,076.311·88, Totale Kronen 3,122.732·63. — Ausgaben: Betriebsausgaben K 1,456.802·65, besondere Ausgaben K 402.987·84, Zinsen der Prioritätsobligationen K 78.128, Abschreibung der Bahnanlagen K 120.000, 2 pCt. Abgabe an die Haupt- und Residenzstadt K 55.539·41, den Actien-Amortisationsfonds K 95.400, Amortisation der Prioritätsobligationen K 20.400, Gewinn K 893.474·73, Totale K 3,122.732·63.

Im Laufe des Jahres 1900 wurde das gesellschaftliche Bahnnetz um zwei neue Linien, namentlich um die von der Akademie bis zum Petöfi-tér (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38 ex 1900) theils im Strassenniveau, theils als Viaductbau ausgeführte Quaibahn und die vom Ferencz-körut abzweigende, bis zum Franzstädter Bahnhofe der kgl. Ungar. Staatsbahnen führende Mesterutcza-Linie (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 69 ex 1900) erweitert. Erstere wurde am 20. October 1900, letztere aber am 4. December 1900 dem öffentlichen Verkehre übergeben und konnten demnach diese Linien zu Gunsten des abgelaufenen Jahres noch nicht gehörig verwerthet werden. Zur Vervollständigung der von der Akademie bis zum Boráros-tér führenden Quaibahn fehlt nur mehr die kleine Theilstrecke Petöfi-tér—Eskü-tér, für deren Ausbau — sobald es die Brückenbauarbeiten am Eskü-tér gestatten werden — sofort Sorge getragen werden wird, um das Project, nämlich den die lebhaftesten sechs Stadttheile Belváros—Lipótváros, ferner Teréz—Erzsébet—József- und Ferenczváros umfassenden Ringverkehr einrichten zu können. Für die bereits eröffneten und demnächst zu eröffnenden neuen Linien wurde die Stromerzeugungsanlage in der Kertész-utcza, sowie der Betriebsbahnhof in der Baross-utcza erweitert und der Wagenpark um 20 Stück neue grosse Lenkachsenwagen vermehrt, ausserdem wurden noch 20 Stück Wagen ohne Motoren in Motorwagen umgebaut. Für das laufende Jahr wurde die Verlängerung der Mester-utcza-Linie bis zum neuen Schweineschlachthause, ferner die Vervollständigung des zweiten Geleises der Baross-utcza-Linie, sowie die Weiterführung dieser Linie vom Egyetem-tér bis zur Eskü-tér-Brücke und der Ausbau der noch fehlenden Theilstrecke der Quaibahn zwischen Petöfi-tér und Eskü-tér in Aussicht genommen und stehen die hierauf bezüglichen Pläne und Vorlagen bei den zuständigen Behörden in Verhandlung.

Wie bereits anlässlich der letzten stattgefundenen Generalversammlung berichtet wurde, ist zwischen dem Stadtbahnnetze und dem der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft in den auf die Pester Seite bezüglichen Verkehrsrelationen ein wechselseitiger Umsteigeverkehr eingerichtet worden und wird dieser wechselseitige Umsteigeverkehr auf Grund eines mit der genannten Gesellschaft letzthin getroffenen Nachtrags-Uebereinkommens voraussichtlich noch vor Beginn der Sommersaison auch auf die Ofner Verkehrsrelationen ausgedehnt werden.

Die am 17. April 1895 abgehaltene IV. ordentliche Generalversammlung hat für die Zwecke eines für die Beamten und Angestellten der Gesellschaft zu errichtenden Pensionsfonds K 50.000 votirt, welcher Betrag seither jährlich um K 10.000 vermehrt wurde. Dieser Fonds beträgt derzeit zuzüglich der jetzt zu votirenden K 10.000 und der Zinsen K 136.019·61. Nachdem die Directien es als unabweisbare Pflicht erachtet, für eine Pensionsanstalt ihrer Beamten und Angestellten zu sorgen und auch die Regierungsbehörde auf der Errichtung dieser Anstalt beharrt, wird die Generalversammlung gebeten, die Direction ermächtigen zu wollen, die bereits ausgearbeiteten Statuten der Pensionsanstalt der Genehmigung der Regierungsbehörde zu unterbreiten nnd den zur Errichtung derselben noch erforderlichen Betrag aus dem ausserordentlichen Reservefonds bedecken zu können.

Das im Wege der Collaudirung behördlich festgestellte Bau- und Investitionscapital beträgt — nachdem die seit 31. December 1898 ausgeführten Bauten und Einrichtungen noch nicht collaudirt sind — unverändert K 12,446.225·86. Dieser Betrag erscheint durch die demnächst zu collaudirenden Kosten der seither ausgeführten Bauten und Einrichtnngen um Kronen 1,967.110·23 überschritten, in welchem Betrage jedoch die Gesammtkosten der im abgelaufenen Jahre ausgeführten Bauten und Einrichtungen — nachdem deren endgiltige Abrechnung erst jetzt im Zuge ist — noch nicht enthalten sind.

Aus den erzielten Bruttoeinnahmen des abgelaufenen Geschäftsjahres wurde an die Commune der Haupt- nnd Residenzstadt Budapest als vertragsmässige zweipercentige Participirung der Betrag von K 55.539·41 ausbezahlt.

Wie aus der Bilanz hervorgeht, hat der Gesammtverkehr des abgelaufenen Geschäftsjahres, welcher durch die allgemeine volkswirthschaftliche Stagnation wesentlich beeinflusst wurde, eine Bruttoeinnahme von K 2,776.970·63 ergeben, aus den besonderen Einnahmen K 299.341·25, daher zusammen K 3,076.311·88. Hievon ab die Betriebsausgaben K 1,859.790·49, für Werthverminderung K 120.000, zweipercentige Bruttoabgabe an die Haupt- und Residenzstadt K 55.539·41, für Amortisation der im Vorjahre ausgelosten Actien und Prioritätsobligationen K 115.800, sowie für die Zinsen der Prioritätsobligationen K 78.128 = K 2,229.257·90, verbleibt als Ueberschuss K 847.053·98. Hiezu Vortrag aus dem Jahre 1899 K 46.420·75, somit steht der Generalversammlung der Betrag von K 893.474·73 zur Verfügung.

Bezüglich der Auftheilung des Reingewinnes stellt die Direction folgenden Antrag: Von dem Betrage von K 893.474·73 sind zunächst für 57.880 Stück Actien à K 200 Nominale 5 pCt. Dividende zu bezahlen = K 578.800, von den hienach abzüglich dieses Betrages und des vorjährigen Gewinnvortrages verbleibenden K 268.253·98 entfallen für den Reservefonds 5 pCt. = K 13.412·70, als statutenmässige Tantième für den Directionsrath 10 pCt. = 26.825·40, für den Pensionsfonds der Beamten Kronen 10.000, es verbleiben sonach unter Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnvortrages K 264.436·63, von welchem Betrage eine Superdividende von 2 pCt. = K 240.000 zur Ausschüttung beantragt wird, daher zusammen K 869.038·10, während die restlichen K 24.436·63 für das Jahr 1901 vorzutragen wären.

Die Direction stellte sonach der Generalversammlung den Antrag, dass der Coupon Nr. 10 der gesellschaftlichen Actien für das Geschäftsjahr 1900 mit K 14 per Stück = 7 pCt., der Coupon Nr. 8 der bisher verausgabten Genussscheine aber mit K 4 per Stück eingelöst werde und bei der Budapester Filiale der Anglo-Oesterreichischen Bank schon vom 15. April 1901 ab zur Auszahlung gelange.

Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde, dem Antrage der Direction entsprechend, die Verwendung des Reinerträgnisses gutgeheissen und die Direction ermächtigt, die Statuten des Pensionsinstitutes der Regierung mit der Bitte um Genehmigung zu unterbreiten. Die Generalversammlung ertheilte zum Schlusse der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium für deren Gestion im Jahre 1900. In einer nach Schluss der Generalversammlnng abgehaltenen Sitzung constituirte sich die Direction, und wurden Dr. Maximilian Ritter von Falk neuerdings zum Präsidenten und August Kohner znm Vicepräsidenten des Directionsrathes gewählt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Circular-Verordnung, die Manipulation mit Sendungen leerer Säcke betreffend.) Die amtlichen Untersuchungen, welche die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen anlässlich der von vielen Versendern erhobenen Schadenersatzansprüche wegen Abgang von leeren Säcken vorgenommen hat, haben ergeben, dass seitens der Eisenbahnorgane bei der Aufnahme der Sendungen, sowie bei der Ausladung derselben nicht mit der vorgeschriebenen und wünschenswerthen Genauigkeit vorgegangen wird. Die Direction hat nun in einer an sämmtliche Stationen ihres Betriebsnetzes gerichteten Circular-Verordnung diese strengstens angewiesen, bei der Aufnahme von leeren Säcketransporten besonders darauf zu achten, dass die ganze Sendung mit einem und demselben Zeichen versehen sei, dass ferner im Frachtbriefe das Zeichen deutlich ersichtlich ist und keinerlei Correcturen vorgenommen sind. Bei der Ausladung sind die Zeichen von dem Zugsbegleitungspersonale genau zu beachten. Die Versender von leeren Säcken werden daher in eigenem Interesse handeln, wenn die Zeichen sowohl im Frachtbriefe, als auf den Säcken möglichst deutlich angebracht werden.

Der Waarenverkehr Ungarns, und zwar speciell die Ein- und Ausfuhr betreffend. (Ministerial-Verfügung in Angelegenheit der Publication der officiellen statistischen Daten.) Das statistische Central-Bureau veröffentlicht, gesondert von den bisher vereinigten statistischen Mittheilungen, die Daten über den Aussenhandel. Es geschieht dies auf Verfügung des Handelsministers, welcher den Wunsch hegt, dass die Daten über den Waarenverkehr mit möglichster Beschleunigung zur Publication gelangen. Der Ausweis zeigt separat den Verkehr mit Oesterreich und wird vom April angefangen den Werth neben den Quantitäten enthalten. — Der Waarenverkehr betrug im Monat Jänner 1901 im Import: 2,450.587 q und 105.017 Stück, hievon aus Oesterreich 1,521.253 q; im Export 4,254.305 q und 303.721 Stück, hievon nach Oesterreich 3,146.474 q und 218.658 Stück. Im Vergleiche gegen den correspondirenden Monat des Vorjahres ergibt sich bei der Einfuhr ein Rückgang von 14.200 q, bei der Ausfuhr von 545.000 q. Im Export weisen die grössten Mengen auf: Rohzucker 52.454 q, Staubzucker 80.378 q, raffinirter Zucker 63.456 q, Weizen 354.872 q, Roggen 174.349 q, Gerste 249.577 q, Hafer 104.610 q, Mais 278.702 q, Mehl 414.184 q, Holz 138.309 q, Braunkohle 338.914 q, Eisenerz 425.712 q.

Projectirte Localbahn Kaba - Nádudvar. (Ausführungs-Beschluss, Kostenvoranschlag und Trasse.) Die Interessenten des Comitates Hayda haben im Einvernehmen mit der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Eugen Berger als Concessionswerberin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 128 ex 1901, Vorconcession Post 6), den Beschluss gefasst, den Ausbau einer von der Station Kaba der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Püspök-Zadány—Kaba—Debreczen—Marmaros-Sziget—Körösmezö (—Woronienka—Stanislau) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehenden und im Bereiche des Comitates Hayda vorläufig bis zur Grossgemeinde Nádudvar führenden Linie durch finanzielle Betheiligung zu ermöglichen. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des dieses ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden 8·8 km langen Linie sind mit K 570.000, d. i. K 64.772 per laufenden Bahnkilometer bemessen, von welcher Summe Beträge von K 36.000 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und von K 7000 für Erweiterung der Ausgangsstation Kaba, der Rest aber zur Anlage eines Reservefonds entfallen, so dass die eigentlichen Baukosten per Kilometer K 54.000 in Anspruch nehmen werden. Die Trasse der innerhalb Jahresfrist vom Tage der Concessions-Ertheilung an dem Betriebe zu übergebenden Bahn führt über Bozár-Hollós bis Nádudvar.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsunfälle auf deutschen Eisenbahnen im Monate Jänner 1901.) Im Monate Jänner 1901 sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 22 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 12 bei Personenzügen), 26 Entgleisungen in Stationen (davon 13 bei Personenzügen), 4 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 2 bei Personenzügen), 24 Zusammenstösse in Stationen (davon 6 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 3 Bahnbedienstete getödtet, 63 Reisende und 27 Bahnbedienstete verletzt.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Februar.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monate Februar ergibt für 70 Bahnen, die schon im Februar 1900 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge: 43.772·46 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im Februar 1901					
aus dem Personenverkehre . . .	26,661.003	— 464.511	620	— 22	— 3·43
aus dem Güterverkehre . . .	82,875.978	— 2,276.667	1.899	— 80	— 4·04
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1900 bis Ende Februar 1901					
aus dem Personenverkehre . . .	402,640.181	+ 28,357.538	11.069	+ 603	+ 5·76
aus dem Güterverkehre . . .	929,933.894	+ 43,109.756	25.100	+ 746	+ 3·06
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. Deeember in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende Februar 1901					
aus dem Personenverkehre . . .	8,231.412	— 222.661	1.311	— 52	— 3·82
aus dem Güterverkehre . . .	19,985.674	— 1,291.152	3.133	— 244	— 7·23

Preussen. (Staatsbahn-Wagenconferenz in Magdeburg am 21./22. März.) Um die vorhandenen Wagenbestände, sowie einen etwaigen Wagenmangel rascher, gleichmässiger und gerechter auf die einzelnen Bezirke zu vertheilen, die Bedarfsstellen schneller mit Wagen zu versorgen, Gegenläufe möglichst zu verhüten und unvermeidliche Leerläufe thunlichst abzukürzen, sind für das Gebiet des preussischen Staatsbahn-Wagenverbandes sieben Ausgleichsdirectionen bestimmt worden (Breslau, Bromberg, Magdeburg, Hannover, Köln, Frankfurt a. M., Strassburg), welche mit Ausnahme von Strassburg mit je einer Anzahl anderer Directionen zu einer Gruppe vereinigt worden sind. Die Wagenbureaux der Gruppe haben den etwaigen Bestand oder Bedarf ihres Bezirkes — soweit Bruttomeldungen vorgeschrieben sind, den gesammten Bestand und gesammten Bedarf — nach Wagengattungen getrennt an die Ausgleichsstelle zu melden. Letztere stellt diese Meldungen für die ganze Gruppe zusammen, vertheilt vorläufig nur auf dem Papier Ueberfluss und Mangel innerhalb der Gruppe und meldet unter Angabe, wie viel Wagen der einzelnen Gattungen und wo dieselben fehlen, die Gesammtsumme an das Centralwagenamt in Magdeburg. Dieses Amt gleicht den Bedarf und Bestand zwischen den einzelnen Ausgleichstellen aus, welche nun ihrerseits den Ausgleich innerhalb ihrer Gruppe vorzunehmen haben und schliesslich den einzelnen Wagenbureaux die Vertheilung in ihrem Bezirke überlassen. Dabei bleibt es den einzelnen Directionen anheimgegeben, für diejenigen Strecken inzwischen eine Vertheilung vorzunehmen, für welche ihrer örtlichen Lage oder ihren Betriebsverhältnissen gemäss eine sofortige endgiltige Vertheilung zweckmässig oder geboten erscheint, ohne dass eine Durchkreuzung der späteren Dispositionen zu befürchten ist. Diese Vorschriften beziehen sich jedoch nicht auf die Vertheilung der fremden Wagen und aller derjenigen Wagengattungen, über welche durch generelle Dispositionen ein für allemal verfügt ist. Zweck der Versammlung war, über die Bewährung dieses seit Jahresfrist eingeführten Verfahrens ein Gutachten abzugeben und erforderlichenfalls Vorschläge zur Abänderung desselben vorzuberathen. Es herrschte darüber Uebereinstimmung, dass sich die Ausgleichsstellen im Grossen und Ganzen gut bewährt hätten, zumal sie mit der Befugniss ausgerüstet seien, innerhalb ihrer Gruppe von den einzelnen Directionen auch Abgabe von Wagen trotz eigenen Bedarfes verlangen zu können. Dagegen gingen die Meinungen

darüber auseinander, ob die Anordnung zweckmässig sei, dass die Ausgleichstellen vor Abgabe ihrer endgiltigen Vertheilungsaufträge die Verfügung des Centralwagenamtes abzuwarten haben. Ein Theil der Verwaltungen erachtete diese Anordnung für nothwendig, weil sonst die Ausgleichsstellen nicht mehr in der Lage seien, die ihnen auferlegte Abgabe von Wagen trotz eigenen Bedarfes rechtzeitig auszuführen und daher die Versorgung der nothleidenden Bezirke sich zu lange verzögere oder überhaupt in Frage gestellt werde, auch sich Gegen- und Kreuzläufe leerer Wagen dadurch ergeben müssten, dass den einzelnen Wagenbureaux nicht vorher bekannt sei, in welcher Richtung sie später Verschiebungen vorzunehmen haben würden. Die Mehrheit der Versammlung war jedoch der Ansicht, dass diese Anordnung die Vertheilung innerhalb des Ausgleichsbezirkes und der einzelnen Direction so verzögere, dass die Wagen nicht mehr an demselben Tage mit den vorgesehenen Zügen ihrem Bestimmungsort zugeführt werden könnten, dass ferner, selbst wenn ein Leertransport sich erübrige, die Gestellung der Wagen an die Interessenten sich verspäte, weil die Station bis in die späten Nachmittagsstunden hinein nicht wüsste, ob sie die bei ihr vorhandenen leeren Wagen behalten dürfe oder nicht, endlich auch im Falle der Nichtgestellung die Besteller von dem Nichteingang eines Wagens nicht mehr rechtzeitig benachrichtigt werden könnten, was gerade in Bezirken mit vorwiegend ländlicher Bevölkerung von besonderem Nachtheil sei. Die Versammlung beschloss, zunächst die Entscheidung der Aufsichtsbehörde darüber einzuholen, ob auch in Zukunft vor der Vertheilung durch die Ausgleichsstellen und die einzelnen Wagenbureaux die Verfügung des Centralwagenamtes abzuwarten sei, und einen Ausschuss mit der Abfassung von Ausführungsbestimmungen gemäss der ergangenen Entscheidung zu beauftragen.

Ferner wurden zwei Ausschüsse von je fünf Verwaltungen gewählt. Dem einen liegt die Prüfung ob, inwieweit eine Aenderung oder Ergänzung der sogenannten Güterliste der Staatsbahn-Wagenvorschriften mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Verkehrs- und Wagenbestandsverhältnisse angezeigt sei. Die Liste enthält ein Verzeichniss derjenigen Güter, für welche die Gestellung von offenen Wagen von 8 m Länge und mehr gestattet sein soll, soweit nicht an sich schon durch die Länge des zu verladenden Gutes die Gestellung von langen Wagen geboten ist. Zweck des zweiten Ausschusses ist die Untersuchung, inwieweit es angängig und geboten ist, für die Festsetzung von Ladefristen für Anschlüsse und Lagerplätze allgemeine Grundsätze aufzustellen; zutreffendenfalls ist ein entsprechender Entwurf auszuarbeiten. [Z. d. V. D. E.-V.]

— (Spiritusbeleuchtung auf den Staatsbahnen.) Nach einem Erlass des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten haben die von den Eisenbahndirectionen mit Spiritusbeleuchtung sowohl durch Lampen mit Docht, als auch ohne solchen weiter fortgesetzten Versuche ergeben, dass sich das Spiritusglühlicht zur Aussenbeleuchtung eignet, vorausgesetzt, dass die Lampen gut ausgeführt sind, dass sie sorgfältig gereinigt und in Stand gehalten werden und denaturirter Spiritus von der zum Brennen der Lampen erforderlichen Güte verwendet wird. Ein Verlöschen der Flammen ist nur vereinzelt beobachtet worden. Dagegen haben die mit Spirituslampen für Innenbeleuchtung angestellten Versuche zu einem befriedigenden Ergebniss nicht geführt. Als Hauptübelstand wird von den meisten Eisenbahndirectionen angeführt, dass die Lampen in geschlossenen Räumen einen unangenehmen Geruch verbreiten. Von einigen Eisenbahndirectionen wird ferner darüber geklagt, dass das grelle Licht der Lampen bei schriftlichen Arbeiten das Auge blendet. Auch ist in einem Directionsbezirk eine Lampe explodirt. Ein abschliessendes Urtheil über die Bewährung kann jedoch noch nicht abgegeben werden, da sich die Lampen für Innenbeleuchtung, insbesondere solche neuerer Construction, erst kurze Zeit im Gebrauche befinden. Es sind daher die Versuche mit den vorhandenen Lampen fortzusetzen und sieht das Ministerium einem weiteren Berichte zum 1. Jänner 1902 entgegen. Zu dem von der Eisenbahndirection in Stettin gestellten Antrage, zur Speisung der Lampen Spiritus zum Preise von 35 Pfg. für 1 l beschaffen zu dürfen, bemerkt das Ministerium, dass bei Verwendung von so theuerem Brennstoff die Spiritusbeleuchtung zu kostspielig sein würde. [Z. d. V. D. E.-V.]

— (Fahrpreisermässigungen für unfreie Arbeiter [Sträflinge, Corrigenden].) Im Interesse der erleichterten Abfertigung hat sich das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten damit einverstanden erklärt, dass die Bewilligung der mit einem früheren Erlasse vom 18. Februar 1899 zugelassenen Fahrpreisermässigungen, soweit nach dem pflichtmässigen Ermessen der kgl. Eisenbahndirectionen keine Unzuträglichkeiten zu befürchten sind, einzelnen bestimmten Stationen für die Fälle übertragen werden kann, in denen die Anmeldung des Transportes in einer besonders festzusetzenden Frist rechtzeitig erfolgt, die Stärke des Transportes höchstens 60 Personen beträgt, ein Zugswechsel unterwegs ausgeschlossen ist und die Reise nach Ausweis der Anstaltsdirection zur Ausführung von landwirthschaftlichen und Landesculturarbeiten unternommen wird. Die in Frage kommenden Anstalten sind von den kgl. Eisenbahndirectionen zu verständigen.

Preussen. (Anderweitige Abgrenzung von Verwaltungsbezirken.) Am 1. April ist die 8 km lange vollspurige Strecke Dallgow-Döberitz—Wustermark (Theilstrecke der Linie Berlin — Stendal — Oebisfelde — Lehrte) einschliesslich der Station Wustermark aus dem Directionsbezirke Hannover in den Directionsbezirk Berlin übergegangen.

Preussen und Niederlande. (Kgl. Preussische und Niederländische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Münster: Uebergang der Abfertigungsgeschäfte der bisherigen niederländischen Station Gronau auf die Station Gronau M. E. des obigen Bezirkes.) Am 1. April sind — einer Kundmachung der kgl. Eisenbahn-Direction Münster zufolge — die Abfertigungsgeschäfte der bisherigen Station Gronau der Niederländischen Staatsbahn auf die Station Gronau M. E. des Eisenbahn-Directionsbezirkes Münster übergegangen, welche auch die zollämtliche Behandlung der Güter von und nach den Niederlanden übernahm.

Bayern. (Giroverkehr zwischen der Bayerischen Staatsbahn-Verwaltung und der kgl. Bayerischen Bank.) Ein solcher Verkehr ist am 1. April zur Einführung gelangt. Es werden von diesem Zeitpunkte ab an der Eisenbahn-Centralcasse, den zehn Oberbahnamtscassen und den sechs zur Zeit in Thätigkeit stehenden Eisenbahnbausectionen Giroconti eröffnet. Zweck dieses Giroverkehres ist: Vermittlung des Geldverkehres zwischen den Eisenbahncassen, Abführung entbehrlicher Baarbestände und Erhebung von Vorschüssen, dann Leistung und Entgegennahme von Zahlungen im Verkehre mit anderen Cassen und Privatpersonen. Die seitens der Staatsbahnverwaltung hierüber erlassene „Dienstanweisung“ verbreitet sich in neun Paragraphen über:

1. Umfang des Giroverkehres;
2. Verbuchung der Forderungen und Schulden im Giroverkehre;
3. Einzahlungen auf das Giroconto;
4. Abhebungen vom Giroconto, und zwar:
   a) allgemeine Vorschriften,
   b) Ausstellung der Checks,
   c) Abführung überschüssiger Baarbeträge,
   d) Verstärkung der Contoguthaben und
   e) Vollzug der Ueberweisungen;
5. Ein- und Auszahlungen durch Vermittlung der kgl. Bank;
6. Cassengebahrung der an den Giroverkehr angeschlossenen Eisenbahncassen;
7. Controle der Contoguthaben;
8. Geldverkehr der nicht am Sitze einer Bankanstalt befindlichen Oberbahnamtscassen und
9. Gebührenregelung.

Besondere, zu dieser Dienstanweisung verfasste Vollzugsvorschriften, denen Formulare von Gutschriften, Checks, dann von Nachweisungen über Cassenbestände u. s. w. beigefügt sind, enthalten in erläuternder Weise für die in Betracht kommenden Dienststellen das Nähere über das zur Einführung gelangende Verfahren.

— (Meldung von Zugsverspätungen durch den Streckenfernsprecher auf den Staatsbahnen.) Das Oberbahnamt Nürnberg hat kürzlich nachstehende Verfügung an die unterstellten Stationen erlassen:

„Es wird in Erinnerung gebracht, dass auf den Strecken mit Bahnwärterfernsprecher die wesentlicheren Zugsverspätungen den Bahnwärter- und den Schrankenzieherposten telephonisch mitzutheilen sind, damit die Ueberfahrtsschranken nicht unnöthigerweise lange geschlossen gehalten werden müssen. Diese Mittheilung hat bei Verspätungen von Personenzügen von zehn Minuten ab, von Güterzügen von 20 Minuten ab rechtzeitig, spätestens zur fahrplanmässigen Abfahrtszeit des Zuges, und zwar jeweils in der Fahrtrichtung desselben zu geschehen. Die Bahnwärter und die Schrankenzieher sind über den zweckmässigen Gebrauch des Streckenfernsprechers, insbesondere durch Anfragen in der nächsten Station über länger ausbleibende Züge, über die zu erwartende Abfahrt des nächsten Zuges, wenn schwer beladene Fuhrwerke (Steinwagen, Langholzfuhrwerke und Schlitten), welche erfahrungsgemäss häufig die Ueberfahrten länger belegen, noch über die Bahn fahren wollen u. dgl., durch die vorgesetzten Bahnmeister zu unterweisen.“

Frankreich. (Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten des Baues und Betriebes von Eisenbahnlinien.) Das „Journal Officiel" verlautbart das Gesetz, laut welchem die Gemeinnützigkeit des Baues und Betriebes nachfolgend bezeichneter, das französische Eisenbahnnetz (im Bereiche Europas) ergänzender Linien erklärt wird, und zwar zu Gunsten:

1. einer die Hauptlinie Paris—Longeau—Arras—Donai—Lille—Roubaix — Gand (—Ostende — Bruxelles) der Französischen Nordbahn und deren Linie Mouseron—Roubaix—Lille von deren Station Roubaix aus im Bereiche des Departements Pas de Calais (Landschaft Artois) mit der gesellschaftlichen Linie Orchies—Tourcoing-les-Francs — Herseau — Menin in deren Station Tourcoing-les-Francs verbindenden Linie, deren Concessionswerberin die Direction der Französischen Nordbahn-Gesellschaft ist;
2. einer in Fortsetzung der Linie Bourg—La-Cluse—Saint-Claude (Flügelbahn der Hauptlinie Paris—Bourg—Lyons—Méditerranée [Mittelmeerbahn]) von Saint Claude aus im Bereiche des Departements Doubs (Landschaft Franche-Comtée) bis Morez führenden Linie, deren Concessionswerberin die Direction der Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée ist;
3. einer von der Station Ruffec der Hauptlinie Paris—Tours—Poiliers—Ruffec—Angoulème—Bordeaux der Haupteisenbahn-Gesellschaft Paris—Orléans ausgehenden und diese in östlich-transversaler Richtung im Bereiche des Departements Charente (Landschaft Angoumoiis) in der Station Roumazières-Loubert mit den gesellschaftlichen Linien Confolens—Roumazières und Angoulème—Roumazières—Limoges verbindenden Linie, deren Concessionswerberin die Direction der Eisenbahn Paris-Orléans ist;
4. einer von der Station Villeneuve-sur-Lot der Linie Genne—Villeneuve-sur-Lot (Flügelbahn der Linie Bordeaux—Tonneins—Cette der Südbahn-Gesellschaft) abzweigenden und diese im Bereiche des Departements Dordogne (Landschaft Guienne) über Casseneuil, Saint-Pastour, Cancon, Longratte, Montauriole und Castillonnés in der Station Falgueyrat mit der Linie Bergerac—Falgueyrat—Marmande (Flügelbahn der Hauptlinie Bordeaux—Bergerac—Le-Buisson—Cahors—Paris der Gesellschaft Paris-Orleans) verbindenden Linie, deren Concessionswerberin die Direction der Haupteisenbahn-Gesellschaft Paris-Orléans ist.

Korea. (Eisenbahnbauprojecte.) Die erste Eisenbahnlinie Koreas, welche in einer Länge von allerdings nur 30 km von der Hafenstadt Chemulpo (Westküste Koreas am Gelben Meere) aus als Theilstrecke der Linie Chemulpo—Söul landeinwärts führte, wurde vom ursprünglichen Concessionär James Morte, Präsident der „American Trading Company" in Yokohama, erbaut und Anfangs 1899 dem Verkehre übergeben. Seither wurde die Concession für den Weiterbau dieser Linie bis Söul, sowie auch die bereits ausgebaute Theilstrecke von einem Consortium japanischer Capitalisten erworben, welches die Theilstrecke von 41·6 km bis Söul ausbaute und den Verkehr auf der nunmehr 71·6 km langen Gesammtlinie Chemulpo—Söul am 8. Juli 1900 eröffnet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 106 ex 1900). Diese Linie, deren Gesammtkosten circa Frcs. 5,000.000 betragen, ist in einer Spurweite von 1·44 m hergestellt. Seither hat ein anderes japanisches Consortium die Concession zum Baue einer 480 km langen Hauptlinie erworben, welche im Anschlusse an die Linie Chemulpo—Söul, als Radialbahn die Halbinsel durchschneidend, vorläufig bis zum Handelsplatze Fuson ausgebaut werden soll. Dem zwischen den Concessionären und der koreanischen Regierung abgeschlossenen Vertrage zufolge soll die neue Linie, für deren Verzinsung seitens der japanischen Regierung voraussichtlich eine Garantie von 6 pCt. zu gewärtigen ist, sowohl während des Baues, als auch nach Eröffnung des Betriebes dem Schutze japanischer Truppen unterstehen. Die Gesammtkosten des Baues und der gesammten Einrichtung sind mit 100,000.000 Frcs. präliminirt, deren Zeichnung durch japanische Capitalskräfte und Banken bereits gesichert sein soll.

Indo-französische Interessensphäre im äussersten Osten Asiens. (Eisenbahnprojecte in Cochinchina und den angrenzenden Gebieten.) Der französische „Conseil superieur (Oberster Colonialrath) de l'Indo-Chine" hat bereits im Jahre 1898 ein von der Legislative im Principe sanctionirtes Programm für den Ausbau eines Eisenbahnnetzes im Bereiche von Cochinchina, das ist Annam und Tonking, mit Verzweigung in den Bereich des westlich an dieses angrenzenden Siam und die im Norden angrenzenden Gebietstheile des südöstlichen China entworfen, welchem zufolge die Länge des zu erbauenden Eisenbahnnetzes circa 3200 km beträgt. Der Beginn des Baues, und zwar vorerst der im Bereiche Cochinchinas gelegenen Linien war für das Jahr 1900 in Aussicht genommen, musste aber wegen der inzwischen eingetretenen Wirren in China unterbleiben, beziehungsweise vertagt werden. Die Linien, deren Ausbau im Sinne des eingangs erwähnten Programmes neuester Zeit wieder auf die Tagesordnung gestellt wurde, sind:

1. eine von der Hafenstadt und dem Hauptemporium Cochinchinas, Saigon, ausgehende und ganz Annam seiner Länge nach in nördlich-radialer Richtung über Qui-Nhon, Tourane und Houe durchschneidende, bis in das Innere von Tonking zum Anschlusse in Hanoï an die bereits bestehende Linie Hanoï—chinesische Landesgrenze bei Quang-Tsi führende Hauptlinie;
2. eine in ostwestlich-transversaler Richtung von Haïphong aus bis Hanoï führende und im Thalzuge des Rothen Flusses weiterhin in den Bereich des Yunnangebietes zum Anschlusse an das chinesische Eisenbahnnetz führende Linie;
3. eine zweite in westöstlicher Richtung führende Transversallinie, welche Savannakek mit Quang-Tsi und der Küste von Annam verbinden wird;
4. eine von Saïgon aus bis Pnom-Pehn gegen die Südspitze von Annam führende Linie;
5. der Ausbau der bereits concessionirten, von Saïgon aus auf das Hochplateau Long-Biang, des die Grenze gegen Siam bildenden Hochgebirgsstockes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1900) führenden Linie.

Die Kosten des Ausbaues dieses Netzes sollen durch die Cassenüberschüsse der Colonialverwaltung, und zwar in der Weise gedeckt werden, dass für die in erster Ordnung in einer Länge von 600—700 km zu erbauenden Theilstrecken sofort eine Summe von Frcs. 75,000.000 flüssig gemacht wird.

Mehrere der vorbenannten Linien werden ihre Fortsetzung theils in westlicher Richtung nach Siam, theils in nördlicher nach China finden, wovon eine von der Linie Haïphong—Hanoï ausgehende Linie im Anschlusse an die von der chinesischen Regierung noch vor Beginn der Wirren zu Gunsten Frankreichs concessionirte, von der Grenze Tonkings aus über Lung bis Tcheu führende Linie (vergleiche Verordnungs-Blatt Nr. 128 ex 1899) Anschluss an das chinesische Centraleisenbahnnetz im Yang-Tsé-Gebiete finden wird. Eine unter Führung des französischen Chefingenieurs Wiart nach Ostasien exmitirte Ingenieurabtheilung studirt gegenwärtig das Terrain und die localen Verhältnisse der an Cochinchina angrenzenden Gebiete Chinas und Koreas und hat, wie berichtet wird, bereits im Monate Februar dem Colonialministerium einen Vorbericht über die allgemeinen Verhältnisse, sowie die approximativen Kosten des Bahnbaues unterbreitet.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Die Direction der Gesellschaft erliess am 18. April 1901 eine Kundmachung wegen Einführung des Sommerfahrplanes für das laufende Jahr.

Der Sommerfahrplan tritt mit 1. Mai in Kraft.

Nach demselben finden zwischen Passau—Linz—Wien—Budapest täglich und zwischen Budapest—Semlin—Belgrad—Orsova—Turn-Severin—Galatz (ohne Schiffswechsel) dreimal in der Woche Fahrten der Postschiffe statt.

Personenschiffe verkehren: täglich zwischen Budapest—Kalocza — Mohács; wöchentlich dreimal zwischen Szegedin — Titel — Semlin (gemischter Dienst) Belgrad — Dubrovitza und Galatz—Tulcia.

Tägliche Localschiffverbindungen bestehen zwischen Wien (Weissgärber)—Pressburg (vom 1. Mai an um 5 Uhr Nachmittags thalwärts, um 6 Uhr Früh bergwärts); Engelhartszell—Linz (mit Ausnahme von Montag); Grein—Melk; Melk—Krems—Hollenburg; Semlin — Belgrad — Pancsova und im Rayon von Budapest.

Exemplare des Sommerfahrplanes sind bei der Direction der Gesellschaft erhältlich.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 Tonnen Gehalt ist am 18. December 1900 mit 34 Passagieren und 1980 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 72 Tonnen nach Venedig und 27 Tonnen nach dem übrigen Auslande bestimmt

waren, nach 18tägiger Fahrt von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 1,139.560 kg Baumwolle (wovon 64.750 kg für Venedig), 609.000 kg Gingelly-Sämereien, 119.466 kg Mirabolanen, 19.590 kg Spelt; aus Malaber 7200 kg Pfeffer für Venedig; aus Karachi 25.070 kg Häute; aus dem Persischen Golfe 4110 kg Häute; aus Aden 24.000 kg Häute für Salonichi, 3360 kg Weihrauch für Salonichi, 2000 kg Kaffee, 1600 kg Perlmutter; aus Suez 6555 kg Gummi, 3800 kg Perlmutter und aus Port-Said 15.100 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 1,664.590.

Elbeverkehr. Der Elbeverkehr, welcher im Vorjahre schon im Februar, wenn auch wegen des Kohlenarbeiterstrikes nur beschränkt, durch sieben Tage offen war, konnte diesmal erst am 12. März eröffnet werden, musste aber dann wegen Hochwassers vom 14. bis 16. sehr beschränkt und vom 21. bis inclusive 25. März ganz eingestellt wurden, so dass eigentlich für den diesjährigen März nur 12 volle Umschlagstage in Betracht kommen, während welcher, besonders was den Braunkohlen- und den Zuckerexport anlangt, das Geschäft ein sehr reges war. Das gesammte Umschlagsquantum beziffert sich im März 1901 mit 1,940.000 q gegen 584.812 q im März 1900. Hievon entfielen auf böhmische Braunkohle nach diversen Relationen 1,491.930 q gegen 115.966 q im Vorjahre und auf den Zucker nach Hamburg 317.336 q gegen 325.575 q im Jahre 1900. Weiter nahmen im diesjährigen März den Elbeweg 100 q Mehl, 68.391 q Gerste, 27.923 q Malz, 825 q Bohnen, 12 q Hopfen, 831 q getrocknetes Obst, 1450 q Mineralwässer, 5278 q Spiritus und Spirituosen, 100 q Bier, 69 q Wein, 4325 q Glas und Glaswaaren, 826 q Thonwaaren, 209 q Porzellan, 4516 q Papier, 369 q Pottasche, 1654 q Graphit, 68 q Holzwaaren und Möbel, 126 q Felle, Häute und Leder, 1852 q Cellulose, 158 q Fassholz und 3193 q diverse Stückgüter nach Hamburg, 48 q Nutzholz und 7574 q Basaltsteine nach Dresden.

Zur deutschen Canalvorlage. Der Canalcommission des preussischen Landtages ist von der preussischen Regierung eine vergleichende Uebersicht der Frachten vorgelegt worden, die sich für einige der wichtigsten Massengüter auf dem ununterbrochenen Bahnwege, bei Benützung des Seeweges oder bei Benützung der Binnenwasserstrassen, auf Grund des wasserwirthschaftlichen Programmes ergeben. Die Frachtvergleichungen ergeben, dass die ostpreussische Landwirthschaft von den geplanten neuen Wasserstrassen für den Absatz ihrer Erzeugnisse und für den Bezug ihrer Roh- und Hilfsstoffe Vortheile haben wird. Diese Auffassung stützt sich auf einige markante Zahlen. Hier sei nur Folgendes erwähnt.

Eine Tonne Getreide von Insterburg nach Dortmund kostet an Fracht auf der Eisenbahn Mk. 45, bei Benützung des Seeweges Mk. 19·80, bei Benützung der Binnenwasserstrassen Mk. 20·10. Hier hat der Seeweg noch einen kleinen Vorsprung für die Tonne.

Von Konitz nach Dortmund stellen sich die Zahlen auf Mk. 36·10, Mk. 19 und Mk. 17·90; über den Binnenwasserweg ist die Fracht mithin billiger um Mk. 1·10 gegenüber dem Seeweg. Mit der wachsenden Entfernung der Versandtorte vom Seehafen steigt der Vortheil des Binnenwasserweges, wie folgende Gegenüberstellung zeigt:

nach Dortmund von	Arnswalde,	Gnesen,	Lissa i. P.
Bahnweg	Mk. 30·50	Mk. 35·20	Mk. 33·60
Seeweg	Mk. 16·75	Mk. 25·55	Mk. 26·35
Binnenwasserweg	Mk. 15·50	Mk. 17·70	Mk. 15·40
nach Elberfeld von	Arnswalde,	Gnesen,	Lissa i. P.
Bahnweg	Mk. 32·50	Mk. 37·20	Mk. 35·60
Seeweg	Mk. 20·50	Mk. 24·40	Mk. 24·70
Binnenwasserweg	Mk. 19·80	Mk. 22·00	Mk. 19·60

Die Landwirthschaft der östlichen Provinzen wird mithin auf den geplanten Wasserstrassen ihr Getreide billiger nach Westen absetzen können.

Die deutsche Binnenschiffahrt seit dem Jahre 1894. Seit dem Jahre 1894 hat die Binnenschiffahrt auf den deutschen Strömen einen bedeutenden Aufschwung genommen. An diesem sind sowohl die Stromgebiete des Rheins wie der anderen zur Nordsee gehenden, als auch der in die Ostsee mündenden deutschen Ströme betheiligt. Die deutsche Binnenschiffahrtsstatistik berechnet die Güterbewegung auf den Wasserstrassen nicht wie die Eisenbahnstatistik nach „Mengen mal zurückgelegten Weg", also nach Tonnenkilometer, sondern notirt nur die Mengen, und zwar einerseits der in einer grösseren Anzahl von Binnenhafenplätzen zu Wasser angekommenen und abgegangenen, und andererseits der an den Reichsgrenzen und in einer Anzahl der wichtigsten Durchgangsplätze zu Wasser durchgefahrenen Güter. Für Vergleiche reichen diese Ergebnisse aus. Im Besonderen mag bemerkt werden, dass bei den im Folgenden verglichenen Jahren 1894 und 1889 im Westen die Eröffnung des Dortmund-Emshafencanals von einigem Einfluss auf die Zunahme des Verkehres gewesen ist, während weiter östlich (der Elbe-Travecanal ist erst 1900 eröffnet) sich der Einfluss des Oder-Spreecanales, dessen Verkehr im Jahre 1894 von der deutschen Reichsstatistik noch nicht geführt wurde und derjenige, der erst 1895 beendeten Odercanalisirung, besonders geltend macht. Was nun zunächst den gesammten Durchgangsverkehr anbetrifft, so hat dieser von 1894 bis 1899 auf der Donau um 9 pCt. abgenommen, im Uebrigen aber durchweg zugenommen, und zwar im Rheingebiete um 43 pCt., in den Gebieten von Ems, Weser und Elbe um 100 pCt. in den Gebieten der in die Ostsee mündenden deutschen Ströme um 107 pCt., durchschnittlich beträgt die Zunahme 77 pCt. Im Besonderen aber hat derjenige Theil des Durchgangsverkehres, der sich nicht auf den offenen Strömen, sondern nur auf canalisirten Flüssen und Canälen vollzogen hat, zugenommen im Donaugebiete um 6 pCt., im Rheingebiete, wo einzelne kleinere Wasserstrassen künstlichen Charakters eine Abnahme und der Hauptsache nach nur der canalisirte Main eine Zunahme aufweisen, ebenfalls um 6 pCt., in den Gebieten der Weser, Ems und Elbe aber um 69 pCt., im Ostseegebiete sogar um 103 pCt, im Durchschnitt um 62 pCt. Es haben also die canalisirten Flüsse und Canäle, obgleich gerade die verkehrsreichsten nicht abgabenfrei sind, eine zwar etwas, aber doch nicht sehr viel geringere Verkehrszunahme erfahren, als sämmtliche Wasserstrassen im Durchschnitte. Was den Ortsverkehr (Ab- und Durchgangsverkehr) betrifft, so hat dieser im Donaugebiete um 2 pCt. zugenommen, in den deutschen Hafenplätzen des Bodensees um 36 pCt. abgenommen; im Uebrigen liegt durchwegs Zunahme vor, und zwar für das Rheingebiet um 45 pCt., für die Gebiete von Ems, Weser und Elbe um 117 pCt, für das Ostseegebiet um 43 pCt., für den Durchschnitt sämmtlicher Wasserstrassen um 59 pCt. Die Wasserstrassen, auch diejenigen im Osten, haben sich also in dem in Betracht genommenen Jahrfünft von 1894 bis 1899 als ein an Werth bedeutend gestiegener Faktor des Verkehrs- und Erwerbslebens bewiesen.

Festsetzung der Begriffe Oberelbe, Mittelelbe, Unterelbe. Die Abgrenzung der einzelnen Elbestrecken nach den Kategorien Oberelbe, Mittelelbe und Unterelbe ist für das Schiffahrtsfrachtgeschäft von grosser Bedeutung. Da der Sprachgebrauch ein schwankender ist, sah sich der Vorstand der Aussiger Börse veranlasst, in dem VIII. Stücke des IV. Jahrganges des Verordnungs-Blattes der Aussiger Börse unter Nr. 2 nachstehende Kundmachung zu erlassen:

Für Frachtabmachungen nach der „Unterelbe", „Mittelelbe", „Oberelbe" werden die bezüglichen Elbestrecken festgestellt, wie folgt:

Die „Oberelbe" umfasst die Strecke von Aussig in Böhmen bis zur Grenze zwischen dem Königreiche Sachsen und dem Königreiche Preussen.

Die „Mittelelbe" umfasst die hieran anschliessende Strecke der Elbe bis ausschliesslich Wittenberge.

Die „Unterelbe" umfasst die Strecke der Elbe von einschliesslich Wittenberge stromabwärts.

Kaiser Wilhelm-Canal. Die Zunahme des Verkehres auf dem Kaiser Wilhelm- (Nordsee-Ostsee-) Canale macht die Verbreiterung des Profils desselben an mehreren Stellen nothwendig. Die Schiffe werden dann ohne Zeitverlust einander ausweichen können. Die Arbeiten, welche Mk. 250.000 erfordern, sollen in diesem Frühjahre beginnen. Gleichzeitig hat das kaiserlich deutsche Canalamt sechs Hamburger Dampfer gemiethet, um einen glatten Schleppzugsverkehr zu ermöglichen. Bisher mussten die Segelschiffe vielfach bei Holtenau und Brunsbüttel längere Zeit auf Schlepphiife warten.

Kauffahrtei-Schiffahrt im äussersten Norden Europas. (Remorquirung von Segelschiffen.) Im Bereiche der nördlichen Meere Europas, dem Baltischen Meere, der Nordsee und weiter aufwärts bis zum Nord-Cap am nördlichen Eismeere und selbst weiter bis zum Weissen Meere, wo durch Strömungen der See und zeitweise schwere Winde die Segelschiffahrt gefahrdrohenden und zum mindesten zeitraubenden Hindernissen begegnet, wird dieser in neuester Zeit durch Anwendung von mit Dampfkraft betriebenen Remorqueuren eine ausgiebige Unterstützung geboten. Es sind dies, gleich den „Walfischjägern", kräftig gebaute kleinere Dampfer, welche selbst grosse Segler ins Schlepptau zu nehmen vermögen. Die Rheder von Hamburg und Bremen bedienen sich mit Vorliebe dieser Remorqueure zur Unterstützung ihrer Segler, welche die Ostküste Schwedens, die Westküste Russlands im Bottnischen und Baltischen Meere, sowie die Sunde und die Westküste Norwegens befahren. In Hamburg

hat sich neuester Zeit unter der Firma „Hamburger Remorquirungs-Unternehmung“ eine Gesellschaft constituirt, welche die Tonnage-Schiffahrt nicht nur mit ihren Remorqueuren, sondern auch mit eigenen Seglern schwunghaft betreibt. Einer der bedeutendsten dieser Segler ist die „Gegenwart“, welche 1000 Tonnen netto, das ist das Vierfache eines gewöhnlichen Kauffahrers mit Segelbetrieb fasst. Zur grösseren Sicherheit des Curses im Schlepptaue sind diese Schiffe mit Dampfsteuer ausgerüstet. Die Gesellschaft hat zur Vervollständigung ihres den Anforderungen noch nicht entsprechenden Schiffsparkes neuester Zeit weitere neun grosse Kauffahrer bis zu 1200 Tonnen netto Tragfähigkeit bestellt, von welchen jüngst bereits deren zwei abgeliefert wurden. Eine zweite Remorquirungs-Unternehmung ist in Bremen gegründet worden, die nebst mehreren den Seglern der Hamburger Gesellschaft an Tragfähigkeit entsprechenden grossen Schiffen auch deren kleinere besitzt, welche zwischen Stockholm und Bremerhafen—Nordsee bis zur Ausmündung des Rhein und auf diesem zu Berg, ohne eine Umladung. zu bedingen, direct bis Köln verkehren. Die wohlfeilen Frachtsätze des neuen combinirten Verkehrsmittels sichern der Unternehmung schon gegenwärtig eine stetig zunehmende Prosperität. Der Umfang derselben wird noch weitere Dimensionen annehmen, wenn nach Fertigstellung der von der russischen Regierung geplanten Verkehrsadern, das ist vom Finnischen Meerbusen bis Archangel (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25 ex 1891), ab Tscheliabinsk zwischen der Transsibirischen Eisenbahn und dem Weissen Meere (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 108 ex 1899), schliesslich mit der theilweise bereits mit Erfolg inaugurirten Befahrung der gegen Norden führenden gewaltigen Ströme Sibiriens, Ob, Jenissei etc., sich auch im äussersten Norden ein lebhafter Verkehr von Massengütern zu Wasser entwickeln wird.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5pCt. Prioritäten I. Em. K 15.—, II. Em. Frcs. 12.50; 4 pCt. Prioritäten, Stücke zu fl. 1000 K 40.—, Stücke zu fl. 200 K 8.—.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten, Stücke zu Mk. 10.000 Mk. 200, und zu Mk. 400 Mk. 8.—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritätsobligationen v. J. 1872 K 15.—; 4 pCt. Silberprioritäten v. J. 1887, garantirte und nicht garantirte. Für je fl. 100 Capital K 4.—.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1884, steuerpflichtig K 10.80, steuerfrei K 12.—; Actien K 10.— und Superdividende.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen lit. B K 10.—.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em., Mk. 10.—; 4 pCt. Prioritäten, Em. 1883, Stücke zu Mk. 2000 und zu Mk. 400 Mk. 40.—, resp. Mk. 8.—; 3 pCt. Prioritäten, Em. 1895, Stücke zu Mk. 10.000, 2000, 1000, 200, Mk. 150.—, 30.—, 15.—, 3.—.

Südbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten Em. 1885, Stücke zu Mk. 2000 Mk. 40.—, zu Mk. 400 Mk. 8.—; Em. 1900, Stücke zu Frcs. 500 Frcs. 10.—.

Dividenden.

Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. Ab 9. April K 22.—.

Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee. Ab 16. April für die Prioritätsactie lit. A K 16.—, lit. B K 20.—, für die Stammactie K 16.—.

Budapester elektrische Stadtbahn. Ab 15. April für die Actie K 14.—, für den Genussschein K 4.—.

Ungarisch-croatische Actiengesellschaft für freie Schiffahrt. K 70.—.

Ungarisch-croatische See-Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft. K 200.

Verlosungen.

Am 2. März:

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 1. October).

Am 1. April:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungarische Eisenbahn-Investitionsanleihe 4½ pCt. v. J. 1888 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungarische Staatseisenbahn-Silberanleihe. 4½ pCt. (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. (Rückzahlung ab 1. October).

Am 4. April:

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 30. Juni).

Am 15. April:

Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsactien und 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Rückzahlungen.

Ab 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. und 4 pCt. Prioritäten.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten v. J. 1872.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen lit. B.

Südbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten.

Generalversammlungen.

Im Monate April:

18. (Wien.) Dux-Bodenbacher Eisenbahn.
20. (Brünn.) Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.
27. (Wien.) Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft.
29. (Wien.) Localbahn Chlumetz-Königstadtl (constituirende Generalversammlung).
29. (Salzburg.) Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.
29. (Wien.) Localbahn Mauthausen-Grein.
30. (Wien.) Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.
30. (Wien.) Zwoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft.

Im Monate Mai:

2. (Wien.) Localbahn Neuhaus-Neubistritz (ausserordentliche Generalversammlung).
2. (Wien.) Localbahn Zwittau-Polička.
6. (Teplitz.) Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
10. (Wien.) Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.
13. (Graz.) Grazer Tramway-Gesellschaft.
13. (Prag.) Buschtěhrader Eisenbahn.
17. (Wien.) Dampfschiffahrts-Gesellschaft der Oesterr. Lloyd.
18. (Wien.) Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
20. (Wien.) Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
21. (Wien.) Oesterreichische Nordwestbahn.

Erprobung der neuesten Bremseinrichtungen für Eisenbahnfahrzeuge. Am 26., 27. und 28. März wurden auf der Strecke Langen—Bludenz der Arlbergbahn die Bremsen neuester Einrichtung für Eisenbahnfahrzeuge auf deren Verhalten im Betriebe auf langen Steilrampen und in langen Zügen erprobt.

Den im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums veranstalteten Probefahrten haben ausser den Vertretern der concurrirenden Firmen höhere Functionäre in- und ausländischer Bahnverwaltungen in grosser Anzahl beigewohnt, nachdem es sich um eine Eisenbahnbetriebsfrage von grosser Bedeutung gehandelt hat.

Für diese Probefahrten waren je drei Züge zu einer Locomotive und 30 Personenwagen mit der automatischen Vacuum-Schnellbremse der Vacuum Brake Company limited, mit der Westinghouse-Schnellbremse und mit der Schleiferbremse ausgerüstet, ausserdem der Westinghouse-Zug noch mit Hilfe einer doppelten Luftleitung für die sogenannte Westinghouse-Doppelbremse eingerichtet. Die Versuchsfahrten fanden nach einem festen Programme statt, so zwar, dass alle Bremssysteme unter vollkommen gleichen Verhältnissen zur Anwendung kamen.

Am ersten Versuchstage waren Züge mit 20, am zweiten Tage mit 25 und am dritten Tage mit 30 Wagen im Verkehre; die Probestrecke ist 25 km lang und liegt in einem Gefälle von 30 per mille. Programmgemäss sollte diese Strecke mit einer gleichmässigen Geschwindigkeit von 35 km per Stunde durchfahren und das Anhalten der Züge an zwei genau bezeichneten Stellen durch Bethätigung der Schnellbremse (Nothbremse) bewirkt werden.

Die Aufgabe, welche die Bremsen zu erfüllen hatten, war sonach dahin präcisirt, dass die Bewegung des Zuges gleichmässig mit 35 km Geschwindigkeit erfolge, dass das Anhalten mittelst Schnellbremsung möglichst rasch bei kurzem Bremswege

und ohne Stossen und Rütteln geschehe, sowie dass ein Zerreissen des Zuges als Folge des Bremsens vermieden werde.

Dieser schwierigen Aufgabe hat sich nur die automatische Vacuumbremse vollkommen gewachsen gezeigt und erwies sich diese Construction insbesondere in Bezug auf den ruhigen und gleichmässigen Gang des Zuges den anderen Systemen weit überlegen.

Die Westinghouse-Bremse zeigte sich für Gebirgsstrecken weniger vortheilhaft, weil der bei diesem Systeme unvermeidliche häufige Wechsel im Anziehen und Lüften der Bremse — durchschnittlich 50 Manipulationen innerhalb 48 Minuten Fahrzeit — als rüttelnde Bewegungen des Zuges fühlbare Geschwindigkeitsschwankungen hervorbringt und der Locomotivführer mit der Bedienung der Bremse und der Beobachtung des Geschwindigkeitsmessers derart in Anspruch genommen wird, dass er den Ausblick auf das Geleise und die Signale ganz vernachlässigen muss; letzterer Vorwurf trifft auch die Schleiferbremse.

Günstiger als bei der Westinghouse-Bremse war aber die Wirkung bei der Schleiferbremse hinsichtlich der Erhaltung eines gleichmässigen Ganges des Zuges; doch laborirt dieselbe an dem Mangel, dass der Zug bei der Benützung der Schnellbremse auf starken Gefällen regelmässig zerreisst.

Ueberraschend für die meisten Theilnehmer an den Versuchsfahrten war, dass die automatische Vacuumbremse auch in der Schnellbremswirkung Siegerin blieb.

Mit der Westinghouse-Doppelbremse wurde auch eine Probefahrt unternommen und constatirt, dass diese complicirte Construction keine erheblichen Vortheile bietet.

Diese Resultate der Versuchsfahrten waren so überzeugend, dass unter den anwesenden Betriebs- und Maschinentechnikern über den Werth der erprobten Systeme für Eisenbahnen mit ungünstigen Neigungsverhältnissen nur eine Meinung herrschte. Unter diesen Umständen erweist sich die Einführung der automatischen Vacuumbremse bei den Schnellzügen der k. k. österreichischen Staatsbahnen als vollkommen gerechtfertigt und ist die Wahl des Bremssystemes für die übrigen Eisenbahnen Oesterreichs, die grossentheils ungünstige Neigungsverhältnisse besitzen, um so leichter zu treffen, als auch der Uebergang von der bisher angewendeten, für grössere Geschwindigkeiten und die sonst gesteigerten Betriebsanforderungen aber nicht mehr genügenden einfachen Vacuumbremse mit verhältnissmässig geringen Kosten und ohne besondere Betriebserschwernisse ausführbar ist, während der Uebergang zu einer Luftdruckbremse enorme Kosten und grosse Betriebsschwierigkeiten während der Uebergangsperiode bereiten würde.

Die Ergebnisse der Versuchsfahrten sind übrigens auch von dem Gesichtspunkte der Einführung einer continuirlichen Bremse bei den Güterzügen von besonderer Bedeutung, weil durch die Versuche unter Verwendung von Zügen mit 30 Wagen zur Lösung dieser, insbesondere vom militärischen Standpunkte höchst wichtigen Frage, ein schätzenswerther Beitrag geliefert wurde.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. Vortrag des beh. aut. Civilingenieurs E. A. Ziffer über: „Die Pariser Stadtbahn und ihr Betrieb“. Von diesem grossartigen Unternehmen stehen dermalen bereits drei Linien im Betriebe. Die erste Linie, das ist die Stammlinie, welche in einer Länge von 10·663 km Paris von Osten nach Westen durchquert und von der Porte de Vincennes nach der Port Maillot führt, wurde am 19. Juli 1900 eröffnet und hat einen sehr bedeutenden Verkehr zu bewältigen. Die Abzweigungen Étoile-Trocadéro (1·56 km) und Place Étoile - Porte Dauphine (1·85 km) wurden am 2. October, bezw. 13. December 1900 dem Verkehre übergeben und betrug die Gesammtzahl der seit Eröffnung der Stadtbahn beförderten Personen 15,890.528 mit einer Roheinnahme von Frcs. 2,694.562·45. Die Pariser Stadthahn hat somit auf Grund dieser glänzenden Ergebnisse den kilometrischen Jahresverkehr der Stadtbahnen in London (über 3 Millionen), Berlin (2·8 Millionen), New-York (3·15 Millionen), Paris-Auteuil (pro 1898, 3·106 Millionen), Central-Londonhahn (3·317 Millionen), Wien (per Kilometer Betriebslänge 693.123 im Jahre 1899) überflügelt.

Die Betriebskosten stellten sich auf 42 pCt. der Bruttoeinnahmen, so dass auf das eingezahlte Capital von Frcs. 25,000.000 eine sechspercentige Dividende pro rata temporis zur Vertheilung gelangt. Die so ausserordentlich günstigen Resultate des Betriebes veranlassten die Gesellschaft, den Bau der zweiten, über die ehemaligen äusseren Boulevards führende, 10·5 km lange Ringlinie Nr. 2 vom Place de l'Étoile nach dem Place de la Nation bereits im October 1900 in Angriff zu nehmen.

Hinsichtlich des Betriebsmateriales, welches mit Ende 1900 aus 125 Motor- und Anhängewagen bestand, ist zu erwähnen, dass 34 Züge im Verkehr stehen, welche in Intervallen von 3 Minuten bis 8 Uhr Abends folgen und gewöhnlich aus einem Motorwagen und drei Anhängewagen zusammengesetzt sind. Da die hiedurch erzielte Transportleistung von 4000 Personen per Stunde in jeder Richtung sich als ungenügend erwiesen hat, beabsichtigt die Gesellschaft eine Erhöhung der Zugleistungen in der Weise, dass die Wagenanzahl der Züge auf acht erhöht wird. Die Züge werden dann die concessionsmässig grösste zulässige Länge von 72 m erhalten und an der Spitze von zwei Motorwagen mit je zwei Motoren von je 200 PS gezogen werden. Diese Motoren nach dem System Westinghouse wurden von der Société Industrielle d'Électricité in Havre hergestellt. Das Personal steht circa 20 Stunden im Dienste, zu welchem Behufe zwei Partien aufgestellt sind, deren jede demnach eine zehnstündige Arbeitsdauer hat.

Die Fahrkarten, welche nur den Namen der Ausgabestation tragen, sind für die I. Classe rosa, für die II. Classe weiss und für die Hin- und Rückfahrt grün. Bei der Pariser Stadtbahn ist das amerikanische Blocksystem Hall eingeführt, welches aus drei wesentlichen Bestandtheilen besteht, und zwar aus den eigentlichen Signalen, den durch die Radreifen bethätigten Pedalen und den Relais. Die Stationen sind auf jedem Geleise mit einem Ankunfts- und Abfahrtssignal versehen; die Beleuchtung der Signale erfolgt mittelst fünf Glühlampen von 110 Volt.

Die elektrische Energie für den Betrieb der Stadthahn wird theils durch die Kraftstation in Asnières, theils durch die seit Februar fertiggestellte Anlage in Bercy am Ufer der Seine geliefert. Die gesammte Einrichtung der Kraftstation wurde von der Firma Schneider & Co. ausgeführt. Das Maschinenhaus, 85 m lang, ist für vier Gruppen Elektricitätserzeuger von je 1500 Kw, wovon drei den Dreiphasenstrom und eine den Gleichstrom liefern, und vier Gruppen für die Transformatiou von 750 Kw eingerichtet und mit den erforderlichen Hilfsmaschinen ausgerüstet. Das Kesselhaus enthält drei Gruppen gekuppelter Kessel und Kohlenkammern mit einem Fassungsraume für 2000 t. Die Einbringung der Kohlen erfolgt mittelst einer eigenen mechanischen Vorrichtung, durch welche die selbstthätige Abwage erfolgt und 60 t per Stunde eingelagert werden können. Die Dampfmaschinen der Elektricitätserzeugergruppen haben Corliss-Steuerung, sind verticale Verbundmaschinen mit Condensation und ruhen auf einem Fundament von 11 m Länge, 10·5 m Breite und 12 m Tiefe.

Der Vortragende beschreibt sodann die elektrische Einrichtung der Kraftstation, sowie die 12 m unter der Erdoberfläche gelegene Unterstation am Place de l'Étoile.

Die günstigen Ergebnisse der Pariser Stadtbahn sind in erster Reihe auf die mustergiltigen Einrichtungen für den elektrischen Betrieb zurückzuführen und zeigen auch, dass bei einer in zweckmässiger Weise ausgeführten Anlage die Rentabilität als gesichert angesehen werden kann. Die Einführung der elektrischen Traction auf der Wiener Stadtbahn dürfte, wie Civilingenieur Ziffer in seinem Schlussworte ausführt, in Bezug auf die Verkehrsverhältnisse und die Ertragsziffer von allergrösster Bedeutung werden.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Dr. Max Ritter von Pichler zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft „Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel“ ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Abänderung des Anhanges für besondere Begünstigungen.

Die in den Nachträgen V zu den vom 1. März 1896 giltigen Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2, unter fortl. Nummer 2 des Anhanges zu Heft 1, bezw. unter fortl. Nummer 6 des Anhanges zu Heft 2 enthaltene Bedingung der Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen wird mit 30. April 1901 aufgehoben.

Demgemäss gelangen die bezüglichen Frachtsätze für Garne aller Art der Pos. G—3a laut Güterclassification des Tarif-Theiles I von Lindau nach Wien I (K.E.B.), sowie von den angeführten Stationen in Vorarlberg nach Prag St.B., Smichow St.B., bezw. Prag (Bubna, Sandthor und Smichow) B.E.B. mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen des Tarif-Theiles I zur Anwendung.

Wien, am 14. April 1901. [330]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Juni 1901 tritt im vorbezeichneten Kohlenverkehre ein neuer Tarif in Kraft, durch den der gleichnamige Tarif vom 1. April 1899 aufgehoben wird.

Der neue Tarif bringt neue directe Frachtsätze für die zwischen Egerfeld und Czerwionka gelegene „Dubenskogrube“, sowie für eine grössere Anzahl von Stationsverbindungen abgeänderte Sätze, theils mit Ermässigungen, theils mit Erhöhungen.

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis 15. Juni 1901 in Kraft.

Frachtsätze nach Stationen der Localbahn Zwittau-Polička-Skutsch sind in den neuen Tarif nicht mehr aufgenommen, erscheinen dagegen in dem gleichfalls zum 1. Juni 1901 einzuführenden Nachtrag V zum Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlentarife über Mittelwalde u. s. w.

Der neue Tarif ist bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 1 Krone für das Stück käuflich zu beziehen.

Wien, am 19. April 1901. [331]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.
Tarifheft IV.

Einführung neuer Schnellzugsfahrkarten.

Mit 1. Juni 1901 werden zwischen Stationen der Linie Graz—Fehring einerseits und Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen andererseits directe Schnellzugsfahrkarten eingeführt. Hiedurch werden die bisher bestandenen combinirten Fahrkarten aufgehoben.

Wien, am 19. April 1901. [332]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages II.

Mit 1. Mai 1901 gelangt Nachtrag II zum Ausnahmetarife vom 1. April 1898 für den obbezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung.

Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Mai 1901 in Geltung.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Wege der betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 11. April 1901. [333]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Abänderung des Kohlen-Ausnahmetarifes, Theil V, Heft 3, vom 1. Mai 1901.

Die auf Seite 13 des Tarifes für die Station Mannheim-Neckarvorstadt vorgesehenen Theilfrachtsätze der Schnitt-Tariftabelle I, Abtheilung B, gelten nur bis einschliesslich 14. Juni 1901. Ab 15. Juni 1901 erhöhen sich dieselben in Schnittpunkt Nr. 1 von 98 auf **100** und in Schnittpunkt Nr. 2 von 100 auf **103** Mark für 10.000 kg.

Mit Wirksamkeit vom nämlichen Tage ist ferner auf Seite 16 des Tarifes in Schnitt-Tariftabelle II, Abtheilung B, unter „IV. Stationen der kgl. preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahn-Direction Mainz“ die Station Mannheim-Neckarvorstadt mit einem Theilfrachtsatze von 99 Mark für 10.000 kg nachzutragen und auf Seite 26 folgende Aenderung der für diese Station in Schnitt-Tafel B des Kilometerzeigers vorgetragenen Entfernungen durchzuführen:

Schnittpunkt Nr. 1 von — auf **424** km
„ „ 2 „ 420 „ **427** „
„ „ 3 „ 429 „ **440** „

Wien, am 19. April 1901. [334]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung von directen Frachtsätzen für mineralische Kohle von Chrzanów und Siersza wodna nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege gelangen für Kohle als Frachtgut bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und bei Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen von Chrzanów und Siersza wodna nach den unten angeführten Stationen folgende Frachtsätze im Kartirungswege zur Berechnung:

Von	Nach																													
	Alt-Sandec	Brzeźnica	Chabówka	Dobra	Dwory	Hucisko	Jordanów	Lachowice	Leńcze	Limanowa	Maków	Marcinkowice	Mszana dolna	Muszyna-Krynica	Neu-Sandec	Piwniczna	Przeciszów	Radziszów	Ryczów	Rytro	Skawina	Stryszów	Stronie	Sucha	Tymbark	Wielkie Drogi	Zator	Zegiestów
	Heller per Tonne																													
Chrzanów	788	308	598	678	—	467	578	507	408	708	518	758	648	840	778	808	238	378	268	808	358	468	468	518	698	358	238	838
Siersza wodna	840	310	570	680	310	541	520	450	447	730	450	810	630	906	826	870	310	416	310	856	340	450	450	450	710	310	310	886

Wien, am 20. April 1901. [335]

K. k. österreichische Staatsbahnen
zugleich namens der Localbahnen Piła-Jaworzno, Trzebinia-Skawce und Trzebinia-Siersza wodna.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Sächsische Staatsbahnen.

Aenderung von Fahrpreisen.

Mit 1. Juni 1901 treten im Verkehre zwischen Beuthen O.S. einerseits und Karlsbad (B.E.B.) und Teplitz andererseits nachstehende Fahrpreise und Gepäckssätze in Kraft:

	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Gepäck für 10 kg a)	Gepäck für 10 kg b)
	Mark				
Beuthen O.S.—Karlsbad (B.E.B.)	58·00	41·80	28·00	0·51	2·62
„ —Teplitz	49·30	36·30	25·10	0·12	2·62
Kattowitz—Karlsbad (B.E.B.) .	59·70	43·10	28·90	0·51	2·72
„ —Teplitz	51·00	37·60	26·00	0·12	2·72

Wien, am 16. April 1901. [336]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Nachtrag I zum Local-Gütertarif, Heft C, Abschnitt I B, Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1900.) Mit 1. April 1901 gelangte zum Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I B, für die Beförderung von Gütern vom 1. Jänner 1900, Nachtrag I zur Einführung, welcher enthält:

A) Neuauflage der Allgemeinen Tarifvorschriften.
B) Ergänzungen und Aenderungen der Güterclassification.
C) Ergänzung des Nebengebührentarifs.
D) Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 10. April 1901 ab.

Der Nachtrag I kann — soweit der Vorrath reicht — von dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München um den Preis von 20 Pfennigen bezogen werden.

Russisch - Westpreussischer Verkehr über Mlawa. (Aenderungen im Artikeltarif 7.) Mit Giltigkeit vom 19. März a. 1. April n. St. 1901 traten im Ausnahmetarif 7 für Getreide folgende Aenderungen ein:

1. Die Vorschrift A 3 d) auf Seite 2 des Tarifes erhält folgende neue Fassung:

„d) Zur Beförderung in loser Schüttung werden auf den russischen breitspurigen Eisenbahnen folgende Getreide- etc. Arten zugelassen: Roggen, Weizen, Spelz, Emmerweizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Mais, Erbsen, Fisolen, Bohnen, Linsen, Wicken, Tschina (Platterbsen), Malz, Kleie, Samenpresslinge und Sonnenblumensamen. Ferner werden zur Beförderung in Aermelsäcken des Ingenieurs M. K. Okunjew auf den russischen Eisenbahnen gleicher Spurweite sämmtliche Getreidearten und Oelsaaten zugelassen.

Dagegen sind von der Beförderung in loser Schüttung, als auch von der Beförderung in Aermelsäcken alle solche Wagenladungen ausgeschlossen, welche aus verschiedenen im Frachtbriefe getrennt aufgeführten Partien der oben angeführten Getreidearten, Hülsenfrüchte und Sämereien bestehen."

2. Für die Station Rjasan-Oka Hafen der Rjasan-Uralsker Bahn kommen anderweite erhöhte Frachtsätze zur Einführung, deren Höhe bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie beim Tarifbureau der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn zu erfahren ist.

Russische Eisenbahnen. (Einbeziehung des Artikels „Platanenholzdauben" in den Artikeltarif für Holz etc., Tarifirung des Artikels „Sleepers".) Mit Giltigkeit vom 31. Jänner a./13 Februar n. St. 1901 wurde der Artikel „Platanenholzdauben" in die I. Kategorie der Holzsorten der Waarennomenclatur des Artikeltarifes für die Beförderung von Holz etc. auf den russischen Eisenbahnen einbezogen.

Für den Artikel „Sleepers" gelangen die für Holzsorten der I. Kategorie der Waarennomenclatur des vorbezeichneten Artikeltarifes vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung.

— (Tarifirung von Flachs- und Hanfgeweben, sowie von Flachs- und Hanfgarn.) Flachs- und Hanfgewebe und Garn werden seit 14./27. Februar ab im Verkehre von Stationen der russischen Eisenbahnen nach sämmtlichen Häfen des Baltischen, Weissen, Schwarzen, Asow'schen und Kaspischen Meeres, sowie nach Stationen der westlichen Reichsgrenze zu einem herabgesetzten Tarife befördert, und zwar bis zu 600 Werst nach Classe IV, d. i. zu $^1/_{18}$ Kop., bis 1225 Werst werden zu 28·33 Kop. $^1/_{50}$ Kop. per Pud und Werst hinzugeschlagen; über 1225 Werst nach Classe V = $^1/_{24}$ Kop. Da diese Sätze ausschliesslich für den Exportverkehr geschaffen sind, müssen Zollbescheinigung, resp. Connossement vorgewiesen werden.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. (Einbeziehung des Artikels „Holzbriquetts etc." in den Rohstoff-Ausnahmetarif.) Der Artikel „Holzbriquetts (Briquetts aus Holzabfällen, als Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz u. dgl.) hergestellte" ist mit Giltigkeit vom 1. Februar 1901 in die Abtheilung II des Ausnahmetarifes 2 (Verkehr mit Eger etc.) aufgenommen worden.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. (Erhöhung eines Frachtsatzes.) Mit Giltigkeit vom 10. April 1901 wurde der Frachtsatz der Wagenladungsclasse B Dresden-Friedrichstadt—Romanshorn im Tarifheft 1 vom 1. August 1899 von 533 auf 561 Centimes für 100 kg abgeändert.

Schweizerische Eisenbahnen. (Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 4 für die Beförderung von Locomotiven, Tendern und anderen Fahrzeugen vom 1. October 1882, Neuauflage vom 1. März 1886.) Infolge Aufnahme der Bestimmungen des obgenannten Ausnahmetarifes in die mit 1. März 1901 in Kraft getretene Neuausgabe der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification der schweizerischen Eisenbahnen wird dieser Tarif mit dem bezeichneten Zeitpunkte aufgehoben.

Deutsch-Sosnowitzer Grenzverkehr, Heft 1. (Einbeziehung neuer Stationen) Mit dem 1. März n. St. 1901 wurden die Stationen Hennersdorf bei Görlitz und Kaiserswaldau des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau mit nachstehenden Entfernungen und Frachtsätzen in die Tariftabelle I des obenbezeichneten Tarifes aufgenommen:

		Specialtarif II	Specialtarif III	
km 346	Hennersdorf b. Görlitz	Mk. 1·27	Mk. 0·83	für 100 kg
„ 283	Kaiserswaldau . . .	„ 1·05	„ 0·69	

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. (Tarifergänzungen.) Am 1. März 1901 wurde die Station Schönholz des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin in den allgemeinen Tarif einbezogen und der Artikel Holzbriquetts in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter II., Verkehr mit den Preussisch-, bezw. Sächsisch-Bayerischen Wettbewerbsstationen, aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen, sowie die Auskunfts- und Verkehrs- oder Tarifbureaux der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ausnahmefrachtsatz für Hohlglaswaaren.) Im Tarife, Theil II, Heft 5, erste Abtheilung vom 1. Mai 1900 wird mit Giltigkeit vom 10. März 1901 für die Beförderung von Hohlglaswaaren, mit und ohne Papierumhüllung, lose und in Bündeln, in Stroh verladen, von Penzig nach Turgi bei Aufgabe in Wagenladungen von 10.000 kg oder Zahlung der Fracht für diese Gewichtsmenge ein Frachtsatz von 418 Centimes für 100 kg eingeführt.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr (I, II/IV). (Ergänzung des Seehafen-Ausnahmetarifes M.) Mit Giltigkeit vom 19. Februar 1901 wurde die Station Hamburg-Sternschanze in den Seehafen-Ausnahmetarif M für Zink des Ostdeutsch-Nordwestdeutschen Güterverkehres, Classe II a — Zink in Platten (Rohzink), Zinkblech (Walzzink), Zinkabschnitzel, Zinkbrocken (Hartzink), zinkisches Blei; zinkische Producte, als: Zinkoxyd und Zinkweiss — als Empfangsstation für den Ortsverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie unser Verkehrsbureau.

Berlin-Stettin-Sächsischer und Norddeutsch-Sächsischer Verband. (Tarifänderungen.) Am 20. Februar 1901 sind für den Verkehr mit den Stationen Eger, Franzensbad, Gera (Reuss), Hof, Weida, Weida-Altstadt und Zeitz der Sächsischen Staatseisenbahnen Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren, für Baumwolle, rohe u. s. w., für Petroleum und Naphta und für Kassia, Katechu, Fische u. s. w. eingetreten. Insoweit mit diesen Neuerungen Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung verbunden sind, bleibt letztere bis mit 14. April 1901 in Wirksamkeit.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Cement-Ausnahmefrachtsätze.) Mit Wirkung vom 15. Februar 1901 wurden für die Beförderung von Cement aus der Schweiz von den Stationen Basel, Constanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut nach Ludwigshafen a. Rh. mit der Bestimmung nach dem Zollauslande die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 17 im Rückvergütungswege gewährt. Für die Anwendung derselben sind die Bestimmungen des § 14 der Allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahngütertarifes, Theil I, massgebend.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Rheinisch-Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Berichtigungen.) Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1901 sind nachstehende Entfernungen richtigzustellen:

Tarifseite 42:

Korb—Cham von 394 km auf 494 km, Nachtrag III.

Seite 6:

Herchen—München-Laim von 468 km auf 568 km.

Berlin-Stettin-Sächsischer Güterverkehr. (Einbeziehung von Holz des Specialtarifes III in den Rohstoff-Ausnahmetarif.) Vom 20. Februar 1901 an werden die Artikel Holz, wie im Specialtarif III genannt, ferner Holzsägespäne (Holzsägemehl) auch im Verkehre mit Stationen der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn auf Grund des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) abgefertigt.

— (Ergänzung des Ausnahmetarifes 5 b.) Am 1. März 1901 wurden die Stationen Klotzsche und Königsbrück-Bahnhof in den Ausnahmetarif 5 b für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau aufgenommen. Der Frachtberechnung werden die um Mk. 0·06 für 100 kg gekürzten Frachtsätze des Specialtarifes III zu Grunde gelegt.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Ergänzung des Holzausnahmetarifes 1 a.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1901 wurde die Station Kaisersesch im Verkehre mit München C.-B. in den Stationstarif des Holzausnahmetarifes 1 a mit einem Ausnahmefrachtsatze von Mk. 1·79 für 100 kg einbezogen.

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

EINLADUNG

zur 55., als ordentlichen 48. Generalversammlung der stimmberechtigten Actionäre der ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn, welche am 13. Mai 1901, Vormittags 10 Uhr, im Administationsgebäude zu Prag, Bredauergasse Nr. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse per 1900.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1900.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrath.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1901.

Die P. T. stimmberechtigten Actionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Actien — mindestens 5 Stück Actien lit. A oder Genussscheine von solchen, oder mindestens 20 Stück Actien lit. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, und zwar:

bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Prag,
„ „ k. k. priv. allg. österr. Boden-Creditanstalt in Wien,
„ „ Allgemeinen Deutschen Creditanstalt in Leipzig,
„ „ Disconto-Gesellschaft in Berlin,
„ „ Bayerischen Vereinsbank in München,
„ Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M.,
„ „ L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 5. Mai 1901 zu hinterlegen.

Prag, am 12. April 1901.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Kundmachung.

Der Verwaltungsrath beehrt sich die Herren Actionäre zur 50. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche **Montag den 20. Mai 1901, um 10 Uhr Vormittags, in Wien, im Sitzungssaale des Ersten allgemeinen Beamtenvereines der österr.-ungar. Monarchie, I. Wipplingerstrasse 25,** stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1900.
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1900 gewählten Revisionsausschusses.
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Actiencoupons.
4. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1901.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Actien sammt den nicht fälligen Coupons längstens bis Montag den 6. Mai l. J., 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptcasse in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der k. k. priv. Allgemeinen österreichischen Bodencreditanstalt in Wien deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Actien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Consignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Actien das Recht auf eine Stimme; kein Actionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Actionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignationsblanquette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1901.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

PUTZWOLLE

cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

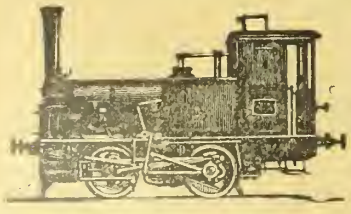
Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

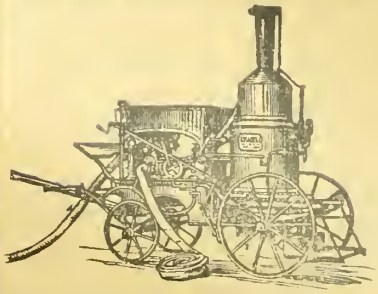
TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.





613)

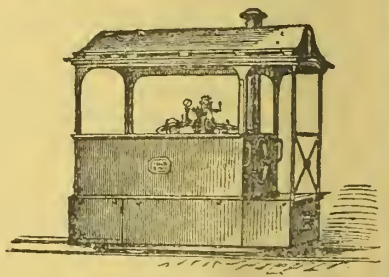
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

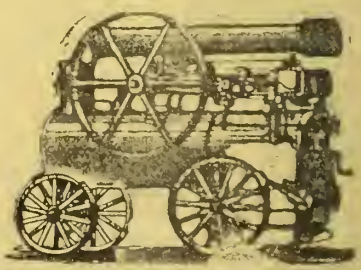
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber **K 50** pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1054	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Gärne der Pos. G—3 a laut Güterclassification des Tarif-Theiles I	Hard-Fussach	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen des Tarif-Theiles I	vom 1. Mai 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	336	330	6	im Kartirungswege		
				Bludenz Bregenz Dornbirn Feldkirch Frastanz Hohenems Lindau (Stadt und Rangirhahnhof) Nenzing Rankweil Schaan-Vaduz Strassenhans	I. Iglau Stadt und Iglau Oe.N.W.B. II. Nussdorf transit			Localtarif, bezw. Tarife des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes	V e r s c h i e d e n	zu I.: 349; zu II.: 326	V e r s c h i e d e n			
				Hard-Fussach						353 | 334				
				Bludenz	Prag (Hrabovka) transit					344				
				Bregenz Dornbirn Feldkirch Hohenems Lindau (Stadt und Rangirhahnhof) Rankweil Schaan-Vaduz						318				
				Frastanz						332				
				Hard-Fussach						326				
				Nenzing Strassenhans						337				
1055	k. k. österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Schleifholz bis 4 m Länge und beliebigen Durchmesser, oder bis 6 m Länge und 25 cm Maximaldurchmesser	den Stationen der Strecken Nasle-Vrsovic—Erdweis, Jistebnic-Bažejovic—Tabor—Ober-Cerekwe und Ober-Cerekwe—Wesely-Mezimosti—Zamost und zwar A. Rücksichtlich der in Betracht kommenden Strecken der k.k.St.B. bis Smichow transit B. Hinsichtlich der Strecke der B.E.B.	Schlackenwerth Prag (Smichow) transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen an eine Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabrik in Schlackenwerth adressirt sein und von dieser Fabrik bezogen werden. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	Ad A. Von 1—50 km . . . . . 0·24 h „ 51—150 „ . . . . . 0·22 h über 150 „ . . . . . 0·18 h für 100 kg und 1 km nebst einer „Manipulationsgebühr von 8 h für 100 kg“) Ad B. 48 h	V e r s c h i e d e n	im Kartirungswege		*) Die Ermittlung der ermässigten Frachtsätze für die Strecken der k. k. Staatsbahnen bis Smichow transit auf dieser Grundlage erfolgt gemäss der „Anleitung für die Gebührenberechnung“ im Localgütertarife, Heft 1, Abschnitt A unter VII/1, Punkt 1)—3)

Fortlaufende Nummer	1056	1057	1058
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	Neuen Bukowinaer Localbahnen	betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Holzkalk (unreiner holzessigsaurer Kalk) der Pos. H—24 der Güterclassification	Brnchsteine ans der Pos. 8—55/a der Güterclassification	Brnchsteine, unbearbeitet, Steine etc., roh, behauen, Samm-, Bord- und Pflastersteine laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik genannten Ausnahmetarifes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wygoda	Putna	den in Schnitt-Tafel A des in der 8 Rubrik genannten Ausnahmetarifes angeführten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Ungvar	Radautz	Oppeln, Station der kgl. Preussischen Staatsbahnen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der besonderen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Mai 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Ausnahmetarif Nr. 42 des vom 1. März 1899 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		22 Heller	Bestebt keiner
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	160 Heller	14 Heller	27
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Directer Frachtsatz besteht nicbt	8 Heller	24
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			Die Gesammtfrachtsätze ergeben sich durch Zusammenstoss der correspondirenden Theilfrachtsätze der Schnitt-Tafel A und B, wobei der billigste Gesammtfrachtsatz anzunehmen ist

Schnitt-Tafel B: Schnittpunkt I / II; Theilfrachtsätze

Fortlaufende Nummer	1	1059	1060
Die Publication erfolgt	2		
von der	3		
und im Namen der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Regie- und Materialgegenstände der k. k. österr. Staatsbahnen, sofern Beförderung auf Kosten der letzteren erfolgt, und zwar: Gewöhnliche Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel, alte, bereits gebrauchte, auf eigene Rädern läufend, bei Aufgabe in unbeladenem Zustande als Frachtgut	Regie- und Materialgegenstände der k. k. österr. Staatsbahnen, soferu Beförderuug auf Kosten der letzteren erfolgt, und zwar:
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen	Frachtgüter der Classe I (Normalclasse)
		a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen	Frachtgüter der Classe II
		a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen	Frachtgüter der Classe I (Normalclasse)
		a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen	Frachtgüter der Classe II
		Olmütz K.F.N.B. transito bezw. vice versa	Troppau bezw. vice versa
		Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito bezw. vice versa	Oderberg bezw. vice versa
			Troppau bezw. vice versa
		Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito bezw. vice versa	Oderberg bezw. vice versa
nach	5	Oświęcim	Oświęcim
		Olmütz K.F.N.B.	Oświęcim
		Sternberg K.F.N.B.	Oderberg bezw. vice versa
		Oświęcim	Oświęcim
			Troppau bezw. vice versa
			Oświęcim
			Oderberg bezw. vice versa
			Oświęcim
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der k. k. österr. Staatsbahnen oder einer ihrer Dienstesstellen auf deu Frachtdocumenteu als Absender nud Empfänger	Aufgabe in beliebigen Mengen. Anfrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der k. k. österr. Staatsbahnen oder einer ihrer Dienstesstellen auf den Frachtdocnmenten als Absender und Empfänger
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Bezeichnung Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Localgütertarif vom 1. Juli 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9		
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	a) 89·76 b) 33·66 c) 22·44 d) 11·22	a) 100·32 b) 37·62 c) 25·08 d) 12·54
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11	a) 107·04 b) 40·14 c) 26·76 d) 13·38	a) 168·48 b) 63·18 c) 42·12 d) 21·06
		Mark per Stück	Mark per Stück
		Heller 144 Heller 141 Heller 3	Heller 123 Heller 110 Heller 13
		Heller 81 Heller 72 Heller 9	Heller 94 Heller 92 Heller 2
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14	Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich	Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich

Fortlaufende Nummer	1061	1062	1063
Die Publication erfolgt von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der	Ungar. Nordwest-Localeisenbahn		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Rundholz	Regie- und Materialgegenstände der k. k. österr. Staatsbahnen, sofern Beförderung auf Kosten der letzteren erfolgt, und zwar Eisen und Stahl etc. der Pos. E—5, dann Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898	Regie- und Materialgegenstände der k. k. österr. Staatsbahnen, soferne Beförderung auf Kosten der letzteren erfolgt, und zwar: Stab- und Façoneisen (-Stahl) aller Art der Pos. E—5/1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheiluug B, vom 1. Jänner 1898
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Bür-Szt. Miklós; Királymajor; Szeniez; Mária-Sasvár; via Kutti-Landesgrenze bei Broczkó-Lundenburg	Ustron	Mähr.-Ostrau
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Hohenau	Olmütz K.F.N.B.; Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito	Troppau K.F.N.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der k. k. österr. Staatsbahnen oder einer ihrer Dienstesstellen auf den Frachtdocumenten als Absender und Empfänger	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der k. k. österr. Staatsbahnen oder einer ihrer Dienstesstellen auf den Frachtdocumenten als Absender und Empfänger
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	bis anf Widerruf. längstens jedoch bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung		Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Localgütertarif vom 1. Juli 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	222 Heller; 142 Heller	32 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	40 Heller; 43; 46; 38	215 Heller; 131 Heller	29 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		7 Heller; 11 Heller	3 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich	Die nebenstehende Frachtbegünstigung ist für Parteien unzugänglich

Fortlaufende Nummer	1	1064	1065
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Südbahn-Gesellschaft
von der Nanen der	3	betheiligten Verwaltungen	
für Artikel	4	Regle- uud Materialgegenstände der k. k. österr. Staatsbahnen, sofern Beförderung auf Kosten der letzteren erfolgt, nnd zwar:	Holz der Pos. H—iS. Ziffer 3. der Güterclassification des Tarifes, Theil I
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Heizöl in Fässern oder Cisternenwagen, insofern dieser Artikel nach Pos. O—4 a) der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtb. B, vom 1. Jänner 1898 tarifirt	Dugoselo
nach	5	Mähr.-Ostran	Eger k. k. St. B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6	Wien Nordbahn, Donaunferbahnhof transito	Wien St. E. G.
	7	Bei frachtgutmässiger Beförderung und Frachtzablung für mindestens 10.000 kg per Wagen uud Frachthrief. Das Ahladen der Sendnngen in Wien-Matzleinsdorf haben die Parteien anf eigene Kosten zu besorgen	Wien-Matzleinsdorf
	7	bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende Decemher 1901	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localgütertarif vom 1. Juli 1899, bezw. Tarif-Theil II für den Gallzisch-Wiener Eisenbahnverhand vom 1. August 1900	Locaitarife, bezw. Tarif für den Westnngarisch-Oesterreichischen Eisenhahnverband, Theil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Heller	Es hesteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	174 212 238 210	313 185 173
per 100 kg: Nachlass vom hestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Heller 56 75 89 74	Heller inclusive Manipulationsgebühr und ungar. Stener
		Heller 118 137 149 136	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14	Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich	

1067	1066	Fortlaufende Nummer	1
Südbahn-Gesellschaft	**Südbahn-Gesellschaft**	Die Publication erfolgt von der	2
betheiligten Verwaltungen	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	und im Namen der	3
H o l z a) der Classe C b) des Specialtarifes 2	Eisenbahnlocomotiven und Tender, auf eigenen Räderu laufend, der Pos. E—12 α der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abth. B | Eisenbahnwagen- und Locomotivbestandtheile der Classe B, aufgeladen | Eisenbahnfabrzeuge, verladen, der Pos. E—12 b/2; Eisenbahnwagenbestandtheile der Classe A der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abth. B; Locomotivbestandtheile, in Kisten verpackt, wenn sie mit dem Tender auf einen Wagen verladen werden	für Artikel	4
Alsó-Lendva	A r a d	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
Tannwald-Schumburg	Cormons transit	nach	
Bei frachtgutmässiger Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Aufgabe als Frachtgut. Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen nach Italien zur Aufgabe gelangen | Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg dieser Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen nach Italien zur Aufgabe gelangen. Anf- und Abladen obliegt der Partei	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7
Tarif für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, resp. Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Localtarife	Bezeichnung	8
Es bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
ad a) 265 Holler incl. ungar. Steuer ad b) 268 „ „ „ „	290 b incl. Manipulationsgebühr und ungar. Transportsteuer | 290 b incl. Manipulationsgebühr und ungar. Transportsteuer | 393 h incl. Manipulationsgebühr und ungar. Transportsteuer	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
	Verschieden	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Art der Durchführung	12
		Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
		Besondere Bemerkungen	14

1068

Südbahn-Gesellschaft

k. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der Namen der	2 / 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Die Publication erfolgt von der Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	Krainburg	ungarischen Südbahnstationen und Kelenföld transit (jedoch excl. Zaprešić—Sziszek und Fiume)	Stationen der Strecken Kufstein incl.—Avio incl. und Franzensfeste incl.—Lienz incl.	Krainburg	Für Mahlproducte in jedem Gewichte: für Weizen, Buchweizen etc. bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlproducten, welches sich mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Weizen, Buchweizen etc. deckt	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif, bezw. Tarif für den Südwestösterr.-Ungarischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1897, bezw. Anhang zu dem letzteren, giltig vom 1. Jänner 1901	Verschieden	0·42 Heller per 100 kg und 1 km, plus je 8 Heller Mgh. per 100 kg, bezw. plus ungar. Steuer, wobei Heller-Bruchtheile auf ganze Heller aufgerundet werden	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc., denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1069	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Sand der Tarifposition E—18	Boschitz	Betwar	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	16 Heller	11 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
1070	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2	Černa-Jeleni	Braunau	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	64 Heller	54 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
1071	**Buschtěhrader Eisenbahn** betheiligten Verwaltungen		Hopfenstangen als Frachtgut	Einsiedel Habendorf Friedland i. B. Raspenau Tschernhausen Weigsdorf	a) Gastorf b) Polepp	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	Verschieden	Heller ad a b 82 — 81 — 85 86 84 85 88 89 87 88	Verschieden	Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung. Zu diesen Frachtsätzen für den Verkehr mit Stationen der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt der Frachtzuschlag zu den Gebühren dieser Bahn nicht zur Einhebung
			Reichenberg (S.N.D.V.B.)		Liboch					77				
					Melnik					76				
					Wegstädtl					79				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1072	**k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz**	Bukowinaer Localbahnen	Maschinentheile, Transmissionen, Kleinmaterial etc. (ca. 10 000 kg)	Hliboka	Storozynetz	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen für den Bau der Kunstmühle in Unter-Storozynetz bestimmt sein	vom 19. März 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juni 1901	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt B und B 3a II, enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungs-Tabelle unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·4 h per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Unterschreibung derselben	Bemerkungen
41	Nr. 142 vom 11. December 1900	3215	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bánhida etc.	Nennkirchen Ternitz etc.	In den zur Rubrik 5 gehörigen Tabellen ist zufolge eingetretener Stationsnamenänderung an Stelle von: „Szent Iván kitérő“ zu setzen: **„Solymári telep“**	
42	Nr. 4 vom 8. Jänner 1901	222					Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft etc.		
43	Nr. 42 vom 11. April 1901	987	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligte Verwaltungen	Braunkohle	Annacölgy-Sárisáp Drasche bányatelep Bánhida u. s. w.	Guntramsdorf-Kaisersau	In der Rubrik 5 ist die Bezeichnung der Aufgabestation Szt. Iván kitérő auf **„Solymári telep“** abzuändern. Ferners ist in der Rubrik 14 einzustellen: Der Versender ist verpflichtet, die Sendungen bei der Aufgabe bahnämtlich wägen zu lassen, für welche Leistung bei der Abwaage auf der Geleisebrückenwaage ein Wäggeld von 60 h für jeden Wagen, bei Abwaage auf der Strassenbrückenwaage ein Wäggeld von 0·6 h für 100 kg zu entrichten ist	

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probennummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 48. **Wien, 25. April 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Commission für Verkehrsanlagen in Wien. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Gutenstein nach St. Egydi, eventuell nach Kernhof mit einer Abzweigung von Schwarzau nach Payerbach.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Kaufmann Gustav Pollitzer in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit Dampf oder mit Elektricität zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Gutenstein über Schwarzau nach St. Egydi, eventuell nach Kernhof, mit einer Abzweigung von Schwarzau über Kaiserbrunn und Reichenau nach Payerbach im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 15. April 1901. Z. 12.266/2.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Zwölfmalgreien nach Maria von Loretto mit einer eventuellen Fortsetzung bis Haslach.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Siemens & Halske, Actiengesellschaft in Wien, die mit den Erlässen vom 15. März 1899, Z. 6058/2, und vom 8. März 1900, Z. 10.295/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 40 vom 8. April 1899 und Nr. 41 vom 10. April 1900), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Bahnhofstrasse in Zwölfmalgreien über die Eisackbrücke nach Maria von Loretto mit einer eventuellen Fortsetzung bis Haslach unter den im erstbezogenen Erlasse enthaltenen Bedingungen und Vorbehalten neuerlich auf ein Jahr ertheilt.

Wien, am 4. April 1901. Z. 13.436/2.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz von elektrischen Kleinbahnen in Meran, Ober- und Untermais sammt nächster Umgebung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Siemens & Halske, Actiengesellschaft in Wien, die mit den Erlässen vom 22. Jänner 1898, Z. 2744/2, und vom 13. März 1900, Z. 5543/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 23 vom 24. Februar 1898 und Nr. 40 vom 7. April 1900), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz von mit elektrischer Kraft zu betreibenden Kleinbahnen in Meran, Ober- und Untermais sammt nächster Umgebung unter den im erstbezogenen Erlasse enthaltenen Bedingungen und Vorbehalten neuerlich auf ein Jahr ertheilt.

Wien, am 4. April 1901. Z. 12.718/2.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Bozen nach Sigmundskron nebst einer Nebenlinie von Bozen bis zum Kreuzungspunkte der projectirten Rittnerbahn mit der Brennerstrasse.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Siemens & Halske, Actiengesellschaft in Wien, die mit den Erlässen vom 22. Jänner 1898, Z. 2743/2, und vom 25. Juni 1898, Z. 26.908/2, bezw. vom 22. März 1900, Z. 5855/2 (Verordnungs-Blatt Nr 20 vom 17. Februar 1898 und Nr. 81 vom 19. Juli 1898, bezw. Nr. 40 vom 7. April 1900), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn vom Bahnhofe in Bozen durch die Stadt nach Gries und von dort bis zur Station Sigmundskron der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn nebst einer Nebenlinie vom Bahnhofe in Bozen bis zum Kreuzungspunkte der projectirten Rittnerbahn mit der Brennerstrasse unter den in dem erstbezogenen Erlasse enthaltenen Bedingungen und Vorbehalten auf ein Jahr neuerlich ertheilt.

Wien, am 4. April 1901. Z. 12.719/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Gutenstein nach Nasswald mit einer Abzweigung von Schwarzau im Gebirge nach St. Egydi.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Agnes Eisner in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampfkraft oder mit Elektricität zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Gutenstein über Rohr und Schwarzau im Gebirge nach Nasswald mit einer Abzweigung von Schwarzau im Gebirge nach St. Egydi im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 15. April 1901. Z. 12.458/2.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

Die am 22. d. M. unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter von Wittek abgehaltene Vollversammlung wurde mit einer Trauerkundgebung für das verstorbene Mitglied der Commission Reichsraths- und Landtags-Abgeordneten Professor Schlesinger eröffnet. Der Vorsitzende hob in einem mit allseitiger Zustimmung aufgenommenen Nachrufe die rege Antheilnahme hervor, die der Verblichene stets den Verhandlungen der Commission und den Arbeiten der Verkehrsanlagen zugewendet hat und die ihm in der Commission eine bleibende dankbare und pietätvolle Erinnerung sichern. Die Versammlung ehrte das Andenken des dahingeschiedenen Collegen in der üblichen Weise.

In die Berathung der Tagesordnung eingehend, behandelte die Commission als ersten Gegenstand den vorgelegten Rechnungsabschluss für das Jahr 1900. Derselbe wurde nach dem Antrage des Finanzausschusses, wie folgt, festgestellt: Die Summe der Ausgaben beträgt K 12,189.943, wovon auf den Bau der Stadtbahn K 7,042.677, auf die Arbeiten am Donaucanale K 1,153.497, auf die Wienflussregulirung K 2.765,920, auf die Sammelcanäle beiderseits des Donaucanales K 934.196 entfallen. Zu Lasten des Reservefonds wurden diverse Ausgaben im Betrage von K 150.200 bestritten. Die Centralleitung erforderte K 143.453. Für die Verzinsung und Tilgung der begebenen Commissionsanlehen hatten bei dem Abgange von Betriebsüberschüssen programmmässig die beitragleistenden drei Curien des Staates, des Landes und der Gemeinde aufzukommen, welche für die Verzinsung Beiträge von insgesammt K 7,891.600 und für die Tilgung solche von insgesammt K 300.000 leisteten.

Die seit Beginn des Baues der Wiener Verkehrsanlagen bestrittenen Gesammtauslagen haben an effectiven Bau-, Erhaltungs- und Betriebskosten den Betrag von K 184,190.309 und zuzüglich der gemeinsamen Auslagen von K 8,296.786 die Summe von K 192,487.095 erreicht, und fallen rücksichtlich der Capitalsverzinsung und Rückzahlung die Nominalbeträge von K 130,871.854 dem Staate, K 20,543.297 dem Lande Niederösterreich, K 46,363.459 der Gemeinde Wien zur Last.

Für das Jahr 1901 verblieb der Commission unter Einrechnung der bei den bauführenden Behörden vorhandenen Dotationsreste im Gesammtbetrage von K 285.940 aus dem Erlöse der Theilbegebung der Emission 1900 ein verfügbarer Capitalsbestand von K 10,907.978. Die Begebung des letzten Theiles der ebenerwähnten Anlehensemission erfolgte erst nach Schluss des Berichtsjahres.

Zugleich mit dem Rechnungsabschlusse wurde der Jahresbericht über die Thätigkeit der Commission im Jahre 1900 genehmigt. Aus dem Inhalte dieses Berichtes, der sich bezüglich seiner Eintheilung dem in den Vorjahren eingehaltenen Vorgange anschliesst, ist Folgendes hervorzuheben:

Die von der Commission auszuführenden Bauarbeiten haben während des Berichtsjahres einen regelmässigen Fortgang genommen.

Bei der Stadtbahn beschränkten sich die Arbeiten im Bereiche der Gürtel- und Vorortelinie auf kleinere Ergänzungsarbeiten, die Vornahme von Schlusscollaudirungen und die Fertigstellung von Abrechnungen; auf der Wienthallinie wurde der Personentunnel in der Haltestelle Meidling-Hauptstrasse nebst mehreren infolge des intensiven Zugsverkehres nachträglich nothwendig gewordenen Stellwerksgebäuden fertiggestellt; ausserdem wurden die zweiten Locomotivremisen sammt Anbauten für je eine kleine Reparaturwerkstätte auf den Bahnhöfen in Heiligenstadt und Hütteldorf vollendet; auf der Donaucanallinie nahmen die Arbeiten einen normalen Fortgang, wobei nur stellenweise schwierige Fundirungen Anstände bereiteten.

Bei der Wienflussregulirung wurde in der Strecke Hütteldorf-Bad—Hietzing die Regulirung durch Ausgleichung, Vertiefung und Versicherung der Wienflusssohle ausgeführt. In den übrigen Strecken wurden namentlich Ergänzungs- und Vollendungsarbeiten,

so die Herstellung eines eisernen Auffangrechens vor der Bassinanlage in Weidlingau, sowie die Herstellung von zahlreichen neuen Wienflussbrücken und Eindeckungen behufs Ueberführung von Strassenzügen zum Abschlusse gebracht.

Von dem rechtsseitigen Hauptsammelcanale wurden die Baulose 9 und 10 b im Berichtsjahre vollendet, die Baulose 8 a und 8 b in Angriff genommen und von denselben auch grössere Stücke fertiggestellt.

Von den Arbeiten am Donaucanale wurde der Bau der beiderseitigen Quaimauern namhaft gefördert und auch die vorgeschriebene Vertiefung des Donaucanales auf 3·20 Meter unter Null zum grossen Theile ausgeführt. Ausserdem wurden die Steinlieferungen für die Quaibauten und Stützmauern vergeben.

Die möglichst ununterbrochene Fortführung der Fundirungsarbeiten bei der Donaucanallinie der Stadtbahn, den Hauptsammelcanälen und den Quaibauten wurde besonders auch dadurch ermöglicht, dass während der ganzen Bausaison des Berichtsjahres der Wasserstand im Donaucanale mittelst der Absperrvorrichtung in Nussdorf constant auf einem gleichmässigen, den Fortgang der Bauarbeiten nicht hindernden Niveau erhalten werden konnte.

Der Bericht erwähnt weiter des zwischen dem Obersthofmeisteramte Sr. k. u. k. Apostolischen Majestät und der Gemeinde Wien vereinbarten Protokolles vom 8. December 1900, mit welchem von der Gemeinde im Namen der Commission insbesondere die Verpflichtung übernommen wurde, die an die Stelle der vormaligen Schönbrunner Schlossbrücke getretene Wienfluss- und Stadtbahneinwölbung vor dem kaiserlichen Lustschlosse in einer dieser Umgebung würdigen Ausstattung auszuführen. Die Commission ist diesem Uebereinkommen in der Vollversammlung vom 22. December 1900 beigetreten.

In Ausführung früherer Beschlüsse hat sich die Commission in grösserem Umfange an der Pariser Weltausstellung in der Gruppe VI, Civil-Ingenieurwesen, betheiligt, und wurde selbe in Anerkennung ihrer hervorragenden Leistungen mit dem Grand Prix ausgezeichnet. Das Verdienst dieses ehrenvollen Erfolges fällt vorzugsweise den bautechnischen Organen der Commission zu. Von denselben wurden die drei Baudirectoren von Bischoff, Berger und Taussig mit goldenen, mehrere Hilfskräfte mit silbernen Mitarbeiter-Medaillen ausgezeichnet. Erwähnung findet noch im Jahresberichte die am 5. November 1900 vorgenommene Besichtigung der Arbeiten am rechtsseitigen Hauptsammelcanale durch die Mitglieder der Commission, sowie die am 7. October 1900 erfolgte Besichtigung des Baues der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn, der Absperrvorrichtung und der Kammerschleuse in Nussdorf, sowie der Arbeiten am Hauptsammelcanale an der Erdbergerlände durch die Theilnehmer am vierten österreichischen Ingenieur- und Architektentage.

Bezüglich des vom Staate auf eigene Rechnung geführten Betriebes der Wiener Stadtbahn ist der von der k. k. Staatsbahn-Direction Wien geführten Frequenzstatistik zu entnehmen, dass im Berichtsjahre 28,245.436 Reisende gegen 19,046.332 im Vorjahre befördert worden sind. Beschränkt man den Frequenzvergleich mit Rücksicht darauf, dass die untere Wienthallinie erst am 30. Juni 1899 eröffnet wurde, auf das zweite Halbjahr 1900 und 1899, so ergibt sich eine Frequenz von 14,348.679 Personen im zweiten Halbjahre 1900 gegenüber einer solchen von 13,106.187 Reisenden in der gleichen Periode des Vorjahres.

Die höchste Tagesfrequenz wurde im zweiten Halbjahre 1900 am 15. Juli mit rund 292.000 Reisenden erreicht, wogegen sich im zweiten Halbjahre 1899 die höchste Tagesfrequenz auf etwa 207.000 Personen stellte.

Die Betriebseinnahmen der Wiener Stadtbahn betrugen im Berichtsjahre K 4,681.520 gegen K 3,357.400 im Vorjahre, die Betriebsausgaben K 4,833.200 gegen K 3,873.250 im Vorjahre. Die Betriebsausgaben überstiegen sonach im Jahre 1900 die Betriebseinnahmen um K 151.680, während sich im Jahre 1899 der Betriebskosten-Abgang mit K 515.850 bezifferte.

Gemäss des provisorischen Betriebsvertrages vom 23. April 1898 ist der k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht eingeräumt, auf ihr geeignet erscheinenden Strecken der Wiener Stadtbahn in dem von ihr als zulässig erkannten Umfange auf die Einrichtung des elektrischen Betriebes abzielende Versuche anzustellen.

Die Commission hat zu diesen Versuchen laut Beschlusses vom 19. März 1898 einen Pauschalbeitrag von fl. 38.000 gewidmet. Behufs Durchführung dieser Versuche wurden im Berichtsjahre die Leitungsschienen auf der Probestrecke Heiligenstadt—Michelbeuern vollständig gelegt, die erforderlichen Kabelanschlüsse fertiggestellt, und wurde auch ein Probezug eingerichtet, so dass im Jahre 1901 mit der Einleitung der Tractionsversuche wird begonnen werden können.

Der Bericht bespricht weiter die Begebung der Emission vom Jahre 1900, mit welcher die gesetzliche Maximalgrenze der von der Commission aufzunehmenden Anlehen erreicht ist.

Sodann folgt eine ausführliche technische Darstellung der im Laufe des Jahres ausgeführten Projectirungs- und Bauarbeiten an den einzelnen Verkehrsanlagen, getrennt nach den Gruppen: A. Stadtbahn, B. Wienflussregulirung, C. Hauptsammelcanäle, D. Umwandlung des Donaucanales in einen Handels- und Winterhafen. An diese technischen Bauberichte schliesst sich eine detaillirte Nachweisung der Arbeiterzahl und der erzielten Baufortschritte. Ausser dem Rechnungsabschlusse sind dem Jahresberichte noch der Bericht des Gewerbeinspectors und ein Uebersichtsplan beigegeben, welcher den Stand der Bauarbeiten der Wiener Verkehrsanlagen mit Ende December 1900 darstellt. Nach Erledigung des Rechnungsabschlusses und Geschäftsberichtes wurde im weiteren Verlaufe der Vollversammlung vom 22. April beschlossen, dem Comité für Marchfeldcultur in Erledigung seiner Eingabe im Einvernehmen mit der Gemeinde Wien die principielle Geneigtheit auszusprechen, demselben die durch die Hauptsammelcanäle abgeführten Abwässer auf einen bestimmten Zeitraum unentgeltlich zu überlassen.

Ferner wurde die Abrechnung über die Herstellung einer zweiten Wasserleitung zur Haltestelle Meidling-Hauptstrasse genehmigt und behufs Anschaffung von vertragsmässig beizustellenden Oberbau-Reservematerialien für die Gemeinschaftsstationen Hütteldorf, Hauptzollamt und Penzing ein Credit von K 6735 bewilligt.

Den nächsten Gegenstand der letzten Berathung bildete der Antrag des Eisenbahnministeriums, im Hinblicke auf die im Laufe des heurigen Sommers bevorstehende Eröffnung der Donaucanallinie eine Neuregelung der Personentarife der Wiener Stadtbahn

eintreten zu lassen. Der Antrag geht dahin, die Fahrpreise der dritten Zone (zweite Classe 45 Heller, dritte Classe 30 Heller) sowohl für den Werktags- als für den Sonn- und Feiertagsverkehr auf das Ausmaass der zweiten Zone (zweite Classe 30 Heller, dritte Classe 20 Heller) herabzusetzen, zugleich aber für die Sonn- und Feiertage durch Auflassung der ersten Zone einen Einheitstarif von 20 Hellern in der dritten Classe und 30 Hellern in der zweiten Classe zu schaffen. Ausserdem soll eine namhafte Preisermässigung der Monatskarten eintreten.

Der Antrag der Staatsbahnverwaltung ist in einem ausführlichen Exposé des Eisenbahnministeriums eingehend begründet. In demselben wird auf die mangelnde Entwicklung des Verkehres auf grössere Entfernungen hingewiesen, welche eine Ermässigung der Fahrpreise dritter Zone nahelegt. Es wird ausgeführt, dass die vom Standpunkte der Ordnung und Regelmässigkeit, sowie der Sicherheit des Betriebes überaus missliche Ueberfüllung der Stadtbahn an Sonn- und Feiertagen grossentheils mit der unverhältnissmässig starken Benützung dieses Verkehrsmittels auf ganz kurze Strecken, deren Fahrpreis jenen der Tramway um 50 Percent unterbietet, zusammenhängt, so dass es geboten erscheine, auf eine Entlastung der Stadtbahn an Sonn- und Feiertagen hinsichtlich des Nahverkehres hinzuwirken. Der an diesen Tagen einzuführende einheitliche Fahrpreis werde durch Vereinfachung der Manipulation und Controle die Verkehrsabwicklung wesentlich erleichtern. Auch wird eine mässige Verbesserung der Einnahmen von dem neuen Tarife erhofft.

Die Anträge der Staatsbahn-Verwaltung, welche im Finanzausschusse vorberathen und von demselben befürwortet wurden, bildeten in der Vollversammlung den Gegenstand einer längeren eingehenden Debatte.

Bei derselben wurde auf Anfrage des Herrn Bürgermeisters Dr. Lueger constatirt, dass ungeachtet der beantragten Tarifänderungen die für Kinder unter zehn Jahren bestehenden Tarifbestimmungen (50 Percent des normalen Fahrpreises mit der Mindestgebühr von 10 Hellern in der dritten und 15 Hellern in der zweiten Classe) unverändert aufrecht zu bleiben haben. Ebenso werden die Arbeiter-Wochen- und Schülerkarten dritter Zone auf die Preise der zweiten Zone reducirt. Schliesslich wurde dem Wunsche Ausdruck gegeben, den neuen Tarif so bald als möglich in Wirksamkeit treten zu lassen.

Die Commission beschloss sohin mit Stimmeneinhelligkeit, der im Hinblicke auf die bevorstehende Eröffnung der Donaucanallinie beabsichtigten Einführung eines an Sonn- und Feiertagen auf der Wiener Stadtbahn ohne Unterschied der Entfernung zur Anwendung gelangenden Einheitstarifes von 20 Hellern in dritter Classe und von 30 Hellern in zweiter Classe unter der Voraussetzung zuzustimmen, dass die bisherige dritte Zone sowohl im Sonn- und Feiertags- als auch im Wochentagsverkehre aufgelassen und für die Relationen der Wiener Stadtbahn, welche bisher in die dritte Zone fielen, nur die bisherigen Fahrpreise der zweiten Zone eingehoben werden. Auch sollen die Kinderkarten unter Beibehaltung der für dieselben jetzt geltenden Bestimmungen unverändert aufrecht bleiben.

Im Laufe der Sitzung war der Commission Gelegenheit geboten, das ausgestellte Wachsmodell der in der Haltestelle Alserstrasse herzustellenden Gedenktafel, auf welcher die huldvolle Ansprache Seiner Majestät des Kaisers bei der feierlichen Eröffnung der Stadtbahn am 9. Mai 1898 zum bleibenden Gedächtnisse verzeichnet werden soll, zu besichtigen und die Erläuterungen des künstlerischen Beirathes, Oberbaurath Professor Otto Wagner, nach dessen Anleitungen das Modell vom Bildhauer Schimkowitz angefertigt wurde, entgegenzunehmen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 33. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. April wurden folgende Regierungsvorlagen eingebracht:

Gesetz

vom . . . . . .

betreffend

die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Insoweit dieses Gesetz keine anderen Bestimmungen enthält, wird das Arbeitsverhältniss zwischen den Bahnverwaltungen und den bei Regiebauten der Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben beschäftigten Arbeitern innerhalb der durch die Gesetze gezogenen Grenzen durch freie Uebereinkunft bestimmt. In Ermangelung einer solchen Uebereinkunft entscheiden das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch und die sonstigen gesetzlichen Vorschriften.

§ 2.

Unter Regiebauten sind alle ausserhalb des Rahmens der gewöhnlichen Bahnerhaltung bewirkten Bauarbeiten zu verstehen, welche von den Bahnverwaltungen selbst durch in ihren unmittelbaren Dienst gestelltes Personal ausgeführt werden.

Unter Hilfsanstalten der Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind Anstalten zu verstehen, in welchen durch unmittelbar im Dienste der Bahnverwaltung stehendes Personal für Rechnung derselben und unter Ausschluss der gewerbsmässigen Uebernahme von Arbeiten oder Lieferungen für Dritte Arbeiten verrichtet werden, welche zwar Zwecken der betreffenden Bahnunternehmung dienen, aber nicht in dem Rahmen der Durchführung und Sicherung des Verkehres liegen.

Hieher gehören insbesondere:

1. Anstalten für die Herstellung und Reparatur der Fahrbetriebsmittel und Betriebseinrichtungen (Werkstätten und dergleichen).

2. Anstalten für die Erzeugung der Bau- und Verbrauchsmaterialien zu Bahnzwecken (Steinbrüche, Schottergruben, Imprägnirungs-Anstalten, Fahrkartendruckereien, lithographische Ateliers, Schmieden u. dgl.).

3. Beleuchtungsanstalten.

§ 3.

Unter Arbeitern werden in diesem Gesetze alle Personen, ohne Unterschied des Alters und Geschlechtes, verstanden, welche, ohne definitiv oder provisorisch auf Grund der bei den einzelnen Bahnunternehmungen bestehenden Dienstordnungen (Dienstpragmatik u. dgl.) angestellt zu sein, bei Regiebauten oder in den Hilfsanstalten der Eisenbahnen (§ 2) in Beschäftigung stehen.

Für die definitiv oder provisorisch angestellten Unterbeamten und Diener, bezüglich welcher diese Dienstordnungen volle Giltigkeit haben, finden im Falle ihrer Verwendung bei Regiebauten oder in den Hilfsanstalten der Eisenbahnen die Bestimmungen der §§ 5 bis inclusive 14 dieses Gesetzes Anwendung; im Uebrigen werden diese Bedienstesten auch fernerhin nach den im ersten Absatze erwähnten internen Dienstvorschriften behandelt.

§ 4.

Unter Bahnverwaltungen im Sinne dieses Gesetzes sind nicht blos die obersten Verwaltungsstellen der Eisenbahn-Unternehmungen, sondern insbesondere auch die mit der selbstständigen Besorgung der hier in Betracht kommenden Dienstzweige betrauten Stellen, beziehungsweise Organe zu verstehen.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, zur Feststellung der Verantwortlichkeiten den Behörden jede verlangte Unterstützung angedeihen zu lassen.

Vorsorgen für die Arbeiter.

§ 5.

Jede Bahnverwaltung ist verpflichtet, bei den Regiebauten und in den Hilfsanstalten auf ihre Kosten alle diejenigen Einrichtungen bezüglich der Arbeitsräume, Betriebsvorrichtungen, Maschinen und Werksgeräthschaften herzustellen und zu erhalten, welche mit Rücksicht auf die Beschaffenheit der Arbeit oder der Arbeitsstätte zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter erforderlich sind.

Die Bahnverwaltung ist ferner verpflichtet, die in eigener Regie auszuführenden Bauarbeiten, sowie die Betriebsweise in ihren Hilfsanstalten derart zu regeln, dass die daselbst beschäftigten Arbeiter gegen Gefahren für Leben und Gesundheit nach Möglichkeit geschützt sind.

Insbesondere hat die Bahnverwaltung Sorge zu tragen, dass Maschinen, Werkseinrichtungen und ihre Theile, als: Schwungräder, Transmissionen, Achsenlager, dann Hebevorrichtungen, Aufzüge, Kessel, elektrische Apparate u. dgl., ferner Arbeitsbühnen, Fussbodenöffnungen u. s. w. mit solchen Schutzvorrichtungen versehen werden, dass eine Gefährdung der beschäftigten Arbeiter bei ordnungsmässiger Verrichtung ihrer Arbeit nicht leicht erfolgen kann.

Ebenso ist für entsprechende Einrichtungen gegen Feuersgefahr, Schutz der Arbeiter im Falle eines Brandes, für die erste Hilfeleistung bei Unglücksfällen und plötzlichen Erkrankungen, in letzterer Beziehung durch Bereithaltung von Verbandmaterial, Krankentransportmitteln u. dgl. in der nothwendigen Quantität und der entsprechenden Qualität vorzusorgen. Die betreffenden Bahnorgane haben der Vervollständigung und Ausgestaltung aller Schutzvorrichtungen, sowie deren Instandhaltung und Ueberwachung ihre ständige Fürsorge zu widmen.

Auch gehört es zu den Obliegenheiten der Bahnverwaltung, dafür Vorsorge zu treffen, dass die geschlossenen Arbeitsstätten während der ganzen Arbeitszeit möglichst licht, rein und staubfrei erhalten werden, und dass die Lufterneuerung immer eine der Zahl der Arbeiter und den Beleuchtungsvorrichtungen entsprechende, sowie der nachtheiligen Einwirkung schädlicher Ausdünstungen entgegenwirkende sei.

Ferner ist nach Thunlichkeit für eine genügende Menge guten Trinkwassers, für der Zahl der Arbeiter und den Anforderungen der Hygiene entsprechende Aborte und rücksichtlich der in geschlossenen Arbeitsstätten betriebenen Hilfsanstalten auch für Waschvorrichtungen Vorsorge zu treffen.

In solchen grösseren Hilfsanstalten sollen im Bedarfsfalle angemessene, in der kalten Jahreszeit geheizte Räume zum Einnehmen der Mahlzeiten ausserhalb der Arbeitsräume und verschliessbare Kästen zum Aufbewahren der Kleider der Arbeiter zur Verfügung gestellt werden.

Soferne mit gewissen Arbeiten besondere Gefahren verbunden sind, hat die Bahnverwaltung unabhängig von der Arbeitsordnung (§ 30) Vorschriften zu erlassen, in welchen die Arbeiter unter Hinweis auf diese Gefahren mit den zur Abwendung derselben getroffenen Sicherheitsmassregeln bekanntgemacht und zu deren Befolgung verpflichtet werden.

Diese der Genehmigung der Aufsichtsbehörde unterliegenden Vorschriften und Anordnungen sind in den Arbeitsstätten in den Arbeitern verständlicher Weise an geeigneter, leicht zugänglicher Stelle anzuschlagen und stets in lesbarem Zustande zu erhalten.

Wenn eine Bahnverwaltung den Arbeitern Wohnungen directe überlässt — sei es in eigenen oder von ihr ganz oder zum Theile gemietheten Gebäuden — hat sie dafür Vorsorge zu treffen, dass in diesen Wohnungen die baulichen Einrichtungen ebenso den Forderungen der Hygiene, als den Rücksichten auf die Sittlichkeit entsprechen.

Der Eisenbahnminister ist ermächtigt, nach Massgabe der Bestimmungen dieses Paragraphen bezüglich der Einrichtung bei den Regiebauten und in den Hilfsanstalten der Eisenbahnen, der Betriebsvorrichtungen, Maschinen und Werkgeräthschaften, sowie bezüglich des Inhaltes der Betriebsvorschriften allgemeine oder für einzelne Kategorien von Regiebauten oder Hilfsanstalten mit Rücksicht auf die Eigenthümlichkeiten derselben besondere Anordnungen im Verordnungswege zu erlassen.

Aufsichtspersonal der Bahnverwaltungen.

§ 6.

Die bei einem Regiebaue oder in einer Hilfsanstalt mit der Aufsicht betrauten Organe haben die Verpflichtung, die daselbst beschäftigten, ihnen unterstehenden Personen in der Ausübung der Arbeiten zu unterweisen und dieselben auf die besonderen Gefahren, welche mit den ihnen zugewiesenen Dienstleistungen verbunden sind, aufmerksam zu machen. Ihnen obliegt auch, die ihnen unterstehenden Personen mit den zur Abwendung der erwähnten Gefahren bestehenden Sicherheitsmassregeln bekannt und mit der Handhabung der zu diesem Zwecke angebrachten Schutzvorkehrungen vertraut zu machen.

Den Aufsichtspersonen ist es untersagt, von den Arbeitern Geschenke in Geld oder Naturalien anzunehmen.

Dauer der täglichen Arbeitszeit.

§ 7.

Bei den Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben darf die Arbeitsdauer ohne Einrechnung der Arbeitspausen nicht mehr als höchstens 11 Stunden binnen 24 Stunden betragen. Insofern jedoch in einer Hilfsanstalt kraft besonderer Dienstvorschriften (Arbeitsordnung u. dgl.) mit 1. Jänner 1900 eine kürzere Arbeitsdauer bestanden hat, darf dieselbe nicht erhöht werden.

Auf Verrichtungen, welche der eigentlichen Arbeit als Hilfsarbeiten vor- oder nachgehen müssen (Kesselbeheizung, Anfeuern der Oefen, Beleuchtung, Säuberung), finden die obigen Bestimmungen keine Anwendung, jedoch ist die Dauer dieser Verrichtungen auf das nothwendigste Mass zu beschränken.

Der Eisenbahnminister ist ermächtigt, für jene ununterbrochen betriebenen Hilfsanstalten, bei welchen die Sonntagsarbeit gestattet ist, behufs Ermöglichung des erforderlichen Schichtwechsels die Arbeitszeit im Verordnungswege angemessen zu regeln.

Ebenso ist der Eisenbahnminister ermächtigt, hinsichtlich bestimmter Arbeiterkategorien jener Hilfsanstalten, bei denen aus technischen Gründen eine genaue Abgrenzung der täglichen Arbeitzeit und der Arbeitspausen nicht durchführbar erscheint, an Stelle der täglichen Maximalarbeitszeit eine wöchentliche Maximalarbeitszeit im Verordnungswege festzusetzen. Diese wöchentliche Arbeitszeit ohne Einrechnung der Arbeitspausen, darf bei gewöhnlichen Betrieben das Sechsfache der täglichen Maximalarbeitszeit und bei den ununterbrochenen Betrieben, einschliesslich der gestatteten Sonntagsarbeit, das Siebenfache der täglichen Maximalarbeitszeit nicht überschreiten. In der zu erlassenden Verordnung ist auf eine möglichst gleichförmige Vertheilung dieser Arbeitszeit auf die einzelnen Arbeitstage nach Massgabe der thatsächlichen Verhältnisse Bedacht zu nehmen und dafür vorzusorgen, dass den betreffenden Arbeitern die aus der Natur des Betriebes sich ergebenden Arbeitspausen ohne Einschränkung gewährt werden.

Soferne die ungestörte Aufrechthaltung des Verkehres infolge plötzlicher, durch Naturereignisse oder Unfälle hervorgerufener Betriebsstörungen oder infolge sonstiger zwingender Umstände unvorhergesehen ein vermehrtes Arbeitsbedürfniss zur Folge hat, kann eine Ueberschreitung der oben fixirten Maximalarbeitsdauer ohne besondere behördliche Bewilligung erfolgen. Erfordert der Dienst die Einführung eines ununterbrochenen Betriebes, so ist sofort dafür Vorsorge zu treffen, dass die Beschäftigten sobald als möglich abgelöst werden, und dass dieselben sodann eine entsprechend verlängerte Ruhezeit geniessen können.

Die Bahnverwaltungen sind jedoch verpflichtet, von diesem Bedürfnisse der Verlängerung der Arbeitsdauer unverweilt an die Aufsichtsbehörde die Anzeige zu erstatten, damit letztere in die Lage versetzt wird, die Nothwendigkeit und Dauer der Ueberstundenarbeit, sowie die Zahl der Ueberstunden zu überprüfen und letztere erforderlichenfalls zu regeln.

Für alle sonstigen Fälle eines thatsächlich vermehrten Arbeitsbedürfnisses ist die Verlängerung der im Absatze 1 dieses Paragraphen festgesetzten täglichen Arbeitszeit, und zwar sowohl hinsichtlich ihrer Dauer, wie auch der Anzahl der täglichen Ueberstunden an die vorgängige Bewilligung der Aufsichtsbehörde gebunden. Diese Bewilligung darf nicht über 12 Wochen im Jahre und nur bis zum Ausmasse von zwei täglichen Ueberstunden ertheilt werden.

Die Ueberstunden sind, unbeschadet der entgegenstehenden Bestimmungen der für das definitive Personal erlassenen Dienstordnungen, besonders zu entlohnen.

Arbeitspausen.

§ 8.

Zwischen den Arbeitsstunden sind den Arbeitern angemessene Ruhepausen zu gewähren, welche zusammen nicht weniger als anderthalb Stunden betragen dürfen, wovon eine Stunde auf die Mittagszeit zu fallen hat.

Wenn die Arbeitszeit vor oder diejenige nach der Mittagsstunde fünf Stunden oder weniger beträgt, so kann, mit Ausnahme der für die Mittagszeit bestimmten Stunde, die weitere Ruhepause für die betreffende Arbeitszeit entfallen.

Bei der Nachtarbeit haben diese Vorschriften sinngemässe Anwendung zu finden.

Der Eisenbahnminister wird ermächtigt, je nach den thatsächlichen Bedürfnissen für einzelne Kategorien von Regiebauten und Hilfsanstalten, namentlich jenen, bei denen eine Unterbrechung der Arbeit, beziehungsweise des Betriebes unthunlich ist, besondere Bestimmungen hinsichtlich der Arbeitspausen zu treffen.

Sonn- und Feiertagsruhe.

§ 9.

An Sonntagen hat die Arbeit bei den Regiebauten und in den Hilfsanstalten der Eisenbahnen zu ruhen.

Die Sonntagsruhe hat spätestens um 6 Uhr Morgens eines jeden Sonntags, und zwar gleichzeitig für die ganze Arbeiterschaft jedes Regiebaues, beziehungsweise jeder Hilfsanstalt zu beginnen und mindestens 24 Stunden zu dauern.

§ 10.

Von der Bestimmung des § 9 sind ausgenommen:

1. die an den Arbeitslocalen und Werksvorrichtungen vorzunehmenden Säuberungs- und Instandhaltungsarbeiten, durch welche der regelmässige Fortgang des Betriebes bedingt ist, und welche ohne wesentliche Störung des Betriebes oder ohne Gefahr für Leben und Gesundheit der Arbeiter an Wochentagen nicht verrichtet werden können;

2. die erforderliche Bewachung der Bauten und Hilfsanstalten;

3. sonstige unaufschiebbare Arbeiten vorübergehender Natur, welche entweder aus öffentlichen, insbesondere sicherheitspolizeilichen Rücksichten oder behufs ungestörter Aufrechthaltung des Verkehres oder in Nothfällen vorgenommen werden müssen.

§ 11.

Bahnverwaltungen, welche Arbeiter an Sonntagen zu Arbeiten der im § 10 erwähnten Art verwenden, sind verpflichtet, ein Verzeichniss anzulegen, in welches für jeden einzelnen Sonntag die Namen der beschäftigten Arbeiter, der Ort und die Dauer ihrer Beschäftigung, sowie die Art der vorgenommenen Arbeit einzutragen sind. Dieses Verzeichniss ist den Organen der Aufsichtsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

Bezüglich der im § 10, Punkt 3, erwähnten Arbeiten ist die Bahnverwaltung überdies verpflichtet, von der Vornahme dieser Arbeiten noch vor Beginn derselben an die Aufsichtsbehörde die Anzeige zu erstatten. Wenn die Nothwendigkeit des Beginnes oder der Fortsetzung einer solchen Arbeit erst am Sonntag eintritt, so muss die Anzeige spätestens sofort nach Beendigung der Arbeit an die Aufsichtsbehörde erstattet werden.

Diese Anzeigen sind stempelfrei.

§ 12.

Sofern die im § 10 angeführten Arbeiten die Arbeiter am Besuche des Vormittags-Gottesdienstes hindern, sind die Bahnverwaltungen verpflichtet, jedem bei diesen Arbeiten beschäftigten Arbeiter an dem nächstfolgenden Sonntage jene freie Zeit zu lassen, welche ihm den Besuch des Vormittags-Gottesdienstes ermöglicht.

Wenn die oben erwähnten Arbeiten länger als drei Stunden dauern, ist den dabei verwendeten Arbeitern mindestens eine vierundzwanzigstündige Ruhezeit am darauffolgenden Sonntage, oder, wenn dies mit Rücksicht auf die betreffende Arbeit nicht möglich ist, an einem Wochentage, oder je eine sechsstündige, von der Nachtruhe unabhängige Ruhezeit an zwei Tagen der Woche zu gewähren.

§ 13.

Der Eisenbahnminister ist ermächtigt, bei einzelnen Kategorien von Regiebauten und Hilfsanstalten, bei denen ihrer Natur nach eine Unterbrechung oder ein Aufschub der betreffenden Arbeit unthunlich oder bei denen der Betrieb oder die Arbeitsleistung an Sonntagen mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Verkehres oder aus anderen öffentlichen Rücksichten erforderlich ist, die Arbeit auch an Sonntagen im Verordnungswege zu gestatten.

Die Sonntagsarbeit, welche bei den im ununterbrochenen Betriebe stehenden Hilfsanstalten gestattet wird, ist immer auf die mit dem eigentlichen ununterbrochenen Betriebe unmittelbar zusammenhängenden und bei den Regiebauten, sowie den übrigen unter die Ausnahme dieses Paragraphen fallenden Hilfsanstalten immer auf die in der Verordnung ausdrücklich gestatteten Arbeitsleistungen zu beschränken, wogegen alle anderen Arbeiten zu ruhen haben.

Die Regelung der an Sonntagen bei diesen Regiebauten oder Hilfsanstalten gestatteten Arbeiten und die Feststellung der Bedingungen, unter welchen sie gestattet sind, erfolgt für alle Regiebauten und Hilfsanstalten derselben Art gleichmässig und unter Berücksichtigung der im § 12 hinsichtlich des Ersatzruhetages getroffenen Anordnungen.

Die betreffenden Bestimmungen sind in die Arbeitsordnung aufzunehmen, beziehungsweise in den Arbeitsstätten in den Arbeitern verständlicher Weise an geeigneter, leicht zugänglicher Stelle anzuschlagen und stets in lesbarem Zustande zu erhalten.

§ 14.

An hohen, im Verordnungswege nach den einzelnen Confessionen zu bezeichnenden Feiertagen ist den Arbeitern mit Berücksichtigung der betreffenden Confession die zum Besuche des Vormittags-Gottesdienstes nöthige Zeit einzuräumen.

Gewerbliche Fortbildungsschulen.

§ 15.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, den Arbeitern bis zum vollendeten 18. Lebensjahre zum Besuche der am Beschäftigungsorte bestehenden allgemeinen gewerblichen Fortbildungsschulen (beziehungsweise Vorbereitungscurse), sowie der fachlichen Fortbildungsschulen die erforderliche Zeit einzuräumen.

Pflichten der Arbeiter.

§ 16.

Die Arbeiter sind verpflichtet, den in dienstlichen Angelegenheiten ergehenden Weisungen der von der Bahnverwaltung bestellten Vorgesetzten Folge zu leisten, sich anständig zu betragen, die bedungene Arbeitszeit einzuhalten, die ihnen anvertrauten Verrichtungen und Arbeiten nach besten Kräften zu besorgen, über die Betriebsverhältnisse Verschwiegenheit zu beobachten, sich gegen die übrigen Arbeiter verträglich zu benehmen und die Lehrlinge gut zu behandeln.

Insbesondere haben die Arbeiter die Vorschriften zur Verhütung von Unfällen und zum Schutze der Arbeiter zu beachten und die vorhandenen Schutzvorrichtungen jederzeit anzuwenden.

Zur Leistung von Verrichtungen, welche anderen als den Zwecken der Bahnanstalt dienen sollen, kann der Arbeiter nicht verpflichtet werden.

Entlohnung und Kündigung.

§ 17.

Wenn über die Zeit der Entlohnung des Arbeiters und über die Kündigungsfrist nichts Anderes vereinbart ist, wird die Bedingung wöchentlicher Entlohnung und eine für beide Theile geltende vierzehntägige Kündigungsfrist vorausgesetzt.

Insoferne eine andere Kündigungsfrist vereinbart wird, muss dieselbe für beide Theile gleich sein, widrigens die Vereinbarung als nichtig anzusehen ist.

Mit Ausnahme der in den §§ 37 und 38 vorgesehenen Fälle darf das Arbeitsverhältniss bei Arbeitern, welche nach dem Stücke entlohnt werden oder im Accord arbeiten, weder seitens der Bahnverwaltung, noch seitens des Arbeiters vor Fertigstellung der bedungenen Arbeit beendigt werden.

Der Eisenbahnminister ist ermächtigt, Maximaltermine für die Lohnzahlung im Verordnungswege festzustellen.

Lohnzahlungen.

§ 18.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, die Löhne der Arbeiter in barem Gelde auszubezahlen und dürfen insbesondere nicht an Stelle des Lohnes oder eines Theilbetrages desselben Anweisungen (Blechmarken, Consummarken, Bons u. dgl.) für den Waarenbezug aus bestimmten Geschäften oder Magazinen verabfolgen.

Sie sind jedoch berechtigt, denjenigen Arbeitern, welche ihre Zustimmung hiezu ertheilt haben, gegen ein im voraus bedungenes, einen Gewinn ausschliessendes Entgelt Wohnung, Beleuchtungs- und Beheizungsmaterial für häusliche Zwecke, die Benützung von Grundstücken zuzuwenden und sei es selbst, sei es im Wege der auf Bahnbedienstete beschränkten Lebensmittelmagazine, die für den eigenen Hausbedarf nothwendigen Lebensmittel zu liefern und diese Zuwendungen und Lieferungen bei der Lohnzahlung in Anrechnung zu bringen.

Der Tarif, auf Grund dessen diese Lohnabzüge erfolgen, ist in der Arbeitsstätte an geeigneter, leicht zugänglicher Stelle anzuschlagen und stets in lesbarem Zustande zu erhalten. Diese Tarife sind weiters periodisch einer Revision durch die Aufsichtsbehörde zu unterziehen und von letzterer erforderlichenfalls zu regeln.

Andere, als die oben bezeichneten Gegenstände oder Waaren, insbesondere geistige Getränke, dürfen den Arbeitern auf Rechnung des Lohnes nicht verabfolgt werden.

Ferner darf nicht vereinbart werden, dass die Arbeiter Gegenstände ihres Bedarfes aus bestimmten Verkaufsstätten

beziehen müssen; auch darf die Ertheilung von Lohnabschlagszahlungen (Lohnvorschüssen) nicht an diese Bedingung geknüpft werden.

§ 19.

Von den Verdienstbeträgen der Arbeiter dürfen weiters noch für folgende Zwecke Abzüge gemacht werden:

a) zur Abstattung von Lohnvorschüssen;
b) Beiträge für die Krankencassa;
c) Beiträge für das Provisions- oder Altersversorgungsinstitut;
d) Conventionalstrafen (§ 36);
e) für jene bei Regiebauten den Arbeitern bahnseits beigestellten Arbeitsmittel, deren Abgang nach Vollendung der Arbeit seitens der Arbeiter nicht glaubwürdig gerechtfertigt werden kann.

§ 20.

Die Verdienstbeträge der Arbeiter, die nicht als dauernd im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68, angestellt anzusehen sind, dürfen mit Sicherstellungs- oder Executionsverfügungen nicht früher getroffen werden, als erstens die Arbeiten oder Dienste geleistet sind und zweitens der Tag abgelaufen ist, an dem der Lohn gemäss § 17 oder einer nach § 17 zulässigen besonderen Vereinbarung auszufolgen war. (§ 3 des Gesetzes vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68.)

Eine Ausnahme findet nur statt für die Sicherstellung oder Einbringung

a) der Steuern und öffentlichen Abgaben mit Inbegriff der zu Zwecken der öffentlichen Verwaltung ausgeschriebenen Zuschläge und der Vermögensübertragungsgebühren;
b) der auf dem Gesetze beruhenden Ansprüche auf Leistung des Unterhaltes (§ 7 des Gesetzes vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68).

Auch in diesen Fällen muss jedoch dem Verpflichteten die Hälfte seines Verdienstbetrages freibleiben (Artikel IX, Z. 10 des Einführungsgesetzes zur Executionsordnung vom 27. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 78).

§ 21.

Ausser den in den vorstehenden Paragraphen oder in anderen besonderen gesetzlichen Bestimmungen bezeichneten Fällen ist die Lohnzurückhaltung, sowie die Hereinbringung oder Sicherstellung von Forderungen jeder Art, dieselben mögen von wem immer erhoben werden, durch Anrechnung bei der Lohnzahlung oder durch Abzug vom Lohne unstatthaft. Insbesondere gilt dies von Ersatzforderungen der Bahnverwaltung für Beschädigung an den Arbeitsstätten, Maschinen und Werksvorrichtungen u. dgl., für welche Ersatzforderungen übrigens auch die Sicherstellung durch eine Caution nicht bedungen werden darf.

§ 22.

Vertragsbestimmungen und Verabredungen, welche den Anordnungen der §§ 18 bis 21 zuwiderlaufen, sind nichtig.

§ 23.

Arbeiter, deren Lohnanspruch entgegen den Vorschriften der §§ 18 bis 21 anders als durch Barzahlung berichtigt wurde, können jederzeit die Bezahlung ihrer Forderung in barem Gelde verlangen, ohne dass ihnen eine Einrede aus dem an Zahlungsstatt Gegebenen entgegengesetzt werden kann.

§ 24.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, den Arbeitern den für die zu leistende Arbeit bestimmten Lohnsatz vor Antritt der Arbeit bekannt zu geben und die ins Verdienen gebrachten Löhne an dem durch Gesetz oder Verordnung bestimmten oder im vorhinein vereinbarten Zahlungstermine auszuzahlen.

Wird das Arbeitsverhältniss vor Ablauf des Zahlungstermines gelöst, so hat die Zahlung des ins Verdienen gebrachten Lohnes an demselben Tage stattzufinden, an welchem die Auflösung des Arbeitsverhältnisses erfolgt.

§ 25.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, Lohnlisten zu führen, in welchen Vor- und Zunahme jedes Arbeiters, das Datum der Auszahlung des Lohnes, der bedungene Lohnsatz, die bedungenen Prämien und Naturalbezüge, der ins Verdienen gebrachte Lohn und speciell die für Ueberstunden geleistete Entlohnung, sowie die sämmtlichen für Krankenversicherung, Barvorschüsse, Conventionalgeldstrafen, Wohnung, Lebensmittel u. s.w. gemachten Abzüge ersichtlich zu machen sind.

Die Aufsichtsbehörde ist ermächtigt, unter Rücksichtnahme auf die vorhandenen Bedürfnisse Normalvorschriften für die Abfassung der Lohnlisten zu erlassen.

Die Lohnlisten sind am Orte ihrer Aufbewahrung den behördlichen Organen auf Verlangen vorzulegen und mindestens während der Dauer von fünf Jahren nach der letzten Eintragung aufzubewahren.

Arbeitsbücher.

§ 26.

Jeder Arbeiter (§ 3) muss mit einem Arbeitsbuche versehen sein und darf ohne solches nicht in Verwendung genommen werden.

Jedoch ist der Eisenbahnminister ermächtigt, bei dringenden oder nur kurze Zeit beanspruchenden Regiebauten Ausnahmen von dieser Bestimmung zu gestatten.

§ 27.

Bezüglich dieser Arbeitsbücher gelten dieselben Bestimmungen, welche jeweilig für die Arbeitsbücher der gewerblichen Hilfsarbeiter im Allgemeinen, für die Ausstellung derselben, sowie für die Ausfüllung der Rubriken in Anwendung sind.

Zeugnisse.

§ 28.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, dem Arbeiter auf Verlangen beim ordnungsmässigen Austritte aus dem Arbeitsverhältnisse über die Art und Dauer seiner Beschäftigung ein Zeugniss auszustellen, welches auf Wunsch des Arbeiters auch auf seine Leistungen und auf sein sonstiges Verhalten auszudehnen ist. Die aus der Stempelflichtigkeit des Zeugnisses hervorgehenden Kosten fallen dem Arbeiter zur Last.

Die Zeugnisse dürfen nicht mit Merkmalen versehen sein, welche den Arbeiter in einer im Zeugnisse nicht zum Ausdrucke kommenden Weise zu kennzeichnen bezwecken.

Ueber Ansuchen des Arbeiters hat die Gemeindebehörde das Zeugniss kosten- und stempelfrei zu beglaubigen.

Bahnverwaltungen, welche die Ausstellung des Zeugnisses verweigern, dem Arbeiter ein wahrheitswidriges Zeugniss wissentlich ertheilen oder dasselbe mit Merkmalen der in Absatz 2 verbotenen Art versehen, haften für den hieraus entspringenden Nachtheil.

Bezüglich der Lehrlinge enthält § 53 weitere Vorschriften.

Arbeiterverzeichnisse.

§ 29.

Bei allen Regiebauten und Hilfsanstalten ist über die bei denselben verwendeten Arbeiter von der Bahnverwaltung ein Verzeichniss in Buchform mit Angabe des Vor- und Zunamens, des Alters, der Heimatsgemeinde, der Gemeinde, welche das Arbeitsbuch ausgestellt hat, des Eintrittes in den Dienst der Bahnunternehmung, des Namens des Arbeitsgebers, bei dem der Arbeiter zuletzt in Arbeit stand, der Verwendungsart, der Krankencasse, welcher der Arbeiter angehört, und des Austrittes aus dem Dienst der Bahnunternehmung zu führen.

Diese Verzeichnisse sind am Orte ihrer Aufbewahrung den behördlichen Organen auf Verlangen vorzuweisen und mindestens während der Dauer von fünf Jahren nach der letzten Eintragung aufzubewahren.

Die polizeilichen Meldungsvorschriften bleiben durch dieses Gesetz unberührt.

Arbeitsordnungen.

§ 30.

Für die Regiebauten, sowie für jede Hilfsanstalt sind von der Bahnverwaltung Arbeitsordnungen aufzustellen, welche nebst der Angabe des Zeitpunktes, wann deren Wirksamkeit beginnt, insbesondere folgende Bestimmungen zu enthalten haben:

a) über die verschiedenen Arbeiterkategorien, sowie über die Art der Verwendung von jugendlichen Arbeitern und Frauenspersonen;
b) über die Art und Weise, wie die jugendlichen Arbeiter den vorgeschriebenen Schulunterricht geniessen;
c) über die Arbeitstage, die Sonntagsarbeit und den Ersatzruhetag, über Beginn und Ende der Arbeitszeit und der Arbeitspausen, sowie über den Schichtwechsel;
d) über die Befugnisse und Obliegenheiten des Aufsichtspersonales;
e) über die Behandlung der Arbeiter im Falle der Erkrankung oder Verunglückung;
f) über den Zeitpunkt der Abrechnung, dann über den Zeitpunkt, die Art und den Ort der Auszahlung der Arbeitslöhne;
g) über Conventionalgeldstrafen, welche bei Uebertretung der Arbeitsordnung eintreten, sowie über deren Höhe, die Art ihrer Festsetzung, Einhebung und Verwendung;
h) über die Lohnabzüge;
i) über die Kündigungsfrist, die Auflösung des Arbeitsverhältnisses und den vorzeitigen Austritt des Arbeiters, sowie über die sich hieraus ergebenden Rechtsfolgen.

§ 31.

Längstens drei Monate nach der Kundmachung dieses Gesetzes (§ 65) müssen für sämmtliche Regiebauten und Hilfsanstalten diesem Gesetze entsprechende Arbeitsordnungen erstellt und der Aufsichtsbehörde zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt sein.

Für Regiebauten und Hilfsanstalten neuer Bahnunternehmungen, sowie für neue Regiebauten und Hilfsanstalten bestehender Eisenbahnen ist, soferne auf dieselben nicht eine allgemein genehmigte Arbeitsordnung Anwendung findet, die Arbeitsordnung spätestens 14 Tage vor Beginn der Arbeit der Aufsichtsbehörde vorzulegen.

Die gleiche Vorlageverpflichtung tritt in allen jenen Fällen ein, wo eine Abänderung einer Arbeitsordnung in Aussicht genommen ist. Im Falle unwesentlicher Abänderungen genügt es, wenn die Aenderung der Arbeitsordnung nachträglich, längstens aber binnen acht Tagen nach ihrer Durchführung, der Aufsichtsbehörde zur Kenntniss gebracht wird.

§ 32.

Vor der Vorlage der Arbeitsordnung an die Aufsichtsbehörde ist den in der Hilfsanstalt beschäftigten grossjährigen Arbeitern Gelegenheit zu geben, sich über den Inhalt derselben zu äussern.

Der hiebei einzuhaltende Vorgang ist in der Durchführungsverordnung zu regeln.

§ 33.

Die Aufsichtsbehörde hat zu prüfen, ob die Arbeitsordnung den gesetzlichen Bestimmungen entspricht und ob dieselbe auch den vorhandenen besonderen Verhältnissen gebührend Rechnung trägt.

Von dem Ergebnisse der Prüfung ist die Bahnverwaltung zu verständigen und im Falle die vorgelegte Arbeitsordnung bestätigt wird, ist die Bahnverwaltung aufzufordern, behufs Beisetzung des behördlichen Visums die inhaltlich genehmigte Arbeitsordnung in zwei ordnungsgemäss gefertigten Exemplaren der Aufsichtsbehörde neuerdings vorzulegen. Eines dieser Exemplare bleibt in Verwahrung dieser Behörde, das zweite wird an die Bahnverwaltung geleitet.

§ 34.

Ein Exemplar der behördlich genehmigten Arbeitsordnung, einschliesslich der Nachträge, muss für neue Regiebauten noch vor Beginn der Arbeit, sonst aber unverzüglich nach Zustellung der Vidirung durch die Aufsichtsbehörde an jeder Arbeitsstätte, beziehungsweise in jedem Arbeitsraume, in den Arbeitern verständlichen Sprachen, an geeigneter, leicht zugänglicher Stelle angeschlagen werden, und müssen diese Anschläge stets in lesbarem Zustande erhalten werden.

Hinsichtlich des nicht blos in einer Wiedergabe gesetzlicher oder sonst giltiger Vorschriften bestehenden Inhaltes treten die Arbeitsordnungen, die für neue Regiebauten oder Hilfsanstalten erlassen werden, mit Beginn der Arbeit, andere, sowie Nachträge zu Arbeitsordnungen frühestens 14 Tage nach dem Anschlage in Kraft.

Die Bahnverwaltungen haben die Verpflichtung, sofort nach dem Anschlage sämmtlichen Arbeitern und den später aufgenommenen Arbeitern bei ihrem Eintritte je ein Exemplar der giltigen Arbeitsordnung einzuhändigen.

Der Arbeiter hat den Empfang schriftlich zu bestätigen. Durch die schriftliche Bestätigung des Empfanges werden die Bestimmungen der Arbeitsordnung bei den neu aufgenommenen Arbeitern sofort, bei den früher aufgenommenen Arbeitern nach Ablauf der Kündigungsfrist, jedoch nicht vor Ablauf der im Absatze 2 bezeichneten Frist, zum Bestandtheil des Arbeitsvertrages. Neu eintretende Arbeiter sind jedoch berechtigt, binnen 24 Stunden nach der schriftlichen Bestätigung des Empfanges der Arbeitsordnung ohne Kündigung vom Arbeitsvertrage zurückzutreten.

§ 35.

Die Eingaben, mit welchen die Arbeitsordnungen der Aufsichtsbehörde vorgelegt werden, und die diesen Eingaben beigelegten Arbeitsordnungen sind stempelfrei.

Conventionalgeldstrafen.

§ 36.

Die Conventionalgeldstrafen, welchen die Arbeiter bei Uebertretung der Arbeitsordnung unterworfen wurden, sowie der Anlass, aus welchem, und der Tag, an welchem die Strafe verhängt worden ist, endlich die Verwendung der Strafgelder sind in ein Verzeichniss einzutragen, dessen Einsichtnahme den Organen der Aufsichtsbehörde und den Arbeitern offensteht.

Die verhängten Geldstrafen dürfen im Allgemeinen innerhalb des Zeitraumes einer Woche die Höhe eines halben Tagesverdienstes nicht überschreiten. Nur in Fällen besonders strafbaren Leichtsinnes, wie bei vorschriftswidrigem Gebahren mit Sprengmitteln, sowie bei Vernachlässigung der Pflichten als Wärter von Dampfkesseln, Dampfmaschinen, Dynamomaschinen, sowie von Vorrichtungen, bei welchen durch ein Versagen oder durch einen Mangel in der Functionirung Menschenleben gefährdet sind, können auch höhere Geldstrafen verhängt werden.

Alle diese Strafgelder müssen solchen im Verordnungswege zu bezeichnenden Einrichtungen zugewendet werden, welche zum Besten der Arbeiter dienen.

Das Beschwerderecht gegen die Verhängung einer Geldstrafe muss dem Arbeiter innerhalb des Instanzenzuges der Bahnverwaltung gewahrt sein.

Auflösung des Arbeitsverhältnisses.

§ 37.

Vor Ablauf der ausdrücklich oder stillschweigend bedungenen Dauer des Arbeitsverhältnisses kann ein Arbeiter ohne Kündigung nur in folgenden Fällen sofort entlassen werden, wenn er:

a) bei Abschluss des Arbeitsvertrages die Bahnverwaltung durch Vorzeigung eines falschen oder verfälschten Arbeitsbuches oder Zeugnisses hintergangen oder über das Bestehen eines anderen, den Arbeiter gleichzeitig verpflichtenden Arbeitsverhältnisses in einen Irrthum versetzt hat;
b) im Verlaufe der ersten Woche nach Aufnahme in die Arbeit zu der mit ihm vereinbarten Arbeit unfähig befunden wird;
c) der Trunksucht verfällt und wiederholt fruchtlos verwarnt wurde;
d) sich eines Diebstahls, einer Veruntreuung, einer Theilnehmung an diesen strafbaren Handlungen oder eines Betruges schuldig macht;
e) die ihm nach dem Arbeitsvertrage obliegende Arbeit unbefugt verlassen hat oder ohne gerechtfertigte Entschuldigung zu dieser Arbeit nicht erschienen ist oder beharrlich seine Pflichten (§ 16) vernachlässigt;
f) die übrigen Arbeiter oder Angestellten zum Ungehorsam im Dienste, zu unordentlichem Lebenswandel oder zu unsittlichen oder gesetzwidrigen Handlungen verleitet oder zu verleiten sucht;
g) sich einer groben Ehrenbeleidigung, Körperverletzung oder gefährlichen Drohung gegen die Vorgesetzten oder gegen die übrigen Arbeiter schuldig macht;
h) sich einer vorsätzlichen Sachbeschädigung von erheblicher Bedeutung zum Nachtheile des Arbeitgebers schuldig macht.

Die vorzeitige Entlassung ist nicht mehr zulässig, wenn der Entlassungsgrund der Bahnverwaltung länger als eine Woche bekannt ist.

§ 38.

Vor Ablauf der ausdrücklich oder stillschweigend bedungenen Dauer des Arbeitsverhältnisses kann ein Arbeiter ohne Kündigung die Arbeit nur in folgenden Fällen sofort verlassen:

a) wenn er ohne erweislichen Schaden für seine Gesundheit die Arbeit nicht fortsetzen kann;
b) wenn ein Vorgesetzter sich einer groben Ehrenbeleidigung, Körperverletzung oder gefährlichen Drohung gegen den Arbeiter oder dessen Angehörige schuldig macht, oder
c) den Arbeiter oder dessen Angehörige zu unordentlichem Lebenswandel, oder zu gesetzwidrigen Handlungen verleitet oder zu verleiten sucht, oder sich eine Verletzung der Sittlichkeit gegen den Arbeiter oder dessen Angehörige zuschulden kommen lässt;
d) wenn seitens der Bahnverwaltung dem Arbeiter die bedungenen Bezüge ungebührlich vorenthalten oder unbefugter Weise gekürzt, oder wenn andere wesentliche Vertragsbestimmungen verletzt werden; als eine solche Verletzung wesentlicher Vertragsbestimmungen ist auch anzusehen, wenn die Kürzung der Arbeitszeit bahnseitig zum Anlasse der Schmälerung des Verdienstes genommen wird.

In den unter b) und c) erwähnten Fällen ist der vorzeitige Austritt aus der Arbeit nicht mehr zulässig, wenn die betreffende Thatsache dem Arbeiter länger als eine Woche bekannt ist.

§ 39.

Wenn die Bahnverwaltung ohne einen gesetzlich zulässigen Grund (§ 37) einen Arbeiter vorzeitig entlässt oder durch Verschulden von ihrer Seite oder von Seiten ihrer Aufsichtsorgane dem Arbeiter Grund zur vorzeitigen Auflösung des Arbeitsverhältnisses gibt (§ 38), so ist dieselbe verpflichtet, dem Arbeiter den Lohn und die sonst vereinbarten Genüsse für die ganze Kündigungsfrist, oder im Falle der bereits erfolgten Kündigung für den noch übrigen Theil der Kündigungsfrist zu vergüten.

§ 40.

Arbeiter, welche in den im § 37 vorgesehenen Fällen vorzeitig entlassen werden, haben Anspruch auf den Lohn und die sonst vereinbarten Genüsse nur bis zum Tage der Entlassung.

§ 41.

Wenn infolge einer wenn auch vorübergehenden Einstellung des Betriebes einer Hilfsanstalt, sei es durch Verschulden der Bahnverwaltung oder eines diese treffenden Zufalles eine vorzeitige Auflösung des Arbeitsverhältnisses sich als nothwendig erweist, ist die Bahnverwaltung verpflichtet, dem Arbeiter den Lohn und die sonst vereinbarten Genüsse für die ganze Kündigungsfrist oder im Falle der bereits erfolgten Kündigung für den noch übrigen Theil der Kündigungsfrist zu vergüten.

§ 42.

Vereinbarungen, welche den Vorschriften der §§ 37 bis 41 zuwiderlaufen, sind nichtig.

Vorzeitiger Austritt.

§ 43.

Wenn ein Arbeiter ohne gesetzlich zulässigen Grund (§ 38) vorzeitig aus der Arbeit tritt, so ist die Bahnverwaltung berechtigt, falls der Arbeiter ihrer, innerhalb der Kündigungsfrist, längstens aber innerhalb einer Frist von acht Tagen erfolgten Aufforderung zur Rückkehr in die Arbeit für die noch fehlende Zeit binnen drei Tagen nicht Folge leistet, von demselben für jeden Arbeitstag der nicht eingehaltenen Kündigungsfrist, höchstens aber für 14 Tage, einen Ersatz im Betrage des täglichen Durchschnittslohnes zu begehren.

§ 44.

Eine Bahnverwaltung, die einen Arbeiter in Verwendung nimmt, obwohl ihr bei Aufnahme des letzteren bekannt war, dass sein Arbeitsverhältniss mit seinem letzten Arbeitgeber noch zu Recht besteht und von ihm nicht rechtmässig gelöst wurde, oder welche einen solchen Arbeiter in der Arbeit behält, nachdem ihr dieser Thatbestand bekannt geworden ist, haftet dem früheren Arbeitgeber für den durch den eigenmächtigen Austritt des Arbeiters erwachsenen Schaden.

Dem früheren Arbeitgeber steht auch das Recht zu, innerhalb der Kündigungsfrist, längstens aber innerhalb einer Frist von acht Tagen den Wiedereintritt des eigenmächtig ausgetretenen Arbeiters für die noch fehlende Zeit zu fordern.

Verbotene Bekanntmachungen.

§ 45.

Eine Bahnverwaltung, welche Mittheilungen oder Bekanntmachungen, wodurch bestimmten Arbeitern unmöglich gemacht oder erschwert werden soll, in anderen Unternehmungen Beschäftigung zu finden, aufstellt oder verbreitet, macht sich ebenso einer Uebertretung dieses Gesetzes schuldig, wie ein Arbeiter einer Unternehmung, welcher Bekanntmachungen aufstellt oder verbreitet, durch welche Arbeiter gewarnt werden sollen, in bestimmten Unternehmungen Arbeit zu suchen.

Streitigkeiten aus dem Arbeits-, Lehr- und Lohnverhältnisse.

§ 46.

Inwieferne aus dem Arbeits-, Lehr- und Lohnverhältnisse entspringende Rechtsstreitigkeiten zwischen den Bahnverwaltungen und den in ihren Hilfsanstalten oder bei Regiebauten verwendeten Arbeitern, sowie zwischen diesen Arbeitern untereinander zur Zuständigkeit der Gewerbegerichte gehören, wird durch die hiefür bestehenden besonderen Vorschriften bestimmt.

Insoweit die Zuständigkeit eines Gewerbegerichtes nicht eintritt, gehören derlei Streitigkeiten ohne Rücksicht auf den Werth des Streitgegenstandes zur sachlichen Zuständigkeit der Bezirksgerichte.

II. Jugendliche Arbeiter und Frauenspersonen.

§ 47.

Unter jugendlichen Arbeitern werden in diesem Gesetze Arbeiter bis zum vollendeten 16. Lebensjahre verstanden.

Beschränkungen in der Verwendung von jugendlichen Arbeitern und Frauenspersonen.

§ 48.

Kinder vor dem vollendeten 14. Lebensjahre und jugendliche Frauenspersonen (§ 47) dürfen bei den Regiebauten der Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben nicht verwendet werden. Männliche jugendliche Arbeiter zwischen dem vollendeten 14. und dem vollendeten 16. Jahre dürfen nur in den Werkstätten als Lehrlinge und ferner bei den Regiebauten zu leichteren Arbeiten, welche der Gesundheit dieser Arbeiter nicht nachtheilig sind und deren körperliche Entwicklung nicht hindern, beschäftigt werden.

Frauenspersonen nach vollendetem 16. Lebensjahre dürfen bei den Regiebauten nur zu leichteren Arbeiten verwendet werden.

Inwiefern Frauenspersonen in den Hilfsanstalten verwendet werden können, bestimmt der Eisenbahnminister im Verordnungswege.

Jugendliche Arbeiter und Frauenspersonen dürfen weder bei Nachtarbeit, das ist in den Stunden zwischen 8 Uhr Abends und 5 Uhr Morgens, noch auch bei Ueberstundenarbeit beschäftigt werden. Wöchnerinnen dürfen erst nach Verlauf von vier Wochen nach ihrer Niederkunft zur Arbeit zugelassen werden.

Evidenzhaltung jugendlicher Hilfsarbeiter.

§ 49.

Ueber die in Hilfsanstalten und bei Regiebauten beschäftigten jugendlichen Arbeiter ist ein Verzeichniss zu führen, welches Namen, Geburtsdatum, Wohnort dieser Arbeiter und den Namen, sowie den Wohnort ihrer Eltern, bezw. Vormünder, dann die Ein- und Austrittszeit zu enthalten hat.

Dies Verzeichniss ist den behördlichen Organen auf Verlangen vorzulegen.

Dasselbe kann mit dem nach § 29 zu führenden Arbeiterverzeichnisse vereinigt werden, sofern das letztere die oben angeführten Rubriken enthält.

III. Lehrlinge.

§ 50.

Als Lehrling wird angesehen, wer bei Werkstätten von Eisenbahnen zur praktischen Erlernung einer der darin betriebenen Beschäftigungen in Verwendung tritt, ohne Unterschied, ob für die Arbeit Lohn gezahlt wird oder nicht.

Lehrlinge dürfen nur für die Werkstätten aufgenommen werden.

§ 51.

Als Lehrherr ist die Bahnunternehmung und in deren Stellvertretung der Werkstättenleiter anzusehen.

§ 52.

Rücksichtlich der Aufnahme der Lehrlinge, der Lehr- und Probezeit, der Pflichten des Lehrlings und des Lehrherrn, der vorzeitigen Auflösung des Lehrverhältnisses, der Kündigung, sowie des Erlöschens des Lehrvertrages haben die jeweilig in Geltung stehenden Bestimmungen der Gewerbeordnung mit Ausnahme der Vorschriften über die Handhabung der Aufsicht, die nach Massgabe der Bestimmungen dieses Gesetzes zu führen ist, sinngemässe Anwendung zu finden.

Lehrzeugnisse.

§ 53.

Bei Auflösung des Lehrverhältnisses hat die Bahnverwaltung dem Lehrlinge über die zugebrachte Lehrzeit, sein Betragen während derselben und die gewonnene Ausbildung in seiner handwerksmässigen Beschäftigung ein Zeugniss auszustellen.

Der wesentliche Inhalt dieses Zeugnisses ist in das Arbeitsbuch einzutragen und von der Ortspolizeibehörde kosten- und stempelfrei zu beglaubigen.

IV. Uebertretungen und Strafen.

§ 54.

Bei Uebertretungen der durch dieses Gesetz für die Bahnverwaltungen getroffenen Vorschriften ist die Strafe über jene Personen zu verhängen, welche für die Einhaltung der betreffenden Vorschriften nach Massgabe der Thatumstände verantwortlich erscheinen. (§ 4.)

§ 55.

Wer den Vorschriften des § 5 zuwiderhandelt, wird, sofern nicht eine den Gerichten zugewiesene strafbare Handlung vorliegt, wegen Uebertretung dieses Gesetzes bestraft, wenn die Handlung oder Unterlassung einer auf Grund dieser Gesetzesbestimmungen erlassenen Anordnung zuwiderläuft, oder wenn der Thäter auch ohne besondere Anordnung einzusehen vermochte, dass seine Handlung oder Unterlassung geeignet war, das Leben oder die Gesundheit von Menschen zu gefährden.

§ 56.

Wer den Vorschriften der §§ 6 bis 9, 11 bis 15, 18, 24 bis 26, 29 bis 31, 34, 36, 45, 48 und 49 oder den Vorschriften der auf Grund dieser Bestimmungen erlassenen Verordnungen oder Anordnungen, sowie den gemäss der §§ 27 und 52 Anwendung findenden Bestimmungen der Gewerbeordnung zuwider-

handelt, wird, soferne nicht eine den Gerichten zugewiesene strafbare Handlung vorliegt, wegen Uebertretung dieses Gesetzes bestraft.

§ 57.

Die in den §§ 55 und 56 bezeichneten Uebertretungen werden von der Aufsichtsbehörde unbeschadet einer eventuellen disciplinaren Behandlung bestraft:

a) mit Verweisen;
b) mit Geldstrafen bis zum Betrage eines Monatsgehaltes, beziehungsweise Monatsverdienstes.

§ 58.

Bei Bemessung der Strafen ist auf die Erschwerungs- und Milderungsumstände, sowie auf die Grösse des mit der Uebertretung beabsichtigten Vortheiles oder des zugefügten Nachtheiles Rücksicht zu nehmen.

§ 59.

Durch die Verjährung erlischt die Strafbarkeit jener Uebertretungen dieses Gesetzes, welche nicht nach dem allgemeinen Strafgesetze zu behandeln sind, wenn der Thäter binnen sechs Monaten, vom Tage der begangenen Uebertretung, nicht in Untersuchung gezogen worden ist.

V. Behörden und Verfahren.

Aufsichtsbehörde.

§ 60.

Die Ueberwachung der Durchführung der Bestimmungen dieses Gesetzes obliegt der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, den zur Durchführung dieses Gesetzes berufenen Organen der Aufsichtsbehörde sämmtliche von denselben für nothwendig erachtete Aufklärungen zu geben und den Anordnungen dieser Behörde auf das Genaueste nachzukommen.

Den Organen der Aufsichtsbehörde ist der Eintritt in sämmtliche Arbeitsräume und zu passender Zeit auch in die von den Bahnverwaltungen beigestellten Arbeiterwohnungen gestattet.

Ordnungsstrafen.

§ 61.

Unbeschadet der der Staatsverwaltung sonst auf Grund der bestehenden Gesetze und der einzelnen Concessionen zustehenden Rechte und Befugnisse kann die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen als Aufsichtsbehörde eine Bahnunternehmung zur Durchführung dieses Gesetzes und der auf Grund desselben erlassenen Verordnungen und Anordnungen durch Ordnungsstrafen bis zur Höhe von K 5000 verhalten. Die Ordnungsstrafe darf nur nach vorausgegangener Androhung verhängt, kann jedoch nach Erforderniss wiederholt werden.

Recurse.

§ 62.

Gegen alle von der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen auf Grund dieses Gesetzes getroffenen Verfügungen und Erkenntnisse ist der Recurs an das Eisenbahnministerium zulässig.

§ 63.

Der Recurs ist binnen 14 Tagen nach der Zustellung bei der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen einzubringen. Recurse gegen Straferkenntnisse der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen haben aufschiebende Wirkung.

Strafmilderung und Nachsicht.

§ 64.

Dem Eisenbahnministerium steht das Recht zu, aus rücksichtswürdigen Gründen Strafen zu mildern und nachzusehen.

Einbringung und Verwendung der Geldstrafen.

§ 65.

Die Einbringung der Strafgelder kann im Wege der gerichtlichen Execution erfolgen.

Alle Strafgelder sind solchen im Verordnungswege zu bezeichneten Einrichtungen zuzuwenden, die zum Besten der Arbeiter dienen.

VI. Schlussbestimmungen.

§ 66.

Dieses Gesetz tritt hinsichtlich der Bestimmung des § 31, Absatz 1, mit dem Tage der Kundmachung und in seinem übrigen Inhalte sechs Monate nach seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

§ 67.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes ist Mein Eisenbahnminister betraut.

Begründung
zu dem
Gesetzentwurfe, betreffend die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter.

Durch das Kundmachungspatent (Punkt V, lit. 1) zur Gewerbeordnung vom 20. December 1859, R.-G.-Bl. Nr. 227, sind die Eisenbahnunternehmungen von den Bestimmungen dieser Gewerbeordnung eximirt worden, und finden daher auch die durch die später mit dem Gesetze vom 8. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 22, erfolgte Abänderung und Ergänzung des VI. Hauptstückes der Gewerbeordnung eingeführten, die Regelung des Arbeitsverhältnisses und den Arbeiterschutz im Gewerbebetriebe bezweckenden Bestimmungen auf die gedachten Unternehmungen folgerichtig keine Anwendung.

Während Wesen und Zweck des Eisenbahnbetriebes, sowie die an diesen gestellten Anforderungen des öffentlichen Verkehres es in der That nicht gestatten würden, die oben erwähnten Bestimmungen auch auf das in diesem Betriebe selbst beschäftigte Arbeiterpersonale auszudehnen, ist andererseits nicht zu verkennen, dass im Rahmen des Eisenbahnwesens sich dennoch Gebiete vorfinden, welche mit jenen des gewerblichen und fabriksmässigen Betriebes im engeren Sinne des Wortes vielfache Analogien aufweisen, und andererseits auch nicht so enge mit den eigentlichen unmittelbaren Functionen des Bahnbetriebes verknüpft sind, dass es ausgeschlossen erschiene, ohne Schädigung dieses letzteren eine gesetzliche Regelung des Arbeitsverhältnisses für die auf solchen Gebieten beschäftigten Arbeiter ins Auge zu fassen.

Das Eisenbahnministerium hat daher in weiterer Verfolgung des mit dem Gesetze vom 27. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 158, betreffend die Bestellung eines Gewerbeinspectors für die in Wien auszuführenden öffentlichen Verkehrsanlagen gegebenen, und vom besten Erfolge begleiteten Anstosses zur wirksamen Ausdehnung des gewerblichen Arbeiterschutzes auf das Gebiet grosser öffentlicher Arbeiten die Frage einem eingehenden fachmännischen Studium unterziehen lassen, welche Gebiete des Eisenbahnwesens im weiteren Sinne neben dem Eisenbahnbaue ihrer Natur nach zur Anwendung ähnlicher Vorsorgen im Interesse der Arbeiter geeignet wären. Zu diesem Zwecke wurde der mit dem Gegenstande vertraute Gewerbeinspector der Wiener Verkehrsanlagen der staatlichen Eisenbahnaufsichtsbehörde beigegeben und beauftragt, innerhalb des ihm hiedurch eröffneten Informationsbereiches die Unterlagen für die zu erstattenden Vorschläge vorzubereiten.

Inzwischen war auch durch eine im Abgeordnetenhause anlässlich der Berathung des Gesetzes über die im Jahre 1898 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung vom Abgeordneten Dr. Verkauf gegebene, auf den Arbeiterschutz bei eben diesen Bahnbauten abzielende Anregung Anlass geboten, der gesetzlichen Regelung des oberwähnten Arbeitsverhältnisses näher zu treten. Der Vollständigkeit halber sind hier übrigens auch die bereits längere Zeit vorher, und zwar alsbald nach dem Erscheinen der Gewerbegesetznovelle vom 8. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 22, eingeleiteten eingehenden Studien zu erwähnen, welche seitens des Handelsministeriums sowohl, als auch seitens der österreichischen Bahnverwaltungen über diese Frage vorgenommen worden waren.

Was den Umfang der neu zu treffenden Massnahmen anbelangt, so wurden die nach Ausscheidung der regelmässigen Bahnerhaltung erübrigenden Arbeiten beim Eisenbahnbaue einerseits, und die Hilfsanstalten der Eisenbahnen andererseits als jene Gebiete erkannt, auf denen die gesetzliche Festsetzung von Arbeiterschutzvorkehrungen und das Arbeitsverhältniss betreffenden Normen sich als ebenso zweckmässig, wie bei Einhaltung der richtigen Grenzen auch als anstandslos durchführbar erweisen dürfte.

Während die Einführung solcher Vorkehrungen und Normen rücksichtlich der Hilfsanstalten der Eisenbahnen lediglich das Ressort des Eisenbahnministeriums berührt, fällt demselben aus dem Bereiche des Eisenbahnbaues die Vorsorge für den Arbeiterschutz nur bezüglich jener Bauführungen zu, welche von den Eisenbahnverwaltungen selbst in eigener Regie bewerkstelligt werden, wo hingegen die gleiche Vorsorge bezüglich des bei weitem überwiegenden Theiles dieser Bauten, welche im Wege privater Bauunternehmungen zur Ausführung kommen, der Competenz des Handelsministeriums und des Ministeriums des Innern untersteht.

Es wurde daher, um ein einheitliches Vorgehen auf diesem inhaltlich gleichartigen Gebiet zu erzielen, die Ausarbeitung zweier getrennter Gesetzentwürfe ins Auge gefasst, von welchen der vorliegende die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben

verwendeten Arbeiter betrifft, während ein gleichzeitig seitens des Handelsministeriums in Vorlage gebrachter Gesetzentwurf als Correlat zu ersterem die Anwendung der Bestimmungen der Gewerbeordnung auf Bauunternehmungen (Eisenbahnbau-Unternehmungen einbegriffen) bezweckt.

Beide Entwürfe wurden vor ihrer endgiltigen Fertigstellung dem ständigen Arbeitsbeirathe des arbeitsstatistischen Amtes im Handelsministerium zur Begutachtung übermittelt und auf Grund des von dieser Körperschaft erstatteten Gutachtens einer amendirenden Revision unterzogen, wobei einerseits auf die erwähnte gutachtliche Aeusserung, andererseits auf die vom Standpunkte der Verwaltungsgesetzgebung im Allgemeinen und des Eisenbahnbetriebes im Besonderen zu berücksichtigenden Momente gleichmässig entsprechend Bedacht genommen wurde.

Die meritorischen Bestimmungen des vorliegenden Gesetzentwurfes sind, soweit die besonderen Verhältnisse der in Betracht kommenden Betriebe es gestatten, den Bestimmungen der Gewerbeordnung nach Thunlichkeit angepasst und wurde von letzteren im Wesentlichen nur insofern abgewichen, als Mängel zu beseitigen sind, welche sich auf dem Gebiete der geltenden gewerblichen Gesetzgebung besonders fühlbar gemacht hatten.

In solchen Fällen wurde bei Verfassung des vorliegenden Entwurfes meistentheils auf den Inhalt jener Vorlage zurückgegriffen, welche bereits im Jahre 1895 seitens der Regierung in der XI. Session des Abgeordnetenhauses (1355 der Beilagen zum stenographischen Protokolle) in Gestalt einer Novelle zur Gewerbeordnung zur verfassungsmässigen Behandlung eingebracht worden war.

Eine principiell verschiedene Regelung hat im vorliegenden Entwurfe lediglich der Absatz über die Competenz der Behörden und über das Verfahren gefunden, und zwar aus Gründen, welche am Schlusse der folgenden Besprechung des meritorischen Gesetzinhaltes zur Erörterung gelangen werden.

Jenes Gebiet des Eisenbahnwesens, auf welches das intendirte Gesetz Anwendung finden soll, ist im Titel des Entwurfes präcise bezeichnet und im Abschnitt I, § 2 desselben des Näheren umschrieben. Danach sind aus dem Kreise des Regiebaues lediglich die dem eigentlichen Eisenbahnbetriebe zuzurechnenden gewöhnlichen Bahnerhaltungsarbeiten dem Giltigkeitsbereiche des intendirten Gesetzes entrückt.

Auch soll das Gesetz keine Anwendung finden auf die von den Eisenbahnverwaltungen betriebenen Unternehmungen, welche sich gewerbsmässig mit der Uebernahme von Arbeiten und Lieferungen für dritte Personen befassen, wie zum Beispiel die Locomotivfabrik der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, die Eisengiesserei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn u. s. w., nachdem auf diese Unternehmungen die Bestimmungen der Gewerbeordnung nach wie vor voll zur Anwendung gelangen sollen.

Die in vorliegendem Gesetzentwurfe ins Auge gefasste Regelung des Arbeitsverhältnisses verfolgt nun ein objectives und ein subjectives Ziel, je nachdem es sich um die Umstände handelt, unter denen die Arbeit sich vollzieht und um die aus denselben sich ergebenden Vorsorgen für das Arbeiterpersonal, oder um Form und Inhalt des contractlichen Verhältnisses zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Während in ersterer Richtung sämmtliche in den in Betracht kommenden Betrieben beschäftigten Bediensteten in den Wirksamkeitsbereich einzubeziehen sind, ist in der zweitgedachten Richtung dieser Bereich auf jenes Personal beschränkt worden, für welches nicht schon die subjective Seite des Arbeitsverhältnisses durch Dienstordnungen (Dienstpragmatiken u. dgl.) ausreichend geregelt erscheint. Im § 3 des Entwurfes wird diese Unterscheidung in entsprechender Weise präcisirt.

§ 4 des Entwurfes hat die Feststellung der im Sinne des Gesetzes für die Durchführung desselben verantwortlichen physischen und juristischen Personen zum Gegenstande und statuirt die Pflicht der Bahnverwaltungen, den Behörden zur Feststellung der Verantwortlichkeiten jede verlangte Unterstützung angedeihen zu lassen.

Mit § 5 beginnen sodann die meritorischen Bestimmungen des Gesetzes, von denen jene bis inclusive § 14 Vorsorgen für das Personale betreffen und sich auf sämmtliche in den Hilfsanstalten und beim Regiebaue Beschäftigten beziehen. Von den einzelnen in der gedachten Paragraphenreihe enthaltenen Verfügungen ist insbesondere die Normirung der Maximalarbeitszeit (§ 7, Alinea 1) mit höchstens 11 Stunden binnen 24 Stunden hervorzuheben.

Diese der Gewerbeordnung entnommene Maximalarbeitsfrist erfährt aber hinsichtlich des Personals in den Werkstätten eine wesentliche Einschränkung durch die weitere Bestimmung, dass, insoferne in einer Hilfsanstalt kraft besonderer Dienstvorschriften (Arbeitsordnung u. dgl.) mit 1. Jänner 1900 eine kürzere Arbeitsdauer thatsächlich bestanden hat, dieselbe keinesfalls erhöht werden darf.

Da nun in keiner der Werkstätten sämmtlicher heimischer Bahnverwaltungen am 1. Jänner 1900 eine längere als zehnstündige Arbeitszeit eingeführt, vielmehr in den meisten derselben die Maximalarbeitszeit mit $9^1/_2$ Stunden festgesetzt war, ist für die in diesen Betrieben beschäftigte Arbeitergruppe faktisch das von ihr erstrebte Ziel der zehnstündigen Maximalarbeitszeit, in vielen Fällen sogar eine günstigere Normirung des Arbeitstages erreicht.

Angesichts dieser Thatsache und in der weiteren Erwägung, dass die Einführung einer kürzeren als der elfstündigen Arbeitszeit in den seltenen, meist durch Dringlichkeit der Arbeit provocirten Fällen des Baues in eigener Regie schwer zulässig erscheint, war die Regierung nicht in der Lage, dem von einer Minorität des Arbeitsbeirathes vorgebrachten Ansuchen um gesetzliche Fixirung des zehnstündigen Arbeitstages für die Hilfsanstalten stattzugeben. Hiebei erscheint aber in merito diesem Wunsche Rechnung getragen, während schwere Bedenken entgegenstehen würden, in formeller Weise auf einem beschränkten Gebiete fabriksartiger Thätigkeit eine einschneidende Normalverfügung früher zu statuiren, als dies für das grosse Gebiet der gesammten Fabriksarbeit geschehen könnte.

Die übrigen, in den §§ 5 bis inclusive 16 enthaltenen Bestimmungen lehnen sich, von kleinen und unwesentlichen Ergänzungen und Abweichungen abgesehen, an das geltende Gewerberecht an.

Die auf dem Gebiete des letzteren gemachten Erfahrungen haben dazu geführt, die im § 17 enthaltenen Bestimmungen über die Kündigung für den Geltungsbereich dieses Gesetzes nach der Richtung zu modificiren, dass keiner der den Arbeitsvertrag schliessenden Theile dem anderen gegenüber ungünstiger gestellt wird, und dass beim Mangel einer Vereinbarung über eine Kündigungsfrist die sofortige Lösbarkeit des Arbeitsverhältnisses ausgeschlossen und eine vierzehntägige Kündigungsfrist präsumirt wird.

Die §§ 18 bis 25, welche die Lohnzahlungen regeln, bedürfen, da ihr Inhalt keine wesentliche Verschiedenheit von den auf dem Gewerbegebiete in Kraft stehenden Normen aufweist, keiner eingehenden Erörterung.

Die §§ 26, 27 und 28 handeln von den Arbeitsbüchern und Zeugnissen. Wenn auch vom Standpunkte der Eisenbahnverwaltung die Forderung nach Beibringung von Arbeitsbüchern nicht als unbedingt nothwendig anzusehen ist, so erscheint es doch nicht empfehlenswerth, in dieser Beziehung durch Eliminirung derselben ein differirendes Vorgehen gegenüber der Gewerbeordnung einzuschlagen, zumal die Fluctuation des Arbeiterpersonales zwischen den Hilfsanstalten der Eisenbahnen und den Werkstätten der Fabriksindustrie eine sehr rege ist, so dass die Continuität des Arbeitsnachweises vor Allem zumeist diesen Arbeiterkategorien selbst zu wesentlichem Vortheile gereichen muss.

Anders liegen die Verhältnisse auf diesem Gebiete rücksichtlich der bei Regiebauten beschäftigten Arbeiter, bei welchen die Beschaffung und Beibringung von Arbeitsbüchern oft nur mit grosser Schwierigkeit und insbesondere nicht ohne erheblichen Zeitverlust bewerkstelligt werden kann, wodurch gleichermassen für Arbeitgeber und Arbeitnehmer Nachtheile erwachsen müssten. Aus diesem Grunde soll durch eine im Alinea 2 des § 26 enthaltene Bestimmung der Eisenbahnminister ermächtigt werden, bei dringenden oder nur kurze Zeit beanspruchenden Regiebauten Ausnahmen von dieser Bestimmung zu gestatten.

Die §§ 30 bis 35 handeln von der Aufstellung und dem Inhalte der Arbeitsordnungen. Durch die Fassung des § 34 und speciell seines letzten Alinea ist der Versuch gemacht worden, in Betreff des Beginnes der Wirksamkeit der Arbeitsordnung für die Arbeitnehmer jene mitunter schwer empfundenen Inconvenienzen und die durch die massenhafte Inanspruchnahme der gewerbegerichtlichen Thätigkeit bezeugte Unsicherheit in diesem wichtigen Punkte des Arbeitsverhältnisses zu beseitigen, welche durch die gegenwärtige Fassung des § 88 a) der Gewerbeordnung im Giltigkeitsbereiche der letzteren sich ergeben haben.

Durch die neuaufgenommene Bestimmung, dass jedem neueintretenden Arbeiter ein abschriftliches Exemplar der in dem betreffenden Betriebe geltenden Arbeitsordnung zu übergeben und dessen Empfang von diesem Arbeiter schriftlich zu bestätigen ist, soll nämlich jedweder Unklarheit rücksichtlich der Thatsache und des Umfanges der vollzogenen Verlautbarung der Arbeitsordnung an den einzelnen Arbeiter ausgeschlossen und andererseits durch die weitere Verfügung, dass neueintretende Arbeiter

berechtigt sind, binnen 24 Stunden nach der schriftlichen Bestätigung des Empfanges der Arbeitsordnung ohne Kündigung vom Arbeitsvertrage zurückzutreten, dem Arbeiter die nöthige Zeit geboten werden, sich über den Inhalt des ihm proponirten Arbeitsvertrages nach allen Richtungen hin sichere Kenntniss zu verschaffen. Eine weitere Neuerung bezüglich der Arbeitsordnung enthält § 32 des Entwurfes, indem vor der Vorlage der Arbeitsordnung an die Aufsichtsbehörde den in der Hilfsanstalt beschäftigten grossjährigen Arbeitern Gelegenheit zu geben ist, sich über den Inhalt derselben zu äussern, eine Bestimmung, welche einer besonderen Rechtfertigung nicht bedarf.

§ 36 (Conventionalgeldstrafen), sowie die von der Auflösung des Arbeitsverhältnisses handelnden §§ 37 und 38 entfernen sich nur in wenigen, nicht ins Gewicht fallenden Einzelheiten von den geltenden gewerberechtlichen Normen.

Eine wesentliche Differenz gegenüber den letzteren weisen jedoch jene Bestimmungen auf, welche in den §§ 39 und 43 enthalten sind und für den Fall der ungerechtfertigten vorzeitigen Lösung des Arbeitsverhältnisses die Rechtsfolgen regeln. Es wurde hiebei von dem im Gesetzentwurfe überhaupt festgehaltenen Gesichtspunkte ausgegangen, die gegenseitigen, aus dem Arbeitsvertrage hervorgehenden Rechte und Pflichten der Arbeitgeber und Arbeitnehmer grundsätzlich auf gleicher Basis zu statuiren.

Hieraus ergab sich im gegebenen Falle, da das Princip des factischen Schadenersatzes sich als praktisch schwer durchführbar erweist, die wechselseitige Verpflichtung zum Ersatze einer fixen, mit dem 14tägigen Lohnausmasse bemessenen Schadenssumme, wodurch gleichzeitig diese Ersatzpflicht sich mehr oder weniger dem Charakter einer, angesichts des in solchen Fällen stets vorhandenen Contractbruches nicht unberechtigten Busse nähert. Zudem glaubte die Regierung im Hinblicke auf die grosse Gefahr, welche gerade auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens die Möglichkeit einer vorzeitigen Vertragslösung seitens der Arbeitnehmer in sich birgt, bei Fixirung der zur Verhütung derselben bestimmten Massnahmen mehr auf die Durchführbarkeit und factische Wirksamkeit als auf die Strenge der letzteren Bedacht nehmen zu sollen.

Eine weitere Neuerung gegenüber den Bestimmungen der Gewerbeordnung enthält § 45 des Entwurfes, welcher Bekanntmachungen der Bahnverwaltungen, wodurch bestimmten Arbeitern unmöglich gemacht oder erschwert werden soll, in anderen Unternehmungen Beschäftigung zu finden, ebenso verbietet, wie solche von Arbeitern einer Unternehmung, durch deren Aufstellung oder Verbreitung Arbeiter gewarnt werden sollen, in bestimmten Unternehmungen Arbeit zu suchen. Die Aufnahme des Verbotes der sogenannten „schwarzen Listen" in den vorliegenden Gesetzentwurf erwies sich angesichts der dringenden und lauten Beschwerden der Arbeiterschaft gegen diese Publicationen der Unternehmer als ebenso unabweisbar, wie schon vom Gesichtspunkte des parallelen Schutzes der Arbeitgeber aus die Aufnahme des correlaten Verbotes des Unternehmerboycotts.

Die den II. und III. Abschnitt bildenden, auf jugendliche Arbeiter und Frauenspersonen, sowie auf Lehrlinge bezüglichen §§ 46 bis 53 bewegen sich im Rahmen der bestehenden Gewerbegesetzgebung mit einigen Aenderungen, die dem Wesen der durch diesen Gesetzentwurf betroffenen Unternehmungen angepasst sind.

Es erübrigt nur mehr, da die im Abschnitt VI (§§ 66 und 67) enthaltenen, auf den Beginn der Wirksamkeit und den Vollzug des Gesetzes bezüglichen Schlussbestimmungen keiner Erläuterung bedürfen, lediglich die Besprechung der Abschnitte IV (§§ 54 bis 60) über die Uebertretungen und Strafen, und V (§§ 61 bis 65) über Behörden und Verfahren, eine Besprechung, welche im Zusammenhange erfolgen muss, nachdem das Strafsystem im vorliegenden Falle wesentlich beeinflusst wird durch den Charakter der mit der Judicatur auf Grund dieses Gesetzes betrauten Behörde. Bei Designirung dieser letzteren kann der Umstand nicht ausseracht gelassen werden, dass, wenn auch die Regiebauten und Hilfsanstalten der Eisenbahnen in gewerberechtlicher Beziehung die Einführung specieller, jenen der Gewerbeordnung wesentlich nahekommender Bestimmungen gestatten, die Stellung dieser Betriebe im Eisenbahnwesen dennoch keine solche ist, welche es zulassen würde, dieselben in Beziehung auf Aufsicht und Judicatur anderen Gesichtspunkten zu unterwerfen, als die übrigen Zweige des Eisenbahnbetriebes, zumal bei den zahlreichen Wechselbeziehungen zwischen ihnen und den letzteren von der Aufsichtsbehörde die volle und eingehende Kenntniss aller das Eisenbahnwesen beeinflussender Momente gefordert werden muss, sowie auch aus Rücksichten der Disciplin es schwer angebt, einzelne Eisenbahnorgane nach verschiedenen Richtungen ihrer Thätigkeit verschiedenen Instanzen zu unterstellen.

Aus diesen Erwägungen ergibt sich mit Nothwendigkeit, dass die mit der Aufsicht über die Durchführung aller übrigen, auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens bestehenden Gesetze und Vorschriften betraute Behörde, das ist die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, auch mit der Aufsicht und Judicatur in den im vorliegenden Gesetzentwurfe getroffenen Gebieten und Fällen betraut werde.

Die gleichen Gesichtspunkte, welche dafür bestimmend sind, die Aufsicht auf Grund dieses Gesetzes dieser Behörde anzuvertrauen, führen gleichermassen zu der Erwägung, dass das der General-Inspection aus diesem Anlasse anvertraute Strafrecht sich in Form und Inhalt enge jenem anzuschliessen habe, welches ihr für den Gesammtbereich des eigentlichen Eisenbahnbetriebes bereits heute gesetzlich zusteht, und dass die auf Grund desselben verhängten Strafen weder qualitativ noch in Beziehung auf ihr Ausmass principielle Divergenzen aufweisen dürfen, welche auf dem, den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Nebengebiete des Eisenbahnbetriebes eine härtere Behandlung der Verwaltungsorgane involviren würden als auf dem Hauptgebiete.

In consequenter Durchführung dieses sicherlich berechtigten Grundsatzes soll daher bei Festsetzung der im § 57 enthaltenen Strafen die Anwendung der Arreststrafe ausgeschlossen sein, und das Ausmass der verhängbaren Geldstrafe durch das im § 81 der Eisenbahn-Betriebsordnung festgesetzte Maximum begrenzt werden.

Eine Erweiterung des der General-Inspection gegenwärtig zustehenden Strafrechtes wird lediglich durch das im § 61 vorgesehene Befugniss zur Verhängung einer, jedoch nur nach vorausgegangener Androhung anfzuerlegenden Ordnungsstrafe von K 5000 gegen Bahnunternehmungen als solche angestrebt, ein Befugniss, das sich behufs Sicherung der Durchführung als unabweisbar in jenen Fällen darstellt, wo die Contravention gegen Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes nicht durch einzelne Individuen bewirkt wird, sondern auf Collegialbeschlüsse des Unternehmungsvorstandes zurückzuführen ist.

Dieses Befugniss findet übrigens in der Bestimmung des § 85 der Eisenbahn-Betriebsordnung sein meritorisches Correlat, weungleich an letzterer Gesetzesstelle die Verhängung der Ordnungsstrafe der politischen Landesstelle vorbehalten ist.

Im Uebrigen enthalten die Abschnitte IV und V des Gesetzentwurfes lediglich die auf den vorstehend erörterten Grundsätzen fussenden Details, die an sich einer weiteren Erörterung nicht bedürftig erscheinen.

Gesetz

vom . . . . . .

betreffend

die Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Bestimmungen des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, über die Haftung der Unternehmungen, die Eisenbahnen mit Anwendung von Dampfkraft betreiben, werden auf alle mit Anwendung einer elementaren Kraft betriebenen Eisenbahnen ausgedehnt.

§ 2.

Hat die Ereignung im Verkehre der Eisenbahn auf einem von der Bahn mitbenützten, dem allgemeinen Verkehre dienenden Theile eines öffentlichen Weges stattgefunden, so gelangen, ohne Unterschied der Betriebskraft der Bahn, die Bestimmungen des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, nicht zur Anwendung, wenn die körperliche Verletzung oder die Tödtung eines Menschen weder unmittelbar durch die Betriebskraft der Bahn bewirkt, noch durch die Beschaffenheit der Betriebseinrichtungen verursacht wurde, vielmehr nur eine Folge des aus der allgemeinen Strassenbenützung sich ergebenden Verkehres ist.

§ 3.

Insoweit zufolge Artikel VII, Absatz 4, des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, keine Anwendung findet, bestehen auch nach dem gegenwärtigen Gesetze keine Haftpflichtansprüche.

Die im Artikel VII, Absatz 5, des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, mit Rücksicht auf das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, verfügte Erhöhung von Versicherungsansprüchen tritt jedoch auch dann ein, wenn ein Entschädigungsanspruch auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes zustehen würde.

§ 4.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, das mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, ist Mein Justizminister beauftragt.

Bemerkungen
zu dem
Gesetzentwurfe, betreffend die Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27.

Zur Zeit der Erlassung des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, gab es nur zwei grosse Typen von Eisenbahnen: die mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Vollbahnen und Strassenbahnen, deren Betrieb ausschliesslich mit Pferden bewerkstelligt wurde.

Das Haftpflichtgesetz nimmt von diesem Unterschiede der beiden Gattungen von Eisenbahnen seinen Ausgangspunkt. Den Dampfeisenbahnen ein gesteigertes Mass an Haftung aufzuerlegen, wurde deshalb für gerechtfertigt angesehen, weil — wie die der Regierungsvorlage beigefügten Motive besagen — „bei dem Betriebe einer mit Anwendung der Dampfkraft betriebenen Eisenbahn gewaltige Naturkräfte in Thätigkeit gesetzt werden, welche, wenn auch nur ein geringes Versehen bei ihrer Leitung unterläuft, mit einer die physische Widerstandskraft des Menschen weit übersteigenden Kraft zerstörend wirken, und der Eintritt dieser zerstörenden Wirkungen von denjenigen, welche nicht mit dem Betriebe beschäftigt sind, weder vorhergesehen, noch abgewendet werden kann.“ Und an einer anderen Stelle erklärt der Motivenbericht zur Regierungsvorlage die Begrenzung der Anwendung des Gesetzes auf die mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahnen deshalb für geboten, weil „einerseits in der gewaltigen Kraft des Dampfes und anderseits in der der Unternehmung vorbehaltenen ausschliesslichen Beherrschung des Betriebsgebietes allein der Grund zu den vorgeschlagenen Ausnahmsbestimmungen liegt.“

In dem Zeitraume von mehr als 30 Jahren, der seit der Erlassung des Haftpflichtgesetzes verstrichen ist, haben die Fortschritte der Wissenschaft und die Entwicklung der Technik auch das Eisenbahnwesen zum Theile auf ganz neue Grundlagen gestellt und eine noch weitergehende Umgestaltung des Bahnbetriebes in dem Masse vorbereitet, dass die Gesetzgebung, soll der in dem Haftpflichtgesetze verkörperte Rechtsgedanke nicht verkümmern, daran unmöglich achtlos vorübergehen kann.

Die Strassenbahnen werden in einzelnen Strecken schon seit längerer Zeit mit Dampfkraft betrieben, was nach dem Wortlaute des Haftpflichtgesetzes für diese Linien die strenge Haftpflicht der Vollbahnen zur Folge hatte, obwohl hier der eine der beiden Gesichtspunkte, die für die Unterstellung der Dampfeisenbahnen unter das Haftpflichtgesetz geltend gemacht worden sind, der der „ausschliesslichen Beherrschung des Betriebsgebietes“ meist versagt. Die Dampfstrassenbahnen gehen jedoch, seitdem in der Elektricität eine speciell für den Strassenbahnbetrieb ganz besonders geeignete Kraft entdeckt worden ist, wieder immer mehr der Umwandlung in elektrische Bahnen entgegen, ein Process, der bei den alten, nur mit Pferdekraft betriebenen Strassenbahnen sogar schon so weit vorgeschritten ist, dass die Pferdebahnen bald nur mehr die Bedeutung einer Episode in der Entwicklung des Strassenbahnwesens besitzen werden. Elektrische Strassenbahnen aber haben, wenn man sie mit dem Masse des Haftpflichtgesetzes zu messen versucht, zwar aus dem zuletzt erörterten Grunde der nicht ausschliesslichen Beherrschung ihres Betriebsgebietes Anspruch auf Exemtion von der strengen Eisenbahnhaftpflicht, würden dagegen vermöge des in dem Haftpflichtgesetze in den Vordergrund gestellten Gesichtspunktes der besonderen, für den Dritten weder vorhersehbaren, noch abwendbaren Gefahren, die durch die in Thätigkeit gesetzten gewaltigen Naturkräfte verursacht werden, schon aus Gründen einer geradezu zwingenden Gesetzesanalogie dem Haftpflichtgesetze zu unterwerfen sein.

Der Widerspruch zwischen dem Gesetze und den Errungenschaften der Technik wäre dann ein noch grösserer, ja geradezu vollständiger, wenn die da und dort schon in das Stadium ernsthafter Versuche getretenen Bestrebungen, auch auf Vollbahnen zum elektrischen Betriebe überzugehen, sich verwirklichen sollten.

Das Haftpflichtgesetz vom Jahre 1869 mit den geänderten Verhältnissen in Einklang zu bringen, die, wie eben dargelegt wurde, vermöge der technischen Fortschritte der letzten drei Jahrzehnte theils bereits eingetreten, theils für eine voraussichtlich nahe Zukunft angebahnt worden sind, ist der Zweck des vorliegenden Gesetzentwurfes.

Der Entwurf beruht deshalb auf zwei Hauptgedanken, die beide nur eine streng consequente Fortbildung des Haftpflichtgesetzes vom Jahre 1869 sind.

Zunächst wird im § 1 ausgesprochen, dass es für die Frage der Haftpflicht keinen Unterschied begründen soll, ob eine Eisenbahn mit Dampf oder mit einer anderen elementaren Kraft betrieben wird. Die Rechtfertigung des Satzes liegt in den vorausgeschickten allgemeinen Bemerkungen. Haben auch derzeit neben den Dampfeisenbahnen nur noch die elektrischen Eisenbahnen praktische Bedeutung, so empfiehlt es sich doch hier zwischen den verschiedenen elementaren Kräften nicht zu unterscheiden, weil das Princip, das eine gesteigerte Haftung rechtfertigt, hinsichtlich aller elementaren Kräfte das gleiche ist und es nicht abgesehen werden kann, ob nicht mit der Zeit auch sonstige elementare Kräfte, die ja auf anderen Gebieten schon vielfach Verwendung finden, z. B. die Explosivkraft, in grösserem Umfange als bisher dem Eisenbahnwesen als Betriebskraft werden dienstbar gemacht werden.

Im § 2 sind besondere Bestimmungen für Strassenbahnen getroffen. Es wurde schon bemerkt, dass das Haftpflichtgesetz vom Jahre 1869 — nach dem damaligen Stande der Technik mit vollem Rechte — die mit einer strengen Haftpflicht zu belegenden Vollbahnen von den davon freizulassenden Strassenbahnen lediglich durch die Bezeichnung der motorischen Kraft abgegrenzt hat, und es wurde auch auf die seither eingetretenen Umwälzungen auf dem Gebiete des Strassenbahnwesens hingewiesen, die durch die Combination der beiden Begriffe: Strassenbahn und Bahn mit elementarer Betriebskraft, für die Frage der Haftpflicht ein neues, der Lösung durch die Gesetzgebung dringend bedürftiges Problem geschaffen haben.

Wendet man die Principien, die im Haftpflichtgesetze vom Jahre 1869 klar vorgezeichnet worden sind und eine billige Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Interessen enthalten, auf die eben bezeichnete Frage an, so wird man alle Bahnen, die mit elementarer Kraft betrieben werden, mit ihrer Trasse aber auf einem dem allgemeinen Verkehre dienenden Theile eines öffentlichen Weges laufen, zwar im Allgemeinen den strengen Grundsätzen des Haftpflichtgesetzes zu unterstellen haben, dabei aber den Umstand nicht unbeachtet lassen dürfen, dass ihnen die „ausschliessliche Beherrschung des Betriebsgebietes“ nicht vorbehalten ist.

An sich also wird die Haftung einer die Strasse benützenden Bahn der einer anderen Eisenbahn ganz gleich sein müssen. Namentlich bei Körperverletzungen und bei der Tödtung eines Menschen, die durch die Betriebskraft unmittelbar bewirkt werden oder in der Beschaffenheit der Betriebseinrichtungen ihre Ursache haben — immer vorausgesetzt natürlich, dass es sich um eine Ereignung im Verkehre der Bahn handelt — wird die Strassenbahn keine günstigere Behandlung beanspruchen können. Hier handelt es sich nicht um Momente, die der Strassenbahn eigenthümlich sind, vielmehr ausschliesslich um Ereignungen, die, wenn nicht einer der Befreiungsgründe des Haftpflichtgesetzes vorliegt, unter der Verantwortlichkeit der Unternehmung eintreten. Aus dem doppelten Gesichtspunkte der billigen Vertheilung von Last und Vortheil und des Antriebes zu weitestgehender Aufmerksamkeit und Vorsicht, der in der gesteigerten Haftpflicht gelegen ist, rechtfertigt sich hier die Gleichstellung der Strassenbahnen mit allen anderen Bahnen.

Anders bei Ereignungen, die nur eine Folge des aus der allgemeinen Strassenbenützung sich ergebenden Verkehres sind. Die auf der Strasse verkehrende Bahn besitzt kein Monopol. Sie muss sich in den allgemeinen Strassenverkehr einfügen und wird durch diesen in der Führung des Betriebes wesentlich beeinflusst. Die ausschliesslich hiedurch sich ergebenden Gefahren und eintretenden Ereignungen sind nicht specifische Gefahren und Ereignungen des Bahnverkehres, sie sind in gleicher Weise dem allgemeinen Strassenverkehre zuzurechnen. Der im Haftpflichtgesetze vorgesehene Befreiungsgrund der „unabwendbaren Handlung einer dritten Person, deren Verschulden die Bahnunternehmung nicht zu vertreten hat“, gelangt hier zu einer viel weiterreichenden, ja zu einer so allgemeinen Bedeutung, dass es gerechtfertigt ist, ihm eine grössere Berücksichtigung zu schenken, als es in dem bestehenden Haftpflichtgesetze geschehen und in Anwendung der Grundsätze dieses überhaupt möglich ist.

Der Entwurf nimmt deshalb Ereignungen, die nur eine Folge des aus der allgemeinen Strassenbenützung sich ergebenden Verkehres sind, von den Vorschriften des Haftpflichtgesetzes zur Gänze aus und belässt sie in jeder Hinsicht unter den Normen des allgemeinen Schadenersatzrechtes in Verbindung mit § 19 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852. Nach Massgabe dieser Bestimmung haben die Eisenbahnunternehmungen nämlich für die durch eigenes oder durch Verschulden ihrer Beamten und Diener an Personen und Sachen zugefügten Beschädigungen zu haften.

Die Bestimmung des § 2 bezeichnet nur einen Fall, in dem die nach dem Haftpflichtgesetze und vermöge der im § 1 ausgesprochenen Ausdehnung dieses Gesetzes sich ergebende Haftpflicht ausnahmsweise nicht eintreten soll, unter ausdrücklicher Hervorhebung der wichtigsten Fälle, in welchen die volle Haftung auch bei Strassenbahnen ungeschwächt besteht. Hieraus folgt, dass von einer Haftung der Bahn nach dem Haftpflichtgesetze dann keine Rede sein kann, wenn die für diese Haltung im Allgemeinen aufgestellten Kriterien nicht zutreffen, also namentlich dann, wenn es sich nicht um eine im Verkehre der Eisenbahn eingetretene Ereignung handelt.

Für die Anwendbarkeit des § 2 macht es keinen Unterschied, ob die Bahn eine Localbahn oder eine Kleinbahn ist; entschcidend ist nur nach dem Wortlaute des § 2 das thatsächliche Verhältniss der Mitbenützung eines dem allgemeinen Verkehre dienenden Theiles eines öffentlichen Weges. Die Sonderbestimmung des § 2 gelangt ferner, wie gleichfalls daselbst zum Ausdrucke gebracht wurde, bei Bahnen, die theils auf eigenem Bahngrunde, theils auf der öffentlichen Strasse verkehren, nur hinsichtlich der auf dem Strassengrunde eingetretenen Ereignungeu zur Anwendung. Endlich sei hervorgehoben, dass im § 2 ausdrücklich von einer Mitbenützung der Strasse durch die Bahn die Rede ist, wodurch nach der Terminologie des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, die Anwendung des § 2 dann ausgeschlossen ist, wenn es sich lediglich um eine Kreuzung zwischen der im übrigen auf eigenem Bahnkörper verkehrenden Bahn und einer Strasse (Niveaukreuzungen) handelt.

Die Bestimmungen des § 3 haben den Zweck, den Entwurf mit dem Gesetze vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, in Einklang zu bringen. Die Einschränkungen, die durch dieses Gesetz an dem Haftpflichtgesetze vom Jahre 1869 vorgenommen worden sind, müssen aus den Gründen, die hiefür bestimmend waren, auch bezüglich der durch den Entwurf angestrebten Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes gelten. Auf der anderen Seite kann aber die Erweiterung von Unfallversicherungsansprüchen, die durch das Gesetz vom Jahre 1894 allen Personen gewährt wurde, denen nach dem Haftpflichtgesetze ein Entschädigungsanspruch zustehen würde, aus zutage liegenden Billigkeitsgründen auch jenen Personen nicht vorenthalten werden, die nach dem Entwurfe einen Entschädigungsanspruch hätten und ihn nur in Hinblick auf den ihnen zustehenden Unfallversicherungsanspruch nicht erlangen sollen.

Gesetz

vom . . . . . .

betreffend

die Ergänzung der Gewerbeordnung bezüglich der bei Bauunternehmungen beschäftigten Arbeiter.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Im sechsten Hauptstücke der Gewerbeordnung (Gesetz vom 8. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 22) sind nachfolgende Zusatzbestimmungen für Hilfsarbeiter bei Bauunternehmungen nach § 96 b einzuschalten:

BB. Für Hilfsarbeiter bei Bauunternehmungen.

§ 96 c.

Die Bestimmung des § 88 a findet auf Eisenbahnbauunternehmungen und andere Bauunternehmungen, welche mehr als 20 Arbeiter beschäftigen, Anwendung.

Bei den von solchen Unternehmungen ausgeführten Bauten kommen ferner die Bestimmungen der §§ 96 a) und 96 b), und zwar auch bezüglich jener Arbeiter zur Geltung, welche nicht unmittelbar von den Bauunternehmungen, sondern von solchen Gewerbetreibenden beschäftigt werden, deren sich die Bauunternehmungen zur Ausführung der betreffenden Arbeiten bedienen.

Artikel II.

Dieses Gesetz tritt drei Monate nach seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Artikel III.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes sind Mein Handelsminister und Mein Minister des Innern betraut.

Erläuternde Bemerkungen.

Der vorstehende Gesetzentwurf, welcher gleichzeitig mit dem vom Eisenbahnminister vorgelegten Entwurfe eines Gesetzes, betreffend die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter, zur verfassungsmässigen Behandlung eingebracht wird, verfolgt den Zweck, den Beschwerden abzuhelfen, welche über die Arbeitsverhältnisse bei den Eisenbahnbauunternehmungen wiederholt in der Richtung erhoben wurden, dass die Bestimmungen der Gewerbeordnung zum Schutze der Arbeiter bezüglich der bei Eisenbahnbauten verwendeten Arbeiter nicht vollkommen zur Durchführung gelangen, und dass es an einer ausreichenden Controle über die Anwendung dieser Arbeiterschutzvorschriften fehle.

Die Eisenbahnbauunternehmungen unterliegen als gewerbsmässig betriebene Beschäftigungen, welche unter keine der im Artikel V des Kundmachungpatentes zur Gewerbeordnung angeführten Exemtionen fallen, bezüglich ihrer Arbeiter den Bestimmungen der §§ 72 bis 96 des VI. Hauptstückes der Gewerbeordnung mit Ausschluss des § 88 a (die Arbeitsordnungen betreffend); jedoch finden auf dieselben, obwohl bei ihnen ganz regelmässig eine grosse Anzahl von Arbeitern beschäftigt werden und häufig auch eine längere Zeit andauernde örtliche Anhäufung von Arbeitern behufs Verrichtung der Arbeiten stattfindet, weder die Bestimmungen des § 88 a, weil diese Bestimmungen dem Wortlaute nach nur für die „Fabriken“ und für jene Gewerbsunternehmungen, in welchen über 20 Hilfsarbeiter „in gemeinschaftlichen Localen“ beschäftigt sind, zu gelten haben, noch auch die ausdrücklich als Zusatzbestimmungen für Hilfsarbeiter in „fabriksmässig betriebenen“ Gewerbsunternehmungen erlassenen Normen des § 96 a (die Arbeitsdauer betreffend) und des § 96 b (Verbot der Verwendung von Kindern vor vollendetem 14. Jahre, Beschränkungen in der Verwendung von jugendlichen Hilfsarbeitern und Frauenspersonen) Anwendung.

Insbesondere der Mangel einer gesetzlichen Bestimmung, welche die Eisenbahnbauunternehmungen zur Aufstellung einer Arbeitsordnung verpflichtet hätte, machte sich nun aber empfindlich fühlbar, da derselbe die schon in der Natur der besonderen Verhältnisse der Eisenbahnbauten begründeten besonderen Schwierigkeiten einer Ueberwachung der Befolgung selbst jener gesetzlichen Vorschriften, welchen die Eisenbahnbauunternehmungen unterworfen sind, noch zu vergrösseru geeignet war.

Beim Bestande einer Arbeitsordnung sind die Arbeiter besser in der Lage, ihre Rechte wahrzunehmen, weil die Arbeitsordnung, welche die gesetzlichen Bestimmungen für die concreten Verhältnisse der betreffenden Unternehmung zu präcisiren hat, ihrer Einsichtnahme zugänglich zu machen ist, während sie die gesetzlichen Bestimmungen selbst oft nicht kennen.

Die Regierung hat daher schon in der im December 1895 eingebrachten, jedoch nicht zur verfassungsmässigen Behandlung gelangten Gesetzesvorlage, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung (1355 der Beilagen, XI. Session, 1895), für den § 88 a eine Fassung vorgeschlagen, der zufolge er auch auf die grösseren Bauunternehmungen Anwendung haben sollte.

Dass ferner die Ausdehnung der Geltung der Bestimmung des § 96 a (betreffend die Arbeitsdauer) auf diese Betriebe gerechtfertigt sei, kann wohl nicht in Abrede gestellt werden, da ja eine effective elfstündige Arbeitstbätigkeit oder mit Einrechnung der Pausen eine zwölfeinhalbstündige Arbeitszeit ein Ausmass bedeutet, über welches tbatsächlich unter normalen Verhältnissen nicht hinausgegangen wird. Da übrigens für unvorhergesehene dringende Fälle durch Inanspruchnahme, beziehungsweise Bewilligung von Ueberstunden, welche besonders zu entlohnen sind, vorgesorgt werden kann, so dürfte wohl allen Bedürfnissen des Eisenbahnbaues Rechnung getragen sein.

Hinsichtlich der hier in Betracht kommenden Arbeiten vollkommen zutreffend sind endlich auch die Bestimmungen des § 96 b, betreffend das Verbot, respective die Beschränkung der Verwendung von Kindern und jugendlichen, sowie weiblichen Personen zur Arbeit, speciell zur Nachtarbeit.

Die gleichen Bestimmungen wie für Eisenbahnbauunternehmungen sind übrigens offenbar auch für andere grössere Bauunternehmungen, mögen dieselben Wasser-, Strassen- oder andere Bauten ausführen, zutreffend, da die ratio legis in allen diesen Fällen die gleiche ist, und eine differentielle Behandlung der Bauunternehmungen je nach dem Bauzwecke bei der Uebernahme verschiedener Arten von Bauten durch dieselbe Unternehmung gar nicht durchführbar wäre; es wurde daher die Geltung der §§ 88 a, 96 a und 96 b in dem vorliegenden Entwurfe auf die grösseren Bauunternehmungen überhaupt ausgedehnt.

Im ständigen Arbeitsbeiratbe des arbeitsstatistischen Amtes im Handelsministerium, an welchen der ursprüngliche Entwurf zur Begutachtung geleitet wurde, ist eine Ergänzung desselben in dem Sinne in Anregung gebracht worden, dass auch auf die bei der Ausführung von Bauten regelmässig wiederkehrenden Fälle der Verrichtung von Arbeiten Bedacbt genommen werde,

welche die Bauunternehmung zwar als Bauherr oder als Generalbestellter des eigentlichen Bauherrn, nicht aber als gewerblicher Unternehmer im Sinne der Gewerbeordnung verrichten lässt und nicht zu verrichten befugt ist, bei welchen sich daher die Bauunternehmung zur Ausführung der erwähnten Arbeiten ausschliesslich der betreffenden befugten Gewerbeinhaber bedienen muss, so dass auch jene Personen, welche bei diesen ursprünglich allerdings von den Bauunternehmungen übernommenen Arbeiten beschäftigt werden, nicht als Hilfsarbeiter der Bauunternehmung anzusehen sind. Auch betreffs dieser Arbeiter, welche nicht unmittelbar von den Bauunternehmungen, sondern von solchen Gewerbetreibenden beschäftigt werden, deren sich die Bauunternehmer zur Ausführung der betreffenden Arbeiten bedienen, sei es sachlich durchaus begründet, die Geltung der Vorschriften der §§ 96 a und 96 b gesetzlich sicherzustellen und hiemit auch, durch Einführung gleichartiger Arbeiterschutzvorschriften für alle bei einem und demselben Bau als Arbeiter beschäftigten Personen, ein sehr wesentliches Hinderniss der wirksamen Ueberwachung der Befolgung aller einschlägigen Vorschriften zu beseitigen.

Nachdem diese Anregung die Zustimmung der betheiligten Ministerien des Handels und des Innern gefunden hat, wird nunmehr mit Allerhöchster Genehmigung der vorstehende Gesetzentwurf, betreffend die Ergänzung der Gewerbeordnung bezüglich der bei Bauunternehmungen beschäftigten Arbeiter, zur verfassungsmässigen Behandlung vorgelegt.

In derselben Sitzung richteten die Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellation:

Trotzdem das Ein- und Ausladen in Waggons durch eine Verordnung des Eisenbahnministeriums an Sonntagen verboten ist, wird in Fischamend allsonntäglich Frucht, Strassenschutt und dergleichen aus- und Mehl zugeladen. Die Wirkung hievon ist, dass die ohnehin überangestrengten Mühlenarbeiter auch um ihre Sonntagsruhe kommen, sowie auch, dass das Bahnpersonale dieses Vortheiles theilweise verlustig wird.

Die Unterzeichneten fragen daher:

„Ob der Herr Eisenbahnminister diese Sache untersuchen und, falls sich die Richtigkeit der angeführten Behauptungen ergibt, die Abstellung dieses Missbrauches verfügen will?“

In der 34. Sitzung vom 19. April ergreift zur Beantwortung von Interpellationen das Wort der Herr Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

In der 4. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 12. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Sylvester, Hueber und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, in das General-Abonnement für den Personenverkehr im Salzkammergute die Stationen Lend-Gastein und Zell am See, sowie die Krimmler-Bahn einzubeziehen und zu diesem Behufe für den diesjährigen Sommer dieses Abonnement bis Saalfelden auszudehnen.

Ich beehre mich in Beantwortung dieser Anfrage mitzutheilen, dass schon bei der erstmaligen, im Jahre 1899 erfolgten Einführung der fünfzehn- und dreissigtägigen Abonnements für das Salzkammergut in Erwägung gezogen wurde, die Linie Bischofshofen—Innsbruck oder doch die Theilstrecke bis Zell am See, beziehungsweise Saalfelden in dieses Abonnement einzubeziehen. Es musste jedoch von einer solchen Ausgestaltung des Abonnementgebietes deshalb abgesehen werden, weil unter Bedachtnahme auf den Zweck der Abonnements grundsätzlich daran festgehalten werden musste, die Preise derselben nicht niedriger zu halten als die normalen Preise für eine einmalige Hin- und Rückfahrt auf der längsten zum Abonnementgebiete gehörigen Strecke.

Im Falle der Verlängerung des Abonnementgebietes bis Saalfelden oder Innsbruck müssten aber nach diesem Grundsatze die Preise der Abonnementkarten dermassen erhöht werden, dass diese dem reisenden Publicum für die ihrer Bestimmung gemässe Benützung nicht genügende Vortheile mehr bieten würden.

Uebrigens ist den Besitzern der mehrerwähnten Abonnements gestattet, gleichzeitig mit denselben Fahrscheine des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen für die Strecken der österreichischen Staatsbahnen zu lösen, welche Fahrscheine den Reisenden die Möglichkeit bieten, die Reise ohne jede Umständlichkeit über das Abonnementgebiet hinaus und speciell auf die Strecken Bischofshofen—Zell am See und Zell am See—Krimml auszudehnen.

In der 4. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Sylvester und Genossen unter Hinweis auf den mangelhaften meridionalen Verkehr zwischen den böhmischen Bädern und dem Salzkammergute, Salzburg und Tirol die Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt wäre, auf die zur Behebung dieses Mangels wiederholt gemachten Vorschläge einzugehen, da dieselben nur mit wenigen Mehrkosten verbunden wären.

In Beantwortung dieser Anfrage beehre ich mich darauf hinzuweisen, dass während des Sommerdienstes bereits seit vielen Jahren von Karlsbad und Marienbad nach Salzburg und den Stationen des Salzkammergutes zwei directe Zugsverbindungen über Budweis und Linz bestehen. Obzwar diese Zugsverbindungen einen sehr günstigen Fahrplan aufweisen, welcher es beispielsweise ermöglicht, bei mittägiger Abfahrt von Marienbad in 11 Stunden nach Salzburg und in $11^3/_4$ Stunden nach Ischl zu gelangen, haben doch die Wünsche nach Verbesserung dieser Verbindungen nicht aufgehört, und sind deshalb in dieser Richtung wiederholt die eingehendsten Studien gepflogen worden. Dieselben haben zu dem Ergebnisse geführt, dass eine solche Verbesserung nur durch die Einleitung eines neuen Schnellzuges in der ganzen Strecke Karlsbad—Salzburg, beziehungsweise Karlsbad—Wörgl herbeigeführt werden könnte.

Die Einrichtung eines Schnellzuges in den vorgenannten Strecken würde aber — ungerechnet die Kosten für die Rückleitung der Maschinen, Wagengarnitur und des Zugbegleitungspersonales — für den Sommerdienst den sehr erheblichen Aufwand von 244.265 Kronen für einen derlei Zug von Karlsbad bis Salzburg, respective von 335.615 Kronen für einen directen Schnellzug von Karlsbad bis Wörgl, wo der Anschluss an den bestehenden Schnellzug Nr. 6 nach Innsbruck, Bozen und Meran gefunden würde, erfordern. Eine derart namhafte Auslage, welcher voraussichtlich eine entsprechende Passagierfrequenz und Einnahme nicht gegenüberstehen würde, vermöchte ich mit Rücksicht auf die zur äussersten Sparsamkeit drängenden finanziellen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes nicht zu vertreten und bin ich daher derzeit leider nicht in der Lage, dem gedachten Projecte näherzutreten.

Uebrigens gestatte ich mir gegenüber dem in der Interpellationsbegründung enthaltenen Hinweise auf die bayerische Concurrenzroute hervorzuheben, dass die Routen Karlsbad und Marienbad—Innsbruck, Bozen, Meran etc. über Budweis—Linz um 258, bezw. um 227 Kilometer länger sind, als jene über Eger—München, so dass durch eine directe Schnellzugsverbindung über Budweis—Linz im Hinblicke auf eine um mindestens vier Stunden längere Fahrtdauer und einen der grösseren Wegelänge entsprechend höheren Fahrpreis eine Ueberleitung von directen Reisenden nach Tirol auf die österreichischen Linien wohl nur in vereinzelten Fällen erreicht werden könnte.

In einer in der 7. Sitzung des hohen Hauses vom 20. Februar d. J. an mich gerichteten Interpellation haben die Herren Abgeordneten Dr. Beurle, Böheim und Genossen, von der Annahme ausgehend, dass die Höhe der Personentarife der Mühlkreisbahn die Entwicklung des Verkehres behindere, dass ferner die wirthschaftliche Lage der Beamtenschaft dieser Bahn eine ungünstige sei, an mich die Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, den hieraus abgeleiteten Beschwerden Rechnung zu tragen und insbesondere eine ausgiebige Ermässigung der Personenfahrpreise der Mühlkreisbahn schon vor Eintritt der Sommerfahrordnung eintreten zu lassen.

Ich beehre mich diese Interpellation, wie folgt, zu beantworten:

Anlangend die Personentarife der Mühlkreisbahn, so kann ich constatiren, dass unmittelbar nach der am 18. October v. J. erfolgten Uebernahme der Mühlkreisbahn in den Staatsbetrieb, und zwar ab 1. November v. J., rücksichtlich des zwischen den nächstgelegenen Stationen, daher auf kurze Entfernungen sich abwickelnden Verkehres, welcher in der That unter der Privatbahnverwaltung eine sehr unbefriedigende Entwicklung aufwies, eine 23percentige, bezw. eine 35percentige Ermässigung platzgegriffen hat, indem statt der bis dahin auf der Mühlkreisbahn bestandenen Mindestgebühren von 60 Heller in der zweiten und 40 Heller in der dritten Classe die auf den k. k. Staatsbahnen bestehenden Mindestgebühren von 46 Heller in der zweiten und 26 Heller in der dritten Classe eingeführt worden sind.

Rücksichtlich des Verkehres auf grössere Entfernungen lag die Thatsache vor, dass dieser Verkehr in den letzten Jahren eine fortschreitende Zunahme zeigte.

Aber auch abgesehen hievon, konnte vorerst eine Fahrpreisermässigung für weitere Entfernungen nicht durchgeführt werden, weil bisher Anhaltspunkte dafür fehlen, ob die bei einer solchen Ermässigung zu erhoffende Frequenzsteigerung die hiedurch vermehrten Betriebskosten decken würde, ein Umstand, welcher mit Rücksicht auf die im Localbahngesetze vom 31. December 1894,

R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, geforderte Vermeidung jedwedes finanziellen Risicos des Staates anlässlich der auf administrativem Wege bewirkten Betriebsübernahme von Localbahnen besondere Beachtung erfordert.

Erst an der Hand der während einer längeren Beobachtungsperiode zu gewinnenden Erfahrungen der Staatseisenbahu-Verwaltung über die Entwicklnngsfähigkeit des Personenverkehres auf der Mühlkreisbahn wird sich ermessen lassen, ob die Voraussetzungen für die in Rede stehende Tarifmassnahme zutreffen.

Bezüglich der in der Interpellationsbegründung enthaltenen Gegenüberstellung der Fahrpreise der Mühlkreisbahn zu jenen der k. k. Staatsbahnen und Kremsthalbahn erlaube ich mir übrigens zu betonen, dass zum Zwecke eines richtigen Vergleiches nicht allein die Preise der einfachen Fahrkarten, sondern auch die um 30 Percent ermässigten Preise der auf der Mühlkreisbahn bestehenden Rückfahrkarten in Betracht gezogen werden müssen, welche Fahrkarten von mehr als 60 Percent sämmtlicher Reisenden benützt werden.

Hinsichtlich des Personales der Mühlkreisbahn erlaube ich mir zu erwähnen, dass dasselbe in seiner Gesammtheit von der Staatseisenbahn-Verwaltung mit seinen erworbenen Rechten und seinen Pflichten übernommen worden ist, und dass für dasselbe daher insbesondere auch noch weiterhin die mit Erlass des Eisenbahnministeriums vom 16. April 1898, Z. 14.534, genehmigte „Dienstordnung für das Personal der Betriebsunternehmung der Mühlkreisbahn“ voll in Geltung bleibt.

In dieser Dienstordnung sind sowohl das Gebühren-Normale als auch die Bedingungen der Vorrückung und Beförderung der Bediensteten festgesetzt, und ist der Vorstand der für die Leitung des Betriebes und die Führung der Geschäfte der Mühlkreisbahn bestellten k. k. Betriebsleitung in Urfahr einerseits zur Durchführung der normalmässigen Vorrückungen im Rahmen der bewilligten Credite, andererseits zur Antragstellung bezüglich der Beförderung des Personales ermächtigt.

Die durch die vorgedachte Dienstordnung geschaffenen Entlohnungsverhältnisse stelleu sich im Vergleiche mit jenen der übrigen selbstständigen Localbahnen nicht gerade als ungünstig dar.

Eine Erhöhung dieser normirten Bezüge könnte im Hinblicke auf die aus den früher erwähnten Gründen dringend gebotene Oekonomie meinerseits nur in Aussicht genommen werden, wenn die finanziellen Ergebnisse des staatlichen Betriebes der genannten Localbahn dies gestatten sollten, in welcher Beziehung zunächst weitere Erfahrungen gesammelt werden müssen.

In einer in der 21. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. März d. J. eingebrachten Interpellation haben die Herren Abgeordneten Dr. Schücker und Genossen unter Hinweis darauf, dass bei der Regeluug der Bezüge der Staatseisenbahn-Beamten das Gehaltsschema der letzteren jenem der Staatsbeamten nicht vollständig angepasst wurde, an mich die Anfrage gerichtet, ob ich gewillt sei, einerseits die vierte Gehaltsstufe der zehnten Dienstclasse der Staatsbeamten aufzulassen, andererseits den Gehalt der fünften und sechsten Dienstclasse der Staatsbahnbeamten conform jenem der Staatsbeamten zu regeln.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich, Folgendes zur Kenntniss des hohen Hauses zu bringen:

Eine völlige Gleichstellung des Gehaltsschemas der Staatseisenbahn-Beamten mit jenem der Staatsbeamten hat sich bei der im Jahre 1899 durchgeführten Gehaltsregulirung im Staatseisenbahndienste als undurchführbar erwiesen, weil eine solche Gleichstellung auch die Parificirung der Quartiergelder der Staatseisenbahn-Beamten mit den Activitätszulagen der Staatsbeamten zur Folge gehabt hätte. Eine solche Parificirung hätte aber den Interessen des Staatseisenbahn-Personales nicht entsprochen, da, wenigstens soweit die Beamten ausserhalb Wiens in Betracht kommen, die denselben gebührenden Quartiergelder im Allgemeinen höher sind als die correspondirenden Activitätszulagen der Staatsbeamten.

Auch hätte eine solche Gleichstellung der Bezüge die Gleichstellung der Vorrückungsfristen zur logischen Folge gehabt. Diese Fristen sind aber bei den Staatsbahnbeamten in vier Dienstclassen kürzer und daher günstiger als in den analogen Rangsclassen des Staatsbeamten-Schemas; dieselben sind nämlich bei der erstgenannten Beamtenkategorie in der zehnten Dienstclasse mit zwei Jahren, in der neunten und achten Dienstclasse mit drei Jahren und in der siebenten Dienstclasse mit vier Jahren bemessen, während in den mit diesen Dienstclassen correspondirenden Rangsclassen der Staatsbeamten die Vorrückungsfristen in den drei untersten Classen vier und in der letzten Classe fünf Jahre betragen.

Sollten diese schätzbaren Vortheile der Beamtenschaft der Staatsbahnen erhalten bleiben, so konnte nicht auf der anderen Seite wieder in Bezug auf die Höhe der Gehalte die Gleichstellung mit den Staatsbeamten durchgeführt werden, zumal sich in dieser Beziehung auch finanzielle Rücksichten geltend machten.

Aus diesen Gründen hat sich eine gewisse Differenzirung in den beiden Gehaltsschemen als nothwendig erwiesen; dieselbe wurde derart durchgeführt, dass vor die unterste, im Gehaltsschema mit K 1600 festgesetzte Gehaltsstufe eine solche mit K 1400 eingeschoben und weiter in der sechsten und fünften Dienstclasse die mittleren Gehaltsstufen um K 200 und die obersten Gehaltsstufen um K 400 niedriger gehalten wurden als im Schema der Staatsbeamten.

Die Einschiebung einer vierten Gehaltsstufe in der zehnten Dienstclasse erschien hauptsächlich dadurch gerechtfertigt, dass die Staatsbahnbeamten in relativ kürzerer Zeit als die Staatsbeamten — nach den gegenwärtigen Normen in circa zwei Jahren — in feste Bezüge einrücken.

Was die niedrige Bemessung der Gehalte in den oberen Gehaltsstufen der sechsten und fünften Dienstclasse anbelangt, so war dafür die Erwägung massgebend, dass in diesen beiden höchsten Dienstclassen eine solche Einschränkung relativ leichter ertragen würde als in den niedrigeren, mit geringeren Bezügen ausgestatteten Dienstclassen.

Aus den vorangeführten Gründen wäre ich auch heute nicht in der Lage, eine Aenderung des gelteuden Schemas in dem von den Herren Interpellanten gewünschten Sinne vorzunehmen, zumal hiedurch ein Präjudiz in Bezug auf die Abänderungsfähigkeit dieses erst nach äusserst schwierigen Verhandlungen zustande gekommenen Schemas herbeigeführt wurde, ein Präjudiz, welches mit Rücksicht auf die Rückwirkung desselben auf das übrige Personal — wenn irgend thunlich — vermieden werdeu muss.

Die Herren Abgeordneten Prochazka und Genossen haben in einer in der 6. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. Februar d. J. eingebrachten Interpellation die Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, sofort zu veranlassen, dass die Kanzleigehilfen der k. k. Staatsbahnen nach angemessener Dienstzeit in die Kategorie der Kanzlisten vorrücken, beziehungsweise versetzt werden.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich mit Bezug auf die Begründung dieser letzteren zunächst zu bemerken, dass die Besoldungsverhältnisse der Kanzleigehilfen mit jenen der Mehrzahl der Staatseisenbahndiener völlig gleich sind. So sind beispielsweise die Bahnrichter, Wächtercontrolore, Blocksignaldiener, Stationsgehilfen, Magazinsgehilfen uud Aufseher, die Oberheizer und Conducteure ganz auf dieselben Gehaltskategorien (III bis V) angewiesen. Für alle diese Bediensteten ist als Höchstgehalt nunmehr der Betrag von K 1200 vorgesehen, zu dem dann noch für den Ruhegenuss anrechenbare Dienstalter-Personalzulagen per K 100 für je fünf in der höchsten Gehaltsstufe zurückgelegte Dienstjahre treten. Zu erwähnen wäre noch, dass vom 1. November 1899 angefangen die Quartiergelder der Diener der fünften Kategorie um 25 Percent, jene der vierten Kategorie um 6 Percent aufgebessert wurden.

Was nun den in der Interpellation ausgedrückten Wunsch betrifft, dass Kanzleigehilfen in angemessener Frist zu Kanzlisten befördert werden mögen, so gestatte ich mir hervorzuheben, dass die Kanzlistenposten bei den österreichischen Staatsbahnen Unterbeamtenposten sind, welche an Unterbeamte des executiven Dienstes, die den Anstrengungen des Dienstes nicht mehr gewachsen, sonst aber diensttauglich sind, verliehen werden. Insofern solche Bedienstete nicht vorhanden sind, gelangen die offenen Kanzlistenposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 60) zur Ermöglichung der Bewerbung durch ausgediente Unterofficiere zur Ausschreibung.

Die Ernennung von Kanzleigehilfen zu Kanzlisten könnte somit nur auf Kosten halbinvalider Unterbeamter geschehen, die sodann, weil Posten mit leichteren Anforderungen nicht zur Verfügung stünden, in den Ruhestand versetzt werden müssten.

Diese Consequenz der gegebenen Anregung würde gewiss den humanen Intentionen der geehrten Interpellanten am wenigsten entsprechen. Es stehen somit sehr bedeutende Hindernisse dem Wunsche der Kanzleigehilfen nach allgemeiner Eröffnung der Unterbeamten-Laufbahn entgegen. Dennoch will ich gern in Erwägung ziehen, inwiefern eine solche Laufbahn besonders verdienten Kanzleigehilfen, die sich für höher systemisirte Dienstposten qualificiren, etwa im Wege eines Wechsels in der Verwendung bei Ablegung der vorgeschriebenen Dienstprüfungen ermöglicht werden könute.

In Beantwortung der von den Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen in der 13. Sitzung des hohen Hauses vom 28. Februar 1901 an mich gerichteten Interpellation, betreffend die durch die Staatsbahn-Direction Innsbruck verfügte Aenderung des Fahrturnus für das Zugsbegleitungs-Personal in Salzburg beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Es ist allerdings richtig, dass in die für das Jahr 1900 hinausgegebenen Fahrdiensteintheilungen einzelner Zugsbegleiter-Partien in Salzburg dienstfreie Tage eingeschaltet waren; diese Einschaltung war durch die früheren Normen für die Bemessung der Dienst- und Ruhezeiten mit Rücksicht auf die Dauer der Diensttouren geboten. Dagegen sind durch die neuen, im Februar 1898 erlassenen und in ihrer successiven Durchführung nunmehr auch auf das Zugsbegleitungs-Personal in Salzburg ausgedehnten Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten dem Personal solche Erleichterungen bei den täglichen Diensttouren und solche Ruhezeiten gewährt, dass die Einschaltung gänzlich dienstfreier Tage in keiner Weise gerechtfertigt wäre. Eine solche Einschaltung wurde daher bei der Aufstellung der neuen Fahrdiensteintheilungen unterlassen. Der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck kann sonach in dieser Beziehung kein Vorwurf gemacht werden, und bin ich desshalb zu meinem Bedauern ausser Stande, die getroffene Verfügung abzuändern.

In der 4. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Herzog, Pacher, Alwin Hanich, Kliemann, Stein und Genossen unter Hinweis auf mehrere bei der Linie Komotau—Weipert der Buschtěhrader Eisenbahn bestehende Uebelstände eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, die Beschwerde der an dieser Strecke wohnenden Bevölkerung durch Erhebungen einer entsprechenden Prüfung zu unterziehen und mit allem mir zu Gebote stehenden Einflusse bei der Verwaltung dieser Eisenbahn auf die Berücksichtigung der Wünsche dieser Bevölkerung hinzuwirken.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzutheilen, dass ich eine eingehende Erhebung der beklagten Uebelstände durch die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen angeordnet habe und auf Grund derselben nicht ermangeln werde, bei der genannten Gesellschaft auf die Abstellung constatirter Mängel und die thunlichste Befriedigung berechtigter Wünsche der Bevölkerung zu dringen.

Was die Errichtung einer Station für den Gesammtverkehr in Neugeschrei anbelangt, so bestehen infolge der auf der betreffenden Bahnstrecke vorhandenen bedeutenden Neigung in der That derartige bauliche Schwierigkeiten, dass von der Errichtung dieser Station wohl abgesehen werden muss.

Auch die Errichtung einer einfachen Personen-Haltestelle daselbst, um welche die Interessenten seither angesucht haben, begegnet mit Rücksicht auf die in der ganzen in Frage kommenden Strecke bestehenden überaus ungünstigen Neigungsverhältnisse und den Verkehr schwer belasteter, gemischter Züge derartigen betriebstechnischen Schwierigkeiten, dass von der Realisirung dieses gewiss nicht unberechtigten Wunsches der dortigen Bevölkerung dermalen leider abgesehen werden muss.

Sollten jedoch die gegenwärtigen Betriebsverhältnisse insbesondere in der Richtung eine Aenderung erfahren, dass die Buschtěhrader Eisenbahn in dieser Strecke auch reine Personenzüge zur Einführung bringt, so dürfte sich voraussichtlich die Möglichkeit ergeben, dem Wunsche der Interessenten Rechnung zu tragen.

In einer in der 4. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Februar dieses Jahres eingebrachten Interpellation haben die Herren Abgeordneten Schönerer und Genossen darüber Beschwerde geführt, dass der Strassenverkehr auf der Wildsteiner Bezirksstrasse, welche am südlichen Ende des Grenzbahnhofes Voitersreuth die Bahngeleise übersetzt, durch das Rangiren der Lastzüge gestört werde, und an mich die Anfrage gestellt, ob ich geneigt sei, im diplomatischen Wege auf die königlich sächsische Staatsregierung dahin einzuwirken, dass an der fraglichen Stelle entweder eine Durchfahrt hergestellt oder die Rangirung der Lastzüge ohne Behinderung des Verkehres auf der besagten Niveau-Uebersetzung vorgenommen werde.

In Beantwortung dieser Anfrage beehre ich mich dem hohen Hause mitzutheilen, dass die im Jahre 1900 seitens der k. k. General-Inspection der österreichischen Staatsbahnen gepflogenen Erhebungen thatsächlich die Nothwendigkeit der Elimination der fraglichen Niveau-Uebersetzung durch Herstellung einer Unterfahrt ergeben haben.

Aus diesem Anlasse wurde die königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen eingeladen, ein den Verkehrsbedürfnissen entsprechendes Projeet zu verfassen und dem Eisenbahnministerium zur weiteren Veranlassung zu übermitteln.

Nach einer dem Eisenbahnministerium von der genannten Generaldirection zugekommenen Mittheilung sind die mit dem Projecte der Erweiterung des Bahnhofes Voitersreuth im Zusammenhange stehenden Studien über die Unterführung der Wildsteiner Bezirksstrasse nunmehr abgeschlossen und wird das betreffende Project dem Eisenbahnministerium demnächst vorgelegt werden. Nach Einlangen desselben werden die weiter erforderlichen Amtshandlungen sofort eingeleitet werden.

In der 25. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. März dieses Jahres haben die Herren Abgeordneten Prochazka und Genossen eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich bekanntgeben könne, warum die Dienst- und Arbeitsordnung, sowie die Pensionsstatuten für das Personal der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien noch nicht genehmigt worden sind und wann diese Genehmigung zu gewärtigen sei.

In Beantwortung dieser Anfrage beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Nach §§ 21 und 28 des zwischen der Gemeinde Wien und der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien abgeschlossenen Bau- und Betriebsvertrages, sowie nach §§ 17 und 39 der gesellschaftlichen Statuten bedürfen die Dienst- und Arbeitsordnung und die Pensionsstatuten für das Personal der Bau- und Betriebsgesellschaft der Zustimmung der Gemeinde Wien.

Als die Gesellschaft im October vorigen Jahres den Entwurf einer Dienst- und Arbeitsordnung — ohne die Zustimmung der Gemeinde Wien eingeholt zu haben — dem Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorlegte, wurde derselben im Sinne der vorbezeichneten Bestimmungen bedeutet, dass das Eisenbahnministerium in eine Ueberprüfung des Entwurfes nicht eingehen könne, insolange derselbe nicht auf Grund des vertragsmässig mit der Gemeinde zu pflegenden Einvernehmens die endgiltige Fassung erhalten hätte.

Seither wurden die Entwürfe der Dienst- und Arbeitsordnung und Pensionsstatuten von der Gemeinde wiederholt überprüft, Abänderungen verlangt, von der Gesellschaft abgelehnt, ja im Laufe des gegenseitigen Meinungsaustausches wurde sogar das Mass des Einflusses, welcher der Gemeinde bei Abfassung der Vorschriften vertragsmässig vorbehalten ist, strittig.

Schliesslich legten beide Theile abgesondert entgegengesetzte Entwürfe der gedachten Vorschriften dem Eisenbahnministerium zur Entscheidung vor. Das Eisenbahnministerium wäre nun gerne bereit gewesen, eine Vermittlung zu übernehmen, wenn dieselbe gemeinsam von beiden Theilen angesprochen worden wäre. Von einer selbstständigen Entscheidung musste aber Abstand genommen werden, weil es sich um den Umfang der Rechte aus einem Vertrage, demnach um civilrechtliche Ansprüche handelt, zu deren Feststellung sich das Eisenbahnministerium, welches bei Genehmigung von Dienstvorschriften ausschliesslich nur die öffentlichrechtliche Seite der Angelegenheit wahrzunehmen hat, nicht für berufen erachten kann.

In einer in der 14. Sitzung des hohen Hauses vom 1. März dieses Jahres eingebrachten Interpellation haben die Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen, Seitz und Genossen darüber Beschwerde geführt, dass im Bereiche der Staatseisenbahn-Verwaltung wiederholt Massregelungen von Bediensteten wegen deren politischer Gesinnung vorgekommen seien, und sohin an mich die Anfrage gerichtet, ob ich gewillt sei, dem bei den Staatsbahnen vermeintlich bestehenden Systeme der geheimen Ueberwachung der Bediensteten ein Ende zu machen?

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich Folgendes mitzutheilen:

Für das Verhältniss der Vorgesetzten zu den Untergebenen und für die aus diesem Verhältnisse sich ergebenden beiderseitigen Rechte und Pflichten sind im Staatseisenbahnbetriebe einzig und allein die Bestimmungen der seit 1. Juli 1898 geltenden Dienstordnung massgebend. Diese Dienstordnung, welche gerade die in Rede stehenden dienstlichen Bestimmungen auf das sorgfältigste und genaueste regelt, enthält nichts, was zu einer geheimen Ueberwachung des Privatlebens der Bediensteten durch ihre Vorgesetzten berechtigen würde, und stehe ich daher nicht an zu erklären, dass eine derartige Ueberwachung ganz und gar unzulässig wäre.

Thatsächlich ist denn auch seit meiner nunzu mehr als dreijährigen Amtsführung als oberster Chef der Staatseisenbahn-Verwaltung nicbt ein einziger Fall zu meiner Kenntniss gelangt, in welcbem die Bestimmungen der Dienstordnungen, deren stricteste Befolgung ich nicbt nur von den Untergebenen, sondern auch von den Vorgesetzten derselben mit aller Strenge fordere, in dem vorgedachten Belange übertreten worden wäre.

Ich glaube daher aucb bei diesem Anlasse neuerlich und mit allem Nachdruck erklären zu können, dass im ganzen grossen Bereicbe der Staatseisenbahn-Verwaltung nirgends eine geheime Beaufsichtigung der Bediensteten stattfindet und dass noch weniger von einem System einer solchen tagscheuen Controle die Rede sein kann.

In gleicher Weise muss ich auch der in der Interpellationsbegründung zutage tretenden Annahme entgegentreten, als ob die Staatseisenbahn-Bediensteten überhaupt oder nur einzelne Kategorien derselben lediglich wegen ihrer politischen Gesinnung Massregelungen zu befürchten oder gar zu erdulden hätten.

Die Grenzen, innerhalb deren das Personal sich bei Bethätigung seiner politischen Gesinnung zu halten hat, sind durch die Dienstordnung so genau bezeichnet, als dies die Natur der Sache nur immer gestattet. Dafür zu sorgen, dass diese Grenzen im einzelnen Falle nicht überschritten werden, ist Pflicht und Recht der unmittelbaren Dienstvorstände, und wenn daher die in den Interpellationsausführungen erwähnte Versammlung in Linz zu einem nachträglichen Einschreiten der competenten Staatsbahn-Direction Anlass gegeben hat, so entzieht sich dies vorläufig umsomehr meiner Einflussnahme, als ich vermöge des Instanzenzuges eventuell noch in die Lage kommen werde, zu dieser Angelegenheit in einem späteren Stadium amtlich Stellung zu nehmen.

An der 4. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Februar dieses Jahres haben die Herren Abgeordneten Iro, Hauck und Genossen die Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, zu veranlassen, dass mehrere mit 15. Jänner dieses Jahres auf der Localbahn Rakonitz-Petschau aufgelassene Züge ehemöglichst wieder in Verkehr gesetzt werden.

In Beantwortung dieser Anfrage beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Die Frequenz der aufgelassenen Züge betrug im Durchschnitte täglich nur 5 bis 12 Personen per Zug. Aus diesem Umstande musste mit Recht geschlossen werden, dass ein Bedürfniss nach Aufrechthaltung dieser Züge nicht vorhanden sei. Die Auflassung derselben musste aber ganz besonders deshalb verfügt werden, weil die Localbahn Rakonitz-Pladen bekanntlich nicht allein keine Erträgnisse abwirft, sondern sogar ein Betriebsdeficit aufweist, dessen Beseitigung im Interesse der durch die übernommene Reinertragsgarantie empfindlich in Mitleidenschaft gezogenen Landesfinanzen vom Lande nachdrücklichst angestrebt wird und sohin von der betriebführenden Staatseisenbahn-Verwaltung mit allen zulässigen Mitteln pflichtgemäss gefördert werden muss.

Auf die Betriebsverhältnisse der Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung nach Buchau bezieht sich auch einc in der 4. Sitzung des hohen Hauses vom 12. Februar dieses Jahres eingebrachte Interpellation der Herren Abgeordneten Iro, Hauck, Kliemann und Genossen, in welcher an mich die Anfrage gerichtet wird, ob ich geneigt sei, auf der Strecke Rakonitz—Petschau einen Transitverkehr zu ermöglichen, die Tarife auf der Gesammtlinie entsprechend den Tarifen der Staatsbahnen herabzusetzen, reine Personenzüge auf der Strecke Rakonitz—Petschau einzuführen und die Verstaatlichung des mehrgenannten Bahnunternehmens ins Auge zu fassen?

In Beantwortung dieser Interpellation beehre icb micb, dem hohen Hause Folgendes mitzutbeilen:

Im Laufe des Jahres 1899 sind an das Eisenbabnministerium zahlreiche gedruckte Petitionen aus dem Kreise der Local-Interessenten der Localbahn Rakonitz-Petschau gelangt, deren Inhalt mit jener der nunmehr im Februar 1901 vorgebrachten Interpellationsbegründung vollkommen übereinstimmt und in welcher sobin gleichfalls um Herabsetzung der Tarife, um Zuweisung eines Transitverkehres und um die Einführung reiner Personenzüge gebeten worden ist.

In Berücksichtigung der in diesen Petitionen geltend gemachten Gründe, deren Stichhältigkeit auch durcb die seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung seit Eröffnung des Betriebes auf der genannten Localbahn gewonnenen Erfahrungen dargethan worden ist, wurde bereits am 1. Jänner 1900 auf der gesammten Linie das Staatsbahn-Barême des ersten Staffels der k. k. Staatsbahnen, gleichwie aucb auf den Linien Marienbad—Karlsbad und Karlsbad—Jobanngeorgenstadt eingeführt.

Infolge dieser Einführung, deren ordnungsmässige Publication von den Herren Interpellanten offenbar überseben worden ist, sind die aus den erwäbnten Petitionen in die Interpellation übernommenen Angaben über die Höhe des Tarifes der Localbahn Rakonitz-Petschau nicht mehr als zutreffend zu bezeichnen.

Wie einschneidend die gewährten Ermässigungen sind, ergibt ein Vergleicb obiger Angaben mit den gegenwärtig bestebenden Frachtsätzen.

So zum Beispiel beträgt gegenwärtig die Fracht in der Relation Bohentsch—Pladen per Wagen mit zebn Tonnen für Mehl und Getreide nicht 25 fl., sondern nur 28 K, für Zucker nicht 29 fl., sondern nur 44 K; ebenso beträgt die Fracht in der Relation Bohentscb—Rakonitz für Kalk nicbt 50 fl., sondern nur 37 K, für Bier per 100 kg nicht 50 kr., sondern nur 57 h.

Es ist somit dem in der Interpellation zum Ausdrucke gebracbten Wunsche nach einer ausgiebigen Tarifermässigung bereits seit 1. Jänner 1900 in dem als zulässig erkannten Masse Rechnung getragen worden.

Dagegen stösst die in der Interpellation weiter angeregte Zuweisung eines grösseren Transitverkehres an die Strecke Rakonitz—Petschau auf bedeutende Schwierigkeiten.

Es ist nämlich beispielsweise im Verkehre aus dem Brüx-Duxer Reviere nach den Stationen der Strecke Rakonitz—Protivin die Entfernung über den Umweg via Saaz—Pladen—Rakonitz gegenüber der directen Linie Saaz—Rakonitz um 28 km länger, ferner ist die Entfernung in der nicht unwichtigen Relation Königshof—Teplitz—Waldthor über Rakonitz—Pladen um 26 km länger als über die einheitliche Staatsbahnlinie via Beraun—Dušnik.

Gleichwobl wurde die Theilstrecke Rakonitz—Pladen ebenso wie die ganze Strecke Rakonitz—Petschau, soweit dies nach den Distanz- und Tarifverhältnissen thunlich erschien, daher insbesondere in die zumeist in Betracht kommenden directen Verkehre des Nordwestböhmischen und des Oesterreicbischen Eisenbahnverbandes mit 1. Jänner 1900 als Transitstrecke bereits einbezogen, und werden auch in Hinkunft die bezüglichen, auf Besserung der Ertragsverhältnisse der genannten Localbahn abzielenden Bestrebungen fortgesetzt werden.

Was die weiter angestrebte Einricbtung reiner Personenzüge auf dieser Localbahn anlangt, so ist zu bemerken, dass an diese Einrichtung aus betriebsökonomischen Gründen erst dann herangetreten werden könnte, wenn die Menge der zu befördernden Güter die Einführung reiner Güterzüge zweckmässig erscheinen lassen sollte.

Uebrigens kommt in Betracht, dass auch im Falle der Einrichtung von Personenzügen eine fühlbare Abkürzung der Fabrzeiten nicbt zu gewärtigen wäre, da die auf dieser Localbahn vorgeschriebene Maximalgeschwindigkeit nicht mehr als 25 km in der Stunde beträgt.

Was schliesslich den in der Interpellation weiter vorgebrachten Wunsch wegen Einlösung der Localbahn Rakonitz-Petscbau-Buchau durcb den Staat anbelangt, so würde eine solche Massnahme nicbt nur die Uebernahme der derzeit vom Königreiche Böhmen gewährten Erträgnissgarantie, sondern überdies auch die Einlösung der nicht bereits im Staatsbesitze befindlichen Stammactien, somit so erbeblicbe Opfer für die Staatsverwaltung erheischen, dass dieselbe, abgesehen von anderen entgegenstehenden principiellen Bedenken, schon aus evidenten staatsfinanziellen Rücksichten bis auf Weiteres unbedingt ausgeschlossen erscheint.

Im Uebrigen wird die Staatsbahnverwaltung — so viel an ihr liegt — sicherlicb mit allem Nachdrucke bemüht sein, auf die möglichste Entwicklung des Verkehres und der Ertragsverhältnisse der in Verhandlung stehenden Localbahnen hinzuwirken.

In Beantwortung der in der 9. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 22. Februar d. J. von den Herren Abgeordneten Hauck, Iro und Genossen an mich gerichteten Interpellation, betreffend die Klarstellung der Eigenthumsverhältnisse bezüglich des Koblenverkaufsmagazines am Bahnhofe Bucbau beehre ich mich mitzutheilen, dass der zur Erbauung zweier Kohlenschuppen erforderlicbe Bahngrund am genannten Bahnhofe im Jahre 1897 an den Kaufmann Wilhelm Rispler und an den Advocaten Dr. Fidelis Reiner verpachtet wurde. Die Genannten haben um die Ueberlassung der bezüglichen Grundflächen im eigenen Namen angesucht und ebenso den Pachtvertrag im eigenen Namen und nicht in jenem der Stadtgemeinde Buchau abgeschlossen.

In der 8. Sitzung des hohen Hauses vom 21. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Löcker und Genossen folgende Fragen an mich gerichtet:

1. ob mir bekannt ist, dass auf den einzelnen Bahnstationen im Betriebe des Salzgeschäftes auch Salz in kleinen Quantitäten, also im Kleinverschleisse hintangegeben wird;

2. ob ich es für zweckmässig und angemessen halte, dass die k. k. Staatsbahnen den Gewerbetreibenden auf die bezeichnete Art Concurrenz bereiten, und

3. ob ich dafür Sorge zu tragen gedenke, dass der Kleinverschleiss in Salz durch die k. k. Staatsbahnen aufgehoben oder doch wenigstens derart beschränkt werde, dass Salz unter einer bestimmten Quantität, etwa 400 bis 500 Kilogramm, in den Bahnstationen nicht abgegeben werden dürfe.

In Beantwortung dieser Anfragen beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Das Salzgeschäft der k. k. Staatsbahnen wird als abgesondertes Handelsgeschäft betrieben, ist als solches ordnungsmässig angemeldet und dementsprechsnd besteuert. Diesem Geschäfte sind auf den k. k. Staatsbahnen keinerlei tarifarische Vortheile gegenüber anderen Verfrächtern des gleichen Artikels eingeräumt.

Auch die Annahme, dass das Salzgeschäft die nöthigen Säcke aus den staatlichen Strafhäusern zu weit billigeren Preisen beschafft, als dies einer Privatperson möglich ist, entspricht nicht den Thatsachen, weil nahezu der gesammte Sackbedarf des Salzgeschäftes von der Privatindustrie geliefert wird. Sämmtliche Auslagen, welche mit der Errichtung und mit dem Betriebe der Salzverschleiss-Niederlagen in den Stationen des österreichischen Staatsbahnnetzes verbunden sind, werden für Rechnung des Salzgeschäftes getragen. Dieses bezahlt daher auch für die Benützung der Bahnhofräumlichkeiten einen entsprechenden Pachtzins oder eine angemessene Platzmiethe wie jede andere Partei und entschädigt auch die in den Salzabfassungsstellen als Vertreter des Salzgeschäftes bevollmächtigten, sowie die mit dem Betriebe der einzelnen Niederlagen betrauten Organe der Staatseisenbahn-Verwaltung für ihre Mühewaltung in angemessener Weise.

Hieraus geht hervor, dass das in Rede stehende Salzgeschäft in allen vorstehend erörterten Beziehungen den privaten Salzverfrächtern und Salzhändlern vollkommen gleichgestellt ist und daher keinerlei die private Concurrenz erschwerende Vortheile geniesst. Von den Niederlagen wird Salz allerdings auch in kleinen Quantitäten (ein Sack zu 50 Kilogramm, ein Stöckl zu 14 bis 22 Kilogramm, 4 Briquetts zu 4 Kilogramm) abgegeben, jedoch zu höheren Preisen als bei Abnahme eines Quantums von mindestens 500 Kilogramm. Da letztere Quantitäten erfahrungsgemäss fast ausschliesslich nur von den mit dem Salzverschleisse sich befassenden Händlern bezogen werden, so kommt der hiedurch erreichbare Vorsprung gegenüber den Preisen für Quantitäten unter 500 Kilogramm den privaten Händlern zugute und sichert hiedurch auch den Bestand des privaten Salzverschleisses neben den bestehenden Niederlagen des Salzgeschäftes der k. k. Staatsbahnen auch dann, wenn die privaten Salzverschleisser sich bei ihren Salzbezügen des Salzgeschäftes der österreichischen Staatsbahnen bedienen und nicht direct bei den Salinen ihren Bedarf decken. Die völlige Auflösung des Kleinverschleisses und Limitirung der Salzabgabe mit dem Minimalquantum von 400 bis 500 Kilogramm würde jenen Tendenzen zuwiderlaufen, welche für die Fortführung des von der bestandenen Kaiserin Elisabeth-Bahn gegründeten und bei Ermittlung des Kaufpreises der letzteren mitberücksichtigten Salzgeschäftes nach erfolgter Verstaatlichung dieser Bahn massgebend waren, und welche auf eine Regulirung der Salzpreise für den Consum gerichtet sind. Ich erachte mich daher vom Standpunkte der pflichtmässigen Wahrung des ohnedies im starken Rückgange befindlichen Ertrages des bahnärarischen Salzgeschäftes wie auch aus Rücksicht auf die Interessen der Salz consumirenden Bevölkerung nicht für berechtigt, den Kleinverschleiss in Salz dnrch die Niederlagen des Salzgeschäftes der Staatsbahnen gänzlich aufzuheben oder den Verschleiss der Niederlagen hinsichtlich der zur Abgabe gelangenden Mindestmengen in der in der Interpellation angedeuteten Weise zu beschränken.

In der 16. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. März d. J. haben die Herren Abgeordneten Blöchl, Wagner und Genossen eine Interpellation an mich gerichtet, in welcher der Mangel an Schutzhütten in den Haltestellen der Staatsbahnstrecke Linz—Budweis beklagt und die Frage gestellt wird, ob ich geneigt sei, diesem Uebelstande abzuhelfen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Die auf der Strecke Linz—Budweis bestehenden Haltestellen wurden seinerzeit über Ansuchen der betreffenden Interessenten — im Sinne der bei den k. k. Staatsbahnen allgemein üblichen Normen — unter Berücksichtigung der in baulicher Beziehung geäusserten Wünsche der Interessenten auf deren Kosten errichtet und wurde dabei die Bedingung gestellt, dass in dem Falle, als später etwa weitere bauliche Herstellungen, insbesondere Wartehütten und Schutzdächer verlangt werden sollten, auch diese Kosten von den Interessenten zu tragen sein werden. Nur bei drei der so errichteten Haltestellen wurde gleich ursprünglich der Bau einer Veranda, respective eines Wartezimmers verlangt und ausgeführt; in den übrigen Haltestellen mangeln aber derartige Schutzbauten, weshalb dort die Passagiere bei ungünstiger Witterung im Wohnraume des Wächterhauses Schutz suchten; dies konnte jedoch insbesondere mit Rücksicht auf eventuelle Krankheitsfälle in der Wächterfamilie aus Sanitätsrücksichten nicht geduldet werden.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Linz sah sich deshalb, gestützt auf die Bestimmungen des § 96 der Eisenbahn-Betriebsordnung und des § 5 des Betriebsreglements genöthigt auf dem Eingange der betreffenden Wächterhäuser Warnungstafeln mit der Aufschrift „Eintritt verboten“ anzubringen und ausserdem das zur Fahrkartenausgabe bestimmte Fenster durch die Aufschrift „Fahrkartenausgabe“ zu kennzeichnen.

Sollte die Herstellung von Schutzhütten gewünscht werden, so könnte dies mit Rücksicht auf die anlässlich der Errichtung der Haltestellen getroffenen Vereinbarungen nicht anders als auf Kosten der Local-Interessenten geschehen, welch letztere sich zu diesem Zwecke an die competente Staatsbahn-Direction Linz zu wenden und gleichzeitig ihre Bereitwilligkeit zur Kostentragung bekanntzugeben hätten.

Einem solchen Wunsche würde sohin seitens der Staatsbahn-Direction in kürzester Zeit entprochen werden. Bisher sind aber derartige Ansuchen nicht eingelangt.

In Beantwortung einer in der 18. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. März d. J. von den Herren Abgeordneten Iro, Hauck und Genossen eingebrachten Interpellation, betreffend die projectirte Haltestelle Teschediz der Linie Protiwitz—Buchau, beehre ich mich mitzutheilen, dass diese Haltestelle bereits in der Ausführung begriffen ist, und dass die Betriebseröffnung derselben für die nächste Zeit bevorsteht.

Der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 22. April unter dem Vorsitze des Obmannes Freiherrn von Schwegel und in Anwesenheit Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter von Wittek eine Sitzung, in welcher die Verhandlung über die Investitionsvorlage, und zwar über folgende Punkte des Artikels I fortgesetzt wurde:

1. Tauernbahn;
2. Karawanken- und Wocheinerbahn;
3. Pyhrnbahn und
4. Wechselbahn.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek macht die Mittheilung, dass die Regierung im Laufe dieser Woche den Gesetzentwurf, betreffend den Bau von Wasserstrassen, im Abgeordnetenhause zur verfassungsmässigen Behandlung einbringen werde. Im Anschlusse an diese Vorlage werde baldigst, wahrscheinlich noch im Laufe der nächsten Woche, ein Gesetzentwurf eingebracht werden, welcher die Sicherstellung derjenigen Bahnen niederer Ordnung bezweckt, bezüglich deren die Verhandlungen soweit gediehen sind, dass dem Abgeordnetenhause concrete Anträge vorgelegt werden können.

Abg. Dr. Steinwender spricht die Hoffnung aus, dass die Erklärungen des Ministers, betreffend die Wasserstrassenvorlage und die Localbahnen, ein rascheres Tempo in die Verhandlungen über die Investitionen bringen werden. Sonst sei zu befürchten, dass die Verzögerungen, gewiss gegen die eigentliche Absicht der Vertreter nördlicher Provinzen, zu einer totalen Vereitelung einer Action führen, die nicht blos im Interesse der Südländer oder des Seehandels, sondern nicht minder in dem der gesammten österreichischen Volkswirthschaft gelegen sei. Keineswegs dürfe man durch Abänderungsanträge das Schicksal der Vorlage gefährden. Redner verzichte daher auch seinerseits auf Abänderungsanträge und beschränke sich auf einige Anregungen. Zunächst sei ohne Zweifel der Anschluss in Spittal zu machen. Er koste nicht mehr als der Anschluss in Möllbrücken, kürze aber um sechs Tarifkilometer mehr und erspare acht Kilometer Pägestrecke. Es stelle sich der Anschluss in Spittal um eine Differenz von 1½ Millionen Kronen günstiger.

Hiezu komme noch der namhafte Beitrag, den die Gemeinde Spittal in Aussicht gestellt habe, und die für die Bediensteten bedeutenden Vortheile des Aufenthaltes in einem aufstrebenden, industriereichen Orte mit vorzüglichen Schulverhältnissen. Weiter sei noch während des Baues der Tauernbahn die Fortführung von Spittal nach Villach auf dem rechten Drauufer ins Auge zu fassen, um die Verbindung mit Triest vollständig unabhängig von der Südbahn zu machen.

Abg. Dr. Kolischer erklärt, es sei eine unleugbare Thatsache, dass der Handel in Triest, dem einzigen nationalen Hafen Oesterreichs von einiger Bedeutung, stagnire. Während der Gesammtverkehr sich vervierfacht habe, verzweifachte er sich kaum in Triest, versiebenfachte sich aber nahezu in Hamburg. Redner bespricht die Gründe dieser Stagnation und betont, dass man trotz der vielen Opfer, welche für Triest gebracht wurden, es nicht vermocht habe, die Stagnation dieses einzigen grossen österreichischen Hafens zu vermeiden. Bei allen diesen Erwägungen könne nicht ausseracht bleiben, dass die ganze österreichische Volkswirthschaft unter schwierigen Productionsverhältnissen arbeite, was sich auch in dem Quantum, welches nach Triest komme, ausdrücken müsse. Ueberdies habe Triest eine schlechte geographische Lage, und es dürfe nicht verkannt werden, dass die meisten Productionsgebiete Oesterreichs nach anderen grossen Häfen gravitiren. Eine Tarifpolitik könne diese natürlichen geographischen Verhältnisse nur theilweise beseitigen. Es werde nur gelingen können, Theile der in Betracht kommenden Frachten nach Triest zu lenken. Durch die in Frage kommenden Bahnverbindungen, insbesondere durch die Tauernlinie, würde zweifellos für Süddeutschland eine bedeutende Wegkürzung entstehen; die Karawankenlinie selbst sei als eine Wegkürzung im innerösterreichischen Verkehre zu betrachten und würde zweifellos durch die Wegkürzung die Bedeutung haben, dass man für viele Relationen billiger nach Triest kommen kann. Es sei demnach Aussicht vorhanden, dass der Verkehr nach Triest nach Erbauung der in Frage kommenden Bahnen steigen wird, und zwar deswegen, weil die Bedürfnisse der Volkswirthschaft durch die einheitliche Staatsbahnverwaltung Berücksichtigung finden werden und die Tarifwirthschaft sich unabhängig von einer Reihe von Privatbahnen entwickeln und neue Transporte gewinnen wird. Trotzdem sei an eine Lucrativität dieser Bahnen nicht zu denken. Diese Bahnen müssen theuer gebaut sein, müssen auch theuer betrieben werden. Wenn die Partei des Redners sich schon entschliessen sollte, die Lasten, die aus dem Bau dieser Bahnen entstehen werden, auf die Steuerträger des Ostens zu übernehmen, so müsse sie die gleiche Behandlung für die Wünsche verlangen, die sie bezüglich der nicht strategischen, aber wirthschaftlich für die östlichen Provinzen nothwendigen Eisenbahnen vorbringe.

Abg. Dr. Šusteršič erklärt, dass seine Parteigenossen für die Vorlage aus den gesammtstaatlichen Interessen, welche für dieselbe immer massgebend waren, stimmen werden, obwohl sie den localen Interessen ihres Landes nicht entspreche, da ja bekanntlich das Land Krain immer für den Ausbau der Lack—Loibl-Linie eingetreten sei. Redner bringt nur einige Wünsche hinsichtlich mehrerer Bahnstationen auf der Wocheiner Linie, darunter der Bahnstation Veldes, vor und äussert schliesslich noch mehrere Wünsche socialpolitischer Natur, namentlich in Betreff des Arbeiterschutzes, der Festsetzung von Minimallöhnen und der Bestimmung eines Maximal-Arbeitstages, und tritt für die Berücksichtigung der heimischen Eisenindustrie bei den bevorstehenden Eisenbahnbauten ein.

Abg. Kaftan verweist auf die Erklärung, welche er bei der ersten Lesung der Investitionsvorlage im Hause und bei der Generaldebatte im Eisenbahn-Ausschusse abgegeben und welche das Junctim dieser Vorlage mit der zugesagten Wasserstrassen-Vorlage betroffenen habe. An diesem Junctim halte Redner und seine Partei fest, und es sei zu bedauern, dass die Wasserstrassen-Vorlage bisher nicht eingebracht worden sei. Der Partei des Redners liege daran, das gute Einvernehmen in der Investitions-Angelegenheit zu erhalten. Dies könne aber nur dann geschehen, wenn jedes Misstrauen zwischen den südlichen und den nördlichen Ländergruppen ferngehalten werde, wenn sich beide gegenseitig unterstützen. Redner bespricht sodann die Projecte der Triester Linien und erklärt, für Böhmen wäre die Linie Rottenmann—St. Georgen die vortheilhafteste Tauern-Linie; sie sei auch die billigste und kürzeste, sei blos 58 Betriebskilometer lang und koste 40 Millionen Kronen. Die Regierung habe sich für die westlichere Linie Schwarzach—Gastein—Möllbrücken oder Spittal entschieden. Redner wünscht zu wissen, welche dieser Trassen als die vortheilhafteste ermittelt wurde. Redner sei überzeugt, dass die Erträge der Triester Bahnen kaum die Betriebskosten der ersten Jahre decken werden. Um jedoch eine richtige Basis für die Beurtheilung zu haben, wäre es sehr erwünscht, die Ziffer der Selbstkosten bei der bestehenden Arlberg-Bahn — einer eminenten Alpenbahn — die der Regierung gewiss nicht unbekannt seien, zu erfahren, und stellt an den Eisenbahnminister die diesbezügliche Anfrage. Weiter berührt Redner die Tariffrage und fragt, ob es nicht möglich sei, selbst die künftige neue, verkürzte Linie Salzburg—Triest seitens der deutschen und italienischen Bahnen zu Gunsten von Genua und Venedig zu unterbieten. Auf das bautechnische Gebiet übergehend, fragt Redner, ob die Regierung bei der Projectirung der grossen Alpentunnels der Tauern- und Karawanken-Bahn nicht die Frage der eingeleisigen Doppeltunnels statt der zweigeleisigen Einzeltunnels in Erwägung gezogen habe, für welch erstere in der neueren Zeit grosse Vortheile namhaft gemacht werden. Desgleichen scheine ihm die von Dr. Steinwender aufgeworfene Frage betreffs der Führung einer selbstständigen Linie von Spittal nach Villach am rechten Drau-Ufer wichtig, und er fragt, ob diesbezüglich seitens des Eisenbahnministers Studien gemacht wurden und wie gross sich der Aufwand stellen würde gegenüber der Erbauung des zweiten Geleises zur Südbahn und Peagirung derselben in der genannten Strecke. Weiter bespricht Redner die Frage der Pyhrn-Bahn, welche auch für Böhmen als künftiges Bindeglied der Böhmerwaldbahnen mit den Triester Linien eine grosse Bedeutung habe, weshalb er frage, warum der Bosrucktunnel nur eingeleisig und die Pyhrn-Bahn blos als Bahn zweiten Ranges hergestellt werden solle, wogegen Tauern- und Karawanken-Bahn als Bahnen ersten Ranges gebaut werden.

Bei dieser Gelegenheit macht Redner auf die Dringlichkeit der baldigsten Verbindung der Böhmerwaldbahnen von Säumerbrücke-Wallern über das Schwarze Kreuz und Tusset-Haidmühl an die bayerische Bahn Passau-Waldkirchen aufmerksam und verlangt, dass die Anschlussverhandlungen mit der bayerischen Regierung schleunigst finalisirt werden, da sonst die bayerischen Interessenten den Anschluss von Waldkirchen nach Breitenberg suchen, was für die Böhmerwaldbahnen ein harter Schlag und ein nicht gutzumachender schwerer Fehler wäre. Redner empfiehlt der Regierung, dieser Frage ihre vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Abg. Stwiertnia betont, dass der Betrieb der Tauern- und Karawankenbahn ein sehr kostspieliger sein wird. Schliesslich wendet er sich an alle Parteien; indem er die Nothwendigkeit der Unterstützung der Alpenländer seitens des Staates anerkennt, hofft er, dass die Vertreter dieser Länder getreu dem Losungsworte: „Was dem Einen recht ist, ist dem Andern billig“ auch die Forderungen der Vertreter Galiziens in Bezug auf die Eisenbahnerfordernisse dieses Landes unterstützen werden. Mit dem Ausbau der dritten Verbindung mit Triest wird ein neues Capitel in der Culturgeschichte des Staates abgeschlossen werden, welches zu Nutz und Frommen des Staates und der betreffenden Kronländer, ferner zur Ehre der österreichischen Techniker gedeihen wird.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek constatirt als Resultat der bisherigen Debatte vorerst, dass eigentlich keine wesentlichen Einwendungen gegen den von der Regierung projectirten Linienplan der zweiten Verbindung mit Triest obwalten, und dass die Regierungsvorlage in dieser Beziehung die Probe einer eingehenden Erörterung im Eisenbahnausschusse gut bestanden habe. Sodann bespricht der Minister die wichtigsten technischen Fragen, die von den Vorrednern aufgeworfen worden sind, und bemerkt, dass die Frage, ob die Südrampe der Tauernbahn in Möllbrücken oder Spittal an der Drau an die Südbahn ihren Anschluss finden solle, noch einem eingehenden Parallelstudium beider Varianten unterzogen werden müsse.

Bezüglich der Frage der Anlage der Tunnels ertheilt der Minister die Auskunft, dass im Hinblicke auf die geologischen und sonstigen Verhältnisse der Tauerntunnel mit sofortigem Vollausbruche zweigeleisig, dagegen der Wocheiner und Karawankentunnel vorläufig als Zwillingstunnels hergestellt werden sollen. Beim Bosrucktunnel der Pyhrnbahn werde die etwa erforderliche Herstellung eines zweiten eingeleisigen Tunnels der künftigen Verkehrsentwicklung vorzubehalten sein.

Weiter bespricht der Minister die vorgebrachten Betriebsfragen und bemerkt insbesondere, dass ein Vergleich mit den Betriebsverhältnissen der Arlbergbahn nicht möglich sei, da so ungünstige Verhältnisse, wie sie diese Bahn aufweist, bei keiner der von der Regierung vorgeschlagenen Bahnen zutreffen werden. Auf die Tariffragen übergehend, stimmt der Minister zu, dass die Erstellung commerciell richtiger Tarife für die zweite Bahnverbindung mit Triest eine der wichtigsten Aufgaben der betriebführenden Verwaltung bilden werde.

Insbesondere sei nicbt zu befürchten, dass die süddeutschen Bahnen uns concurrenziren werden, da dieselben zum grossen Theile im eigenen Interesse sich gewiss bereit finden werden, unsere Verkehrsbestrebungen zu unterstützen. Bezüglich der vom Abg. Kaftan angeregten Fortsetzung der Pyhrnbahn nach Norden bemerkt der Minister, dass die Ausgestaltung des in Betracht kommenden Localbahnnetzes in Böhmen gewiss studirt werden wird, dass aber dermalen vor Allem die naturgemässe Fortsetzung über die bestehende Staatsbahnlinie Linz—Budweis in Betracht kommt, für deren Ausgestaltung im Investitionsprogramme entsprechend Vorsorge getroffen werde.

Schliesslich kommt der Minister auf einige bezüglich der Wocheiner Linie vorgebrachte Detailfragen zu sprecben und weist darauf hin, dass dieselben bei der Ausarbeitung und Commissionirung des Detailprojeetes noch einem weiteren Studium werden unterzogen werden und dass den Interessenten bei den vorzunebmenden Amtshandlungen ausreicbend Gelegenheit geboten sein werde, ihre Wünsche vorzubringen und zu vertreten.

Ueber Antrag des Abg. Baumgartner wird die Debatte geschlossen.

Abg. Dobernig erklärt, jeder, dem das Wohl Triests, der Alpenländer und im Grossen und Ganzen des Reiches am Herzen liege, müsse das endliche Zustandekommen der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest wollen. Ungarn biete Alles auf, um seinen Hafen Fiume zu heben. Auch die Pflicht der diesseitigen Reichshälfte ist es, das gleiche für Triest zu thun. Redner bespricht die Vortheile, welche die Bärengrabenlinie mit sich bringe. Neben der Erschliessung der landschaftlichen Schönheiten der Karawanken werde auch die im Rosenthale noch bestehende Eisenindustrie — die Reste der altberühmten Kärntner Eisenindustrie — mit der Ferlacher Gewehrerzeugung lebensfähig erbalten. Zu diesem Zwecke sei aber auch die Führung einer normalspurigen Localbahn von Weizelsdorf nach Ferlach und Unter-Loibl nothwendig. Redner schliesst mit dem Wunsche, dass für den Fall, als die Investitionsvorlage zustande komme, die heimische Industrie beim Bahnbaue besondere Berücksichtigung finden möge.

Die Verhandlung wird sodann abgebrochen und die Sitzung geschlossen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Kolin-Čerčan. (Einschaltung einer Personenhaltestelle in km 0·01.) Die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen beantragte Einschaltung einer Personenhaltestelle in km 0·01 des Flügels Rataj-Privlak-Kačow der Localbahn Kolin-Čerčan wurde genebmigt. [E.-M.-Z. 9716.]

Localbahn Jenbach - Mayrhofen (Zillerthalbahn). (Situationsplan der Station Strass.) Der von der Bauleitung der Zillerthalbahn vorgelegte Detailsituationsplan der Station Strass der Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 57.503 ex 1900.)

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung und Behebung einer solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

17. April. — Wegen Felssturz wurde in der Strecke Sittowa-Haje—Rochlitz der Localbahn Starkenbach-Rochlitz der Gesammtverkehr eingestellt.

23. April. — In der Strecke Sittowa-Haje—Rochlitz der Localbahn Starkenbach-Rochlitz wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Bayern. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate Februar 1901.) Im Monate Februar sind bei einer Betriebslänge von 5785 (1900: 5637) km 1,629.933 Personen und 1,203.859 t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr Mk. 2,196.499, aus dem Güterverkehre Mk. 6,643.303, aus dem Gepäcksverkehr Mk. 144.689 und aus dem Thiertransport Mk. 211.307, zusammen Mk. 9,195.798 (gegen Mk. 9,694.915 im gleichen Monat des Vorjahres). Die Einnahmen vom 1. Jänner bis 28. Februar beziffern sich auf Mk. 19,363.297 (weniger gegen das Vorjahr um Mk. 602.185.)

— (Bedienung der Signale und Weichen.) Da in letzter Zeit im Bereiche des Oberbahnamtes Nürnberg mehrfach Zugsverspätungen dadurch verursacht wurden, dass die Weichen und Signale, welche für die Einfahrt, beziehungsweise die Ausfahrt des Zuges zu bedienen waren, wegen festgefrorenen Schnees an den Bewegungsmechanismen nicht gezogen werden konnten, so macht das genannte Oberbahnamt darauf aufmerksam, dass dieses Hemmniss vermieden werden kann, wenn bei Schneefall, beziehungsweise bei Schneewehen in den Zugspausen die Signale und die zugehörigen Weichen hie und da probirt werden, wozu bei den Stellwerkanlagen (Classe O 5, O w) die Genehmigung des diensthuenden Beamten, bei den übrigen Classen die Entblockung der bezüglichen Fahrstrassen zu bewirken ist. Hiemit soll aber nicht ausgedrüekt werden, dass der Reinigung der Weichen- und Signal-Antriebsvorrichtungen im Winter weniger Aufmerksamkeit zugewendet werden soll, es sollen vielmehr nur augenblickliche Störungen möglichst vermieden und hintangehalten werden.

Amerika—Frankreich. (Export von Kohle aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika nach Süd-Frankreich.) Ein Consortium von Kohlengewerken des Staates Pennsylvania hat, wie berichtet wird, mit Fabriksunternehmungen in Marseille einen Vertrag auf Lieferung von 150.000 t bitumineuser Kohle abgeschlossen und wurden zur Verfrachtung dieser Waare Schiffe der „Compagnie Générale Transatlantique de Franee“ geehartert. Falls diese Kohle Beifall in Süd-Frankreich finden sollte, wird die vorbenannte Sehiffahrts-Gesellschaft eine regelmässig zu befahrende Linie zwischen Philadelphia und Marseille einrichten, welche nebst dem Kohlentransporte auch den Personenverkehr cultiviren wird.

Frankreich. (Staatliche Subventionirung der Handelsmarine.) Die sub titulo „Constructions-Prämien“ und „Schiffahrts-Prämien“ der französischen Mercantil-Marine seit Ende 1891 bis Anfang 1900 gewährte staatliehe Subvention betrug für:

Jahr	Schiffbau	Schiffahrt	Diverse	Insgesammt
1892	2,051.084	7,287.183	3.063	9,341.330
1893	2,344.199	9,210.212	89.064	11,643.475
1894	2,180.239	8,254.780	15.955	10,450 974
1895	2,919.328	8,949.715	—	11,869.043
1896	4,293.306	10,257.518	—	14,550 824
1897	5,359.811	11,799.870	—	17,159 598
1898	4,805.209	12,370.000	—	17.098.397
1899	7,358.923	12,422.000	—	19,780.923

Italien. (Projectirter Bau eines neuen Seehafens im Bereiche der Ostküste der Insel Sicilien.) Die kgl. italienische Regierung hat den Beschluss gefasst, im Bereiche der Meerenge von Messina nächst Villa-San-Giovanni die dortige Rbede in einen Hafen umzugestalten, an welchen sich eine Strecke des Eisenbahnnetzes der Insel Sicilien anschliessen wird. Die Beschaffenheit des Meeresgrundes und des angrenzenden Terrains sind derart günstig, dass die Anlage eines einzigen, allerdings weit in die See hinein anzulegenden Molos genügt, um ein ebenso geräumiges als auch gegen Hochfluth und Stürme sicheres Hafenbassin zu bilden. An der zukünftigen Einmündung des Hafens in die hohe See wurde bereits ein Leuchtthurm erbaut, dessen Leuchteffect bis auf eine Entfernung von fünf Seemeilen reicht.

— (Neuordnung des Hanpthafens von Genua.) Der kgl. italienische Minister für „Oeffentliche Arbeiten“ hat die Neuordnung des Hafens von Genua beschlossen, dessen gegenwärtige Verhältnisse den Anforderungen des stetig zunehmenden Verkehres, und insbesondere der Eilschiffscourse im Anschlusse an die Eisenbahn, bei weitem nicht mehr entsprechen. Den Anträgen der zum Studium dieser Frage eingesetzten Enquête-Commission entsprechend, wird der Molo „Calata dei Jirgari“ ausschliesslich für den Güterverkehr, und diesem entsprechend mit Entrepôts, modernen Hebevorrichtungen etc. eingerichtet werden; der Molo „Federico-Guglielmo“ ist für die Abwicklung des Personenverkehres bestimmt und sind dort vornehm ausgestattete Wartelocalitäten zu erbauen; die beiden neuen Molos „Capella-Mandaraccio“ und „Marinetta“ sind gegenseitig zu verbinden und für den Anlauf und die Ausfahrt der Eilschiffe bestimmt; am „Molo San-Genigno“ ist das Zollamt in

geräumigem Umfange nebst hiezu gehörigen Lagerplätzen zu errichten, schliesslich sind an verschiedenen Stellen des Hafenbassins Baggernngen vorzunehmen. Zur Verbesserung der Verbindung der Stadt mit dem Hafen wird eine das Hafenbassin umsäumende und nach mehreren Richtungen hin sich im Bereiche der Stadt verzweigende Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe erbaut worden.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des L. Stückes.) Das am 6. April 1901 herausgegebene L. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5292: Erlass des k. k. Ministerinms des Innern vom 4. April 1901, Z. 11.655, betreffend Einfuhrverbote für Vieh aus Oesterreich nach Ungarn.

— (Inhalt des LI. Stückes.) Das am 9. April 1901 herausgegebene LI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5293: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 23. März 1901, Z. 6388, betreffend die mit der Viehbeschau in den Eisenbahnstationen betrauten Veterinärorgane.

Nr. 5294: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 5. April 1901, Z. 62.521, betreffend die Aufhebung der Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere ans Vorarlberg.

Nr. 5295: Knndmachnng der k. k. Statthalterei in Prag vom 4. April 1901, Z. 61.121, betreffend die Ansfuhr von Nutz- und Znchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des LII. Stückes.) Das am 11. April 1901 herausgegebene LII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5296: Kundmachnng des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. April 1901, Z. 12.661, womit die Einfuhr von Vieh nnd Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach Oesterreich geregelt wird.

— (Inhalt des LIII. Stückes.) Das am 16. April 1901 herausgegebene LIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5297: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 12. April 1901, Z. 66.521, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des LIV. Stückes.) Das am 18. April 1901 herausgegebene LIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5298: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 18. April 1901, Z. 13.678, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Vieh aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 5299: Kundmachnng der k. k. Statthalterei in Prag vom 15. April 1901, Z. 67.648, betreffend die Schliessung der sächsischen Vieheinbrnchstationen Reitzenhain, Weipert und Schlössel-Unterwiesenthal.

Nr. 5300: Knndmachung der k. k. Landesregierung in Salzbnrg vom 16. April 1901, Z. 4893, betreffend die Anfhebung des Einfnhrverbotes für Schweine aus dem politischen Bezirke Rann in Steiermark.

Nr. 5301: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 13. April 1901, Z. 5991, betreffend die Sperre der Gerichtsbezirke Grosslaschitz nnd Reifnitz für den Verkehr mit Schweinen.

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.

Theilansicht der elektrischen Werkstätten von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen:
200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen
mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, 9/1, Wasagasse 31

(ab Mai I. Wipplingerstrasse 21).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrplanänderung ab 1. Mai 1901.

Am 1. Mai 1901 werden auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, dann auf den im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Localbahnen Saitz-Tscheitsch-Göding, Mutenitz-Gaya, Otrokowitz-Zlin-Wisowitz, Holics-Göding und Auspitz nachstehende wesentlichere Aenderungen des Fahrplanes eintreten:

Zwischen Wien und Oderberg werden ausser den jetzt verkehrenden Nachtschnellzügen, neue Nummer 3 A (Abfahrt Wien 9 U. 30 M. Nachts) und neue Nummer 4 A (Ankunft Wien 7 U. Früh), neue sehr beschleunigte Schnellzge Nr. 3 und 4 versuchsweise eingeführt, welche von Wien bis Oderberg und retour nur Wagen I und II. Classe und von Oderberg bis Krakau und retour Wagen I., II. und III. Classe führen werden.

Der Schnellzug Nr. 3 A, Abfahrt Wien 9 U. 30 M. Nachts, wird in den bisherigen Anhaltestationen Aufenthalt nehmen, Reisende in der I., II. und III. Classe befördern, in Oderberg um 2 U. 57 M. Nachts eintreffen und durch den Schnellzug Nr. 3 (Ankunft in Krakau 6 U. 16 M. Früh), sowie durch den neuen Personenzug Nr. 33 (Ankunft in Krakau 7 U. 38 M. Früh) bis Krakau Fortsetzung finden.

Dieser Schnellzug wird auch den Anschluss an den neuen Schnellzug Nr. 803 von Lundenburg nach Brünn (Ankunft Brünn 1 U. 8 M. Nachts) und gegen Bodenbach vermitteln.

Der neue beschleunigte Schnellzug Nr. 3 wird von Wien um 10 U. 30 M. Nachts abgehen, die Schlafwagen nach Krakau, Warschau und Berlin, ferner die Durchgangswagen I./II. Classe nach Brünn, Troppau, Lemberg, Podwołoczyska und Itzkany befördern, in den Stationen Lundenburg, Göding, Prerau, Schönbrunn, Mähr.-Ostrau und Oderberg anhalten, in Oderberg die Uebergangsreisenden I., II. und III. Classe des Schnellzuges Nr. 3 A aufnehmen, von Oderberg um 3 U. 22 M. Früh mit Wagen I., II. und III. Classe nach Krakau abgehen, in den bisherigen Anhaltestationen Aufenthalt nehmen und in Krakau um 6 U. 16 M. Früh eintreffen.

Mit diesem neuen Schnellzuge werden folgende neue Verbindungen hergestellt;

In Wien an die Schnellzüge von Paris (Ankunft Wien-Westbahnhof 9 U. 15 M. Nachts), von Triest und Rom (Ankunft Wien-Südbahnhof 8 U. 50 M., bezw. 9 U. 45 M. Nachts).

In Lundenburg an den neuen Schnellzug Nr. 803 nach Brünn (Ankunft 1 U. 8 M. Nachts) und an den Schnellzug Nr. 5 der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Prag, Karlsbad, Teplitz, Bodenbach, Dresden und Leipzig.

In Prerau an den Personenzug Nr. 927 von Brünn, Abfahrt Brünn 10 U. 50 M. Nachts.

In Oderberg an den Schnellzug nach Berlin, Hamburg, Hannover, London. Fahrzeit von Wien bis Berlin-Schlesischer Bahnhof 12 Stunden 23 Minuten.

In Dzieditz an den neuen Personenzug Nr. 1314 von Bielitz.

Besonders hervorgehoben wird, dass der neue Schnellzug Nr. 3, Abfahrt von Wien um 10 U. 30 M. Nachts, das erste Mal schon in der Nacht vom 30. April zum 1. Mai 1901 verkehren wird.

Der neue beschleunigte Schnellzug Nr. 4, Abfahrt von Krakau wie jetzt um 10 U. Nachts, wird bis Oderberg in den bisherigen Anhaltestationen Aufenthalt nehmen, in Oderberg die für den nachfolgenden Schnellzug Nr. 4 A nach Wien bestimmten Personenwagen I., II. und III. Classe abstellen, von Oderberg um 1 U 13 M. Nachts mit den Schlafwagen von Krakau, von Warschau und von Berlin, ferner mit den Durchgangswagen I./II. Classe von Lemberg, von Podwołoczyska und von Itzkany nach Wien abgehen, nur in den Stationen Mähr.-Ostrau, Schönbrunn, Prerau und Lundenburg auhalten, in Schönbrunn den Durchgangswagen I./II. Classe von Troppau nach Wien aufnehmen und in Wien schon um 6 U. 10 M. (statt 6 U 40 M.) Früh eintreffen.

Durch die Beschleunigung des Schnellzuges Nr. 4 wird die Fahrdauer von Krakau bis Wien gegen jetzt um 30 Minuten abgekürzt und beträgt die Fahrzeit von Berlin-Schlesischer Bahnhof bis Wien 13 Stunden 12 Minuten.

Mit diesem Schnellzuge wird auch die kürzeste Verbindung von Hamburg via Berlin—Oderberg nach Wien mit einer Fahrdauer von 17 Stunden 19 Minuten, ferner eine neue Verbindung von Königsberg nach Wien via Dirschau, Bromberg, Inowrazlaw, Posen, Breslau hergestellt.

Der Schnellzug Nr. 4 A wird von Oderberg statt um 1 U. 2 M. erst um 1 U. 30 M. Nachts abgehen, den Anschluss an den Schnellzug Nr. 4 und den neuen Personenzug Nr. 34 von Krakau herstellen, Reisende I., II. und III. Classe befördern, in den bisherigen Anhaltestationen Aufenthalt nehmen, alle bisher vermittelten Anschlüsse beibehalten und in Wien statt um 6 U. 40 M. erst um 7 U. Früh eintreffen.

Der Schnellzug Nr. 5, Abfahrt von Wien 8 U. Früh nach Krakau, wird in Prerau auch den Anschluss an den um 8 U. 20 M. Früh von Brünn abgehenden neuen Schnellzug Nr. 905 herstellen.

In Oderberg wird auch die Verbindung mit dem Personenzuge Nr. 7 der Kaschau-Oderberger Bahn nach Kaschau und Budapest, ferner via Breslau, Posen, Inowrazlaw, Bromberg, Dirschau eine neue Verbindung von Wien nach Königsberg mit einer Fahrzeit von 17 Stunden 34 Minuten erstellt.

Der Schnellzug Nr. 11, Abfahrt von Wien 3 U. 35 M. Nm. nach Oderberg, wird in Mähr.-Neudorf einen Aufenthalt kürzer als 1 Minute nehmen und in Oderberg einen Anschluss an den Zug Nr. 220 der kgl. Preussischen Staatsbahnen nach Kandrzin herstellen.

Der Schnellzug Nr. 12, Abfahrt von Oderberg statt 6 U. 54 M. schon um 6 U. 50 M. Früh nach Wien, wird in Oderberg den Anschluss an den Zug

Nr. 209 der kgl. Preussischen Staatsbahnen von Breslau herstellen und auch in Mähr.-Neudorf einen Aufenthalt kürzer als 1 Minute nehmen.

Der Personenzug Nr. 13, Abfahrt Wien um um 10 U. 45 M. Vm. nach Prerau, wird in Ungar.-Hradisch den Anschluss an die Züge der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Nr. 3119 nach und Nr. 3118 von Kunowitz herstellen.

Der Personenzug Nr. 14, Abfahrt von Prerau um 12 U. 38 M. Nm., Ankunft Wien 5 U. 16 M. Nm., wird in Ungar.-Hradisch den Anschluss an die Züge der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Nr. 3119 nach und Nr. 3118 von Kunowitz und in Lundenburg an Zug Nr. 4519 nach Kutti herstellen.

Der Personenzug Nr. 19, Abfahrt Wien 1 U. 10 M. Nm., wird in Lundenburg auch den Anschluss an den gemischten Zug Nr. 4519 nach Kutti herstellen.

Der Personenzug Nr. 520/20 wird von Marchegg statt um 5 U. 25 M. schon um 5 U. 20 M. Früh abgehen, beschleunigt und in Wien schon um 6 U. 47 M. Früh eintreffen.

Der Personenzug Nr. 23/523 wird von Wien um 10 U. 40 M. Nachts abgehen, beschleunigt, in der Haltestelle Leopoldau nur zum Aussteigen anhalten und in Marchegg um 12 U. 2 M. Nachts eintreffen.

Der Personenzug Nr. 32, Abfahrt von Krakau um 9 U. 20 M. Vm. nach Lundenburg, wird folgende neue Anschlüsse herstellen: In Oderberg an den Zug Nr. 19 der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Mosty und in Prerau an den um 7 U. 27 M. Abds. in Brünn eintreffenden Schnellzug Nr. 908.

Der Personenzug Nr. 33 wird statt von Oświęcim schon von Oderberg aus verkehren, von Oderberg um 3 U. 40 M. Früh abgehen, in allen Stationen und Haltestellen anhalten und in Krakau um 7 U. 38 M. Früh eintreffen.

Mit diesem Zuge werden folgende neue Anschlüsse vermittelt:

In Oderberg an die Schnellzüge Nr. 3 und 3 A von Wien und an Zug Nr. 6 der Kaschau-Oderberger Eisenbahn von Kaschau und Budapest.

In Dzieditz an die Personenzüge Nr. 1303 nach Saybusch-Z. und Csácza und Nr. 1314 von Bielitz.

In Oświęcim an den gemischten Zug Nr. 394 der kgl. Preussischen Staatsbahnen nach Gleiwitz.

Mit dem Personenzuge Nr. 33 wird eine neue Verbindung im Anschlusse an die Schnellzüge Nr. 3 und 3 A von Wien nach den Stationen und Haltestellen bis und über Krakau, Saybusch-Z., ferner nach Granica und Warschau, dann nach und über Myslowitz vermittelt.

Der Personenzug Nr. 34, Abfahrt von Krakau 6 U. 40 M. Abds., wird von Oświęcim bis Oderberg fortgesetzt und in letzterer Station um 10 U. 50 M. Nachts eintreffen.

Mit diesem Zuge werden folgende neue Verbindungen hergestellt:

In Oświęcim an Zug Nr. 401 von Gleiwitz.

In Dzieditz an den neuen Personenzug Nr. 1313 nach Bielitz und Saybusch-Z.

In Oderberg an die Schnellzüge Nr. 4 und 4 A nach Wien und den Personenzug Nr. 5 der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Kaschau und Budapest.

Der Personenzug Nr. 39 wird von Prerau statt um 5 U. 42 M. schon um 5 U. 37 M. Früh abgehen und in Oderberg um 8 U. 13 M. Früh eintreffen.

Vom 1. Mai bis Ende September werden die Personenzüge Nr. 43, Abfahrt von Trzebinia um 11 U. 5 M. Nachts, Ankunft in Krakau um 12 U. 1 M. Nachts, und Nr. 44, Abfahrt von Krakau um 3 U. 10 M. Nachm., Ankunft in Trzebinia um 4 U. 14 M. Nm., verkehren.

Der Arbeiterzug Nr. 53, Abfahrt von Zauchtel um 3 U. 35 M. Früh nach Oderberg an jedem einem Sonn- oder Feiertage nachfolgenden Werktage, wird in Oderberg an den Arbeiterzug Nr. 37 der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Tesehen Anschluss finden.

Der Arbeiterzug Nr. 54, Abfahrt von Oderberg um 6 U. 40 M. Abds. nach Zauchtel an jedem einem Sonn- oder Feiertage vorausgehenden Werktage, wird in Oderberg Anschluss an den Arbeiterzug Nr. 38 der Kaschau-Oderberger Eisenbahn von Teschen finden.

Der gemischte Zug Nr. 604 wird von Neusiedl-D. statt um 3 U. 15 M. erst um 3 U. 42 M. Früh nach Lundenburg abgehen und die Anschlüsse an den Schnellzug Nr. 4 A und an den Personenzug Nr. 26 nach Wien, an den Personenzug Nr. 831 nach Brünn und an den Personenzug Nr. 31 nach Krakau herstellen.

Der Schnellzug Nr. 801, Abfahrt von Lundenburg um 2 U. Nm., wird auch in den Stationen Saitz, Raigern, Mödritz und Ober-Gerspitz anhalten, in Brünn um 3 U. 18 M. Nm. eintreffen und nebst den bis jetzt hergestellten Anschlüssen auch noch die Verbindung an den um 10 U. 45 M. Vm. von Wien nach Prerau abgehenden Personenzug Nr. 13. vermitteln.

Der Personenzug Nr. 813, Abfahrt Lundenburg 1 U. 1 M. Nm., Ankunft Brünn 2 U. 56 Nm., wird aufgelassen.

Zur Einführung gelangt ein neuer Schnellzug Nr. 803, Abfahrt Lundenburg 11 U. 58 M. Nachts, Ankunft Brünn 1 U. 8 M. Nachts, mit Wagen I., II. und III. Classe und Aufenthalt in den Stationen Saitz, Auspitz, Branowitz und Rohrbach i. M. Dieser Schnellzug wird in Lundenburg Anschluss finden an die Schnellzüge Nr. 3, Abfahrt von Wien 10 U. 30 M. Nachts, und Nr. 3 A, Abfahrt von Wien 9 U. 30 Nachts, und wird in Lundenburg vom ersteren Zuge einen directen Wagen I./II. Classe und vom letzteren Zuge einen solchen Wagen III. Classe von Wien nach Brünn übernehmen.

Reisende über Brünn finden Anschluss an den Schnellzug Nr. 5 der Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Prag, Karlsbad, Teplitz, Bodenbach und Dresden, jedoch findet in Brünn ein Wagenwechsel statt.

Der Personenzug Nr. 814 wird, behufs Verbesserung der Verbindungen von Brünn nach Wien und Budapest, statt um 12 U. 28 M., erst um 12 U. 55 M. Nm. von Brünn nach Lundenburg abgehen.

Vom 1. Mai bis Ende Septembur 1901 werden zwischen Brünn und Prerau neue Schnellzüge Nr. 905 und 908 mit Wagen I., II. und III. Classe und Aufenthalt in den Stationen Krzenowitz, Rausnitz-Sl., Wischau, Nezamislitz und Kojetein eingeführt.

Der neue Schnellzug Nr. 905 wird von Brünn um 8 U. 20 M. Früh abgehen, in Prerau um 10 U. 35 M. Vm. eintreffen, durch den Personenzug Nr. 1105 (Abfahrt von Prerau 10 U. 50 M. Vm.) nach Olmütz, Sternberg, Ziegenhals, sowie auch von Olmütz mit Schnellzug der k. k. Staatsbahnen nach Jägerndorf fortgesetzt.

Ueberdies werden mit diesem Schnellzuge folgende Anschlüsse hergestellt:

In Nezamislitz an Zug Nr. 1010 von Prossnitz.

In Prerau an Schnellzug Nr. 5 nach Krakau, Lemberg, Breslau und Berlin, sowie auch nach Troppau, via Schönbrunn (Fahrzeit Brünn—Troppau 4 Stunden 29 Minuten).

Der neue Schnellzug Nr. 908 wird von Prerau um 5 U. 15 M. Nm. abgehen, in Brünn um 7 U. 27 M. Abds. eintreffen und folgende Verbindungen herstellen:

In Prerau mit dem um 4 U. 9 M. Nm. von Olmütz abgehenden Personenzuge Nr. 1132 von Ziegenhals, Sternberg, Olmütz, sowie auch von Jägerndorf, ferner mit dem von Krakau um 9 U. 20 M. Vm. abgehenden Personenzuge Nr. 32 mit Anschluss von Bielitz und Troppau.

In Brünn an den um 7 U. 41 M. Abds. abgehenden Schnellzug Nr. 808/8 nach Wien, sowie auch nach Tischnowitz, nach Segen-Gottes und Butschowitz.

Der Personenzug Nr. 909, Abfahrt von Brünn 5 U. 12 M. Nm. nach Prerau, wird beschleunigt, in den Stationen Chirlitz-Turas, Krzenowitz und Lultsch nicht mehr anhalten. Die Reisenden von und nach diesen Stationen können den um 6 U. 5 M. Abends von Brünn nach Prerau abgehenden Personenzug Nr. 919 benützen.

Der Personenzug Nr. 917 wird beschleunigt und von Brünn statt 5 U. 55 M. erst um 6 U. 6 M. Früh nach Prerau abgehen.

Der Personenzug Nr. 918 wird von Prerau statt um 7 U. um 6 U. 58 M. Abds. abgehen und in Brünn schon um 10 U. Nachts eintreffen.

Der Personenzug Nr. 927, Abfahrt Brünn 10 U. 50 M. Nachts nach Prerau, wird in Prerau auch den Anschluss an den Schnellzug Nr. 3 nach Breslau—Berlin und nach Krakau—Lemberg finden.

Der Personenzug Nr. 930 wird, im Anschlusse an die Schnellzüge Nr. 4 und 4 A, von Prerau um 3 U. 33 M. Früh abgehen, beschleunigt, in den Personenhaltestellen Wežek-Bohoř, Niemtschitz und Hoschtitz nicht mehr anhalten und in Brünn um 6 U. 5 M. Früh eintreffen.

Der Arbeiterzug Nr. 951 wird von Brünn statt 6 U. 20 M. erst um 6 U. 38 M. Abds. nach Krzenowitz, bezw. Rausnitz-Slawikowitz abgehen.

Der Personenzug Nr. 1023 wird von Prossnitz statt 6 U. 10 M. erst um 6 U. 15 M. Früh und von Olmütz statt 8 U. 5 M. schon um 7 U. 55 M. Früh nach Sternberg abgehen.

Der Personenzug Nr. 1105, Abfahrt Prerau 10 U. 50 M. Vm. nach Olmütz, wird in Prerau auch den Anschluss an den neuen Schnellzug Nr. 905 von Brünn mit directen Wagen I., II. und III. Classe herstellen.

Der Personenzug Nr. 1125 wird mit Anschluss an die Schnellzüge Nr. 4 und 4 A von Prerau statt um 3 U. 15 M. erst um 3 U. 30 M. Früh nach Olmütz abgehen und auch die Verbindung nach Prag vermitteln; Ankunft Prag 9 U. 45 M. Vm.

Der Personenzug Nr. 1132 wird von Olmütz statt um 3 U. 50 M. erst um 4 U. 9 M. Nm. nach Prerau abgehen und auch den Anschluss an den neuen Schnellzug Nr. 908 nach Brünn mit directen Wagen I., II. und III. Classe herstellen.

Behufs Verbesserung der Zugsverbindungen von Troppau nach Wien und nach Krakau werden die Personenzüge Nr. 1202 und 1204 von Troppau nach Schönbrunn um 15, bezw. 22 Minuten später gelegt und von Troppau um 9 U. 55 M. Vm., bezw. um 12 U. 32 M. Nachts nach Schönbrunn abgehen.

Der Personenzug Nr. 1239 wird von Schönbrunn statt 7 U. 56 M. schon um 7 U. 50 M. Früh nach Troppau abgehen.

Der Personenzug Nr. 1303 wird von Dzieditz statt 4 U. 30 M. erst um 5 U. 15 M. Früh mit Anschluss an den Schnellzug Nr. 3 von Wien und an Zug Nr. 33 von Oderberg nach Saybusch-Z. abgehen.

Der neue Personenzug Nr. 1313, Abfahrt von Dzieditz um 9 U. 26 M. Nachts nach Bielitz, wird versuchsweise eingeführt und mit dem um 6 U. 40 M. Abends von Krakau abgehenden Personenzuge Nr. 34 eine neue Abendverbindung von Warschau und von Myslowitz nach Bielitz und nach Saybusch-Z., Ankunft in Bielitz um 9 U. 46 M. Nachts und in Saybusch-Z. um 11 U. 15 M. Nachts, herstellen.

Der Personenzug Nr. 1306 wird von Bielitz statt 3 U. 44 M. schon um 3 U. 35 M. Nm. nach Dzieditz abgehen und auch den Anschluss nach Pless herstellen.

Behufs Herstellung einer neuen Morgenverbindung von Bielitz nach Krakau, bezw. Podwołoczyska, Wieliczka, Zakopane und Kocmyrzów nach Granica, Warschau, Myslowitz und Breslau wird der neue Personenzug Nr. 1314, Abfahrt Bielitz 4 U. 5 M. Früh, Ankunft Dzieditz 4 U. 23 M. Früh, versuchsweise eingeführt und in Dzieditz die Anschlüsse an die Züge Nr. 3 und 33 nach und über Krakau herstellen.

Der Arbeiterzug Nr. 1351 wird an jedem, einem Sonn- oder Feiertage vorausgehenden Werktage von Bielitz statt 6 U. 40 M. schon um 6 U. 28 M. Abds. nach Saybusch-Z. abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 1633 wird von Krakau statt 8 U. 55 M. schon um 8 U. 28 M. Früh nach Podgórze-Bonarka abgehen.

Die Personenzüge Nr. 2209, Abfahrt von Kojetein 7 U. 35 M. Abds. nach Krasna, und Nr. 2236, Abfahrt Hullein 8 U. 12 M. Abds. nach Kojetein, werden auch in den Personenhaltestellen Bezmiran und Postoupek einen Aufenthalt nehmen.

Der Personenzug Nr. 2219 wird von Friedek-Mistek statt um 4 U. 33 M. schon um 4 U. 15 M. Früh nach Bielitz abgehen und in Teschen auch den Anschluss an Zug Nr. 3 der Kaschau-Oderberger Eisenbahn von Oderberg herstellen.

Der Personenzug Nr. 2232 wird von Bielitz statt 9 U. 56 M. erst um 10 U. 10 M. Vm. nach Kojetein abgehen.

Der Personenzug Nr. 2318 wird von Kalwarya statt um 11 U. 10 M. erst um 11 U. 20 M. Vm. nach Bielitz abgehen und auch den Anschluss von Zakopane herstellen.

Der Personenzug Nr. 2319, Abfahrt von Bielitz um 7 U. 30 M. Früh nach Kalwarya, wird auch den Anschluss an den Personenzug Nr. 1113 der k. k. österr. Staatsbahnen nach Krakau vermitteln.

Der gemischte Zug Nr. 1814 alt (neue Nummer 1801) wird von Auspitz K.F.N.B. statt 1 U. 58 M. erst 2 U. 35 M. Nm. nach Stadt Auspitz abgehen und auch die Anschlüsse an die Züge Nr. 1/801 von Wien und Nr. 814 von Brünn herstellen.

Der gemischte Zug Nr. 1813 alt (neue Nummer 1814) wird von Stadt Auspitz statt 1 U 7 M. erst um 1 U. 40 M. Nm. nach Auspitz K.F.N.B. abgehen und den Anschluss an die Züge Nr. 814/14 nach Wien

und Budapest, ferner an Zug Nr. 801 nach Brünn herstellen.

Der gemischte Zug Nr. 1827 alt (neue Nummer 1834) wird von Stadt Auspitz statt 7 U. 23 M. Abends schon um 7 U. 13. M. Abends nach Auspitz K.F.N.B. abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 3714 wird, zum Anschlusse an den später gelegten Zug Nr. 814, von Pohrlitz statt um 12 U. 35 M. erst um 1 U. Nm. nach Branowitz abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 3814 wird, zum Anschlusse an den später gelegten Personenzug, Nr. 814 von Gross-Seelowitz statt 12 U. 45 M. erst um 1 U. 10 M. Nm. nach Rohrbach i. M. abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 3807 wird von Rohrbach i. M. statt 1 U. 10 M. erst um 1 U. 40 M. Nm. nach Gross-Seelowitz abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 3838 wird von Gross-Seelowitz statt 2 U. erst um 2 U. 20 M. nach Rohrbach i. M. zum Anschlusse an den Schnellzug Nr. 801 nach Brünn abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 4115 wird von Saitz statt 8 U. 22 M. schon um 8 U. 17 M. Früh nach Göding abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 4231 wird von Petrovitz statt 1 U. 50 M. schon um 1 U. 45 M. Nm. nach Karwin abgehen und auch den Anschluss an Zug Nr. 19 der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Mosty herstellen.

Der gemischte Zug Nr. 4232 wird, behufs Verbesserung der Verbindungen von Oderberg und von Ruttka nach Freistadt i. S., von Karwin statt 12 U. 15 M. Nm. schon um 11 U. 45 M. Vm. nach Petrowitz abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 4314 wird von Wisowitz statt 10 U. 30 M. erst um 10 U. 53 M. Vm. nach Otrokowitz abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 4315 wird von Otrokowitz statt um 1 U. 25 M. erst um 1 U. 30 M. Nm. abgehen und in Wisowitz schon um 3 U. 1 M. Nm. eintreffen.

Der gemischte Zug Nr. 4501 alt (neue Nummer 4519) wird von Lundenburg statt 2 U. 38 M. erst um 3 U. 40 M. Nm. nach Kutti abgehen und auch den Anschluss an den Personenzug Nr. 19 von Wien herstellen.

In der Sommersaison werden an Sonn- und Feiertagen vom 1. Mai bis Ende September folgende Züge verkehren:

1. Von Wien nach Prerau, Olmütz und Sternberg die Sonder-Personenzüge Nr. 45/1145/1045, Abfahrt Wien 6 U. 40 M. Früh, Ankunft Sternberg 2 U. 25 M. Nm.

Ferner von Sternberg nach Olmütz, Prerau und Wien. Die Sonder-Personenzüge Nr. 1046/1146/46, Abfahrt von Sternberg um 2 U. 48 M. Nm., Ankunft in Wien um 9 U. 19 M. Nachts.

2. Zwischen Schönbrunn und Troppau die Personenzüge Nr. 1243, Abfahrt von Schönbrunn um 8 U. 15 M. Abds. nach Troppau und Nr. 1240, Abfahrt von Troppau um 7 U. 5 M. Abends nach Schönbrunn.

3. Zwischen Dzieditz, beziehungsweise Kattowitz und Saybusch-Z. werden an Sonn- und Feiertagen (ausgenommen am 15. August), ferner vom 1. Juni bis Ende August auch an jedem Samstage folgende Sonder-Personenzüge verkehren:

Abfahrt Kattowitz 6 U. 2 M. Früh, Ankunft in Dzieditz 7 U. 7 M. Früh, weiter als Personenzug Nr. 1333, Abfahrt von Dzieditz 7 U. 17 M. Früh, Ankunft Saybusch-Z. 8 U. 38 M. Früh. In der Gegenrichtung der Personenzug Nr. 1334, Abfahrt von Saybusch-Z. 7 U. 3 M. Abds., Ankunft in Dzieditz 8 U. 14 M. Abds., Abfahrt von Dzieditz 8 U. 29 M. Abds., Ankunft in Kattowitz um 9 U. 38 M. Nachts.

Der Personenzug Nr. 1335, Abfahrt von Bielitz 2 U. 30 M. Nm. nach Saybusch-Z., wird vom 1. Mai bis Ende September (ausgenommen am 15. August) an Sonn- und Feiertagen verkehren.

4. Von Friedek-M. nach Mähr.-Ostrau der Personenzug Nr. 2140, Abfahrt von Friedek-M. 10 U. 1 M. Nachts, Ankunft Mähr.-Ostrau 10 U. 53 M. Nachts, mit Anschluss in Friedek-M. von Bistritz a. H.

5. Zwischen Krasna und Bistritz a. H. die Personenzüge Nr. 2226, Abfahrt von Krasna 6 U. 55 M. Früh, Ankunft in Bistritz a. H. 7 U. 55 M. Früh und Nr. 2225, Abfahrt von Bistritz a. H. um 6 U. 55 M. Abds., Ankunft Krasna 7 U. 55 M. Abds., im Anschlusse an die zwischen Krasna und Friedek-M. täglich verkehrenden Personenzüge Nr. 2225 und 2226.

6. Zwischen Kojetein und Bistritz a. H. die Personenzüge Nr. 2237, Abfahrt von Kojetein 6 U. Früh nach Bistritz a. H. und Nr. 2238, Abfahrt von Bistritz a. H. 5 U. 20 M. Nm. nach Kojetein.

7. Von Ernsdorf nach Bielitz nur bei günstiger Witterung der Personenzug Nr. 2239, Abfahrt von Ernsdorf 8 U. 40 M. Abds., Ankunft Bielitz 9 U. 3 M. Nachts.

8. Von Golleschau nach Ustron die gemischten Züge Nr. 2729, Abfahrt Golleschau 6 U. 10 M. Früh, und Nr. 2741, Abfahrt Golleschau 3 U. 8 M. Nm. Von Ustron nach Golleschau die gemischten Züge Nr. 2724, Abfahrt Ustron 5 U. 40 M. Früh und Nr. 2728, Abfahrt Ustron 3 U. 31 M. Nm.

9. Zwischen Hotzendorf und Neutitschein die gemischten Züge Nr. 2832, Abfahrt Neutitschein 1 U. 45 M. Nm. nach Hotzendorf, und Nr. 2833, Abfahrt Hotzendorf 3 U. 10 M. Nm. nach Neutitschein.

10. Von Bennisch nach Troppau der gemischte Zug Nr. 3534, Abfahrt Bennisch 7 U. 45 M. Abds., Ankunft Troppau 9 U. 32 M. Nachts.

Näheres ist aus den affichirten Fahrplanplacaten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Ostrau-Friedlander Eisenbahn und der Localbahnen: Saitz-Tscheitsch-Göding, Otrokowitz-Zlin-Wisowitz, Holics-Göding, Lundenburg-Landesgrenze—Kutti und Auspitz, giltig ab 1. Mai 1901, zu entnehmen.

Wien, am 20. April 1901. [337]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

Aenderung des Termines für die Ausserkraftsetzung des Tarif-Theiles II, Heft 2 (Getreide etc.).

Die in der Nummer 34 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 19. März 1901 auf Seite 827 sub Position 212 ausser Kraft gesetzten Frachtsätze des Tarifes, Theil II, Heft 2 (Getreide etc.), bleiben bis 1. Juni 1901 in Wirksamkeit.

Wien, am 23. April 1901. [338]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
K. k. österreichische Staatsbahnen.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, sowie Teplitz und Brünn andererseits.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 15. Mai 1901 tritt der Nachtrag I zum Tarif vom 1. Mai 1898 für obigen Verkehr in Wirksamkeit, welcher Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, Aenderungen von Stationsnamen und Preistafeln, Aufhebung von Tarifsätzen und neue Tarifsätze enthält.

Insoweit jedoch durch gegenwärtigen Nachtrag bestehende Tarifsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben dieselben noch bis 15. Juni 1901 giltig.

Abdrücke des Nachtrages werden seinerzeit bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen käuflich zu erhalten sein.

Prag, am 20. April 1901. [339]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ueberetscherbahn (Localbahn Bozen-Kaltern).

Ausgabe besonders ermässigter Rückfahrkarten an Sonn- und Feiertagen.

Vom 1. Mai 1901 angefangen gelangen bis auf Weiteres an jedem Sonn- und Feiertage von und nach den Stationen Bozen-Gries, Eppan-Girlan und Kaltern besonders ermässigte Rückfahrkarten I. und III. Classe zu den unten angegebenen Preisen und unter nachstehenden Bedingungen zur Ausgabe.

Die Hin- und Rückfahrt muss an dem Tage der Ausgabe, bezw. Abstempelung der Rückfahrkarte ohne Fahrtunterbrechung ausgeführt werden.

Einzelne Kinder im Alter vom vollendeten 4. bis zum 10. Lebensjahre, sowie jüngere Kinder, wenn für diese ein besonderer Platz in Anspruch genommen wird, geniessen keine weitere Ermässigung.

Zwei Kinder dieses Alters werden auf Grund einer Rückfahrkarte befördert.

Fahrpreise in Hellern inclusive Stempelgebühr.

Von	nach Bozen-Gries und zurück I.	Bozen-Gries III.	Eppan-Girlan I	Eppan-Girlan III.	Kaltern I.	Kaltern III.
Bozen-Gries . . .	—	—	200	100	260	130
Eppan-Girlan . .	200	100	—	—	—	—
Kaltern	260	130	—	—	—	—

Wien, im April 1901. [340]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Herausgabe eines Berichtigungsblattes.

Zu den mit 1. Mai 1901 zur Einführung gelangenden Artikeltarifen für den oben bezeichneten Verband gelangt vom gleichen Zeitpunkte ein Berichtigungsblatt zur Herausgabe.

Exemplare desselben sind durch die Verbandsverwaltungen und die Stationen der Endbahnen kostenlos erhältlich.

Wien, am 22. April 1901. [341]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung einer Haltestelle.

Am 1. Mai 1901 wird auf der elektrischen Strassenbahn Mödling-Hinterbrühl zwischen der Personenhaltestelle Demelgasse und Neusiedlerstrasse die Haltestelle Specht-Viechtgasse eröffnet und die Haltestelle Viechtgasse aufgelassen.

Wien, am 19. April 1901. [342]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Station Bruck a. d. M. Frachtenbahnhof und Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse der Station Bruck a. d. M.

Am 1. Mai 1901 wird die auf der Linie Wien—Triest zwischen den Stationen Kapfenberg und Bruck an der Mur neu errichtete Station Bruck a. d. M. Frachtenbahnhof für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern jeder Art eröffnet, wogegen vom obbezeichneten Tage an die Befugnisse der Station Bruck a. d. M. auf die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Eilgütern beschränkt wird.

Wien, am 19. April 1901. [343]

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Theil II, Heft 4, vom 1. Jänner 1901.

Im Tarife für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr, Theil II, Heft 4, vom 1. Jänner 1901, Seite 16, Post-Nr. 9 (Eisen und Stahl etc.), soll der Frachtsatz in der Relation Krompach—Czernowitz statt 243 richtig **233** Heller per 100 kg lauten.

Wien, am 21. April 1901. [344]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 1. Juni 1901 gelangen Rückfahrkarten für Personenzüge II. und III. Classe von Altchemnitz nach Karlsbad C.B., ferner einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten II. und III. Classe für Personenzüge, letztere mit zehntägiger Giltigkeitsdauer, sowie Gepäckstaxen von Stollberg nach Karlsbad C.B. zur Einführung.

Wien, am 20. April 1901. [345]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1073	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt etc. der Pos. E, 5, sowie Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art der Pos. E, 6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	H a m o r	Biala-Czortkowska Bursztyn-Demianów Bochnia Bolechów Borysław Brody Buczacz Chodorów Czernowitz Czortków Demhica Delatyn Dolina Drohobycz Friedrichshütte Gorlice Gródek Halicz Itzkauy Jaroslau Jasło Jeleśnia Kałusz Kolomea Krakau k.k.St.B. Krosno Łańcut Lemberg Lemberg-Podzamcze Maków Neu-Sandec Oświęcim Ottynia Potutory Przemyśl Radymno Rymanów Rzeszów Samhor Sanok Sayhnsch-Żywiec Stanislau Stryj Sucha Tarnopol Tarnów Wyg nauka	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	L o c a l t a r i f		Heller 243 193 148 169 174 231 227 174 233 243 144 161 174 169 122 116 194 198 278 182 126 128 189 188 165 138 165 189 193 144 80 142 198 206 164 173 133 156 164 118 117 193 153 143 231 131 248	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Im Kartirungswege		
1074	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	S u c h a	Butschowitz Raitz Karlsbad (B.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband. Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller 125 145 263		Im Kartirungswege		
				und vice versa										

Fortlaufende Nummer	1075	1076	1077
Die Publication erfolgt	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der		Mährischen Westbahn	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Schleifholz bis 4 m Länge und beliebigem Durchmesser oder bis 6 m Länge und 25 cm Maximaldurchmesser	Ziegel der Pos. Z—1 und Drainröhren aus Pos. T—21/a	Magnesitziegel und Magnesitmehl
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Stationen der Strecken Wittmannsdorf—Gutenstein, Wittmannsdorf—Scheibmühl und Scheibmühl—Kernhof	Olmütz-Neugasse	Wartberg-Mürztbal
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Ebenfurth (k.k.St.B.) loco	Prossnitz-Localbahn, Kosteletz	Wartberg-Mürztbal oder umgekehrt Bannstein Hostenbach Rombach Burbach (Saar)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen an eine Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabrik in Neu-Ebenfurth oder Unter-Eggendorf adressirt sein und von derselben zu Fabrikationszwecken bezogen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg per Eisenbahnwagen und Frachtbrief
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Theil II, Heft 2 und 3, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1897
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	21 Heller	Mark 2·15 2·28 2·47 2·26
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Von 1—50 km . 0·24 h Ueber 50 km . 0·22 h für 100 kg und 1 km nebst einer Manipulationsgebühr von 8 h für 100 kg. Für die Ermittlung der Frachtsätze auf dieser Grundlage ist die Anleitung zur Gebührenberechnung im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, unter VII/1, Punkte 1—3, massgebend	14 Heller	
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	7 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Sollte sich die Frachtberechnung nach dem Ausnahmetarife 1 des vorstehend bezeichneten Tarifabschnittes für das verladene Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen, billiger stellen, so gelangt diese zur Anwendung		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1078	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Neuen Bukowinaer Localbahnen / Bukowinaer Localbahnen	Holzkohle der Pos. H—25 der Güterclassification	Putna	Hadikfalva / Russ. Moldawitza	Hatna	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das Effectivgewicht der Sendung, mindestens Jedoch für 80 pCt. des Ladegewichtes des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	53 / 26	44 / 23	9 / 3	Im Kartirungswege		
1079	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Eisenbahn-Oberbaumaterialien	Triest-St. Andrae	S. Sabba	Aufgabe als Frachtgut, Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die Localbahn Triest-Parenzo bestimmt sein und mit Frachtbriefen zum Transporte gelangen, auf welchen die Bauleitung dieser Localbahn als Empfängerin erscheint	vom 1. März 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 1. December 1901	Localtarif	Verschieden	2 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Triest. Im Falle auf Grund dieser Documente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	
1080	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien / Fährbetriebsmittel	**H a t n a**	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien, mit Ausnahme jener der Localbahn Dolina-Wygoda, ferner von Stationen der Strecke Zuczka-Nowosielitza		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Kimpolung—Dorna-Watra mit der Abzweigung Pozoritta-Louisenthal bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bukowinaer Localbahnen, der Bauleitung oder Bauunternehmung derselben, des k. k. Bahnstationsamtes in Kimpolung oder Valeputna, bezw. der Betriebsleitungs-Expositur in Gurahumora aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	50 pCt. der normalen Frachtgebühr unter Währung eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Währung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1902 durch den Verwaltungsrath der Bukowinaer Localbahnen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirkende Vorlage der auf die unter Rubrik 6 bezeichneten Organe, bezw. Dienststellen als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht mehr zurückgestellt werden. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	In diese Publication wurde die Publication aus dem Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 5 vom 10. Jänner 1901 unter fortlaufender Pos.-Nr. 270 einbezogen, und tritt daher die frühere Publication ausser Wirksamkeit

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1081	Südbahn-Gesellschaft		Quebrachoholz, geschnitten und geraspelt (Quebrachoholze)	Laibach S.B.	Sagrado	Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen der Sendungen obliegt der Partei	vom 29. April 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	81 Heller	72 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		
1082	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eichenkant- und Schnittholz aus Pos. H—18, Ziffer 3 der Güterclassification im Tarif-Theil I	Bares	Wien K.F.N.B.	Anlieferung von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen der Sendungen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmt und an den Stationsvorstand in Wien, Nordbahnhof, adressirt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif für den Westungarisch-österreichischen Eisenbahnverband	156 Heller incl. ungar. Steuer	105 Heller incl. ungar. Steuer	51 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Beginstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1083	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Zweiachsige Eisenbahn-Personenwagen im Einzelgewichte bis zu 13.500 kg, auf eigenen Rädern laufend	Stadlau	Peri transit	Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen auf Grund der Vorschriften des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung gelangen und nach Mailand bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Verschieden	Frcs. 260.— per Eisenbahn-Personenwagen	Verschieden	Kartirung		

Fortlaufende Nummer	1084	1085
Die Publication erfolgt von der Eisenbahn-Verwaltung und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kohlen, mineralische, und Kokes	Kohlen, mineralische, und Kokes
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	den Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als: Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Beuthen O.S.E., Deutschlandgrube, Cleophasgrube, Kattowitz, Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube, Georggrube, Maxgrube, Fürstin Paulineschacht, Myslowitz, Myslowitzgrube, Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube, Marthaschacht der Karlssegengrube, Imielin, cons. Giesche-grube (Kaiser Wilhelmschacht), cons. Gieschegrube (Richthofenschacht), Susannaweiche (Jacobgrube), Emanuelsegen	den Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als: Emanuelsegen, Susannaweiche (Jacobgrube), Deutschlandgrube, Maxgrube, Fürstin Paulineschacht, Cleophasgrube, cons. Giesche-grube (Richthofenschacht), Georggrube, Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube, Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube, Marthaschacht der Karlssegengrube
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Andrychau	Kenty
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Kokes in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Kokes in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	bis Ende December 1901	bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst zugehörigen Localbahnen und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1901	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst zugehörigen Localbahnen und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	20 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Heller per metr. Tonne à 1000 kg: 49, 57, 59, 60, 69, 70
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze oder die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze oder die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1086	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische und Kokes	den Stationen des kgl. Eisenhahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als: Dentschlandgrnhe, Waterloogrnbe, Ferdinandgrube, Alfredscbacht der Karolinegruhe, Georggrnbe, cons. Giescheгruhe (Kaiser Wilhelmschacht), cons. Giescheгrnbe (Richthofenschacht)	W a d o w i c e	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Kokes in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	bis Ende December 1901	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenhahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst zugehörigen Localbahnen und der Ostrau-Friedlander Eisenhahn vom 1. Jäuner 1901	Verschieden	Verschieden	38	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die directen ermässigten Frachtsätze oder die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt
				Ficinusschacht							35			
				Myslowitz, Myslowitzgrube							33			
				Bahnschacht der Gräfin Lanragrnhe, Laurahütte							32			
				Fürstin Paulineschacht							30			
				Susannaweiche (Jacohgrube)							29			
				Panlnsgrube, Königshütte O.S., sämmtl. Schächten der Königsgruhe, Hngoschacht der Gräfin Lanragruhe, Cleophasgrube							28			
				Emanuelsegen							21			
				Bradegrube, Angnstensfreudengrube							20			
				Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagruhe Marthaschacht der Karlssegengrube							19			

Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)

1087

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Kohlen, mineralische und Kokes

Radzionkaugrube, Karsten-Centrumgrube, Bobrek, Borsigwerk, Ludwigsglück, Ludwigsglückgrube, Gleiwitz, Zabrze, Zabrze-Kokesanstalt, sämmtl. Schächten der Königin-Luisegrube, Schmiederschacht, Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Köhlerschacht der Lythandragrube, Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube, Guteboffnung-Zinkhütte, Brandenburggrube, Morgenroth, Paulusgrube, Schlesiengrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, cons. Mathildegrube, Beuthen O.S.E., Hohenzollerngrube, Redensblickschacht der Florentinegrube, Bahnschacht der Gräfin Lauragrube, Königsbütte O.S., sämmtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube, Deutschlandgrube, Cleophasgrube, Kattowitz, Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube, Georggrube, Laurahütte, Chaserschacht der Fannygrube, Ricinusschacht, den Richterschächten der Laurahüttengrube, Knoffschacht II, Maxgrube, Fürstin Paulineschacht, Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht), Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht), Myslowitz, Myslowitzgrube, Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube, Marthaschacht der Karlssegengrube, Imielin, cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht), cons. Giesebegrube (Richthofenschacht), Susannaweiche (Jacobgrube), Emanuelsegen, Lazisk, Gottmitunsgrube, Margarethenschacht der Gottmitunsgrube, Martha-Valeskagrube und Trautscholdsegengrube, Nicolai, Bradegrube, Angustensfreudengrube, Orzesche, Dubenskogrube, Karlschacht der Johann-Jacobgrube, Emmagrube, Beatenglückgrube, Hoymgrube, Redengrube, Czernitz, Charlottegrube, Annagrube

Kozy

Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).

Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Kokes in ganzen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen

bis Ende December 1901

Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst zugehörigen Localbahnen und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1901

Verschieden

Verschieden

40 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)

Im Rückvergütungswege

Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses

Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze oder die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der Namen der	2 / 3
und im	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transpertstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1088	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Maschinen, landwirthschaftliche, sowie Ackergeräthe, zerlegt und unzerlegt	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Olmütz St.E.G.	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. November 1899.	Pfennige			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport ab Umschlagplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1902 in Vorlage zu bringen	
				Schönpriesen-Umschlag					146	139*)	7			
				Dresden-Elbkai					141	134*)	7			
									182	175	7			*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg
1089	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Maschinentheile und zerlegte Maschinen, andere als landwirthschaftliche, von Eisen oder Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bubeutsch St.E.G.	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Pfennige			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1902 in Vorlage zu bringen	
				Schönpriesen-Umschlag					83	66*)	17			
				Dresden-Elbkai					73	61*)	12			
									123	106	17			*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg.

Die vorstehenden Frachtsätze finden Anwendung unter folgenden Bedingungen:

1. Das Abladen der Sendungen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen.
2. Die Sendungen müssen zum Bane einer Weberei in Bubentsch bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden, was auf den bezüglichen Frachtbriefen von der Station Bubentsch bestätigt sein muss.
3. Der Ausnahmetarif Nr. 12 für Maschinentheile etc. giltig im Rückvergütungswege, findet auf diese Transporte keine Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1090	Oesterr. Nordwestbahn	bethelligten Verwaltungen	Mehl, Mahlproducte und Kleie des Ausnahmetarifes Nr. 1, b, c des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Bukaczowce	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897	303	216·4	86·6	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1902 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige für 100 kg bei Aussig-Landungsplatz 10 Pfennige für 100 kg	
				Czarna					192	150·4	41·6			
				Hlihoka					361	258·4	102·6			
				Jezierna					308	221·4	86·6			
				Kopyczynce					357	256·4	100·6			
				Lubaczów					245	181·4	63·6			
				Monasterzyska					333	239·4 *)	93·6			
				Podwołoczyska					330	237·4	92·6			
				Radymno					234	175·4	58·6			
				Sadowa-Wisznia					257	188·4	68·6			
				Samhor					264	192·4	71·6			
				Snrochow					233	174·4	58·6			
				Zloczów					298	214·4	83·6			

Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 Pfennige; für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben für Mehl und Mahlproducte um 36 Pfennige, für Kleie um 22 Pfennige für 100 kg zu erhöhen.

1091	Oesterr. Nordwestbahn	Brannkohlen	Wegstädtl	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 metr. Tonnen.** Die Transporte müssen an die Zuckerfabrik in Wegstädtl adressirt sein. Das Abladen hat die Partei innerhalb der jeweiligen festgesetzten Frist auf ihre eigenen Kosten und durch ihre eigenen Arbeiter besorgen zu lassen	vom 1. Mai 1901 bis Ende April 1902	Tarif für den Inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. Juli 1899		Kronen für 10.000 kg		Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten	
				Bilin k.k.St.B.				34·4						
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.				35·6						
				Dux und Ladowitz				33·6						
				Franz Josefstollen				32·0						
				Holtschitz-Seestadtl				36·6						
				Karbitz				26·8						
				Maria-Ratschitz				34·4						
				Mariaschein				28·2						
				Paredl				35·4						
				Schallan				29·9						
				Schönfeld				26·0						
				Schwaz-Kuttowitz				33·6						
				Settenz				31·2						
				Teplitz				30·4						
				Triebschitz				36·2						
				Trupschitz				45·2						
				Türmitz				25·6						
				Ullersdorf				32·0						

Jede der contrahirenden Firmen hat eine Caution von Kronen 4000 in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren (zum Börsencourse berechnet) zu erlegen, welche sie sofort retournirt erhält, sobald mittelst Vorlage der auf die Firma als alleinige Aufgeberin und eine Zuckerfabrik in Wegstädtl als Empfängerin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe der Nachweis geliefert wird, dass innerhalb der Vertragsdauer 5000 metr. Tonnen expedirt wurden. Bei Nichtaufbringung des Minimalquantums verfällt von der Caution die Differenz zwischen dem officiellen und zugestandenen Frachtsatze für das factisch aufgelieferte Quantum.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugeständener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1092	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5, A, des in Rubrik 8 genannten Tarifes	E r n s t h o f e n	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Elbenmschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. April 1901		Pfge. 90 *)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppabngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfge. für 100 kg bei Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag. Für Langholz im Verkehre mit Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag beträgt die Schleppabngebühr 6 Pfge. für 100 kg
					Anssig-Landungsplatz					95				
					Schönpriesen-Umschlag					85 *)				
1093	Oesterr. Nordwestbahn		Braunkohlen	P o d ě b r a d		3000 metr. Tonnen Minimalquantum. Die Sendungen müssen an ein mit der Station Podébrad in Schienenverbindung stehendes F a b r i k s - Etablissement adressirt sein und dahin auch zugeschoben werden. Einhaltung der Bestimmungen des citirten Tarifes	vom 1. Mai 1901 bis Ende April 1902	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. Juli 1899		Kronen für 10.000 kg		Im Rückvergütungswege oder im Kartirungswege; in letzterem Falle gegen Caution *)	Bei Inanspruchnahme im Rückvergütungswege: Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und ein mit der Station Podébrad in Schienenverbindung stehendes F a b r i k s - Etablissement als Empfängerin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, consignirt, spätestens bis Ende Juni 1902	In den angegebenen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren n i c h t enthalten
										Bilin k.k.St.B.				
										62·6				
										Brüx A.T.E. und k.k.St.B.				
										63·8				
										Dux u. Ladowitz				
										61·8				
										Franz Josef-Stollen				
										61·0				
										Holtschitz-Seestadtl				
										64·8				
										Karhitz				
										55·8				
										Maria-Ratschitz				
										62·6				
										Mariaschein				
										57·2				
										Paredl				
										63·6				
										Schallan				
										61·0				
										Schönfeld				
										55·9				
										Schwaz-Kuttowitz				
										61·8				
										Settenz				
										60·2				
										Tepiltz				
										59·4				
										Triehschitz				
										64·4				
										Trupschitz				
										73·4				
										Türmitz				
										54·6				
										Ullersdorf				
										61·0				

*) Bei Inanspruchnahme im Kartirungswege: Gegen Erlag einer Caution von Kronen 2700 in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren (zum Börsencourse gerechnet), welche sofort retournirt wird, sobald durch Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und ein mit der Station Podébrad in Schienenverbindung stehendes F a b r i k s - Etablissement als Empfängerin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe der Nachweis des aufgebrachten Minimalquantums erbracht wird.

Bei Nichtaufbringung des Quantums verfällt von der Caution der Frachtdifferenzbetrag zwischen dem officiellen und ermässigten Satze für das factisch verfrachtete Quantum.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1094	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, roh aller Art, in Masseln (Brodeln) oder Prismen	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz Schönpriesen-Umschlag Dresden-Elbkai	Kaplenberg	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899		Pfge. 150 *) 145 *) 172		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg
1095	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Bier in beliebiger Verpackung zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	Puntigam Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz Schönpriesen-Umschlag Dresden-Elbkai		Bei Bezahlung der Fracht per Frachtbrief und Wagen für mindestens 5.000 kg 10.000 kg 5.000 kg 10.000 kg 5.000 kg 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899		Pfge. 311 *) 291 *) 306 *) 286 *) 365 338		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg
1096	Oesterr. Nordwestbahn		Braunkohlen	Melnik		5000 metr. Tonnen Minimalquantum. Die Transporte müssen an die Zuckerfabrik in Melnik adressirt sein und mittelst Industriegeleise in dieselbe befördert werden. Aufrechthaltung der Bestimmungen des citirten Tarifes	vom 1. Mai 1901 bis Ende April 1902	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr Aussig über Schluna, bezw. Prag vom 1. Juli 1899		Bilin k.k.St.B. 36·4 Brüx A.T.E. und k.k.St.B. 38·8 Dux und Ladowitz 35·4 Franz Josef-Stollen 34·2 Holtschitz-Seestadtl 39·8 Karbitz 30·8 Maria-Ratschitz 36·2 Mariaschein 31·6 Paredl 38·6 Schallan 31·5 Schönfeld 30·6 Schwaz-Kuttowitz 35·4 Settenz 33·6 Teplitz 32·8 Triebschitz 39·4 Türmitz 30·2 Ullersdorf 34·2 Kronen per 10.000 kg		Im Kartirungswege*)		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten

*) Gegen Erlag einer Caution von Kronen 7000 in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren (zum Börsencourse gerechnet), welche sofort retournirt wird, sobald durch Vorlage der Original-Frachtbriefe der Nachweis des aufgebrachten Quantums erbracht wird.
Bei Nichtaufbringung des Quantums verfällt von der Caution der Frachtdifferenzbetrag zwischen den officiellen und ermässigten Sätzen für das factisch verfrachtete Quantum.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1097	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	bethelligten Verwaltungen	Lithopone-Farben	Salzburg	Lanhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Elbeumschlagstarif für Westösterreich vom 1. April 1901	Pfennige 219	124 *)	95	im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg bei Lanhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
					Aussig-Landungsplatz				222	129	93			
					Schönpriesen-Umschlag				214	119 *)	95			
					Dresden-Elbkai				266	171	95			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
24	Nr. 118 vom 16. October 1900	2257	k. k. österr. Staatsbahnen		a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien; b) Fahrbetriebsmittel	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, Abschnitt A, enthaltenen Linien	Triest—St. Andrae	In Rubrik 5 ist nach Triest—St. Andrae zu setzen: „und Triest (k.k.St.B.)“. Ferner ist in Rubrik 7 zu setzen: „für Triest (k.k.St.B.) mit Giltigkeit vom 1. März 1901“.	
25	Nr. 19 vom 12. Februar 1901	632	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer und Neuen Bukowinaer Localbahnen	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification	laut nachstehender Tabelle		In der Rubrik 6 „bei Erfüllung nachstehender Bedingungen“ sind die Worte „Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens“ abzuändern in: „Frachtzahlung nach dem Effectivgewichte der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen“.	

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, 1. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Fruchten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

STAATS-

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Auslaud . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 49. **Wien, 27. April 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Eine französische Canalvorlage. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Literatur. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Eine französische Canalvorlage.

Der französische Minister für öffentliche Arbeiten hat der Deputirtenkammer einen vom 1. März 1901 datirten Gesetzentwurf über die Vervollständigung nationaler Verkehrseinrichtungen durch den Ausbau neuer Wasserstrassen und die Verbesserung von Canälen, Flüssen und Seehäfen vorgelegt. Ueber den Inhalt dieses Gesetzentwurfes werden der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ die nachstehenden Mittheilungen entnommen:

Artikel 1 des Gesetzentwurfes enthält die Zusammenstellung der projectirten Arbeiten, welche mit insgesammt Mk. 488,656.000 veranschlagt werden. Von diesen Gesammtkosten hätte ein Betrag von Mk. 32,800.000 auf die Verbesserung der bestehenden Schiffahrtsstrassen, und zwar der Canäle zwischen der Schelde und Dünkirchen, der Seine, der Rhône, der Canäle du Midi und der Garonne zwischen Castets und Bordeaux zu entfallen. Ein Betrag von Mk. 365,312.000 ist für Neubauten bestimmt, und zwar für den Canal von Chiers, den Canal von der Schelde zur Maas, den Nordcanal, die Verlängerung des Ourcqcanals, den Loirecanal zwischen Nantes und Angers, den Canal von Orleans zwischen Combleux und Orleans, den Canal von Moulins nach Sanscoins, den Canal von der Loire zur Rhône, den Canal von Marseille zur Rhône, den Canal von der Rhône nach Cette. Mk. 90,544.000 sollen endlich für Verbesserungsarbeiten an französischen Seehäfen verwendet werden.

Artikel 2 bestimmt, dass die Interessenten zu den Kosten der Verbesserungsarbeiten an Wasserstrassen mit Beiträgen herangezogen werden können, deren Höhe durch Gesetz oder Verordnung festgesetzt werden soll.

Artikel 3 enthält die Bestimmung, dass die Interessenten zu den Ausgaben für Neubauten von Canälen und für die Verbesserung der Seehäfen wenigstens die Hälfte beitragen müssen, wogegen ihnen die in den Artikeln 4 und 5 vorgesehenen Zugeständnisse gewährt werden sollen.

Nach Artikel 4 können sich die Interessenten, welche zu den Kosten neuer Canäle beitragen, für ihre Leistungen dadurch schadlos halten, dass sie das Recht, Abgaben zu erheben und ein Zugmonopol einzurichten, auf denjenigen Canalstrecken nachsuchen, zu denen sie beigesteuert haben. Die Abgaben sind auf Waaren und leere Schiffe zu legen und dürfen höchstens die Sätze erreichen, welche in dem Gesetze vom 3. Juli 1900, betreffend die Vollendung des Marne-Saone-Canals, vorgesehen sind. Das Zugmonopol wird unter noch näher festzusetzenden Bedingungen mit der Massgabe gewährt werden, dass die Gebühren für die Gewährung der Zugkraft 0·2 Ctms. (0·16 Pfg.) für Kilometer und Tonne der Tragfähigkeit und 0·4 Ctms. (0·32 Pfg.) für Kilometer und Tonne wirklicher Ladung nicht übersteigen. Der Nettoüberschuss aus den sämmtlichen Einnahmen soll zur Tilgung des Baucapitals benützt werden. Sobald das letztere getilgt sein wird, erlöschen die den Betheiligten gewährten Berechtigungen. Die Interessenten an den Seehäfen und den in der zweiten Gruppe angeführten Neubauten, welche von den Verbesserungen der Seehäfen Nutzen haben, sollen die Befugniss erhalten, Abgaben gemäss dem Gesetze vom 30. Jänner 1893 über die Handelsseeschiffahrt zu erheben.

Im Artikel 5 ist bestimmt, dass jede der eingangs erwähnten Anlagen vor der Ausführung Gegenstand einer Verordnung sein soll, welche die öffentliche Nützlichkeit erklärt und die Vertheilung der Ausgaben zwischen Staat und Betheiligten feststellt. Die Nützlichkeitserklärung muss durch ein Gesetz erfolgen, wenn der demnächstige Kostenanschlag mit einer höheren Summe abschliesst, als im Artikel 1 dieses Gesetzes angegeben ist, oder wenn der Beitrag der Interessenten zu den in der zweiten und dritten Gruppe angeführten Bauten geringer ist als die Hälfte der veranschlagten Kosten.

Nach Artikel 6 sollen die auf den Staat entfallenden Beträge jährlich im Etat der Bauverwaltung als ausserordentliche Ausgaben für die Schiffahrt verausgabt werden.

Die Zeit, in welcher die Bauten zur Ausführung gelangen sollen, ist auf 16 Jahre festgesetzt.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 29. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. März d. J. brachten die Herren Abgeordneten Kittinger, Dötz, Kleewein und Genossen nachstehenden Antrag ein:

Durch die im Jahre 1900 eingetretene Auswinterung des Kornes haben die Viehbesitzer des niederösterreichischen Waldviertels kein Futterstroh für ihre Thiere und ist der Preis des Strohes bis jetzt schon um mehr als 100 Percent gestiegen, nämlich 100 Kilo von dem Preise per K 3·— auf K 7·— bis 8·—, wobei die Steigerung noch bei weitem ihren Abschluss nicht gefunden hat.

Unter diesem Umstande sind die Landwirthe gezwungen, Stroh aus Ungarn zu beziehen.

Nachdem die Transportkosten den Preis des Strohes unverhältnissmässig erhöhen, stellen die Gefertigten den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die hohe Regierung wird aufgefordert, diesen nothleidenden Bezirk dahin zu unterstützen, dass den landwirthschaftlichen Vereinigungen, wie Lagerhausgenossenschaften, landwirthschaftlichen Bezirksvereinen, landwirthschaftlichen Casinos etc. bei dem Bezuge von Stroh aus Ungarn oder anderen Ländern auf den Linien der k. k. Staatsbahnen vollkommen unentgeltlicher Transport eingeräumt und von den Privatbahnen weitestgehende Refactien gewährt werden.

Nachdem die Futternoth schon erschreckliche Dimensionen angenommen hat, wolle diese Verfügung unverweilt erlassen werden."

Dieser Antrag ist dem Nothstandsausschusse ohne erste Lesung zuzuweisen.

In der 33. Sitzung vom 18. April d. J. wurden folgende Anträge gestellt:

Seitens

I. der Herren Abgeordneten Kliemann, Alwin Hanich, Kittel und Genossen:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die Schiffbarmachung und Flussregulirung der Eger von der Mündung dieses Flusses in den Elbestrom angefangen bis zur Stadt Kaaden nach den durch die hohe Landesregierung ausgeschriebenen und bereits fertiggestellten Plänen vorzunehmen."

II. der Herren Abgeordneten Bomba, Wilk und Genossen:

In Erwägung, dass der Eisenbahndienst einer der schwersten und anstrengendsten Dienste der Welt ist, wo jeder Bedienstete immer mit Lebensgefahr auf jedem Schritte kämpft;

in Erwägung, dass zum Eisenbahndienste meistens die ausgedienten Unterofficiere verwendet werden, welche unter schweren Bedingungen dem Staate schon über 12 Jahre gedient haben;

in Erwägung, dass die meisten Eisenbahnbediensteten keine Pension mehr erleben, sondern infolge von den Anstrengungen sowohl bei verschiedener Witterung als auch durch die anstrengenden Nachtdienste erschöpft, in frühen Jahren schon mit dem Tode enden;

in Erwägung, dass jeder Eisenbahnbedienstete den meisten Nutzen dem Staate liefert, weshalb auch der Staat ihn entsprechend berücksichtigen soll,

stellen die Gefertigten den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die hohe k. k. Regierung wird aufgefordert, die Dienstzeit der Eisenbahnbediensteten von 35 auf 30 Jahre zu erniedrigen und hiemit dem Eisenbahnpersonale für ihre Anstrengung eine Berücksichtigung durch zeitlichere Pensionirung zu gewähren."

III. der Herren Abgeordneten Ritter von Vuković und Genossen:

Mit Bezug auf den Antrag, welchen der Erstgefertigte in der Sitzung vom 13. l. M., betreffend die Einrichtung von Schnlschiffen, eingebracht hat, wolle das hohe Haus beschliessen:

„Die Regierung wird aufgefordert, den alten Segelschiffen langer Fahrt, welchen auf Grund des Artikels VI des Marineunterstützungsgesetzes Amortisationszuschüsse bewilligt wurden, für welche aber bisher von Regierungswegen die weitere Bewilligung dieser Zuschüsse nicht in Aussicht genommen wurde, eine Unterstützung in irgend einer Form sofort zu bewilligen, damit einerseits auch diesen Schiffen die Wohlthaten der Staatsaction zu Gunsten unserer Handelsmarine zutheil werde und andererseits dieselben in die Lage versetzt werden, Prüfungscandidaten der Handelsmarine auch über den Stand der normalmässigen Bemannung einzuschiffen."

In formeller Beziehung wird beantragt, vorstehenden Antrag ohne erste Lesung dem Budgetausschusse zuzuweisen.

IV. der Herren Abgeordneten Ritter von Vuković und Genossen, betreffend die Unfallversicherung der beim Seeschiffahrtsbetriebe und bei der See- und Küstenfischerei betheiligten Personen.

In der 34. Sitzung vom 19. April wurden folgende Anträge eingebracht:

Seitens

I. der Herren Abgeordneten Hauck, Iro, Kliemann und Genossen:

Wie in Nachfolgendem dargelegt wird, ist die zustimmende Erledigung dieses Antrages nicht nur für die Bezirke Marienbad—Tepl—Petschau und Karlsbad, somit auch für diese Bezirksstädte von hoher Bedeutung, sondern von allgemeiner Wichtigkeit. Durch den Ausbau der Strecke Neuhof—Weseritz nach Tepl wird für den Gesammtverkehr die kürzeste Bahnverbindung von Wien, Prag nach Tepl—Petschau—Karlsbad und über Johanngeorgenstadt ins Ausland hergestellt.

Ein Beweis für die Wichtigkeit dieser Behauptung ist das Verhalten des k. k. Eisenbahnministeriums, das heisst die ihm zugeschriebene Abneigung gegen den angeregten Ausbau dieser Strecke, welche ihre Ursache darin hat, dass dann der grösste Theil der Frachten von der Strecke Pilsen, beziehungsweise Neuhof—Eger abgelenkt werden wird, und ist deshalb auch die Vorconcession für den Ausbau von Weseritz nach Tepl nur unter der Bedingung des Verzichtes auf den Transitoverkehr ertheilt worden.

Diese Gefahr würde gegenstandslos, die Sachlage würde sich sofort anders gestalten, wenn der Staat selbst die fertiggestellte Localbahn Neuhof-Weseritz ankaufen und diese als Hauptbahn zweiter Ordnung mit Tepl verbinden, und so den Frachtenverkehr über diese neue Bahn auf die Strecke Karlsbad—Marienbad leiten würde.

Der Staat würde dann selbst derjenige sein, welcher aus dieser kürzesten Bahnverbindung den Nutzen ziehen könnte, insbesondere deshalb auch, weil der Staat an der Linie Marienbad—Karlsbad und weiterhin gegen Karlsbad—Johanngeorgenstadt mit einem sehr grossen Theile der Baukosten betheiligt ist.

Von noch höherem Werthe wäre es für den Gesammtverkehr, insbesondere in das Ausland, wenn der Staat gleichzeitig auch die Linie Marienbad—Karlsbad verstaatlichen würde. Es hat aber auch der Staat selbst ein sehr grosses Interesse daran, dass die Frage der Bahnverbindungen in dieser Weise gelöst werde.

Die Legung eines zweiten Geleises der Franz Josef-Bahn von Wien bis Pilsen ist bereits beschlossene Sache, beziehungsweise theilweise bereits ausgeführt. Der gewaltig anwachsende Verkehr auf dieser Hauptstrecke verlangt nämlich schon sehr dringend dieses zweite Geleise.

Hiedurch ist aber auch die Nothwendigkeit für die Erbauung eines zweiten Geleises ab Pilsen nach Marienbad in nächste Nähe gerückt, zumal der Verkehr auf der eingeleisigen Franz Josef-Bahn bereits die äusserste Grenze erreicht hat.

Während nun aber der Legung eines solchen zweiten Geleises bis Neuhof keine Schwierigkeiten entgegenstehen, würde die Legung von Neuhof bis Marienbad solche grosse Kosten infolge der Bodengestaltung verursachen, dass sie jenen für die Erwerbung und den Ausbau Neuhof—Tepl gewiss gleichkommen würden. In letzterem Falle aber hätte der Staat den Vortheil einer zweiten Verbindung, welche noch dazu die kürzeste Verbindung von Wien und Prag über Pilsen nach Karlsbad wäre.

Es erübrigt noch, zur Beleuchtung der ganzen Sache einer Einwendung zu begegnen, welche vorgebracht werden könnte.

Es wird nämlich von einer gewissen Seite behauptet, dass durch die Herstellung der angestrebten Verbindung der Verkehr von einem Theile der Strecke Karlsbad—Marienbad, nämlich von Tepl nach Marienbad, theilweise abgelenkt würde. Diese Anschauung ist wohl unrichtig, denn der Personenverkehr ginge, insbesondere in den Schnell- und Expresszügen, über Marienbad nach Karlsbad, da die Linie Neuhof—Tepl nur die Hauptader für den Frachtenverkehr bilden würde.

Von den derzeitigen Frachten aber würde gar nichts von der Theilstrecke Tepl—Marienbad abgelenkt, denn bei der Widerlegung obiger Einwendung kann nur von jenen Frachten die Rede sein, welche ab Pilsen nach Karlsbad gehen, somit von Transitogebühren für die ganze Strecke Pilsen—Karlsbad.

Diese Gütor aber gehen auch derzeit nicht über die Strecke Marienbad—Karlsbad, sondern über Eger nach Karlsbad, weil derzeit zum Beispiel ein Waggon Fracht ab Mies nach Karlsbad über Eger um 14 K billiger läuft als über Marienbad nach Karlsbad.

Es ist somit klar, dass die Strecke Marienbad—Karlsbad durch die angeregte Verbindung zwischen Neuhof und Tepl nur gewinnen müsste, und zwar in einer Weise, dass dann die Erträgnissfähigkeit dieser Strecke zweifellos wäre.

Aus allen diesen Gründen fordern die Antragsteller und Genossen:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, den Ausbau der Strecke Weseritz—Tepl auf Staatskosten vorzunehmen und die Bahnstrecke Neuhof—Weseritz—Tepl—Karlsbad zu verstaatlichen."

Dieser Antrag ist mit möglichster Beschleunigung, unter Umgehung der ersten Lesung nach § 31 dem Eisenbahnausschusse zuzuweisen.

II. der Herren Abgeordneten Dr. Nitsche, Kleewein, Dötz, Dr. Schreiner, Kittinger, Soukup und Genossen.

Durch das Gesetz vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 129, wurde die von der Station Neuhaus der Staatsbahnlinie Iglau-Wessely nach Neubistritz führende schmalspurige Localeisenbahn sichergestellt und beiläufig anderthalb Jahre später dem Verkehre übergeben. Wie aus dem Berichte des Eisenbahnausschusses vom 18. Mai 1894, Nr. 924 der Beilagen des stenographischen Protokolles des Abgeordnetenhauses hervorgeht, hat über Anregung des Mitgliedes Dr. Nitsche die Commission den weiteren Ausbau dieser Bahn nach dem Süden in Aussicht genommen, diese Anregung im Berichte niedergelegt und wurde demselben unter dem damaligen Herrn Handelsminister Grafen Wurmbrand weder im Ausschusse, noch im hohen Hause selbst entgegengetreten.

Gelegentlich der feierlichen Eröffnung der Localbahn in der Stadt Neubistritz kam der Gedanke, dass diese Bahn unmöglich lange eine Sackbahn bleiben dürfe, in den Ansprachen der Repräsentanten der Bezirke Neuhaus und Neubistritz zum vollen Ausdrucke, wobei die Haltung der anwesenden hohen Functionäre des k. k. Handelsministeriums trotz aller amtlichen Reservirtheit eine sicherlich nicht ablehnende war. Der Verkehr für Theile vom Neuhauser Bezirk, den Bezirk Neubistritz und Umgebung hat seit jeher den Schwerpunkt in Wien.

Dorthin gehen die Erzeugnisse seiner Fabriks- und Hausindustrie aus Stadt und Bezirk, während wieder die Forstproducte fast ausschliesslich Prag und die nördliche Landesgrenze aufsuchen.

Für die Geschäftsleute und Arbeiter bedeutet aber eine Verlängerung dieser Bahn gegen den Süden, sohin gegen Gmünd an der Kaiser Franz Josefbahn, eine grosse Abhilfe an Raum und Zeit und daher auch an Geld, von der Bequemlichkeit nicht zu sprechen.

Unter dem 12. November 1898, R.-G.-Bl. Nr. 207, wurde weiters dem niederösterreichischen Landesausschusse die Concessionsurkunde für die Localbahn Gmünd-Litschau ertheilt und diese Bahn im Vorjahre dem Verkehre übergeben. Auch diese Bahn ist in Voraussicht der kommenden Entwicklung schmalspurig angelegt.

Begreiflich, dass bei der besonders solennen Eröffnung dieser als Nothstandsbau ausgeführten Waldviertelbahn der Gedanke sich mächtig geltend machte, dass diese Strecke ihren naturgemässen Abschluss nicht in Litschau, sondern in dem betriebsamen Neubistritz finden müsse.

Auch dort nahmen die hohen Functionäre der Staats- und Landesverwaltung eine zustimmende Stellung ein. Es ist auch klar, dass für die Waldviertler nicht nur die Frage des Personenverkehres und der in die Gegend Geld bringenden Touristik, sondern vor Allem die Thatsache, dass bei einem solchen Anschlusse der Kohlenbezug endlich einmal ein erleichterter und wohlfeilerer sein wird, und dass dasselbe für bestimmte Handelsartikel aus Böhmen und selbst Mähren gilt, zu beachten ist.

Die gewissen Concurrenzen, die hiedurch entstehen, stehen aber in gar keinem Verhältnisse zum wirthschaftlichen Wohle dieser und weiterer Landesstrecken in Böhmen und Niederösterreich, und schliesslich ist finanziell der Staat dort und da wieder der erste Interessent, dem mit der einen Hand reichlich gegeben wird, was mit der anderen genommen wird.

So wird durch eine Verbindung der bisherigen Kopfstationen Litschau und Neubistritz eine wesentliche und reichhaltige Steigerung der Einkünfte der bisher bestehenden zwei Sackbahnen eintreten, so dass es auch fiscalisch nur erwünscht sein kann, diesen Ausbau sobald als nur immer möglich in Angriff zu nehmen.

Hiezu kommt auch die Erwägung, dass in einem Momente, wo der Staat Tausend Millionen Kronen für wirklich, vielleicht auch nur scheinend allgemeine Zwecke aufzubringen gewillt ist, er es ethisch nicht von sich abweisen darf, für so zurückstehende Gegenden, wie zum Beispiel das niederösterreichische Waldviertel, die Grenzbezirke des südlichen Böhmens, das oberösterreichische obere Mühlviertel, auch etwas zu leisten.

Und ist die gestellte Anforderung, dass der Staat hier erlösend eintrete, eine schwer zu erfüllende? Nein! Zwischen Litschau und Neubistritz beträgt die Entfernung beiläufig 13 Kilometer.

Die Bahn ist schmalspurig und die Kosten bewegen sich nach unserer Berechnung bei K 800.000 herum. Wie seit Jahren die Verhältnisse, besonders in den Landgemeinden dieser zwei Gerichtszirke, gedrückte sind, so ist es nicht gut denkbar, dass aus den Bezirken selbst oder von den Verwaltungen der bestehenden zwei Localbahnen die finanziellen Anforderungen erfüllt oder nur in besonders ausgiebiger Weise unterstützt werden können.

Die Landesvertretungen von Böhmen und Niederösterreich werden sich gewiss nicht bei einem Herantreten des Staates an selbe völlig ablehnend verhalten.

Eine Fortdauer dieses unfertigen Zustandes ist aber in gar keiner Weise zu belassen. Es erübrigt sohin nur das unmittelbare Eingreifen des Staates.

In Würdigung aller dieser Umstände stellen die Gefertigten den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die hohe k. k. Regierung wird aufgefordert, den Bau der schmalspurigen Localbahn Litschau-Neubistritz auf Staatskosten mit allerthunlichster Beschleunigung auszuführen."

In formeller Beziehung beantragen die Gefertigten, diesen Antrag ohne erste Lesung nach § 31 der Geschäftsordnung dem Eisenbahnausschusse zur Vorberathung und baldigsten Berichterstattung zuzuweisen.

In derselben Sitzung wurden nachfolgende Interpellationen gestellt, und zwar:

Seitens

I. der Herren Abgeordneten Dr. Ofner und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Nichtprovisionirung der Witwe des Bahnmeisters Josef Watzke.

II. der Herren Abgeordneten Schönerer und Genossen an den Herrn Ackerbauminister, betreffend das Verhalten der politischen Behörden gegenüber der Gemeinde Granesau in Böhmen anlässlich eines Concessionsgesuches dieser Gemeinde und in zwei Streitfällen derselben gegen die Dux-Bodenbacher Bahn und gegen die Firma Grünberger und Comp.

III. der Herren Abgeordneten Dr. Bareuther und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Uebelstände auf dem Egerer Bahnhofe.

In der 35. Sitzung vom 23. April wurden nachstehende Interpellationen eingebracht:

Seitens

I. der Herren Abgeordneten Fresl, Klofáč und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister:

„1. Ist Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister geneigt, die Prämien für ersparte Kohle mit Rücksicht auf die derzeit herrschenden Theuerungsverhältnisse so zu erhöhen, wie sie früher waren?

2. Ist Seine Excellenz geneigt, die aufgehobenen Prämien für gute Instandhaltung der Maschinen wieder einzuführen, damit die Gehaltsregulirung in der Weise erfolge wie bei Privatbahnen?

3. Ist Seine Excellenz geneigt, dafür zu sorgen, dass das Avancement bei älteren Maschinenführern derart geregelt werde, damit diese nach Massgabe der Dienstjahre rascher avanciren, und damit es ihnen möglich wäre, den für sie bestimmten höchsten Gehalt wenigstens bei einem 25jährigen Dienste zu erreichen?

4. Ist Seine Excellenz geneigt, die schwere Dienstleistung der Maschinenführer, ihre grosse Verantwortlichkeit, den den Körper und Geist aufreibenden Dienst anzuerkennen, welcher deren vorzeitige Unfähigkeit verursacht, und auf Grund dessen auch den gerechten Forderungen der Maschinenführer der k. k. Staatsbahnen zu willfahren?"

II. der Herren Abgeordneten Iro und Genossen an den Herrn Ministerpräsidenten und den Herrn Eisenbahnminister:

„Nachdem die ‚Alldeutsche Vereinigung' auf dem Standpunkte steht, dass man in einer finanziell so schwer wiegenden

Frage, wie es der Bau einer neuen Bahnlinie nach Triest ist, so viel als möglich Aeusserungen hören soll, um sodann von den verschiedenen Vorschlägen das beste und dabei doch finanziell billigste Project zur Realisirung zu übernehmen, erlauben sich die Gefertigten den Excellenzen anruhend eine in der letzten Zeit von einem bedeutenden deutschen Fachmanne Oesterreichs den Gefertigten übermittelte Abhandlung über die geplante neue Bahnverbindung mit Triest zu überreichen, ohne zu den gemachten Vorschlägen selbst Stellung zu nehmen.

Die Gefertigten richten an Seine Excellenz den Herrn Ministerpräsidenten, sowie Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

„Sind die Excellenzen geneigt, die anruhende Abhandlung von den Fachleuten der beiden Ministerien einer eingehenden Prüfung unterziehen zu lassen, und sodann die Meinung der Regierung über die von dem Verfasser der beiliegenden Abhandlung gemachten Vorschläge dem hohen Hause ehebaldigst bekanntzugeben?"

Ein Wort zum Bau der neuen Alpenbahnen.

Ein epochaler Moment ist eingetreten. Die von verschiedenen Seiten und aus verschiedenen Motiven seit einer Reihe von Jahren verlangte zweite Bahnverbindung von Triest soll Wirklichkeit werden, und nicht das Abgeordnetenhaus ist es diesmal, welches den Bau beantragt und befürwortet, sondern die Regierung selbst ist es, die mit einem Bahnprogramm, genannt Investitionsvorlage, an die Volksvertretung herantritt, um die Genehmigung hiefür zu erhalten.

Für den, politischen Einflüssen fernstehenden Fachmann, dem die Triester Verhältnisse bekannt sind, und der auch die Gebiete, welche von den in Aussicht genommenen Bahnen durchzogen werden, genau kennt, kommen bei Beurtheilung der Vorlage folgende Fragen in Betracht:

1. Ist eine zweite Bahnverbindung bei dem dermaligen Triester Verkehr nothwendig?

2. Wird durch eine zweite Bahnverbindung der Triester Handel factisch gehoben?

3. Ist die Richtung, welche die neue Bahnlinie hat, für die österreichische Volkswirthschaft thatsächlich von Vortheil?

4. Lässt sich der Zweck, eine zweite Verbindung zu schaffen, nicht zweckmässiger und billiger erreichen?

Was die erste Frage anbelangt: Ist die zweite Verbindung nothwendig, das heisst: Ist der Verkehr von und zum Triester Hafen heute ein derartiger, dass die Südbahn, deren Verstaatlichung heute nicht mehr aus dem Auge gelassen werden darf, nicht imstande ist, den Verkehr zu bewältigen, so muss diese entschieden mit Nein beantwortet werden, weil die Verkehrsdichte dieser Bahn bei Durchführung von Erweiterungen der Stationsanlagen ermöglicht, einen bedeutend grösseren Verkehr abzuwickeln. Nur deshalb aber eine zweite Bahn zu bauen, um die Tarife der Südbahn herabzudrücken, respective sich einen tarifarischen Einfluss zu sichern, ist vom volkswirthschaftlichen Standpunkte zu verwerfen, weil die Südbahn eine subventionirte Bahn ist, die ohnehin in nicht glänzender Situation, bei einem Ausfalle, der bei einer Verkehrstheilung eintreten wird, sofort die Staatssubvention in Anspruch nehmen wird. Solange aber der Verkehr sich nicht um 100 Percent hebt, wird auch die neue Bahn nothleidend sein und kaum die Betriebsausgaben erzielen. Nach der Investitionsvorlage betrug die von der Südbahn im Jahre 1886 beförderte Fracht 6,657.775 q. Im Jahre 1887 participirt bereits die Bahn Triest-Herpelje am Verkehre.

Es beförderte Metercentner:

	Die Südbahn:	Die Staatsbahn:	Zusammen
1887	6,491.921	343.392	6,835.313
1888	5,637.947	775.479	6,413.216
1896	4,604.382	1,191.784	5,796.166
1897	5,233.422	1,432.183	6,665.605

Diese Ziffern beweisen, dass die Südbahn im Jahre 1886 mit den vor 15 Jahren bestandenen Anlagen den gleichen Verkehr allein bewältigt hat, wie im Jahre 1897 beide Bahnen zusammen. Warum sollte also heute, wo die Südbahn doch verschiedene Erweiterungen und Verbesserungen eingeführt hat, diese nicht noch ein grösseres Frachtenquantum befördern hönnen? Diese authentische Ziffernreihe gibt uns aber auch die beste Antwort auf die zweite Frage: Wird durch die zweite Bahnverbindung der Triester Handel factisch gehoben? Bevor die zweite Verbindung Triest—Divacca gebaut wurde, betrug die Frachtenbewegung 6,657.775 q. Nach Fertigstellung der Bahn bleibt dieselbe fast auf gleicher Höhe und sinkt sogar nach zehn Jahren um 1.000.000 q. Dies ist wohl doch der deutlichste Beweis, dass die zweite Bahnlinie niemals das Medium für eine Hebung des Handels sein wird, wenn nicht andere Factoren mitwirken. Es ist gesagt worden, dass der Verkehr über Triest nach den Binnenländern zur Zeit, als es Eisenbahnen noch nicht gab, ein besserer war als heute. Also muss der Fehler doch entschieden anderswo liegen. Blicken wir in die Zeit zurück, welche als die Blütezeit Triests gepriesen wird, so bestanden damals die beiden grossen Republiken Genua und Venedig mit einem reichen mächtigen Handelsstand, welcher unzählige Schiffe sein Eigen nannte, die den Handel zwischen Indien, Afrika und Europa vermittelten.

Zu dieser Zeit war Triest am Wasserwege leichter erreichbar, der Stapelplatz für alle nach Oesterreich und Deutschland gehenden Güter, während die Hansestädte Hamburg, Bremen, Stettin den amerikanischen Handel und jenen an der Nord- und Ostseeküste in Händen hatten. Damals also, wo Triest noch einen ganz miserablen Hafen und keine Eisenbahnen hatte, florirte der Handel aber nicht deshalb, weil Triest selbst ein Handelsemporium war, sondern deshalb, weil es aus dem Unternehmungsgeist jener Handelsrepubliken seinen Nutzen zog. Jetzt kam aber der Fall jener Republiken, die Verschlammung des Venetianer Hafens und mit ihm consequenterweise auch der Niedergang Triests. Hieraus wussten die Hansestädte ihren Vortheil zu ziehen. Ihr früherer unbedeutender Handel mit den asiatischen und afrikanischen Ländern nahm immer grössere Dimensionen an, so dass ein ausgebreitetes Bahnnetz nothwendig wurde.

So wurden denn alle Gebiete, die früher von Genua und Venedig beherrscht wurden, erobert. Aber jene, die sie erobert, waren Handelsleute, die Unternehmungsgeist hatten, die colossale Summen in ihr Unternehmen steckten, die über ganze Flotten verfügten und coloniale Besitze in der Grösse europäischer Königreiche erwarben. Nun, wie sah und sieht es dagegen heute noch in Triest aus? Während in Hamburg circa 600 grosse Rhedereien und Exportfirmen bestehen, gibt es in Triest keine zwanzig. Während in Hamburg täglich eine Anzahl überseeischer Dampfer im Hafen anlegen, kann man in Triest sich wochenlang aufhalten, ohne einen solchen zu sehen. Den besten Beweis hiefür geben wieder die in der Investitionsvorlage enthaltenen Tabellen.

Der Verkehr Hamburgs betrug im Jahresdurchschnitt, Gewicht in 1000 t, 1860/69, 1113 Millionen, 1890/98, 7091 Millionen. Von Triest: 1860/69 635 Millionen, 1890/98 1248 Millionen. Vom gesammten überseeischen Handel entfielen auf: Hamburg 1860/69 20 pCt., 1890/98 35 pCt., Triest 1860/69 11·5 pCt., 1890/98 6 pCt.

Während also Hamburgs Handel um 15 pCt. gestiegen ist, ist jener in Triest um 5·5 pCt. gesunken, trotz der mittlerweile hergestellten Hafenanlagen, Lagerhäuser etc.

Nun soll die zweite Bahnverbindung das Wunder bewirken, den Handel zu heben. Es ist dies ähnlich, wie mit unserer Localbahnaction, wo zur Hebung des Handels und der Industrie Bahnen gebaut werden, die nicht einmal die Betriebskosten tragen und neben denen dann nach zehn Jahren nicht nur keine Industrien entstanden, sondern die vorhandenen in ihrer Production zurückgegangen sind. Wo der Unternehmungsgeist fehlt, wo die Vorbedingungen für Handel und Industrie nicht vorhanden sind, wo letztere von der Regierung gar keine Unterstützung erfährt, statt dessen aber die Bevölkerung durch Steuern ausgesaugt wird, dort wird die Eisenbahn allein nie und nimmer eine Verbesserung der Verhältnisse hervorbringen. Die Triestiner verweisen auf Fiume. Dort liegen die Verhältnisse deshalb besser, weil die ungarische Regierung eben durch billige Frachtsätze, durch Subventionen und Steuernachlässe den Handel und die Schiffahrt unterstützt. Nun und wie viele Bahnen führen denn von Fiume nach Ungarn und dessen Hinterländer? Genau so viele wie von Triest. Also man sieht, dass nicht die Bahnen den Verkehr machen, sondern dass andere Actionen nothwendig sind, um den Handel zu heben. Trotz alledem wäre für die zweite Triester Verbindung zu stimmen, um nicht das Odium auf sich zu laden, als wolle man den einzigen Hafen nicht fördern. Aber, und wir kommen jetzt zur Beantwortung der dritten Frage: Ist die Richtung der neuen Bahnlinie die für unsere Volkswirthschaft entsprechende?

Nach der Investitionsvorlage soll gebaut werden eine Linie von Triest durch die Wochein und Karawanken nach Villach (beziehungsweise Klagenfurt) und eine Verbindung von Möllbrücken nach Schwarzach-St. Veit.

Die directe Richtung dieser Bahnen ist also eine nordwestliche von Triest nach Salzburg, beziehungsweise nach Bayern. An dieser Linie hat Süddeutschland das vitalste Interesse, um sich bezüglich seines Handels von Norddeutschland zu emancipiren und Deutschland im Allgemeinen, um sich neben der Gotthardbahn einen zweiten kürzesten Landweg nach dem Mittelmeere zu sichern, welcher im Falle eines Krieges mit England oder Frankreich und Sperrung der Strasse von Gibraltar den

Handel aus den Colonien hievon unabhängig macht. Wenn wir auch als Deutsche diese Voraussicht nur begrüssen können und zur Mitwirkung gern die Hand bieten, so ist unsere finanzielle Lage doch eine solche, dass wir 55 Millionen für derartige Experimente, wie es die projectirte Tauernhahn ist, unmöglich aufbringen können. Hätte die Bahn auch nur das geringste Staatsinteresse oder wäre thatsächlich eine Verschiebung der Verkehrsgebiete zu Gunsten Triests und zum Nachtheile Hamburgs zu erwarten, so könnte immerhin das Opfer gebracht werden. Dies ist jedoch bei den billigen Schiffs- und Bahntarifen absolut unmöglich. Ein Tarifkampf mit Deutschland würde bei dem billigen Anlagecapital der deutschen Bahnen nur zu unseren Ungunsten ausfallen. Aber selbst für die von der Bahn durchzogenen Gebiete ist die Bahn, welche zum vierten Theil ihrer Länge ganz unwirthliche Gegenden durchzieht und mit Ausnahme des Gasteiner Thales nur einige wenig bevölkerte Ortschaften berührt, kein Segen, weil der Tourist, der oft tage- und wochenlang in dem bescheidensten Dorfwirthshause Unterkunft fand, dann leicht imstande sein wird, die comfortableren Hotels der nahegelegenen Städte aufzusuchen. Der Localverkehr wird ein sehr bescheidener sein. Wenn nun aber von letzterem nichts zu erwarten ist und auch der Transitverkehr kein grosser sein wird, woher soll sich das Capital von 55 Millionen verzinsen und die Betriebsausgaben, die sich mindestens mit K 15.000 per Kilometer belaufen, gedeckt werden. Der Ertrag der zwischen zwanzig und fünfzig Jahren bestehenden Staatsbahnen, jedoch nur in industriereichen Gebieten, beläuft sich auf K 20.000 per Kilometer. Für die Route kommt aber nur jener Verkehr in Betracht, für welchen das Gebiet erst der Hamburger Gravitationssphäre abgerungen werden soll und der geringe Localverkehr. Wenn wir ersteren mit zehn Percent des gesammten Triester Verkehres in Rechnung stellen, so ergeben sich K 666.560. Hiezu der sonstige Verkehr aus den Relationen: Pusterthal — Salzburg (welcher natürlich der bestehenden Bahnlinie Innsbruck—Wörgl—Schwarzach entgeht) und der Localverkehr mit maximal K 600.000, so ergibt sich bei dem in Aussicht genommenen Tarifsatze per 0·15 h für 100 kg und Kilometer eine Einnahme von circa K 18.364, und mit der Einnahme aus dem Personen- und Eilgutverkehr zusammen circa K 22.000 per Kilometer. Hieraus geht wohl zur Genüge hervor, dass die Berechnung einer 2·5percentigen Verzinsung der Regierung eine sehr optimistische ist. Wenn die Bahn, wie oben ausgeführt, für Deutschland von Interesse ist, so möge der Bau und die Finanzirung dem Privatcapital überlassen werden, für uns bildet dieselbe eine eminente Belastung der Steuerträger, und deshalb hätte diese Linie aus der Investitionsvorlage ganz zu entfallen.

Nach unserer Ansicht gravitirt die zweite Linie nach Oberösterreich und Böhmen einerseits und Niederösterreich, Mähren und Schlesien andererseits. Deshalb können wir der Ansicht der Regierung, die Loibl-Linie wegen ihrer östlichen Lage auszuscheiden, nicht zustimmen. Im Gegentheil ist die directeste Linie, die diese Richtung einhält, und welche hiebei die billigste ist, die beste. Wir kommen hiemit zur Beantwortung unserer letzten Frage: Lässt sich der Zweck, eine zweite Verbindung von Triest zu schaffen, nicht billiger erreichen?

Die Regierung empfiehlt eine neue, neben der Südbahn führende Bahn Triest—Görz (für diese Concurrenzlinie gilt das bereits oben bei der Südbahn Erwähnte), welche von dort durch die unwirthlichsten Gegenden Krains, mit armen, elenden, slovenischen Dörfern zwischen kolossalen Felsmassen dahinzieht und in Assling (Station der ehemaligen Kronprinz Rudolf-Bahn) endet. Diese Strecke ist sammt der ersteren 144 km lang und soll 78 Millionen Kronen kosten. Von hier würde die Bahn durch den Bärengraben, ebenfalls eine unwirthliche Gegend, nach Villach, bezw. Klagenfurt führen, welche mit 44 Millionen präliminirt ist.

Warum nun neue Linien bauen, wenn der Zweck durch die vorhandenen verkehrsarmen Theilstrecken mit einzuschaltenden Zwischengliedern ebenso gut und bedeutend billiger zu erreichen ist. Wir haben bereits die Strecken Triest—Herpelje—Divacca, deren Ausgangspunkt näher an der günstiger gelegenen Bucht von Muggia liegt. Wenn auch die Regierung behauptet, die Bahn müsse, den Anforderungen zu genügen, reconstruirt werden, wie sie dies auch von der Linie Villach—Bischoflack behauptet, so ist dies im gegenwärtigen Moment absolut nicht nöthig, wenn sie nicht das Odium auf sich laden will, eine Bahn unnöthigerweise gebaut zu haben, die ihrem Zwecke nicht genügt.

Es besteht ferner eine Privatbahn von Laibach nach Oberlaibach, die sich mit geringen Mitteln zur Hauptbahn ausgestalten lässt. Würde hier nun ein Verbindungsglied Divacca—Oberlaibach über Präwald, Planina, Oberloitsch mit circa 51 km und 20 Millionen Kronen Baukosten eingeschaltet, so wäre, da die Linie Laibach — Krainburg bereits besteht, letzteres mit 20 Millionen gegenüber 78 Millionen der Regierungsvorlage erreicht. Von Krainburg bis Klagenfurt wäre die Loiblbahn mit einer Länge von 67 km und dem Kostenbetrage von 44 Millionen Kronen zu bauen; wie hieraus hervorgeht, erreichen wir bei einer für unsere Monarchie zweckentsprechenderen Linie Klagenfurt mit einem Kostenaufwande von 64 Millionen gegenüber jener der Regierung mit 116 Millionen Kronen, wobei noch erreicht wird, dass wenig fruchtbare bestehende Bahnen lebensfähig gemacht und Gebiete durchzogen werden, die heute bereits Industrien und Handel haben, denen die neue Verbindung zugute kommt.

Bis hieher ist also auch mit dieser Aenderung die Hauptrichtung der Regierungslinie eingehalten. Nun handelt es sich um die Fortsetzung; denn mit einer Linie, die nur bis Klagenfurt geführt ist, ist weder Böhmen noch Niederösterreich gedient. Denn nach Fertigstellung der Bahn müsste, um nach Böhmen zu gelangen, wie bisher die Linie Klagenfurt—Glandorf-Friesach—St. Michael—Selzthal und weiter Klein-Reifling—St. Valentin—Budweis benützt werden.

Nun ist in der Regierungsvorlage auch die Fortsetzung der Kremsthalbahn von Klaus durch die Pyhrn nach Selzthal enthalten, diese Fortsetzung hätte aber gar keinen Werth, wenn dieselbe nicht auch noch weiter durch das Pölsthal nach Süden geführt wird. Wenn also die Pyhrnbahn im Bauprogramm belassen wird, so muss auch die weitere Verbindung St. Georgen—Rottenmann gebaut werden. Hiedurch würde die Strecke nach Böhmen um 35 km verkürzt. Allerdings würde der Bau dieser Strecke nach dem Voranschlage der Regierung 40 Millionen Kronen kosten, sonach inclusive der Pyhrnbahn 51·8 Millionen. Wenn aber in Betracht gezogen wird, dass mit diesem Betrage nur eine so geringe Wegkürzung erzielt wird, die bestehenden Linien der Kronprinz Rudolfbahn noch lange nicht ausgenützt sind, so wird es sich empfehlen, beide Bahnstrecken einem späteren Zeitpunkte, wenn die bestehende Bahn an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen ist, vorzubehalten.

In der Investitionsvorlage fehlt eine Verbindung mit Wien, beziehungsweise dessen Hinterländern Mähren, Schlesien etc. Bis St. Michael bleibt die gleiche Route wie nach Böhmen, von St. Michael tritt die Linie St. Michael—Leoben—Bruck an der Mur in Action. Von dort wäre bis Spital am Semmering (eventuell Mürzzuschlag) mit der Südbahn ein Péagevertrag abzuschliessen, eventuell ein zweites Geleise zu erbauen und von Spital durch das Tratten- oder Pisching-Thal eine Verbindung mit der Aspangbahn zu suchen. Das zweite Geleise Bruck—Spital wäre natürlich nur dann auszuführen, wenn die Verkehrsdichte dies erfordert. Beide Zwischenglieder mit 49 + 30 = 79 km würden circa 23 Millionen Kronen kosten, während die Strecke Spital—Aspangbahn in einer Länge von 30 km mit circa 11 Millionen Kronen zu bauen sein dürfte.

Die Gesammtkosten einer Verbindung Triest—Böhmen würde sich inclusive Pyhrn und Pölsthal auf 115·8 Millionen Kronen, ohne letztere auf 64 Millionen Kronen stellen, gegenüber der Regierungsvorlage mit 167 Millionen, beziehungsweise 116 Millionen. Wird noch die Verbindung mit Wien einbezogen, so würde die ganze Bahnaction sich dermalen auf 75 Millionen Kronen stellen, während die Regierung 189·8 Millionen beansprucht. Baut man die im Investitionsprogramm vorgeschlagenen Linien, so ist ein Betrag von 114 Millionen Kronen hinausgeworfen, eine Summe, die wir für die Unterstützung der Industrie, zur Entlastung der unter dem Steuerdrucke schwer daniederliegenden Landwirthschaft viel nothwendiger brauchen können.

Würde es sich um Bahnen handeln, welche nur ein geringes Baucapital erheischen, so könnte man mit leichtem Herzen für den Bau derselben stimmen. Wenn man aber in Betracht zieht, dass unsere Alpenbahnen (Salzburg-Tirolerbahn, Salzkammergutbahn etc.) mit fl. 1,150.000 per Meile, also per Kilometer mit K 300.000 gebaut wurden, während von den projectirten Alpenbahnen der Kilometer sich auf K 700.000 stellt, so lässt sich ermessen, wie schwierig der Bau dieser Linien sein muss, und dass die vom Minister in Aussicht gestellte Verzinsung niemals eintreten kann.

Was nun noch die im Investitionsprogramme enthaltene Fortsetzung Hartberg—Friedberg anbelangt, so wäre diese als Staatsbahn nicht zu bauen, sondern der Aspangbahn die Concession für diese Linie zu geben. Der Bau dieser Bahn hat nur für Ungarn ein Interesse, nachdem über kurz oder lang das Stück Luttenberg—Csakathurn zum Ausbau kommen wird, womit wir dann die directeste Verbindung Fiume—Wien haben. Während man also einerseits Triest durch die zweite Verbindung gegen-

über Fiume concurrenzfähig machen will, unterstützt man andererseits eine Linie, die Fiume direct mit Wien verbindet.

III. der Herren Abgeordneten Daschl und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister:

Der Frachtenverkehr in der Richtung von Wien ins Kampthal wird sehr erschwert und gehemmt durch das Fehlen eines Eil- und Frachtgutexpedites in Hadersdorf, Localbahnhof. Die Gemeinden Gobelsburg, Langenlois, Haitzendorf, Grunddorf, Theiss, Brunn im Felde und Gedersdorf wurden schon zweimal bittlich, so im December 1895 und Februar 1898, dass in Hadersdorf, Localbahnhof, ein Eil- und Frachtgutexpedit errichtet werde, welche beide Eingaben mit dem Bemerken abgewiesen wurden, dass derzeit kein Geld zu diesem Zwecke vorhanden sei, wohl aber vielleicht später einmal dem Verlangen Rechnung getragen werden könne.

Nun sind bereits drei Jahre verflossen, ohne dass diesbezüglich etwas geschehen wäre.

Der Localbahnhof Hadersdorf an der Franz Josef-Bahn ist derart angelegt, dass zur Errichtung einer Frachtenstation nur mehr die Legung eines Geleises, sowie der Bau eines Magazines erforderlich ist. Bei dieser Station sind ohnehin ein Vorstand, ein Beamter und zwei oder drei Diener angestellt und wird daselbst nur der Personenverkehr durchgeführt. Ein Eil- und Frachtgutexpedit ist daselbst aus folgenden Gründen nothwendig:

Die Frachten, welche von der Richtung Wien ins Kampthal befördert werden, werden an der Station Hadersdorf vorüber, und zwar acht Kilometer weit nach Krems gebracht, dort umwaggonirt und mit dem nächsten Zuge auf demselben Geleise nach Hadersdorf zurückgebracht und von da erst dem Bestimmungsorte im Kampthale zugeführt. Wenn die Gemeinden Gedersdorf, Brunn im Felde, Stratzdorf, Theiss und Haitzendorf Wein nach Wien etc. verfrachten oder Kohlen etc. beziehen, müssen sie an der schon gebauten und gross angelegten Station Hadersdorf, Localbahnhof, vorüberfahren, zur Frachtstation Etsdorf, also einen unnöthigen Weg von sieben Kilometer zurücklegen. Doch nicht nur der Zeitverlust ist es, der sehr beklagt wird von den einzelnen Gemeinden, auch die grössere Auslage für die Frachten fällt ins Gewicht, welche durch Errichtung eines Eil- und Frachtgutexpedits in Hadersdorf, Localbahnhof, vermieden würde.

Da Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister die Nothwendigkeit einer Frachtenstation in Hadersdorf, Localbahnhof, principiell bereits anerkannt hat, fragen die Gefertigten dringlich:

„Ist Seine Excellenz geneigt, den gewiss berechtigten Wünschen und Bitten obgenannter Gemeinden nachzukommen und zur Errichtung der betreffenden Frachtenstation baldmöglichst die erforderlichen Schritte einzuleiten?"

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Bahn niederer Ordnung von der Station Oberhaid - Böhmisch Hörschlag zur Lippner Schwebe. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 15. April die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Ernst Porák de Varna, Grossindustrieller in Kienberg, im Vereine mit der Cellulose- und Papierfabrik „Moldaumühl" vorgelegten generellen Projectes für eine mit der Spurweite von 0·76 m auszuführende, elektrisch zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Oberhaid-Böhmisch Hörschlag der Linie Budweis—Kl. Reifling der k. k. Staatsbahnen über Hohenfurth und Kienberg zur Lippner Schwebe im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird die in der Theilstrecke von km 20·5/6 bis 22·4 in Aussicht genommene Benützung der Bezirksstrasse durch die Bahn und die Zulässigkeit der Anwendung eines Vignolschienenoberbaues auf hölzernen Querschwellen in derselben zu erörtern sein. [E.-M.-Z. 9576.]

Projectirte Localbahn von Podgórze nach Lubień. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. März die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des von Fürst Casimir Lubomirski in Lemberg vorgelegten Detailprojectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn mit Locomotivbetrieb von Podgórze über Swoszowice und Myślenice nach Lubień mit Anschluss an die Station Swoszowice der Staatsbahnlinie Oświęcim—Podgórze im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 5936.]

Localbahn Chlumetz - Königstadtl. (Erweiterung der Station Königstadtl.) Das vom Verwaltungsrathe der Böhmischen Commercialbahnen vorgelegte Project der Erweiterung der Station Königstadtl anlässlich des Anschlusses der Localbahn Chlumetz-Königstadtl wurde vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden. Die vorgelegten Detailpläne für die Vergrösserung des bestehenden Aufnahmsgebäudes und Herstellung eines Kohlenschnpfens in der Station Königstadtl wurden an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung nach § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle eines anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.922.]

Localbahn Schönwehr - Elbogen. (Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung für die Wasserbeschaffungsanlage der Station Schlaggenwald: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. Statthalterei in Prag über die am 30. Jänner 1901 durchgeführte politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Karlsbad vorgelegten Projectes der Wasserbeschaffungsanlage für die Station Schlaggenwald der Localbahn Schönwehr-Elbogen, wonach auf Grund des anstandslosen Ergebnisses dieser Amtshandlung sich der Bauconsens für die bezeichnete Anlage nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. 19, von selbst ergibt, unter Gutheissung der Commissionsbestimmungen und unter Voraussetzung der Erwerbung der erforderlichen Grundflächen und Rechte zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 8556/18.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

24. April. — Infolge Dammrutschung in der Strecke Hołosków — Korszów wurde der Güterzugsverkehr zwischen Chryplin und Kolomea voraussichtlich auf 24 Stunden eingestellt.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Linie Tarnów—Orló: Errichtung einer Personenhaltestelle „Plawna".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem von der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau vorgelegten Projecte für die Errichtung einer Personenhaltestelle „Plawna" in km 41·511 zwischen den Stationen Bogoniowice-Ciezkowice und Bobowa der Linie Tarnów—Orló im Principe zugestimmt, und die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau beauftragt, wegen Erlangung des Bauconsenses für diese Anlage das Weitere im eigenen Wirkungskreise zu veranlassen. [E.-M.-Z. 12.934/19.]

Südbahn - Gesellschaft. (Creirung des Rollfuhrdienstes in der Station Bruck a. d. Mur.) Ab 1. Mai bis auf Widerruf werden, auf Grund des § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, alle in der Station Bruck a. d. Mur einlangenden oder zur Aufgabe zum Bahntransporte daselbst bestimmten Eil- und Frachtgüter nach Massgabe des mit besonderer Kundmachung (Verordnungs-Blatt Nr. 46 vom 20. April, Seite 1095) verlautbarten Tarifes und sonstigen Bestimmungen durch die Firma Peter Gruber in Bruck a. d. Mur den Adressaten ohne vorherige Avisirung zugestellt, bezw. auf Verlangen der Aufgeber ans den Wohnungen etc. derselben abgeholt werden.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Einstellung des Verkehres des Expresszuges Petersburg — Wien — Nizza — Cannes und retour für die Saison 1900/1901 mit Ende April.) Der Expresszug Petersburg—Wien—Nizza—Cannes wird in der Saison 1900/1901 von Petersburg am 21. April, von Warschau am 22. April zum letzten Male abgehen und in Cannes am 24. April eintreffen, somit auf der hierseitigen Strecke von Granica bis Wien in der Nacht vom 22. auf den 23. April zum letztenmale verkehren. In der Gegenrichtung wird dieser Expresszug von Cannes am 24. April zum letztenmale abgehen und in Warschau am 26. April, in Petersburg am 27. April eintreffen, demzufolge auf der Strecke Wien—Granica in der Nacht vom 25. auf den 26. April zum letztenmale verkehren.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Haltestelle Balaton-Keresztur-Fürdö.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass auf ihrer Linie Budapest—Siófok—Kanizsa—Pragerhof mit 1. Mai eine zwischen den Stationen Siófok und Balaton-Szt. György gelegene, Balaton-Keresztur-Fürdö benannte Haltestelle für den facultativen Zugsaufenthalt eröffnet wird.

— (Einführung der Sommerfahrordnung.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass auf ihren ungarischen Linien Budapest—Kanizsa—Pragerhof—Wiener-Neustadt—Sopron (Oedenburg)—Kanizsa und der von ihr betriebenen Localbahn Szombathely-Köszeg (Stuhlweissenburg)-Güns die Sommerfahrordnung mit 1. Mai in Kraft tritt. Dieser neuen Fahrordnung zufolge wird theils im Interesse von Anschlüssen, theils in jenem des Publicums die Abfahrts-, bezw. Ankunftszeit in einigen Relationen, wenn auch nicht wesentlich, verändert, ferner wird die Fahrzeit mehrerer Züge beschleunigt, schliesslich werden auf der Strecke Budapest—Kanizsa sämmtliche Schnellzüge statt wie bisher in Szántód, in der Haltestelle Balaton-Földvár anhalten, sowie auch während der Dauer der Badesaison der Schnellzug Nr. 201 in der Station Fonyód-Fürdötelep. Mit Beginn der Sommerfahrordnung werden die Haltestellen Zamárdi und Szárszó der vorbenannten Linie, welche den Winter über geschlossen waren, sowie auch die neue Haltestelle Balaton-Keresztur-Fürdö für den Verkehr eröffnet.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verlängerung der Giltigkeitsdauer der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.) Ab 1. April ist die Giltigkeitsdauer der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen auch für Reisen bis einschliesslich 2000 km auf 60 Tage verlängert worden, falls gleichzeitig mit den Vereins-Fahrscheinheften unmittelbar daran anschliessende italienische Rundreisehefte mit 60tägiger Giltigkeit gelöst werden.

— (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Jänner.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Jänner folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 3. Jänner die 12·60 km lange Bahnstrecke Worms—Lampertheim im Bezirke der Eisenbahndirection Mainz für den öffentlichen Verkehr.

Am 14. Jänner die 17·51 km lange Theilstrecke Brohl—Engeln der Brohlthaleisenbahn mit den Haltestellen Brohl (B.E.) Güterbahnhof, Brohl (B.E.) Personenbahnhof, Schweppenburg, Bad Tönnisstein, Burgbrohl, Weiler (B.E.), Niederzissen, Oberzissen, Brenk und Engeln für den Gesammtverkehr; von diesen Haltestellen dienen Brohl (B.E.) Güterbahnhof nur für den Umladeverkehr, Brohl Personenbahnhof für den Personen- und Stückgutverkehr, Schweppenburg Personenbahnhof, Bad Tönnisstein und vorläufig auch Brenk nur für den Personenverkehr, Schweppenburg Güterbahnhof nnr dem Güterverkehre, Weiler (B.E.), Niederzissen, Oberzissen und Engeln dem Gesammtverkehre; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist allgemein ausgeschlossen; Fahrzeuge werden nur in Burgbrohl angenommen und ausgeliefert, jedoch auch nur, wenn sie durch die Seitenthüren eines gedeckt gebauten Wagens verladen werden können; zwischen Brohl Güterbahnhof und dem Rheinhafen in Brohl besteht directe Schienenverbindung zwecks Ueberführung der von der Brohlthaleisenbahn zum Schiff — und umgekehrt — umzuschlagenden Güter; auf dem Hafenbahnhof wird bis auf Weiteres auch der Freiladeverkehr von Brohl behandelt.

Am 21. Jänner der Anschluss der Samlandbahn (Königsberg i. Pr.—Warnicken) an die kgl. Preussische Staatsbahn in Tragheimer Palve für den öffentlichen Verkehr; der Anschluss liegt zwischen den Staatsbahnstationen Königsberg und Rothenstein und den Kleinbahnstationen Königsberg Samlandbahnhof und Kohlhof.

Am 29. Jänner die zweigeleisige, 7·82 km lange Verbindungsbahn von Kietz-Rummelsburg nach Kaulsdorf im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahndirection zu Berlin für den öffentlichen Verkehr; an dieser Verbindungsbahn liegen keine Stationen; dieselbe schliesst bei Kietz-Rummelsburg an die Strecke Berlin—Fürstenwalde und in Kaulsdorf an die Strecke Berlin—Straussburg an; der zulässige grösste Radstand der neuen Strecke beträgt 7·0 m, der Raddruck 7000 kg, der kleinste Bogenhalbmesser 600 m, die grösste Steigung 1 : 150; die neue Strecke ist der Betriebsinspection 4, bezw. 15 in Berlin, der Maschineninspection 2 nnd der Verkehrsinspection 3 ebendaselbst unterstellt.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Frankfurt a. M.: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Saasen.) Ab 1. Mai wird der an der Bahnstrecke Giessen—Fulda zwischen den Stationen Reiskirchen und Grünberg gelegene Haltepunkt Saasen nunmehr auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

— (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Abendstern.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 3. April wird die an der Nebenbahnstrecke Lollar—Wetzlar gelegene, bisher nur dem Wagenladungsverkehre dienende Haltestelle Abendstern ab 1. Mai nunmehr auch für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

— (Directionsbezirk St. Johann-Saarbrücken: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Schoden.) Ab 1. Mai wird die an der Bahnstrecke Saarbrücken—Trier zwischen den Stationen Beurig-Saarburg und Wiltingen gelegene Haltestelle Schoden, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, nunmehr auch für den Güter- und Thierverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen.

— (Directionsbezirk Breslau: Eröffnung des Haltepunktes Breslau-Pöpelwitz für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 9. April zufolge wird der auf der Hauptbahnstrecke Breslau—Posen zwischen den Stationen Breslau und Oswitz gelegene Haltepunkt Breslau-Pöpelwitz am 1. Mai für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

— (Directionsbezirk Elberfeld: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Düsseldorf Hafen.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction ist am 10. April die bisher nur dem Wagenladungsverkehre dienende Station Düsseldorf Hafen nunmehr auch für die Abfertigung von Frachtstückgut in Sendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen nach und von der Hafenbahn der Stadt Düsseldorf eröffnet worden.

— (Directionsbezirk Erfurt: Abänderung des Stationsnamen Niederfüllbach in „Creidlitz“.) Ab 1. Mai erhält die an der Bahnstrecke Eisenach—Lichtenfels gelegene Haltestelle Niederfüllbach die Stationsbezeichnung „Creidlitz“.

— (Directionsbezirke Berlin, Hannover, Halle a. d. Saale, Magdeburg, Essen, Münster und Breslau: Anderweitige Abgrenzung der Bezirke.) Ab 1. April ist

a) die Grenze zwischen den Verwaltungsbezirken der Eisenbahn-Directionen Berlin und Hannover auf der Strecke Berlin (Lehrter Bhf.)—Stendal von km 24·0 nach km 31·7 verlegt worden, so dass die Station Wustermark aus dem Eisenbahn-Directionsbezirke Hannover in den Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin überging;
b) die Grenze zwischen den Verwaltungsbezirken der Eisenbahn-Directionen Halle a. d. S. und Magdeburg auf der Strecke Halle a. d. S.—Aschersleben von km 2·8 nach km 10·0 verlegt worden, so dass die Stationen Trotha und Teicha, sowie die Zweigbahn von Trotha nach der Saale aus dem Eisenbahn-Directionsbezirke Magdeburg in den Eisenbahn-Directionsbezirk Halle a. d. S. überging;
c) die Grenze zwischen den Verwaltungsbezirken der Eisenbahn-Directionen Essen a. d. Ruhr und Münster i. W. auf der Strecke Wanne—Recklinghausen—Haltern von km 16·5 nach km 18·0 verlegt worden, so dass die Station Sinsen aus dem Eisenbahn-Directionsbezirke Münster i. W. in den Eisenbahnbezirk Essen a. d. Ruhr überging;
d) die Station Schönwalde aus dem Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau in den Eisenbahn-Directionsbezirk Halle a. d. S. übergegangen und die Grenze zwischen den Verwaltungsbezirken dieser beiden Eisenbahn-Directionen dementsprechend verschoben worden.

Monaco. (Internationaler Marinecongress in Monte-San Carlo.) Der in Monte-San Carlo tagende internationale Marinecongress verfolgt unter Anderem den Zweck, die Hilfeleistung zur See zu fördern, den Rettungsdienst systematisch zu organisiren, die Beschaffenheit der Rettungsmittel zu vervollkommnen, die internationale Vereinheitlichung der Küstenbeleuchtung und Bewachung anzustreben, die Schaffung internationaler Gerichte, sowie eines permanenten internationalen Bureau, welches nebst anderen Agenden auch jene des Auskunftsdienstes zu cultiviren haben wird, zu realisiren. Es wurde der Beschluss gefasst, den Congress alljährlich in einer der europäischen Küstenstädte abzuhalten.

China. (Eröffnung der Eisenbahn von Tsingtau nach Kiautschou.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist Anfangs April die Eisenbahnlinie Tsingtau-Kiautschou eröffnet worden.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der täglichen Postschiffahrten Wien—Linz—Passau, ferner der Localschiffahrten Engelhartszell—Linz, Grein—Melk und Melk—Krems.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden die täglichen Postschiffahrten Wien—Linz—Passau, ferner die vermehrten Localschiffahrten Engelhartszell — Linz, Grein—Melk und Melk—Krems wie folgt eröffnet:

a) Postschiffahrten:

Von Wien (Praterquai) nach Linz, täglich um 10 Uhr Nachts; erste Fahrt am 28. April.

Von Linz nach Wien (Praterquai), täglich um 9 Uhr Vormittags; erste Fahrt am 1. Mai.

Von Linz nach Passau, täglich um 5 Uhr 30 Minuten Früh; erste Fahrt am 30. April.

Von Passau nach Linz, täglich um 3 Uhr Nachmittags; erste Fahrt am 30. April.

b) Localschiffahrten laut Sommerfahrplan ab 1. Mai:

Von Linz nach Engelhartszell, täglich, mit Ausnahme von Montag um 1 Uhr Nachmittags.

Von Engelhartszell nach Linz, täglich, mit Ausnahme von Montag um 5 Uhr 35 Minuten Früh.

Von Melk nach Grein, täglich um 4 Uhr 10 Minuten Nachmittags.

Von Grein nach Melk, täglich um 6 Uhr Früh.

Von Krems nach Melk, täglich um 10 Uhr Vormittags, 12 Uhr 45 Minuten Nachmittags und 7 Uhr 45 Minuten Abends.

Von Melk nach Krems, täglich um 4 Uhr 40 Minuten Früh, 8 Uhr 30 Minuten Vormittags und 6 Uhr Abends.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 24. bis 30. April 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

24. April, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Danubio", Capitän R. Signorelli, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Traoano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Maliusca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

25. April, *) um 8½ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

26. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Sultan", Capitän V. Ivellich, mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Caroher, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

27. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Bosnia", Capitän E. Tarabocchia, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

30. April, *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie) Dampfer „Thetis", Capitän P. Marassi, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Imperial in Ragusa, K 90.—.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Venedig.

25. April, Dampfer „Massimiliano", Capitän P. Komnenovich } um
27. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän P. Komnenovich } Mitternacht
30. „ Dampfer „Massimiliano", Capitan P. Komnenovich }

Vergnügungsfahrten:

24. April, um 1 Uhr Nachm., Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld.

28. „ 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld.

Levante und Mittelmeer.

25. April, um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän R. Mitis, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

25. April, um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Hungaria", Capitän P. Harlovich, mit Berührung von Fiume,* Durazzo, Valona, Corfu, Zanti, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineholi, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizen und Batum.

28. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Apollo", Capitän A. Foresti, mit Berührung von Fiume*), Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmé, Smyrna, Mitylene, Dardanellen, Gallipoli, Constantinopel, Kusteudjé, Sulina, Braila und Galatz.

30. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Kildampfer), Dampfer „Helios", Capitän E. Klun, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

2. Mai. um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Capitän R. Colledani, nach Alexandrien mit Berührung nach Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

25. April, um 4 Uhr Nachmittags, (Indien—China—Japan). Dampfer „Maria Valerie", Capitän G. Berberovich, [von Fiume†) am 21. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay**), Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

3. Mai, um 4 Nachmittags (direct nach Bombay), Dampfer „Imperator", Capitän . . . . . mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Marq. Bacquehem", Capitän A. Bilaffer, [von Fiume†) am 11. Mai] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand", Capitän A. Martinolich [von Fiume†) am 21. Mai] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay**), Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Brasilien.

10. Mai, Dampfer „Orion", Capitän L. Ivancich, nach Santos mit Berührung von Fiume,*) Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. und 23. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Literatur.

Erläuterungen zum Verfahren der Bezirksgerichte bei Ermittlung von Eisenbahngrundstücken.

Im Verlage des k. k. Oberlandesgerichts-Präsidiums in Graz ist unter dem Titel „Erläuterungen zum Verfahren der Bezirksgerichte bei Ermittlung von Eisenbahngrundstücken" eine Broschüre erschienen, welche insbesondere über die richtige Verfassung der nach § 19 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, bei Gericht einzubringenden Ermittlungsgesuche werthvolle Winke enthält, bei deren Beachtung die zeitraubenden nachträglichen Richtigstellungen der Ermittlungsgesuche vermieden werden können.

Die genannten „Erläuterungen" sind beim k. k. Oberlandesgerichts-Präsidium in Graz zum Preise von 25 h erhältlich.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 14. April l. J. dem Centralinspector der österreichischen Staatsbahnen Alfred Elsner und dem Titular-Centralinspector der österreichischen Staatsbahnen Emil Krumholz taxfrei den Titel und Charakter eines Regierungsrathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 14. April d. J. den Oberinspector der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen, Regierungsrath Rudolf von Amberg, ferner die Titular-Centralinspectoren der österreichischen Staatsbahnen Carl Rother und Carl von Szukiewicz, sowie den Oberinspector der österreichischen Staatsbahnen, kaiserlichen Rath Adolf Freiherrn von Ingenhaeff zum Berenkamp, zu Staatsbahndirector-Stellvertretern in der VI. Rangsclasse der Staatsbeamten mit dem Titel eines Regierungsrathes allergnädigst zu ernennen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Localbahn Raspenau-Weissbach.

Einführung von Sonntagskarten.

Vom 15. Mai 1901 ab gelangen im Verkehre zwischen Stationen der Localbahn Raspenau-Weissbach einerseits und Stationen der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits Sonntagskarten zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

Von und nach	über Raspenau							
	Heindorf-Liebwerda		Mildenau		Milden-eichen		Weissbach	
	II.	III.	II.	III.	II.	III.	II.	III.
	Classe							
	Heller einschl. Stempel							
Einsiedel	154	96	126	80	140	88	182	112
Friedland i. B. . .	144	86	116	70	130	78	172	102
Habendorf	204	136	176	120	190	128	232	152
Hemmrich	144	86	116	70	130	78	172	102
Reichenberg . . .	234	146	206	130	220	138	262	162
Seidenberg	224	146	196	130	210	138	252	162

Die Ausgabe, bezw. Benützung dieser Fahrkarten ist an folgende Bestimmungen geknüpft:

1. Die Sonntagskarten können nur an Sonn- oder Feiertagen gelöst werden und haben eine eintägige Giltigkeitsdauer, das heisst die Rückfahrt muss am selben Sonn- oder Feiertage vor Mitternacht angetreten werden, an welchem dieselben gelöst wurden. Bei zwei auf einander folgenden Festtagen behalten die am ersten Festtage gelösten Karten auch am zweiten Festtage Giltigkeit.

2. Kinder unter vier Jahren, welche auf dem Schosse gehalten werden, werden gebührenfrei befördert. Für zwei Kinder von vier bis zehn Jahren ist eine Karte der betreffenden Classe zu lösen.

3. Die Sonntagskarten haben im Allgemeinen für alle an Sonn- und Feiertagen fahrplanmässig verkehrenden Züge mit Personenbeförderung Giltigkeit. Auf Strecken jedoch, wo dieselben nur für gewisse Züge giltig sind, wird dies in den bezüglichen Placaten ausdrücklich erwähnt sein.

4. Eine Aufzahlung auf die Sonntagskarten zur Benützung einer höheren Classe ist nicht zulässig.

5. Die Sonntagskarten gestatten auf der Rückfahrt die einmalige Unterbrechung der Fahrt im Sinne des § 25 des Betriebsreglements, jedoch nur innerhalb der eintägigen Giltigkeitsdauer und nur bei jedesmaliger Benützung der zur Beförderung mit Sonntagskarten bestimmten Züge.

6. Die Sonntagskarten kommen während des ganzen Jahres zur Ausgabe.

Wien, am 22. April 1901. [346]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Concordiahütte.

Mit 1. Mai 1901 gelangt in der bisher nur für den Personen-, beschränkten Gepäcks- und Wagenladungsverkehr eröffneten Haltestelle Concordiahütte der Linie Salzburg—Bischofshofen auch die Auf- und Abgabe von Stückgütern im Localverkehre unter nachstehenden Beschränkungen zur Einführung:

Das Gewicht der einzelnen in Concordiahütte zur Aufgabe gelangenden Eil- und Frachtstückgüter darf 50 kg und das Gewicht einer aus mehreren Frachtstücken bestehenden Sendung 100 kg nicht überschreiten.

Bei der Abgabe gilt die Gewichtsbeschränkung von 50 kg per Collo und 100 kg per Sendung nur für Eilgut.

Bei der Abgabe von Frachtstückgut tritt im Allgemeinen eine Gewichtsbeschränkung nicht ein, jedoch sind besonders umfangreiche Güter, oder Güter, deren Entladung besondere Vorsicht erfordert oder Schwierigkeiten bereitet, von der Abgabe in dieser Haltestelle ausgeschlossen. Von der Auf- und Abgabe sind ferner ausgeschlossen explosive, sowie alle nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter.

Die Stückgutaufgabe kann in jeder Richtung nur einmal täglich zu den in den bezüglichen Kundmachungen bezeichneten Zügen erfolgen. Die aufzugebenden Güter sind eine halbe Stunde vor dem fahrplanmässigen Eintreffen des zur Güteraufnahme bestimmten Zuges aufzuliefern und von den Parteien selbst unter Intervention des Bahnpersonales einzuladen. In der Haltestelle wird das aufgelieferte Gut mit dem Frachtbriefe nur interimistisch übernommen und dem Aufgeber eine Interimsbestätigung behändigt. Die definitive Uebernahme des Gutes zur Beförderung erfolgt auf der nach der Fahrtrichtung des Zuges zunächst gelegenen Station Werfen, bezw. Sulzau.

Die Frachtberechnung erfolgt unter Zugrundelegung der Entfernungen ab der Haltestelle nach Massgabe der im Localtarife festgesetzten Zoneneintheilung. Die Frankirung der Sendungen, sowie der Belastung mit Nachnahmen ist ausgeschlossen, sofern nicht die betreffenden Absender einen Frachtgebührencredit oder die Befreiung vom Francaturzwange im Sinne der diesbezüglich bei den k. k. österr. Staatsbahnen bestehenden Normativbedingungen geniessen.

Innsbruck, im April 1901. [347]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Achenseebahn.

Tarif-Neuauflage.

Unter Aufhebung der seitherigen Sonderbestimmungen und Tarife treten mit 8. Mai 1901 neue, theilweise geänderte Sonderbestimmungen und Tarife in Kraft.

Druckexemplare zum Preise von 50 Hellern per Stück sind bei der Betriebsleitung der Achenseebahn in Jenbach (Tirol) erhältlich.

Salzburg, am 24. April 1901. [348]

Achenseebahn.

Wiedereröffnung des Bahnbetriebes und der Dampfschiff-Rundfahrten am 8. Mai 1901.

Salzburg, am 24. April 1901. [349]

Gaisbergbahn.

Wiedereröffnung des Bahn- und Hotelbetriebes am 1. Mai 1901.

Salzburg, am 24. April 1901. [350]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Neuer Seehafen-Ausnahmetarif, Theil II, Heft 2.

Insoweit durch den neuen, mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 publicirten Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 2 (Seehafen-Ausnahmetarif), Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juni 1901 in Kraft.

Wien, im April 1901. [351]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Ergänzung der Tabelle der Lieferfristzuschläge im Tarife.

Die in dem vom 1. März 1901 ab für den vorgenannten Verkehr giltigen Tarife auf Seite 9 enthaltene Tabelle der Lieferfristzuschläge ist am Schlusse wie folgt zu ergänzen:

„Bosnisch-hercegovinische Staatsbahnen.
Bosna-Brod.

Für den Uebergang	von den kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	24 Stunden
„ „ „	in Lašva	12 „
„ „ „	in Podlugovi	12 „
„ „	Lauf auf den Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen	24 „

Diese Zuschläge gelangen vom 1. Juni 1901 ab zur Berechnung."

Wien, am 23. April 1901. [352]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Bayerischer Güterverkehr.

Berichtigung von Frachtsätzen.

In dem mit 1. April 1901 eingeführten Heft 2 für den obbezeichneten Güterverkehr (Verkehr mit Lindau) ist der auf Seite 29 enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 27 für Steinkohlen, Kokes und Steinkohlenbriquetts von Ans (Est) Charbonnage d'Espérance-Montegnée nach Lindau (Stadt) und Rangirbahnhof auf Francs **20·01** für 1000 kg zu berichtigen.

Wien, am 24. April 1901. [353]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim, Myslowitz und Troppau.

Einführung directer Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze.

Mit 15. Mai 1901 gelangen einfache und Rückfahrkarten zwischen Wien (Nordbahnhof), Lundenburg, Brünn, Prerau, Olmütz, Mähr.-Ostrau einerseits und Ratibor, bezw. Oppeln, Brieg, Bunzlau, Breslau, Grottkau, Sagan, Berlin (Stadtbahn) andererseits über Oderberg, ferner Rückfahrkarten zwischen Berlin (Stadtbahn) und Bucarest über Oświęcim—Krakau, Itzkany, sowie einfache Fahrkarten von Miskolcz nach Bremen über Kaschau, Oderberg nebst entsprechenden Gepäcksfrachtsätzen zur Einführung.

Das Nähere ist aus den in den Ausgabestationen ausgehängten Fahrpreistabellen zu entnehmen.

Wien, am 24. April 1901. [354]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Druckfehler-Berichtigung bezüglich einiger Frachtsätze.

In dem vom 1. Mai 1901 giltigen Ausnahmetarife für den Oberschlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina sind folgende Druckfehler-Berichtigungen durchzuführen:

Auf Seite 27, „Kattowitz—Limanowa", Frachtsatz, Cours b, von 564 auf **764**;

auf Seite 39, „Deutschlandgrube — Neu-Sandec" Frachtsatz, Cours b, von 454 auf **854**;

auf Seite 45, „Dubenskogrube—Sucha, Frachtsatz, Cours b, von 101 auf **601**;

auf Seite 51, „Zarszyn vom Schnittpunkte I", Kilometer, von 203 auf **303.**

Wien, am 25. April 1901. [355]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Neue Tarifnachträge.) Mit Giltigkeit vom $\frac{18.\text{ April alten}}{1.\text{ Mai neuen}}$ Stiles 1901 wird zum Deutsch-Russischen Gütertarif, Theil III A, der 7. und zum Theil III B der 11. Nachtrag herausgegeben. Die Nachträge enthalten Frachtsätze für neue Stationen, anderweite ermässigte Frachtsätze für zahlreiche russische Stationen, andere zum Theil erhöhte russische Schnittfrachtsätze im Ausnahmetarif 20 für Petroleum, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Druckstücke der Nachträge sind durch Vermittlung der Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Sodann wird mit demselben Tage die Station Wilna der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn in den Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 24 für Holz und Holzbaumaterialien für den Verkehr nach Königsberg i. Pr. Ostbahnhof uud Kaibahnhof mit einer Entfernung von 322 Werst und folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Für Hölzer der I. Kategorie 30·56 Kopeken für 100 kg,
für Hölzer der II. Kategorie 26·90 Kopeken für 100 kg.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Güterverkehr. (Tarifergänzungen.) In den Ausnahmetarif 6 für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen u. s. w. wurden mit Giltigkeit vom 15. März d. J. an die Stationen der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn als Empfangsstationen und die Station Oranienbaum derselben Eisenbahn, sowie die Station Lauterbach-Steinbach der Sächsischen Staatseisenbahnen als Versandtstationen für die Beförderung von Braunkohlen u. s. w. (Abschnitt b des Ausnahmetarifes) einbezogen.

Ferner wurde am gleichen Tage für die Beförderung von Eisenerzen u. s. w. zum Hochofenbetriebe (Ausnahmetarif 7) von Chemnitz nach Vienenburg ein Ausnahmefrachtsatz von Mk. 0·50 für 100 kg eingeführt.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Neuer Gruppentarif II.) Zum 15. April d. J. gelangte ein neuer Gruppentarif II (Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) zur Ausgabe, durch den der gleichnamige Tarif vom 15. August 1896 nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben wird. Der Inhalt des neuen Tarifes deckt sich im Wesentlichen mit dem bisherigen. Hervorgehoben wird, dass die Streckenentfernungen des Directionsbezirkes Kattowitz sowohl untereinander als auch in Verbindung mit denjenigen der Directionsbezirke Breslau und Posen neu berechnet sind. Es haben sonach einerseits die durch die Inbetriebnahme der Oppelner Umgehungsbahn bedingten geringfügigen Erhöhungen, andererseits aber auch die Abkürzungslinien Morgenroth — Borsigwerk, Morgenroth — Beuthen O.-S.-E., Karf—Morgenroth und Karf—Bobrek Berücksichtigung gefunden.

Die Ausnahmetarife 5 a für Steine, 6 a für Braunkohlen, 7 und 7 a für Eisenerze, 8 a für Giesserei-Roheisen, 9 S für Schiffsbaueisen und 16 für Zink sind auf das Mass des thatsächlichen Verkehrsbedürfnisses durch Weglassung von Versandt-, beziehungsweise Empfangsstationen eingeschränkt worden. Die Tariferhöhungen erlangen erst mit dem 15. Mai d. J. Geltung.

Abdrücke des neuen Tarifes können für Mk. 3·— das Stück durch die Stationscassen bezogen werden.

Preussen. (Recriminationen gegen den Nothstandstarif für Futter- und Streumittel.) Der Nothstandstarif für Futter- und Streumittel, welcher von der preussischen Eisenbahnverwaltung für die Zeit vom 6. Februar bis 30. Juni d. J. in Kraft gesetzt worden ist, hat in kaufmännischen und industriellen Kreisen Veranlassung zu lebhaften Erörterungen gegeben. Durch diesen Tarif sind die Frachtsätze für verschiedene Arten von Futter- und Streumitteln bei Sendungen in Wagenladungen nach den Provinzen Westpreussen, Pommern, Schlesien und Posen, nach dem Regierungsbezirk Frankfurt a. O. und den Kreisen Zauch-Belzig, Jüterbog-Luckenwalde, Beeskow-Storkow, Nieder- und Ober-Barnim, Jerichow I und II, Bitterfeld, Delitsch, Torgau, Liebenwerda, Herzberg, Wittenberg, Worbis, Saarbrücken, Saarlouis und Merzig erheblich herabgesetzt, wenn der Frachtbrief den Zusatz trägt „zu Futterzwecken (Streuzwecken) im eigenen landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers“ oder wenn innerhalb dreier Monate der Nachweis geführt wird, dass die Sendung im landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers Verwendung gefunden hat oder von einer landwirthschaftlichen Genossenschaft zu diesem Zwecke an ihre Mitglieder abgegeben worden ist. Namentlich haben die Handelskammer zu Magdeburg und die Aeltesten der Kaufmannschaft in Berlin an den Minister der öffentlichen Arbeiten Eingaben gerichtet, in welchen die Berechtigung dieser Massnahmen angezweifelt und bestritten wird, weil sie nicht auch den Handelskreisen zugute komme. In letzterer Eingabe wird dabei geltend gemacht, dass nach dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 und § 7 der Verkehrsordnung vom 26. October 1899 „alle zur Fortschaffung aufgegebenen Waaren ohne Unterschied der Interessenten für die angenommenen Sätze zu befördern sind“. Auch würden durch die Vorschrift, dass der ermässigte Tarif nur für Wagenladungen gilt, die kleineren Landwirthe, die nur einen geringeren Bedarf hätten und grösstentheils den landwirthschaftlichen Genossenschaften nicht angehören, geradezu benachtheiligt. Demgegenüber wird von berufener Seite darauf hingewiesen, dass es sich im vorliegenden Falle um einen Nothstand handelt, der nicht die gesammte Einwohnerschaft der von ihm betroffenen Gegenden, sondern innerhalb derselben nur bestimmte Erwerbskreise erfasst hat. Der neue Tarif ist erstellt, um den Landwirthen, welche durch den eingetretenen Misswachs von Futter- und Streumitteln in jenen Bezirken in Bedrängniss gerathen sind, in möglichst schneller, unmittelbarer und ausgiebiger Weise zu helfen, und die Staatsbahnverwaltung handelt nur pflichtgemäss, wenn sie sich in dieser Beziehung die Controle vorbehält. Dies ist auch bei allen in den letzten zehn Jahren bei ähnlichen Veranlassungen auf kurze Zeiträume gewährten Nothstandstarifen in gleicher Weise geschehen, und es liegt also im gegenwärtigen Falle keineswegs eine Neuerung vor. — Wenn aber gesagt wird, dass die kleineren Landwirthe durch die Beschränkung des Tarifes auf Wagenladungen und den Ausschluss des Zwischenhandels von den Vortheilen des Tarifes ausgeschlossen sind, so müsse bemerkt werden, dass aus den Kreisen dieser letzteren, soweit bekannt, Klagen und Beschwerden hierüber noch nicht laut geworden sind.

K. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau.

Offert-Ausschreibung

für die Lieferung und Aufstellung von Eisenconstructionen.

Nachstehende, in 2 Abtheilungen gesonderte Lieferungen und Leistungen gelangen im Offertwege zur Vergebung:

1. Abtheilung: a) Lieferung und Aufstellung einer an Stelle der bestehenden Eisenconstruction von 19·90 m Stützweite neu einzulegenden Eisenconstruction von 31·24 m Stützweite für die zu reconstruirende Brücke in km 113·11310 der Linie Lemberg—Itzkany.

b) Theilweise Demontirung der sub a) rückgewonnenen Eisenconstruction von 19·90 m Stützweite, sowie nach erfolgtem Transporte auf 1040 m Streckenlänge der Constructionstheile Wiedermontirung und Einschiebung derselben an Stelle der bestehenden Eisenconstruction von 10·273 m Stützweite der zu reconstruirenden Brücke in km 114·15330 der Linie Lemberg—Itzkany.

2. Abtheilung: Lieferung und Aufstellung der an Stelle der bestehenden Eisenconstruction von 21·12 m Stützweite neu einzulegenden Eisenconstruction von 36·70 m Stützweite für die zu reconstruirende Brücke in km 94·6/7 der Linie Stryj—Stanislau.

Dem Ersteher der Arbeiten der 2. Abtheilung wird auch die Projectsverfassung der neuen Eisenconstruction obliegen.

Das Angebot kann auf eine oder beide der Abtheilungen lauten, muss aber mindestens sämmtliche Arbeiten einer Abtheilung umfassen.

Die approximativen Kosten der Arbeiten jeder der beiden Abtheilungen belaufen sich auf K 40.000.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sämmtliche in Betracht kommenden Bestandespläne, sowie die Pläne der neu herzustellenden Eisenconstruction der Brücke in km 113·11310 der Linie Lemberg—Itzkany können bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau) eingesehen und daselbst auch Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerten sammt dem Erlagscheine für das Vadium im Betrage von K 2000 für jede einer beiden Abtheilungen, welches im Erstehungsfalle als Caution rückbehalten wird, sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offerte auf die Lieferung der Eisenconstructionen km 113·11310 der Linie Lemberg—Itzkany und km 97·6/7 der Linie Stryj—Stanislau“ versehen, längstens am **15. Mai 1901, 12 Uhr Mittags (Stadtzeit),** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu überreichen, und wird die Eröffnung der eingelangten Offerten, zu welcher die Offerenten oder deren Bevollmächtigte zugelassen werden, am selben Tage, 3 Uhr Nachmittags (Stadtzeit), in einem Amtslocale der k. k. Staatsbahn-Direction erfolgen.

Der Offerent verbleibt mit seinem Angebote bis 15. Juni 1901 im Worte.

Offerten, welche nicht zum vorbezeichneten Einreichungstermine eingebracht wurden oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Stanislau, am 19. April 1901.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiednrch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens nnd der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen 24·—	halbjährig	Kronen 12·—	vierteljährig	Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„	Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, 1. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt nnd sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./₂, k. k. Prater) erhältlich.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber **K 50** pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1098	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Sägeabfallholz (nur als Brennholz verwendbar) bis 1 m Länge	Szolnok t. p. u.	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), Stadlau, Floridsdorf	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3	Heller 112	Heller 89	Heller 23	Im Kartirungswege		*) Die Verrechnung der Sendungen erfolgt durch die Station Lakytelek. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
				Tiszaughi rév Haltestelle*)				Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	101				
1099	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Rohdachpappe der Pos. P—3 b der Güterclassification	Schlackenwerth	Budapest*)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900	450 Heller	422 Heller	28 Heller	Im Kartirungswege		

*) Der Frachtsatz findet auf nachstehende Budapester Bahnhöfe Anwendung, u. zw.: Angyalföld, dunaparti teherpalyaudvár, Ferenczváros, fővamhaz, fővarosi közraktarak, Józsefváros, kiterö, Lipótváros, nyugoti palyaudvár, Kelenföld, Ó-Buda-Filatorigát, Buda Csaszárfürdö kiterö und Budapest deli vasut (Südbahn).

1100	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zerlegte Maschinen und Maschinentheile der Tarif-Pos. E—6; Dampfkessel der Tarif-Pos. D—6	Gaya	Brünn (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1901	Localtarif	58 Heller	39 Heller	19 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende August 1901	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien

NB. Die Original-Frachtbriefe müssen die Bestätigung der Station Brünn tragen, dass die Sendungen behufs Reparatur von einer Maschinenfabrik in Brünn in Empfang genommen wurden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1101	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen	Frachtgüter: a) der Classe II b) der Classe A	Stadlau	Amschelberg Bärringen Bohentsch Buchan Chiesch Dawle Dobříš Ihlawka-Katharinenbad Jareschan Jechnitz Knin-Hraschtitz Königsaal-Závist Kozlan Kralowitz Landek-Pirten Lnbenz Lubna Luditz Modřan Nenhammer Platten Popelin Poříč an der Sazawa Radonitz Schönhof Selčan Thensing Wlaschim Wran	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 349 542 352 463 435 382 431 242 263 424 417 365 422 420 479 424 410 446 359 528 545 253 352 457 445 357 468 383 372 / b) 241 370 306 313 293 281 310 217 199 286 302 266 285 284 325 286 286 301 264 359 372 205 248 312 297 249 317 269 272		Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
1102	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Schiff und Schiffrobr	Balaton-St. György Boglár Fonyód-Fürdötelep Máriatelep Nagy-Czenk Siófok Sopron Szántod	Ellrich (K.E.D. Cassel)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg und Aufgabe auf einen Frachtbrief und Wagen	bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 4	Pfennige 258 249 252 252 222 241 214 243	233 233 233 233 212 233 198 233	25 16 19 19 10 8 16 10	Im Kartirungswege		
				Tétény				Besteht kein directer Satz		233				
				oder vice versa										
1103	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Stückgüter der Classen I II	Halbstadt (St.E.G.)	Krakau	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif, Theil II, Heft 2 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, vom 1. Jänner 1901	Heller a) 277 b) 256 a) 267 b) 246	259 238 249 228	18 18 18 18	Im Kartirungswege		Von der Beförderung zu diesen Frachtsätzen sind jedoch die in dem Ausn.-Tar. V des Localgütertarifes der K.F.N.B. vom 1. Juli 1899 als ausgenommen bezeichneten Artikel ausgeschlossen
1104	St.E.G.	betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungsblatte Nr. 133 vom 20. November 1900 sub Pos. Nr. 2535 enthaltene Publication für Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut von Prag (St.E.G.) nach Mähr.-Ostrau, Prerau und Prossnitz findet unter den gleichen Bedingungen und Modalitäten auch auf Zeitungspackete von Prag (St.E.G.) nach Kremsier via Olmütz Anwendung.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1105	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Rohpetroleum	Olmütz (St.E.G.) transit	Kralup (St.E.G.) loco	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif		76 Heller		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1902	

NB. Dieser Frachtsatz findet nur auf solche Sendungen Anwendung, welche für mit der Station Kralup in Geleiseverbindung stehende Petroleumraffinerien bestimmt sind. Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung.

									Heller								
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
1106	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Eisen und Stahl etc. a) der Pos. E—5 b) „ E—6 der Güterclassification	Mähr.-Ostrau	Smichow (k.k.St.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	193	—	191	—	2	—	Im Kartirungswege		
				Schönbrunn					190	—	188	—	2	—			
				Teschen (K.F.N.B. oder K.O.E.)					215	265	213	263	2	2			
1107	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Bruchsteine des Specialtarifes 3	Prag Hrabovka transit	Babentsch	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	12 Heller		10 Heller		2 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien

NB. Die Sendungen müssen für die Moldauregulirung, bezw. zum Baue der Stauanlagen bei Troja bestimmt und an die Bauunternehmung adressirt sein.

									Heller								
1108	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Maschinen		Standing	Wagstadt	Aufgabe in beliebigen Mengen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zur Einrichtung eines neuen Dampfsägewerkes in Wagstadt bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif für die Localbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1899	18		13		5		Im Rückvergütungswege	Im Falle der Entrichtung der Frachtgelder bei der Aufgabe die Frachtbrief-Duplicate, bezw. Aufnahmsscheine oder Francaturnoten, im Falle der Ueberweisung der Frachtgelder an den Empfänger die Frachtbriefe, welche für alle bis Ende December 1901 erfolgten Verfrachtungen spätestens bis Ende Februar 1902 der Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzulegen sind	
		Maschinentheile von Eisen oder Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen oder Stahl bestehen							16		11		5				

Fortlaufende Nummer	1	1109	1110
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der	3		Kaschau-Oderberger Eisenbahn
und im der	3		
für Artikel	4	6. Ziegel; 5. Bankaik, gebrannt; 4. Drabtstifte; 3. Eisenbestandtheile und Drabtgeflecht; 2. Cement; 1. Dachfalzziegel	Leer retourgebende Bierfässer; Bier in Fässern
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Hracbowetz; Czernotin-Keltsch; Wali. Meseritsch	via Teschen: Krasna; via Teschen: Karwin
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Wsetiu; Wsetin; Wsetin	via Teschen: Karwin; via Teschen: Krasna
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	ad 1. nnd 6. Frachtzahlung für mindestens des Ladegewichtes des verwendeten Wagens; ad 2., 3. und 5. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; ad 4. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; ad 5. und 6. Auf- und Abladen durch den Absender, bezw. Empfänger; ad 1. bis 6. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue neuer Beamten- eder Arbeiterwohnbäuser eines Industrie-Etablissements in Wsetin bestimmt seln	Aufileferung der Sendnngen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Rännlichkeit vollständig ausgenützt werden; Besorgung des Abladens durch den Empfänger. Frachtzahlung für das wirkliebe Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Besergung des Aufladens dnrch den Absender. Aufrechtbaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1901	bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Bezeichnung	8	Temperärer Aubang vom 1. Jänner 1898 zum verstehend angeführten Tarife; Lecalgütertarif für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	9		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	23; 35; 27; 27; 22; 22	67; 75
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	22; 29; 19; 19; 15; 15	62; 60
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11	1; 6; 8; 8; 7; 7	5; 15
Art der Durchführung	12	Heller	Heller
		Im Rückvergütnngswege	Im Kartirnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Verlage dieser Documente geschehen muss	13	Im Falle der Entrichtung der Frachtgelder bei der Aufgabe die Frachtbrief-Duplicate, bezw. Aufnahmsscheine oder Francatnrnoten, im Falle der Ueberweisung der Frachtgelder an den Empfänger die Frachtbriefe für alle bis Ende December 1901 erfolgten Verfrachtungen, verzulegen spätestens bis Ende Februar 1902 an die Direction der Kaiser Ferdinauds-Nordbahn	
Besondere Bemerkungeu	14		

k. k. österr. Staatsbahnen

betheiligten Verwaltungen

a) Steinkohlen

b) Coaks

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
				Szczakowa	Nadbrzezie Landungsplatz transit (für Russland)				777					
				Siersza wodna					816					
				Krzeszowice					694					

Heller per Tonne

Die Frachtzahlung hat a) bei Steinkohlen nach dem Ladegewichte, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) nach der Tragkraftziffer der verwendeten Wagen, b) bei Coaks nach dem factischen Gewichte, in minimo für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, zu erfolgen.
Aufgabe der Sendungen als Frachtgut mit directen, von der Aufgabsstation nach Nadbrzezie Landungsplatz transit (für Russland) lautenden Frachtbriefen. Die Weiterbeförderung ab Nadbrzezie Landungsplatz auf dem Wasserwege hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tagen), vom Tage des Eintreffens der Sendung in Nadbrzezie Landungsplatz an gerechnet, zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendung unter Bahnaufsicht stehen muss. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr massgebend

vom 1. Mai 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901

Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr

Im Rückvergütungswege

Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Nadbrzezie Landungsplatz bei frankirten Gebühren und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr nach Russland, welche Belege keinen Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und bis längstens Ende März 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau vorzulegen sind. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr des Gutes nach Russland nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden. Diese mit Datum, ferner mit dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und Magazinsbeamten gezeichnet werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1112	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Fettdosen (ordinäre Holzwaare) in Ueberkisten	Rudolfswerth	Cervignano trs. Budapest S.B. Marburg Monfalcone Steinbrück Wr. Neustadt Wien (Matzleinsdorf)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarif	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 136 *) 344 175 168 104 304 326		Im Kartirungswege		*) Dieser Frachtsatz findet nur dann Anwendung, wenn die Sendungen nach Palmanova (Station der Società Veneta) bestimmt sind
1113	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Calcium-Carbid	Jajce	Augsburg München Centralbhf. München-Laim München Ostbhf. München Südbhf. Nürnberg Centralbhf. Nürnberg Nordbhf. Nürnberg Nordostbhf. Nürnberg Ostbh. Nürnberg Rgbhf.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief, sowie Bestimmungen des in der 8. Ruhrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	Tarif-Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif Nr. 77), des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. September 1900	Mark 5·25 4·89 4·87 4·82 4·84 5·60 5·67 5·65 5·63 5·60	5·01 4·77 4·76 4·72 4·73 5·28 5·32 5·31 5·29 5·28	0·24 0·12 0·11 0·10 0·11 0·32 0·35 0·34 0·34 0·32	Im Kartirungswege		
1114	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Krakau-Kocmyrzów	Getreide und Oelsaaten	Kocmyrzów	Grzegórzki und Krakau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 2500 kg per Frachtbrief	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	32 Heller	28 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
1115	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel (Pfannziegel), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem Thon), ferner Schlackenziegel	Füssen	Hall Innsbruck Jenbach Kirchbichl Schwaz Wörgl	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	Tarif, Theil II, Heft 1 (Ausnahmetarif Nr. 23, Abth. II), des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 0·84 0·87 0·73 0·67 0·77 0·67			Im Kartirungswege		
				Pfronten	Innsbruck Bludenz Bregenz Dornbirn Feldkirch Imst Landeck Langen St. Anton Streugen Telfs					0·77 0·51 0·42 0·43 0·47 0·70 0·66 0·58 0·61 0·64 0·74					

Fortlaufende Nummer	1116	1117		1118
Die Publication erfolgt von der Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen		k. k. österr. Staatsbahnen
		Kaiser Ferdinands-Nordbahn		
für Artikel	Glattwasser und Kühlschiffgallen (Abfallproducte der Bierbrauereien)	a) Zuckerrüben, frische, der Pos. Z—10 der Güterclassification des Tarifes, Theil I b) Zuckerrübenabfälle der Pos. Z—10 der Güterclassification des Tarifes, Theil I		Zündhölzchen
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Prag	ad a) Loosdorf	ad b) Dürnkrut	Freinug im Böhmerwald, Goldenkron, Horowitz, Kleinmünchen, Linz, Salzburg, Schärding, Schüttenhofen, Stankau, Triesch, Waidhofen a. d. Ybbs trs., Winterberg
nach	Pilsen (K.F.J.B.)	Dürnkrut	Loosdorf	Wien-Donauquaibahnhof und Wien-Praterquai
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Partei		Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901		bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Localtarif		Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	85 Heller	Es besteht kein directer Frachtsatz		Classe I
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	47 Heller	75 Heller	49 Heller	Classe II rücksichtlich des Durchlaufes auf den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Heft 1, Abschnitte A und C enthaltenen Linien und auf den im Hefte 3 genannten Localbahnen Budweis-Salnau und Strakonitz-Winterberg-Wallern nach dem Tarife der betreffenden Bahnlinien
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	38 Heller			Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege		Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				Die Rückvergütung hat gegen gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplicate (Aufnahmescheine) über den Versandt nach einem der beiden genannten Donauumschlagsplätze und der den Weiterversandt per Wasser nachweisenden Documente zu erfolgen. Die Vorlage ist vom Absender an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu bewirken
Besondere Bemerkungen				Die Sendungen müssen nach Ungarn oder Bosnien und Hercegovina bestimmt sein und in Wien-Donauquaibahnhof oder Wien-Praterquai zum Umschlage gelangen

Fortlaufende Nummer	1	1119	1120	1121
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
für Artikel	4	Zündhölzchen	Thon, auch Schieferthon, roh, unverpackt, in offenen Wagen verladen	Schilf und Schilfrohr aus der Position R—9/b des Tarifes, Theil I
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Bärn-Andersdorf, Barzdorf, Bolechów, Freiung im Böhmerwald, Goldenkron, Graz Südbahnhof trs., Graz St.B., Hořowitz, Iwonicz, Kleinmünchen, Kolomea, Linz, Saaz in Mähren, Salzburg, Saybusch-Zywiec, Schärding, Schüttenhofen, Skole, Stanislau, Stankau, Stryj, Triesch, Troppau St.B., Waidhofen a. d. Ybbs trs., Winterberg	Lettowitz (St.E.G.)	Mura-Keresztur / Barcs
nach		jenen Uebergangsstationen der k. k. österr. Staatsbahnen, über welche die Sendungen nach den betreffenden ungarischen oder bosnisch-hercegovinischen Stationen zu leiten sind	Schelbingkirchen	Knfstein
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Anfgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg mit directen Frachtbriefen nach ungarischen oder bosnisch-hercegovinischen Stationen	Bei Aufgabe dieses Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Auf-, bezw. Abladen durch die Partei
und gilt in der Zeit	7	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarife	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Classe I	Bestebt kein directer Frachtsatz	186 / 204
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Classe II rücksichtlich des Durchlaufes auf den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Heft 1, Abschnitt A und C, Heft 2, Abschnitt A (excl. Dolina-Wygoda) enthaltenen Linien, ferner auf den im Hefte 3 genannten Localbahnen Budweis-Sainan, Deutschbrod-Saar und Strakonitz-Winterberg-Wallern nach den in Betracht kommenden Uebergangsstationen der k. k. österr. Staatsbahnen, nach dem Tarife der betreffenden Bahnlinien	108 Heller	163 / 177
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden		23 / 27
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

Heller

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1122	**Südbahn-Gesellschaft**		Tenderlocomotive (Secundärzugsmaschinen), auf eigenen Rädern laufend	Wörgl	Trient (Trento) und vice versa	Die Sendungen müssen für Reglezwecke der Valsuganabahn dienen und an eine Dienststelle der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. österr. Staatsbahnen adressirt sein, bezw. von einer solchen zur Aufgabe gebracht werden a) bei Beförderung als Eilgut, b) „ „ „ Frachtgut in jedem Gewichte, c) „ „ „ und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Classe B je nach dem Gewichte	Kronen per Stück		Im Kartirungswege		
				Innsbruck						55·58				
			Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend	Wörgl						42·18				
				Innsbruck						37.05				
			Lastwagen, auf eigenen Rädern laufend	Wörgl						28·12				
				Innsbruck						18·53				
			Ersatz- und Reservebestandtheile für Locomotiven, Personen- und Lastwagen und sonstige Artikel der Pos. 2—5 und 8—6 der Güterclassification im Tarife, Theil I, Wasserstations-Einrichtungsgegenstände, Betriebsmaterialien, Drucksorten, Schreibmaterialien, Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenböcke, Gerüstböcke, Schmiermaterialie und Werkzeuge, dann Lebensmittel und Emballagen	Wörgl						14·06					
				Innsbruck										
			Locomotive und Tender, auf eigenen Rädern laufend	Wörgl		Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte. Die Sendungen müssen für Betriebszwecke der Valsuganabahn dienen und an eine Dienststelle der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. österr. Staatsbahnen adressirt sein, bezw. von einer solchen zur Aufgabe gebracht werden			Verschieden	Heller	Heller	Heller			
				Innsbruck						200 Heller } per 100 kg 100 Heller } per 100 kg 772 Heller } per Tonne à 1000 kg	Verschieden			
										a) 151 Heller b) 76 Heller c) 586 Heller				
										113	57	56		
										92	46	46		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
1123										Heller				
			Locomotive und Tender, auf eigenen Rädern laufend	Wien (Matzleinsdorf)	Monfalcone und vice versa	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte			236	118	118			
				Leoben S.B.					182	91	91			
				Graz S.B.					156	78	78			
				Unter-Dranburg					156	78	78			
				Laibach S.B.					77	39	38			
				Divacca					38	19	19			
				Triest S.B.					31	16	15			
			Tenderlocomotiven (Secundärzugs-Maschinen), auf eigenen Rädern laufend	Wien (Matzleinsdorf)	Monfalcone und vice versa	Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Localbahn Monfalcone-Cervignano-Reichsgrenze bestimmt und an eine Dienststelle der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. österr. Staatsbahnen adressirt sein, bezw. von einer solchen zur Aufgabe gebracht werden	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Classe B je nach dem Gewichte	Kronen per Stück		Im Kartirungswege		
				Leoben S.B.						97·40				
				Graz S.B.						81·50				
				Unter-Dranburg						81·30				
				Laibach S.B.						32·40				
				Divacca						9·90				
				Triest S.B.						7·20				
			Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend	Wien (Matzleinsdorf)						87·70				
				Leoben S.B.						64·90				
				Graz S.B.						54·40				
				Unter-Dranburg						54·20				
				Laibach S.B.						21·60				
				Divacca						6·60				
				Triest S.B.						4·80				
			Lastwagen auf eigenen Rädern laufend	Wien (Matzleinsdorf)						43·90				
				Leoben S.B.						32·50				
				Graz S.B.						27·20				
				Unter-Dranburg						27·10				
				Laibach S.B.						10·80				
				Divacca						3·30				
				Triest S.B.						2·40				
1124	Südbahn-Gesellschaft		Reservebestandtheile zu Locomotiven, Wasserstations-Einrichtungsgegenstände, Betriebsmaterialien, Drucksorten, Schreibmaterialien, Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Weichsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenbalken, Constructionstheile für Eisenbrücken und Drehscheiben, Gerüsthölzer, Schmiermaterial und Werkzeuge	Wien (Matzleinsdorf)	Monfalcone und vice versa	Sendungen müssen für Regiezwecke der Localbahn Monfalcone-Cervignano-Reichsgrenze bestimmt und an eine Dienststelle der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. österr. Staatsbahnen adressirt sein, bezw. von einer solchen zur Aufgabe gebracht werden a) Bei Beförderung als Eilgut. b) Bei Beförderung als Frachtgut in jedem Gewichte. c) Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief			Verschieden	a) 0·8 Heller per 100 kg und 1 km b) 0·4 Heller per 100 kg und 1 km c) 0·31 Heller per 100 kg und 1 km	Verschieden				
				Leoben S.B.										
				Graz S.B.										
				Unter-Dranburg										
				Laibach S.B.										
				Divacca										
				Triest S.B.										
			Bauholz	St. Peter	Monfalcone				Heller, bezw. incl. ung. Steuer ad c)	48	21	Heller ad c)	27		
				Zágrab S.B.						145	88		57		
			Cement	Laibach						56	45		11		

Fortlaufende Nummer	1125	1126
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Lebensmittel und Emballagen	Reservebestandtheile, Betriebsmaterialien etc.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	sämmtlichen Stationen der Strecke Wien S.B.—Triest SB.	Lastwagen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Monfalcone	Personenwagen
	und vice versa	Secundär-Zugsmaschinen sammt Tendern und Schlepptender
	Leoben S.B.	Leoben
	Graz S.B.	Vordernberg
		und vice versa
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. der Localbahn Monfalcone—Cervignano-Reichsgrenze bestimmt und an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. an eine Dienststelle der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. österr. Staatsbahnen adressirt sein a) bei Beförderung als Eilgut, b) „ „ „ Frachtgut in jedem Gewichte, c) „ „ „ „ und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief	Die Transporte müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Bei Aufgabe als Eilgut 16 Heller per 100 kg. Bei Aufgabe als Frachtgut: a) in jedem Gewichte 8 Heller per 100 kg; b) in Wagenladungen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen 62 Heller per Tonne à 1000 kg
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 0·8 Heller b) 0·4 „ c) 0·31 „ } per 100 kg und 1 km a) 57 b) 28 c) 22 Heller	160 Heller per Lastwagen	300 Heller per Personenwagen	440 Heller per Tendermaschine oder per Schlepptender
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		
	auf eigenen Rädern laufend	

1	Fortlaufende Nummer	1128	1127
2	Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
3	von der Namen der		Localbahn Cilli-Wöllan / Localbahn Cilli-Wöllan
4	für Artikel	Cement	Fahrbetriebsmittel / Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, Bahnausrüstungs- und Inventargegenstände
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Markt Tüffer	Cilli / Klagenfurt, Laibach, Klagenfurt / Cilli / Klagenfurt, Laibach, Klagenfurt
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Leoben S.B.	Wöllan / Cilli, Cilli, Unterdrauburg / Wöllan / Cilli, Cilli, Unterdrauburg
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Aufladen hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen. Sendungen müssen zu Regiezwecken der Eisenbahnlinie Zeltweg—Wolfsberg bestimmt und an eine Dienststelle der den Betrieb auf dieser Bahn führenden k. k. österr. Staatsbahnen adressirt sein	Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden, auf welchen eine Dienststelle der den Betrieb auf diesen Bahnen führenden k. k. österr. Staatsbahnen als Empfängerin erscheint. Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen.
6			Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte / a) bei Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte; b) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen
7	und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Localtarife
9	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	78 Heller	Verschieden
10	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	68 Heller	50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtgebühren / ad a) und b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtgebühren / a) 78 b) 60 / a) 38 b) 28 / a) 25 b) 20 / Heller
11	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	10 Heller	Verschieden
12	Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
14	Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1129	Südbahn-Gesellschaft		Lastwagen Personenwagen auf eigenen Rädern laufend	Leoben S.B.	Graz S.B.	Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen dienen und an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressirt zur Aufgabe kommen oder von einer Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen zur Aufgabe gebracht werden	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Classe B je nach dem Gewichte	K 5·28	K 10·56 per Wagen	Im Kartirungswege		
				und vice versa										
1130			Secundärzugsmaschinen sammt Tender und Schlepptender, auf eigenen Rädern laufend	Wien (Matzleinsdorf) Leobersdorf Leoben S.B.	Mürzzuschlag	Die Transporte müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein				Kronen				
				und vice versa										
				Wien (Matzleinsdorf) Leobersdorf Leoben S.B. Unter-Dranburg	Graz S.B.					28·80 21·40 12·40				
				und vice versa										
				Klagenfurt	Unter-Dranburg					14·—				
				nnd vice versa										
			Ausrüstungs- und Inventargegenstände, dann Schienen und Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Eisenbrücken-Constructionstheile, Gerüsthölzer, Werkzeuge, Ladungsintensillen, als: Plachen, Kippen, Reitelketten etc., dann Militär-Einrichtungsgegenstände	Wien (Matzleinsdorf) Hetzendorf loco	Graz S.B.					51·—				
				nnd vice versa										
				Wien (Matzleinsdorf) Hetzendorf loco Leobersdorf	Mürzzuschlag					43·40 15·40 27·80				
				und vice versa										
				Graz S.B.	Laibach S.B. Leoben S.B. Leobersdorf Mürzzuschlag Unter-Dranburg					per Tendermaschine oder per Schlepptender				
				und vice versa										
				Klagenfurt	Unter-Dranburg									
				nnd vice versa										
			Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller per 1 km und 100 kg. Bei Beförderung als Frachtgut, und zwar in jedem Gewichte, 0·4 Heller per 100 kg und 1 km, und in Wagenladungen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und verwendeten Wagen 0·31 Heller per 100 kg und 1 km					Verschieden						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1131	**Südbahn-Gesellschaft**		Eisengussware	Graz S.B.	Leoben S.B. transit	In jedem Gewichte. Sendungen müssen für die k. k. Staatsbahn-Werkstätte in Knittelfeld bestimmt sein	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	63 Heller	52 Heller	11 Heller	Im Kartirungswege		
1132	**Südbahn-Gesellschaft**		Locomotiven und Tender, auf eigenen Rädern laufend	Wien (Matzleinsdorf)	Wr. Neustadt und vice versa	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte. Sendungen müssen von einer Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen an die Locomotivfabrik in Wr. Neustadt, bezw. von dieser an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen zur Aufgabe gebracht werden	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Heller 38	Heller 19	Heller 19	Im Kartirungswege		
				Leobersdorf					18	10	8			
1133	**Südbahn-Gesellschaft**		Cement, Ziegel, Bruchsteine und Quadern	Leoben S.B. transit	Graz S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Abladen durch Organe der k. k. österr. Staatsbahnen. Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	22 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1134	**Südbahn-Gesellschaft**		Kupfer aus der Pos. M—19 der Güterclassification im Tarif-Theil I	Triest S.B.	Laibach S.B.	Bei Aufgabe in jedem Gewichte als Frachtgut.		Localtarif	136 Heller	56 Heller	80 Heller	Im Kartirungswege		
			Holz der Pos. H—18 der Güterclassification im Tarif-Theil I	Triest S.B.	Laibach S.B.	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901		72 Heller	43 Heller	29 Heller			
				und vice versa										

Fortlaufende Nummer	1135	1136	1137
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen der			
für Artikel	Schwellen	Cement	Brennholz
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Stationen der Strecke Paternion—Feistritz inclusive bis Sillian inclusive	Wörgl	Innsbruck
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Trient (Trento)	Trient (Trento)	Trento
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei. Sendungen müssen zu Reglezwecken der Valsuganahahn dienen und an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatshahnen adressirt sein	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagen. Sendungen müssen für Regiezwecke der Valsnganahahn dienen und an eine Dienststelle der den Betrieh anf dieser Localhahn führenden k. k. österr. Staatshahnen adressirt sein. Auf- nnd Ahladen anf Kosten der Partei	Aufgahe von mindesteus 10.000 kg des genanuten Artikels per Wagen und Frachthrief oder Frachtzahinrg hiefür. Das Auf- nnd Ahladen der Sendungen ohliegt der Partei. Die Sendnngen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatshahnen, heziehnngsweise der von denselhen hetriehenen Valsnganahahn hestimmt nnd an eine Dienststelle derselhen adressirt sein
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1901 his auf Widerruf, längstens aber his Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 his anf Widerruf, längstens aber his Ende December 1901	vom 1. Jänner 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Locaitarif	Localtarif	Localtarif, hezw. Anhang zu demselhen
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	Classe C	84 Heller	80 / 60 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	0·31 Heller per 100 kg und 1 km	77 Heller	55 / 46 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)		7 Heller	25 / 14 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1	1138	1139	1140
Die Publication erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
von der Namen und im der	3		betheiligten Bahnen	betheiligten Bahnen
für Artikel	4	Rohpetroleum	Kobleu, mineralische	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Csáktornya	Lampersdorf und Schatzlar	Lampersdorf und Schatzlar
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Triest S.B.	Kolin transit	Aužic
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen, resp. Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die zur Beförderung verwendeten Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen müssen in den Fahrpark der Südbahn-Gesellschaft eingestellt sein. Bei Verwendung anderer Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen haben die Empfänger die der Südbahn-Gesellschaft für die Voll- und für die Leertour erwachsenden Wagenmiethe-Auslagen (Lauf- und Zeitmiethe) zu ersetzen. Das Auf- und Abladen, bezw. das Füllen und Entleeren der Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der Bestimmungen des eitirten Tarifes. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Localbahn Kolin-Čerčan bestimmt sein	Einhaltung der Bestimmungen des eitirten Tarifes
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7	vom 1. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif-Theil II, Heft 2 des Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband	Inländischer Kohlenverkehr von Lampersdorf und Schatzlar. Tarif vom 1. September 1900	Inländischer Kohlenverkehr von Lampersdorf und Schatzlar. Tarif vom 1. September 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	197 Heller incl. ungar. Steuer		Directer Frachtsatz besteht nicht
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	85 Heller incl. ungar. Steuer	48 Heller	75·2 Kronen für 10.000 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	112 Heller incl. ungar. Steuer		
Art der Durchführung	12	Kartirung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14		Auf den Frachtbriefen muss eine Dienststelle der österr. Staatsbahnen als Empfängerin genannt sein. Das Zugeständniss kann von anderen Parteien nicht in Anspruch genommen worden	

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1141	**Oesterr. Nordwestbahn**		Güter der Classen I, II, A, B, C und des Specialtarifes 2	Wysočan und Wien (Oe.N.W.B.) loco und transit	Chlumetz	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Diese Transporte müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen für den Betrieb der Localbahn Chlumetz-Königstadtl bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn, giltig vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	Nachlass von 50% (Fünfzig Percent) von den officiellen Frachtsätzen des Localgütertarifes	Im Kartirungswege	Auf den bezüglichen Frachtbriefen müssen Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen als Versender und als Empfänger angeführt erscheinen. Diese Begünstigung kann von anderen Parteien nicht in Anspruch genommen werden	
			Fährbetriebsmittel, auf eigenen Rädern laufend	Wysočan										
1142	**Oesterr. Nordwestbahn**		Mauer- und Dachziegel (Pfannziegel) aus Lehm, Chamotte oder Thon (auch aus feuerfestem Thon)	Časlau	Podčbrad	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	22 Heller	13 Heller	9 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe längstens bis Ende Februar 1902	Die Ziegel müssen zum Baue des Schulhauses, Friedhofes oder der Canäle in Podčbrad bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Stadtrath in Podčbrad als Empfänger erscheinen
1143	**Oesterr. Nordwestbahn**	bethelligten Verwaltungen	a) Chlorkalium (Kali salzsaures) b) Kalidüngesalze (auch Kali, schwefelsaures, unreines)	Scheune*) (kgl. Eisenbahn-Direction Stettin)	Aussig Oe.N.W.B. und St.E.G. Jungbunzlau B.N.B. Kolin Oe.N.W.B- und St.E.G. Prag, Vysočan B.N.B. Prag, Prag Anglobank, Lieben, Wysočan Oe.N.W.B. Prag, Bubentsch, Bubna, Lieben St.E.G. Smichow k.k.St.B. Smiřitz S.N.D.V.B. Schreckenstein Oe.N.W.B. oder vice versa	Giltig bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	ab 1. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	(Gütertarif, Theil II, Heft 2, vom 1. August 1900 für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Verband	Pfge. 99 119 132 130 130 124 99	Im Kartirungswege				

*) Nur giltig für den Verkehr mit Stationen der Kleinbahn Casekow-Pencun-Oder

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1144	**Buschtöhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	der in der nachstehenden Tabelle angeführten Tarifclassen	Pilsen	Böhm.-Leipa (A.T.E. und B.N.B.) Leitmeritz (A.T.E. und Oe.N.W.B.) Lobositz (A.T.E. und St.E.G.) Reichenberg (A.T.E.)	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife, bezw. Tarife, Theil II, Heft 1, und Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										

Von	Nach	Frachten																
		Eilgüter			1. Classe (Normalclasse)			II. Classe		Ermässigte Wagenladungsclassen				Specialtarife			Sperrige Güter
					bei Aufgabe von					A		B	C	1	2	3	
		gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	beliebigen Mengen	mindestens 5000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen	mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen	beliebigen Mengen	mindestens 5000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen	mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen	mindestens 5000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen	mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen						
oder umgekehrt		Zugestandene Frachtsätze für 100 Kilogramm in Hellern																
Pilsen	Böhm.-Leipa (A.T.E. u. B.N.B.)	779	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Leitmeritz (A.T.E. und Oe.N.W.B.)	645	263	—	—	—	—	—	—	—	159	—	—	—	—	—	—	—
	Lobositz (A.T.E. und St.E.G.)	617	249	249	—	210	201	—	—	195	—	151	—	—	126	—	—	—
	Reichenberg (A.T.E.)	872	332	318	330	278	264	268	260	246	196	188	160	114	—	106	87	472

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1145	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Melasse und Osmoséwasser	Hohenmauth	Lieben (Oe.N.W.B.)	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Bahnen	99 Heller	92 Heller	7 Heller	im Kartirungswege		
				Luže c	Lieben (Oe.N.W.B.)			Besteht kein directer Frachtsatz		57 Heller				
				bei Instradirung via Kralup-Neratovic-Vysočan				Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft I vom 1. Jänner 1899						

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
44	Nr. 4 vom 8. Jänner 1901	222	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Braunkohle	Annavölgy-Sárisap etc.	österr. Stationen	In der Kopfrubrik der Tabelle „Von" ist der Name Szent-iván kiterö auf Solymári telep zu berichtigen	
45	Nr. 3 vom 5. Jänner 1901	165	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle und Steinkohlencoaks	Oderberg Donbran Karwin Ostrauer Kohlenrevier Granica	Budapest- uy. p. u. Palota-Ujpest Köbánya a. p. u. Budapest-József-város Budapest Ferencz-város Budapest-kiterö Budapest d. p. t. p. u. Budapest-Lipótváros Budapest-Angyalföld Budapest-Kelenföld Köbánya felsö pálya-udvar Köbánya-hizlalda	Der vorletzte Satz der Anmerkung ist auf folgende Weise zu berichtigen: „2. Wenn die für die Budapester Gasfabrik bestimmten Kohlensendungen in Budapest-Józsefváros durch den Adressaten ausgeladen, oder wenn derartige nach Budapest-Ferenczváros lautende Sendungen von da auf den Eisenbahnwagen unmittelbar in die Gasfabrik überführt und dort durch die Arbeiter der Fabrik ausgeladen werden, so wird für diese Leistung auf Grund der vorzulegenden Original-Frachtbriefe der Betrag von 1·2 Hellern per 100 kg rückvergütet."	

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.

Krahnbau-Werkstätte von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nord-bahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, I. Wipplingerstrasse 21.

Grassamen-Offerte.

Eisenbahn-Mischungen.

Mischung	gewöhnlicher Qualität	per	100	Kilo	K 24.—
„	für schnellere Entwicklung, kräftigeren Wuchs und grössere Haltbarkeit der Grasnarbe	„	„	„	„ 36.—
„	„ Böschungs- und Dammrasen von grosser Haltbarkeit, von egaler, schöner Rasenfläche und reichlicher Futterbenützung, und zwar:				
„	„ Kalkboden	„	„	„	„ 60.—
„	„ Lehmboden	„	„	„	„ 60.—
„	„ leichten Humusboden	„	„	„	„ 56.—
„	„ Sandboden	„	„	„	„ 64.—
„	„ Sandlehmboden	„	„	„	„ 60.—
„	„ kalkhaltigen Sandboden	„	„	„	„ 64.—
„	„ sterilen (Schotter-) Boden	„	„	„	„ 60.—
„	„ frischen, mittelfeuchten Boden	„	„	„	„ 64.—
„	„ sehr feuchte Lage	„	„	„	„ 66.—
„	„ Moor, Sumpf	„	„	„	„ 66.—
„	„ trockene Lage	„	„	„	„ 60.—
„	„ sehr heisses Klima	„	„	„	„ 68.—
Grasmischung	für sehr feinen haltbaren Gartenrasen (wie im Parke des Westbahnhofes in Wien)	„	„	„	„ 132.—

Preise verstehen sich netto Cassa, Säcke extra berechnet.

Bei Bestellungen wolle bemerkt werden, wo die zu bebauende Strecke sich befindet, resp. welches Saatquantum bestimmt ist für Ebene, mittelhohe Lage oder Gebirgsgegend.

Hochachtungsvoll

P. Hüttig

Samenhandlung. — Specialität: **Grassamen**

Wien, I. Weihburggasse 17.

Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und vieler Bauunternehmungen.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wollfischgasse 10.

STAATS EISENBAHN GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 50. **Wien, 30. April 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes Brünn Stadt. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz von Industriebahnen von der Station Bielitz zu diversen Industrieanlagen in Bielitz und in Biala.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien mit dem Erlasse vom 23. Juli 1900, Z. 31.844/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 90 vom 9. August 1900), auf die Dauer von neun Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz normalspuriger Industriebahnen von der Station Bielitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu diversen Industrieanlagen in Bielitz und in Biala auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 13. April 1901. Z. 16.180/2.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Opčina nach Sesana.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Advocaten und Grundbesitzer Dr. Gustav Adolf Krauseneck in Triest im Vereine mit dem Civilingenieur und Grundbesitzer Dr. Eugen Geiringer in Triest die mit dem Erlasse vom 16. April 1900, Z. 9306/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 49 vom 1. Mai 1900), ertheilte und seither abgelaufene Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Ortschaft Opčina auf der Reichsstrasse bis Sesana führende Kleinbahn unter den in dem bezeichneten Erlasse angeführten Bedingungen und Modalitäten auf die Dauer von sechs Monaten neuerlich ertheilt.

Wien, am 5. April 1901. Z. 14.171/2.

Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes Brünn Stadt.

Wenn infolge längeren ruhigen Stehenlassens eines Transportes lebender Fische — ohne dass dadurch eine Ueberschreitung der reglementarischen Lieferfrist verursacht worden wäre — die Sendung Schaden leidet, so ist die Eisenbahn für denselben nicht ersatzpflichtig.*)

(Entscheidung vom 17. October 1899, Z. C III $\frac{337/99}{16}$.)

Kläger hatte am 12. November eine Sendung lebender Fische zur Beförderung als Eilgut von C. nach T. aufgegeben. Die Sendung war auf einen offen gebauten Wagen verladen worden und langte nach circa fünfstündigem Aufenthalte in der Zwischenstation H., am 13. November mit dem Mittagslastzuge in der Bestimmungsstation an. Daselbst wurde constatirt, dass die Oberfläche des Wassers zugefroren und der grösste Theil der Fische zugrundegegangen war. Für diesen angeblich durch Verschulden der Eisenbahn entstandenen Schaden verlangte der Versender im Reclamationswege den Ersatz von fl. 106·80 und machte diesen Anspruch nach Ablehnung seitens der Bahnverwaltung gegen dieselbe im Rechtswege geltend. Hiebei behauptete er, ein Verschulden der Eisenbahn liege

*) Vergl. die entgegengesetzte Entscheidung des bestandenen Eisenbahn-Schiedsgerichtes in Nr. 51 ex 1899 dieses Blattes.

1. darin, dass Fische in einem offenen Wagen befördert wurden, wiewohl selbe unter den im Tarife taxativ aufgezählten Gütern, welche die Eisenbahn in offen gebauten Wagen zu befördern berechtigt ist, nicht angeführt sind und ein schriftlicher Vermerk des Absenders, welcher nach § 57 Betr.-Regl. die Eisenbahn berechtigt hätte, die Sendung in einem offen gebauten Wagen zu transportiren, im Frachtbriefe nicht vorkomme;

2. in dem Umstande, dass die Fische zu lange am Transporte gewesen seien, indem

a) Eilgut überhaupt stets mit dem nächsten zur Verfügung stehenden gemischten oder Personenzuge, Thiere gemäss der Dienstinstruction noch rascher, und Fische insbesondere stets mit Personenzügen, im Transitoverkehre sogar mit Eilzügen befördert werden sollen,

b) weil dem Kläger vom Magazineur oder einem anderen mit der Expedition betrauten Bediensteten die ausdrückliche Zusage gemacht worden sei, dass die Fische von der Zwischenstation K. ab mit dem Personenzuge weiterbefördert werden, so dass sie noch am Tage der Aufgabe zur Nachtzeit in der Bestimmungsstation anlangen würden.

Die beklagte Eisenbahn beantragte Abweisung der Klage und Verurtheilung des Klägers in die Processkosten, indem sie theilweise die Klagebehauptungen in Abrede stellte und, die übrigen Thatsachen zugegeben, die Verpflichtung zum Schadenersatze bestritt, weil ein Verschulden ihrerseits nicht vorliege. Von allen einvernommenen Zeugen wurde bestätigt, dass der Kläger mit der Verladung der Fische in einen offenen Wagen einverstanden war, keiner derselben aber konnte bestätigen, dass dem Kläger eine Zusage in der behaupteten Art gemacht worden sei; ja der Magazineur der Versandtstation betonte ausdrücklich, dass eine solche Zusage nur von dem Stationschef selbst hätte ausgehen können, mit dem aber Kläger nicht einmal gesprochen zu haben behauptet.

Dem Antrage des Klägers auf Einholung einer Auskunft vom Eisenbahnministerium, dass für den Fischtransport eine besondere Instruction bestehe, sowie auf Einvernahme des Stationsvorstandes von H. darüber, dass die Fische in dieser Station circa fünf Stunden gestanden seien, gab der Richter keine Folge, und zwar dem ersteren, weil Instructionen nur für den internen Dienst Geltung haben, aber keineswegs für die mit der Bahn contrahirenden dritten Personen irgendwelche Rechte begründen, dem letzteren wegen Irrelevanz des Beweisthemas.

Das Klagebegehren selbst wurde mit folgender Begründung abgewiesen:

Nach § 77, Absatz 1, Z. 5 Betr.-Regl., haftet die Eisenbahn in Ansehung lebender Thiere nicht für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist, und nach Absatz 2 desselben Paragraphen wird bis zum Nachweise des Gegentheiles vermuthet, dass der eingetretene Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist, sofern er nach den Umständen des Falles daraus entstehen konnte. Diese Befreiung von der Haftpflicht kann nur dann nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch Verschulden der Bahn oder ihrer Leute entstanden ist.

Bei Widerspruch der beklagten Seite trifft den Kläger die Beweislast für das behauptete Verschulden der Bahn, bezw. ihrer Leute. Dieser Beweis ist dem Kläger nicht gelungen. Die von ihm geführten Zeugen haben vielmehr Thatsachen angegeben, aus denen unzweifelhaft hervorgeht, dass der Kläger mit der Beförderung der Fische in einem offenen Wagen einverstanden war, und dass ihm ferner eine Zusage in der behaupteten Art nicht gemacht worden ist. Selbst zugegeben, dass ihm einer der mit der Expedition betrauten Bediensteten eine solche Zusage gemacht hätte, so kann aus diesem Grunde die Bahn nicht haftbar gemacht werden, da selbst nach den klägerischen Angaben die Zusage keinesfalls von dem Stationsvorstande ausgegangen ist. Zugegeben auch, dass die Bahn mangels eines nach § 57 Betr.-Regl. erforderlichen schriftlichen Vermerkes auf dem Frachtbriefe die Fische hätte in einem gedeckten Wagen befördern sollen, so kann auch dies an der Entscheidung des Falles nichts ändern, da der vernommene Sachverständige ausdrücklich angab, der Transport im offenen Wagen sei keineswegs der Grund dafür gewesen, dass die Fische in erstickem Zustande am Bestimmungsorte ankamen. Die Lieferfrist für lebende Thiere nach § 47 Betr.-Regl. ist zufolge der Klageangaben eingehalten. Ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute ist somit überhaupt nicht unterlaufen, weshalb dem Kläger der Ersatz eines Schadens nicht gebührt.

Inland.

Parlamentarisches.

Der Eisenbahn-Ausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 24 April unter dem Vorsitze des Obmannes Freiherrn von Schwegel eine Sitzung, welcher Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek beiwohnte. Es wurde zunächst die Debatte über jene Punkte des Artikels I fortgesetzt, welche sich auf die zweite Eisenbahn-Verbindung mit Triest beziehen.

Abg. Ritter von Struszkiewicz erklärt, dass es niemals die Absicht seiner Partei gewesen sei, der Erledigung der Investitionsvorlage und insbesondere dem Ausbau der zweiten Verbindung mit Triest in den Weg zu treten. Nur müssen die Vertreter Galiziens angesichts der grossen Lasten, die ihnen durch die neuen Investitionen auferlegt werden, darauf bedacht sein, dass ihnen jene Verkehrsmittel gegeben werden, welche zur Hebung des wirthschaftlichen Lebens Galiziens erforderlich seien, und es auf diese Weise ermöglichen, die grossen Lasten zu tragen. Das Junctim, das zwischen der Canalvorlage und der Investitionsvorlage aufgestellt wurde, habe eine gewisse Berechtigung, wie auch aus den Erklärungen hervorgehe, die der Ministerpräsident und der Eisenbahnminister bezüglich der Canalprojecte abgegeben haben. Redner erklärt, dass seine Partei für den Ausbau der zweiten Verbindung mit Triest stimmen werde.

Abg. Tambosi führt aus, dass Triest schnell eine zweite Eisenbahn-Verbindung erhalten müsse, weil alle anderen mittelländischen Häfen bereits bessere Verbindungen mit dem Hinterlande besitzen. Besonders wichtig sei es, dass die Tauernbahn in nächster Zeit hergestellt werde, weil Triest von dem neuen Verkehrsgebiete in Süddeutschland grosse Vortheile erwarte. Redner ersucht die Regierung, Mittheilungen über den Stand der Versuche zu machen, die bezüglich der Verwendung der elektrischen Kraft zur Bahntraction angestellt wurden, weil diesen Versuchen im gegenwärtigen Zeitpunkte eine besonders grosse Bedeutung zukommt, wo die Ausnützung der natürlichen Wasserkräfte allgemein an Stelle der sich vertheuernden Kohlen angestrebt wird.

Abg. Dr. Kolischer gibt dem Wunsche Ausdruck, dass in Oesterreich endlich auch auf dem Gebiete der Wasserwirthschaft Ordnung geschaffen werde. Insbesondere sollte eine Erleichterung in der Concessionirung von Wasserkräften und in der Durchführung elektrischer Leitungen durch fremde Grund-

stücke behufs Kraftübertragung durch ein bezügliches Enteignungsgesetz geschaffen werden. Redner erklärt nochmals, dass seine Parteigenossen für den Ausbau der zweiten Verbindung mit Triest stimmen werden in der Voraussicht, dass auch für den Osten die nöthigen Communicationen bewilligt werden.

Referent Abg. Dr. Sylvester bemerkt in seinem Schlussworte, dass in der Debatte gegen die einzelnen Linien keine principiellen Einwendungen vorgebracht wurden. Auch die Trassenführung habe im Grossen und Ganzen volle Einmüthigkeit ergeben. Redner befürwortet daher die Annahme all dieser Linien. Bezüglich der elektrischen Trassenführung sei zu bemerken, dass darüber ohnehin in der nächsten Woche Versuche auf der Wiener Stadtbahn angestellt werden. Wenn diese Versuche glücken, dürfte auch auf den neuen Linien mittelst Elektricität die Fortbewegung geschehen. Was endlich den neuen Hafen in Muggia betreffe, so seien hiefür K 2,000.000 in Aussicht genommen, was wohl vollständig genügen dürfte. Er bittet um die Annahme der Punkte 1, 2, 4 und 6.

Ueber Antrag des Obmannes wird sodann Punkt 5 des Artikels I (Eisenbahn Rakonitz-Laun) in Verhandlung gezogen.

Specialreferent Abg. Kaftan verweist zunächst darauf, dass diese 45 Kilometer lange Bahnstrecke eine Theilstrecke der ehemaligen böhmischen Südwestbahn sei. Die finanzielle Katastrophe vom Jahre 1873 habe den Ausbau dieser Linien verhindert. Trotzdem sei diese Bahnstrecke, wenn auch nicht als Hauptbahn, so doch Stück für Stück als Localbahn, beziehungsweise Hauptbahn zweiten Ranges ausgebaut worden, was den besten Beweis ihrer Zweckmässigkeit liefere — bis auf zwei Lücken, die Verbindung der fertigen Böhmerwald-Bahnen mit Bairisch-Waldkirchen über Tusset-Heidemühl und die in Verhandlung stehende Bahn Rakonitz-Laun. Die verkehrspolitische Bedeutung dieser Bahnlinie liegt aber im Ausbau einer neuen, verkehrsreichen Route für den Transitverkehr, welche berufen ist, die k. k. Staatsbahnen, insbesondere die Prag-Duxer Bahn und die Bahn Postelberg—Pilsen, zu entlasten, welche beide Bahnen an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind. Die Rentabilität dieser Bahnstrecke erhellt auf den ersten Blick aus den Erhebungen des Eisenbahnministeriums. Zudem haben die Interessenten der beiden Bezirke Rakonitz und Laun grosse materielle Opfer in der Höhe von K 820.000 gebracht und das Königreich Böhmen einen Beitrag von K 780.000 geleistet, wodurch ein namhafter Theil des 9 Millionen Kronen betragenden Bauaufwandes gedeckt erscheint. Der Hauptnutzen dieser Bahn liegt aber auch weiterhin in der Befruchtung der südlichen fertigen Fortsetzung, nämlich der Staatsbahnlinie Rakonitz—Protiwin, über welche dann der Braunkohlenverkehr aus dem nordwestlichen Kohlenbecken Böhmens auf dem kürzesten Wege nach Süden und gegen Wien zugeleitet werde. Der Referent beantragt die Annahme der bezüglichen Post in der Investitionsvorlage und ersucht, der in der Schwebe befindlichen Entscheidung, betreffend eine Variante an der Wasserscheide, die rasche Entschliessung herablangen zu lassen.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek erklärt, dass er den eingehenden sachkundigen Ausführungen des Specialberichterstatters Kaftan eigentlich nichts hinzuzufügen brauche, er möchte nur auch seinerseits erwähnen, dass diese Bahn für die glatte und ordentliche Abwicklung des Verkehres der Staatsbahnen ein äusserst dringendes Bedürfniss bilde und dass, wenn diese Hilfslinie nicht zustande käme, an die Herstellung von Doppelgeleisen bei den dortigen bestehenden Staatsbahnlinien gedacht werden müsste, wodurch jedoch der Betrieb nicht so zweckmässig gefördert und auch das in Frage stehende wirthschaftlich hoch entwickelte Gebiet nicht aufgeschlossen würde. Der Minister empfiehlt sohin die Linie Rakonitz—Laun dem Ausschusse wärmstens zur Annahme und erklärt sich gern bereit, dem Wunsche des Herrn Specialberichterstatters entsprechend, die Statthalterei in Prag um thunlichst beschleunigte Durchführung der angeordneten Commission anzugehen. Im Hinblicke auf den Doppelanschluss der gedachten Bahn an die bestehende Linie Postelberg—Laun empfiehlt der Minister, es bei der in der Regierungsvorlage gewählten Bezeichnung bewenden zu lassen.

Abg. Hauck beantragt eine Resolution, durch welche das Eisenbahnministerium aufgefordert wird, beim Baue der Linie Rakonitz—Laun darauf Bedacht zu nehmen, dass dem Markte Kolleschowitz die Benützung dieser Linie ermöglicht werde.

Die Debatte über den Punkt 5 des Artikels I wird sodann geschlossen und die Sitzung vertagt.

In der 36. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. April wurden an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Dr. Lueger, Strobach und Genossen:

Der südliche Theil des V. und der nördliche Theil des X. Bezirkes sind, obwohl von der Linie der Stadtbahn auf der Strecke „Hauptzollamt — Hütteldorf — Hacking“ durchschnitten, dennoch von dieser Verkehrsader so gut wie ausgeschlossen, weil die nächstgelegenen Stationen „Meidling-Bahnhof“ und „Haltestelle Favoriten“ viel zu weit entfernt sind, um für die Bewohner der genannten Stadttheile in Betracht kommen zu können.

Durch Errichtung einer Haltestelle „Matzleinsdorf“ an geeigneter Stelle zwischen den obgenannten Stationen würden diese Bezirkstheile ohne grossen Kostenaufwand in das Verkehrsnetz einbezogen werden.

Dass diese Haltestelle nicht nur ein Verkehrsbedürfniss ist, sondern auch vom finanziellen Vortheile für die Bahnverwaltung sein würde, dafür birgt die dichte Bevölkerung der benachbarten Strassen und die Nähe des Franz Josef-Spitales, sowie des Heu- und Pferdemarktes, die vollständig ausreichen würden, um die geringen Kosten einer derartigen Einrichtung zu vergüten.

Schon wiederholt wurde dieser dringende Wunsch der Bevölkerung im Petitionswege dem k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntniss gebracht, auch der niederösterreichische Landtag hat sich mit dieser Angelegenheit befasst, nichtsdestoweniger ist bisher nichts geschehen, um diesem Wunsche Rechnung zu tragen.

Die Gefertigten stellen daher an Seine Excellenz die Anfrage:

„Ist der Herr k. k. Eisenbahnminister geneigt, endlich dem dringenden Wunsche der Bevölkerung nach Errichtung der fraglichen Haltestelle Rechnung zu tragen?“

2. der Herren Abgeordneten Kittel und Genossen:

Die Bevölkerung der an der Localbahn Sedlitz-Tschischkowitz (Staatsbahnbetrieb) liegenden Ortschaften, und zwar: Bieloschitz, Jablonitz, Kosel, Kramitz, Liebshausen, Noinitz, Schelkowitz, Schiedowitz, Schwetz, Skirschina, Wodolitz und Wschechlab, haben mit grossen materiellen Opfern das Zustandekommen dieser Localbahn durch Zeichnung einer grossen Zahl von Stammactien gefördert, in der Hoffnung, dass die infolge Mangels eines modernen Verkehrsmittels arg geschädigte Landwirthschaft dieser Gegend durch das Vorhandensein einer Bahn einige Vortheile erreichen werde.

Statt der erwarteten Vortheile, erntet selbe jedoch geradezu Nachtheile, abgesehen davon, dass sie jährlich hohe Zinsen an die Landesbank zu zahlen hat.

Die ungünstigen Betriebsergebnisse dieser Localbahn werden der Hauptsache nach und fast nur allein durch die erschreckend hohen Frachtsätze hervorgerufen. Infolge dieser Frachtsätze wird und muss der grösste Theil der landwirthschaftlichen Erzeugnisse und Bedarfsartikel bis und von den nächsten Stationen anderer Bahnen mittelst Wagen geliefert werden. Die Landwirthschaft muss stets um den Unterschied zwischen dem Frachtsatze dieser Localbahn und anderer Bahnen billiger verkaufen oder theuerer einkaufen.

Als Beweis hiefür dienen nachstehende Daten:

Fracht für 100 kg Rübe von Liebshausen nach Brüx oder Leneschitz (25 km)	29 h
Fracht für 100 kg Rübe von Liebshausen nach Laun	31 „
Fracht für 100 kg Kohle von Brüx, Bilin oder Ladowitz nach Liebshausen	27 „
Fracht für 100 kg Rübenschnitte von Brüx oder Leneschitz nach Liebshausen	23 „
Fracht für 100 kg Getreide von Liebshausen nach Brüx, Leneschitz und Bilin	36 „
Gegenüber den Hauptbahnen (25 km):	
Fracht für 100 kg Rübe bei gleicher Entfernung wie Liebshausen—Brüx	19 h
Fracht für 100 kg Rübe bei gleicher Entfernung wie Liebshausen—Leneschitz	23 „
Fracht für 100 kg Rübe bei gleicher Entfernung wie Liebshausen—Laun	28 „
Fracht für 100 kg Kohle bei gleicher Entfernung wie Brüx und Bilin	19 „
Fracht für 100 kg Rübenschnitte bei gleicher Entfernung wie Brüx—Liebshausen	12 „
Fracht für 100 kg Rübenschnitte bei gleicher Entfernung wie Leneschitz—Liebshausen	14 „
Fracht für 100 kg Rübenschnitte bei gleicher Entfernung wie Laun—Liebshausen	17 „

Fracht für 100 kg Getreide bei gleicher Entfernung wie Brüx und Bilin . . . . . 22 h
Fracht für 100 kg Getreide bei gleicher Entfernung wie Leneschitz . . . . . 28 „

Bei Getreide allein ist bei sonst gleicher Entfernung eine Frachtdifferenz von 14 h bei 100 kg; der Frachtsatz für Getreide von Triblitz nach Brüx beträgt sogar 44 h von 100 kg.
Fracht für 100 kg Getreide von Brüx nach Dresden . . . 70 h
Fracht für 100 kg Getreide von Leneschitz nach Dresden 82 „
Fracht für 100 kg Getreide von Hochpetsch nach Brüx . 16 „
Fracht für 100 kg Getreide von Hochpetsch nach Dresden 79 „

Nachdem ein directer Frachtsatz von Liebshausen nach dem Auslande nicht existirt, so stellt sich Getreide beispielsweise ab Leneschitz nach Dresden auf 82 h Fracht per 100 kg, dagegen bei gleicher Entfernung über Brüx nach Dresden von Liebshausen um 22 h höher, macht per Waggon K 22.

Der Verkäufer aus hiesiger Gegend muss bei sonst gleichen Bedingungen von Station Liebshausen ab die Waare um 22 h billiger liefern als Verkäufer aus an Staatsbahnen gelegenen Gemeinden.

Der Meierhof Wodolitz, einschliesslich Charwatz, welcher jährlich ungefähr 22 Waggon Gerste, 350 Waggon Rübe und 2 Waggon Obst liefert und 210 Waggon Schnitte, 35 Waggon Saturationsschlamm, 35 Waggon Kohle, 8 Waggon Kunstdünger und 7 Waggon Futtermittel consumirt, daher in einem Jahre rund 670 Waggon verfrachten könnte, verfrachtet nur derzeit per Bahn Schnitte und Saturationsschlamm, alles übrige dagegen von oder nach Leneschitz oder Hochpetsch per Achse trotz der so nahe gelegenen Stationen (3 Minuten) der Localbahn Sedlitz-Tschischkowitz. Dasselbe gilt für sämmtliche umliegenden Domänen, Meierhöfe und Landwirthe.

Diese authentischen Daten beweisen, dass die Localbahn Sedlitz-Tschischkowitz unter den gegebenen Verhältnissen nicht nur sich selbst, sondern hauptsächlich auch die an ihr theilhabenden Domäuen und Landbevölkerung im höchsten Masse schädigt. Eine Prosperität zu eigenen Gunsten, sowie zu Gunsten der Landbevölkerung kann nur erzielt werden, wenn die Frachtsätze sowohl im Local-, als auch Durchzugsverkehre auf die gleiche Höhe wie bei anderen Bahnen herabgemindert und gleichzeitig ein Transitverkehr eingeführt wird.

Die Gefertigten stellen daher an Seine Excellenz die Anfrage:

„Ist demselben die Tarifmisswirthschaft seitens der Localbahn Sedlitz-Tschischkowitz bekannt?

Gedenkt er schleunigst Verfügungen zu treffen, dass die Frachtsätze sowohl im Local-, als auch im Durchzugsverkehre auf die gleiche Höhe wie bei den übrigen Bahnlinien gebracht werden?“

In derselben Sitzung wurde an Stelle des Herrn Abgeordneten Basevi der Herr Abgeordnete Mazorana in den Eisenbahnausschuss gewählt. Der Antrag, betreffend den Ankauf der Localbahn Neuhof-Weseritz und Ergänzung dieser Strecke bis Tepl, und weiters den Ankauf der Bahnstrecke Marienbad—Karlsbad durch den Staat wurde dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

Der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 25. April unter Vorsitz des Obmannes Freiherrn von Schwegel eine Sitzung, welcher auch der Herr Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek beiwohnte. Zunächst wurde an Stelle des aus dem Ausschusse ausgeschiedenen Abg. Basevi der Abg. Tambosi zum zweiten Obmann-Stellvertreter gewählt. Sodann wurde die Debatte über den Punkt 3 des Artikels I (Eisenbahn von Lemberg über Sambor bis zur galizisch-ungarischen Grenze) abgeführt.

Abg. Stwiertnia erstattete das Referat über diese Bahnlinie.

An der Debatte hierüber betheiligten sich die Abgeordneten Dr. Sylvester und Giżowski und Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek. Letzterer bemerkte, dass, nachdem eine Einwendung gegen die Linie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze nicht erhoben wurde, er nur auf die vom Abg. Giżowski aufgeworfenen Fragen erwideru wolle. Bezüglich der Verwendung einheimischer Arbeitskräfte erscheine bereits durch die Bedingnisse der Staatsbahnverwaltung für die Vergebung von Bahnbauten Vorsorge getroffen. Das Detailproject für die Theilstrecke Lemberg—Sambor sei bereits vollständig fertiggestellt, und mit dem Bau dieser Strecke könne sofort begonnen werden, sobald seitens des Hauses die in Behandlung stehende Investitionsvorlage angenommen sein wird. Der Minister bedauerte, dass die technischen Vorarbeiten für die Gebirgsstrecke Sambor—galizisch-ungarische Grenze noch nicht so weit vorgeschritten sind, sprach jedoch die Hoffnung aus, dass noch im laufenden Jahre das Detailproject auch für diese Theilstrecke ausgearbeitet wird, so dass auch der Bevölkerung dieser Gegend sehr bald Arbeitsgelegenheit geboten werden könne.

Vor der Abstimmung über Artikel I gab der Abg. Kaftan die Erklärung ab, dass er und seine Gesinnungsgenossen nur unter der ausdrücklichen Bedingung für die beantragten Bahnen zu stimmen in der Lage seien, wenn in dem im Hause uud im Eisenbahnausschusse betonten Sinne mit der Investitionsvorlage auch die Wasserstrassen- und die Localbahnvorlage, den Wünschen der böhmischen Delegation entsprechend, sichergestellt werde.

Abg. Dr. Kolischer schloss sich im Namen des Polenclubs dieser Erklärung an und fügte noch hinzu, dass seine Partei von der weiteren Voraussetzung ausgehe, dass die Länder und autonomen Körperschaften zu Leistungen für den Bau der Wasserstrassen nicht herangezogen werden.

Artikel I wurde sodann einstimmig angenommen.

Zu Artikel II, welcher die Art der Ausführung der verschiedenen Bahnlinien normirt, bemerkt

Abg. Kaftan, dass das zweite Alinea des Artikels II, welcher die Möglichkeit bietet, den Ausbau der Bahn Rakonitz-Protivin eventuell im Wege der Concessionsertheilung auf Grund einer staatlichen Erträgnissgarantie sicherzustellen, worüber aber erst ein besonderes Gesetz bestimmen soll, nicht klar genug sei. Diese Fassung gebe der Befürchtung Raum, dass durch die letzte Bestimmung der Ausbau dieser Linie nach den bisherigen Erfahrungen verzögert werden könnte. Redner wünscht entweder die Streichung dieses Aliueas oder eine entsprechende bestimmtere Fassung dieses Artikels.

Abg. Dr. Götz erhebt gleichfalls Bedenken gegen die Bestimmuug des Alinea 2 deshalb, weil nach dieser Bestimmung in erster Linie nicht die Ausführung der Bahnen Rakonitz-Postelberg-Laun und Hartberg-Friedberg auf Staatskosten, sondern im Wege der Concessionsertheilung unter staatlicher Erträgnissgarantie in Aussicht gestellt werde und Redner entschieden für den Staatsbau auch bezüglich dieser zwei Eisenbahnen eintrete.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek bemerkt hiezu, dass sowohl für die Bahn Rakonitz-Laun wie auch für die Wechselhahn bereits Concessionswerbungen vorliegen. Für den Fall der Gewährung einer Staatsgarantie für die Linie Rakonitz—Laun wurden von Seiten des Königreiches Böhmen als auch von Seiten der Localinteressenten namhafte Beitragsleistungen im Gesammtbetrage von K 1,600.000 gegen Uebernahme von Stammactien in Aussicht gestellt. Auch bezüglich der Wechselbahn wurden von den Localinteressenten werthvolle Zusicherungen gemacht. Die Regierung ist dermalen noch nicht in der Lage, eine definitive Erklärung abzugeben, ob für diese beiden Bahnen der unmittelbare Staatsbau oder die Staatsgarantie für das Vorzugscapital für die projectirten Linien gewählt wird. Der Minister erbittet daher für beide Bahnen die Alternativermächtigung, damit der Regierung freie Hand gewahrt werde, sich im gegebenen Zeitpunkte für die eine oder andere Alternative zu entscheiden. Auf die vom Abgeordneten Kaftan ausgesprochene Befürchtung, dass durch diese Doppelermächtigung der Regierung die Fertigstellung der beiden Bahnen hinausgeschoben werde, bemerkt der Minister, dass er vollständig mit dem Abgeordneten Kaftan übereinstimme, dass diese Bahnen sobald als möglich fertiggestellt werden, und verweist auf die in der letzten Sitzung des Ausschusses vom ihm gemachte Bemerkung, dass die Linie Rakonitz—Laun ein dringendes Bedürfniss für die Staatsbahnverwaltung sei, daher letztere ein grosses Interesse an der baldigen Herstellung der Linie habe.

Dass sich die Regierung gegenwärtig noch nicht für die eine oder andere Alternative aussprechen kann, sei darin begründet, dass die Detailprojecte noch nicht ausgearbeitet seien; sobald dies geschehen, wird die Entscheidung möglich sein. Der Minister hebt bezüglich der Bahn Rakonitz—Laun nochmals die Opferwilligkeit des Königreiches Böhmen und der Localinteressenten hervor, bemerkt jedoch, dass dieser namhafte Beitrag von mehr als $1^1/_2$ Millionen Kronen nur gegen Ausfolgung von Stammactien zugesichert sei, und dass sonach im Falle des unmittelbaren Staatsbaues neuerliche Verhandlungen wegeu Leistung dieser Beiträge à fonds perdu erforderlich sein werden, welche vielleicht längere Zeit in Anspruch nehmen dürften, daher gerade die Doppelermächtigung im Interesse der Beschleunigung des Ausbaues der beiden Linien gelegen erscheint.

Was die ausgesprochene Befürchtung anbelangt, dass im Falle der Concessionsertheilung für die Wechselbahn seinerzeit die Einlösung dieser Bahn auf Schwierigkeiten stossen wird, führt der Minister aus, dass gegenwärtig bei Errichtung von Bahngesellschaften alle auf die Einlösung bezughabenden Mo-

mente so genau festgestellt werden, dass er mit voller Beruhigung die Versicherung geben könne, dass sich bei einer eventuellen Einlösung keinerlei Schwierigkeiten ergeben werden.

Schliesslich erhebt der Minister keine Einwendung dagegen, dass der zweite Absatz des Artikels II durch die beantragte Aufnahme der Fallfrist (bis 1. October d. J.) ergänzt werde.

Abg. Kaftan stimmt, nachdem der Minister die Einschaltung eines Passus acceptirt habe, wonach die Bahnen Rakonitz - Laun und Hartberg—Friedberg nur dann auf Staatskosten gebaut werden, wenn es bis zum 1. October 1901 nicht gelingen sollte, diese Bahnbauten im Wege der Concessionsertheilung sicherzustellen, der Fassung des Artikels II mit der oberwähnten Einschaltung des Termines zu. Dadurch sei die Verwirklichung dieser Bahnen nicht an die Erlassung eines besonderen Gesetzes gebunden, dessen rechtzeitiges Zustandekommen bei dem Riesenarbeitsmaterial, welches der Reichsrath heuer zu bewältigen habe, sehr in Frage gestellt sei.

Abg. Maštálka weist auf die Ersparnisse hin, welche bei Ausbau von Tunnels durch das eingeleisige System und durch das langsamere Tempo der Arbeiten bei denselben erzielt werden könnten. Er bezweifelt die Möglichkeit, in den gegebenen Zeitperioden mit dem Ausbau der Alpenbahnen beginnen zu können, und bespricht die finanziellen Nachtheile, welche die allzu rasche Inangriffnahme der technisch unvorbereiteten Projecte nach sich ziehen muss. Die Ertragsfähigkeit der grossen Alpenbahnen sei von der Regierung sehr optimistisch geschildert worden. Redner blicke im Gegentheile sehr pessimistisch in die Zukunft, denn er habe die Ueberzeugung, dass die Alpenbahnen nicht nur sich nicht rentiren werden, sondern nicht einmal ihre Betriebskosten decken werden, wodurch dem ordentlichen Budget riesige Opfer verursacht würden. Er beantragt eine Resolution, durch welche die Regierung aufgefordert wird, die Rentabilitätsberechnungen der Tauernbahn, der Karawanken- und Wocheiner Bahn, sowie der Pyhrnbahn dem Ausschusse vorzulegen.

Redner bekräftigt sodann die Ausführungen des Abgeordneten Kaftan in Bezug auf die Rakonitz-Launer Bahn und beantragt, den Absatz 2 des Artikels II zu streichen, die Rakonitzer und Hartberger Bahnen als Staatsbahnen auszubauen und von der Bildung einer Actiengesellschaft abzustehen. Die Rakonitzer Bahn sei ein rentables Unternehmen; es sollen nicht nur passive, sondern auch active Bahnen als Staatsbahnen gebaut werden.

Abg. Dr. Ellenbogen constatirt einen Widerspruch zwischen den Artikeln II und VIII der Regierungsvorlage. Im ersteren werde die Alternative des Baues zweier Bahnen entweder auf Staatskosten oder im Wege der Concessionsertheilung gesetzt. Im Artikel VIII jedoch werde in jedem Falle von vornherein der Credit von 14 Millionen bewilligt. Was geschieht aber mit diesem Gelde, wenn der Bau im Concessionswege erfolgt? Hier sei eine Lücke in der Fassung. Redner erklärt, einen diesbezüglichen Antrag bei Artikel VIII einbringen zu wollen.

Artikel II wird sodann in seinem ersten Absatze unverändert, nach der Regierungsvorlage, in seinem zweiten Alinea mit dem Zusatze angenommen, dass die Eisenbahnen Rakonitz-Laun und Hartberg-Friedberg nur dann auf Staatskosten auszuführen seien, wenn es bis 1. October 1901 nicht gelingen sollte, diese Bahnbauten im Wege der Concessionsertheilung auf Grund einer staatlichen Erträgnissgarantie sicherzustellen.

Artikel III wird unverändert nach der Regierungsvorlage angenommen.

Zu Artikel IV, welcher die Bautermine, in denen die Eisenbahnbauten womöglich durchzuführen sind, festsetzt, beantragt Abg. Mazorana, dass als Bautermin für die Tauernbahn in ihrer ganzen Länge das Jahr 1905 festzusetzen wäre.

Abg. Maštálka bemängelt, dass die Regierung fast gar keine Unterhandlungen mit den Interessenten und autonomen Körperschaften in Bezug auf die Sicherstellung der finanziellen Beiträge gepflogen habe, und dass diese Verhandlungen erst nach Sicherstellung der Vorlage im Reichsrathe unternommen werden sollen. Das allzu rasche Fortsetzen bei dem Ausbau der Bahnen werde die schädlichste Wirkung bei der Ausgabe der Renten ausüben. Der Markt vertrage nicht so leicht eine solche Ueberfluthung der Rententitres, und die Rückwirkung auf die Bildung der Rentenpreise werde sich zeigen. Es sei vielmehr mit Rücksicht auf diese Rückwirkung auf den Preis der Renten die längere Bauzeit in Anspruch zu nehmen, als dieselbe unnützerweise zu verkürzen. Es sei die grösste Vorsicht am Platze, indem die Ereignisse bei den finanziellen Operationen in den anderen Staaten zeigen, dass die Emittirung der neuen Titres nur mit grossen Opfern verbunden sei, und dass der Privat- und Bankercdit gesättigt sei.

Abg. Kaftan stellt den Antrag, den unbestimmten Ausdruck, wonach der Bau der im Artikel I bezeichneten Bahn Laun-Rakonitz „womöglich“ im Jahre 1902 durchzuführen wäre, aus dem Gesetzentwurfe zu eliminiren, wodurch der gestellte Termin präcisirt würde. Er macht weiter darauf aufmerksam, dass die Staatsbahnverwaltung rechtzeitig für Beschaffung eines geschulten Betriebs- und Erhaltungspersonales, insbesondere für die Alpenbahnen werde Vorsorge treffen müssen. Durch die letzteren Bahnen wird der bisherige, sehr ungünstige Betriebsquotient der Staatsbahnen noch ungünstiger sich gestalten. Redner findet den Grund dieser beklagenswerthen Erscheinung in der mangelhaften bisherigen Organisation des Staatsbahnbetriebes, in der starren Centralisirung und bureaukratischen Verwaltung desselben. Es fehle in unserer Staatsbahnverwaltung ein wichtiges Mittelglied, nämlich die mit der entsprechenden Machtvollkommenheit und Beweglichkeit ausgestatteten Eisenbahnbetriebs-Directionen und die zweckmässige Decentralisation des Staatsbahnwesens, welches System sich in dem centralistischen Preussen bisher so glänzend bewährt habe. Unsere bisherigen Betriebs-Directionen haben einen allzusehr beschränkten Wirkungskreis, es mangle ihnen die nothwendige Beweglichkeit und Dispositionscapacität.

Wichtig sei allerdings die Verstaatlichung der handelspolitisch bedeutenden Privatlinien, insbesondere der Oesterreichischen Nordwestbahn, Staatseisenbahn - Gesellschaft und Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Durch Verstaatlichung der ersteren werde nicht nur ein altes, bisher bestehendes Unrecht für Süd-Mähren und Ost- und Nord-Böhmen sanirt, es werde hiedurch auch die Erwerbung der Linien der Staatsbahn-Gesellschaft erleichtert, was aber auch für unser ganzes Reichsgebiet von grossem Interesse sei. Redner empfiehlt dem Minister aufs Eindringlichste, diesen Erwägungen vollste Aufmerksamkeit zu widmen.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek legt die Gründe dar, welche es nicht ermöglichen, dem Antrage des Abg. Mazorana auf Abkürzung der Bautermine zu willfahren, und bittet daher dringendst, von einer solchen Abkürzung abzusehen. Die Bautermine sind von Haus aus sehr knapp bemessen, wozu noch kommt, dass seit der Einbringung der Regierungsvorlage geraume Zeit verstrichen ist, so dass im günstigsten Falle Mitte dieses Jahres die für den Beginn der Arbeiten massgebenden Dispositionen getroffen werden können. Gegen die Eliminirung des Wortes „womöglich“ erhebt der Minister keine Einwendung und betont, dass die Regierung gewiss bestrebt sein wird, die festgesetzten Bautermine thunlichst einzuhalten, dass jedoch bei den schwierigen Bauten der Alpenbahnen eine Ueberschreitung der Termine nicht ausgeschlossen erscheint.

Was die vom Abg. Kaftan aufgeworfene Frage der künftigen Betriebsführung der projectirten Linien anbelangt, so erklärt der Eisenbahnminister, dass — ohne der künftigen concreten Schlussfassung vorgreifen zu wollen — die Zuweisung neu zuwachsender Staatsbahnlinien an die benachbarten Directionsbezirke, wie sie in den letzten Jahren mit dem Linienzuwachse geübt wurde, das natürliche, im Rahmen der gegenwärtigen Territorialeintheilung gelegene und voraussichtlich zur Anwendung gelangende Organisationsprincip darstellt. Dabei sei zu berücksichtigen, dass in den letzten Jahren wiederholt 600 bis 700 Kilometer neuer Bahnen eingetheilt werden mussten, was ohne Schwierigkeiten möglich gewesen sei, und dass weiter die projectirten Bahnen nicht auf einmal, sondern successive zuwachsen werden.

Weiter spricht der Minister die Hoffnung aus, dass die Betriebsführung der neuen Gebirgsbahnen dank der Tüchtigkeit des Staatsbahnpersonals, welches ähnliche Aufgaben bei der Arlbergbahn und den galizischen Karpathenlinien schon jetzt mit bestem Erfolge bewältigt, sich ebenso günstig und klaglos vollziehen werde.

Abg. Tambosi beantragt folgende Resolution: „In Anbetracht der hohen Bedeutung der Herstellung der Tauernbahn für die Entwicklung des Verkehres im Hafen von Triest wird die Regierung aufgefordert, die Vollendung derselben nach Kräften zu betreiben, so dass der Bau gleichzeitig mit der südlichen Strecke, jedenfalls aber vor 1908 fertiggestellt werde.“

Abg. Mazorana erklärt seinen Antrag aufrechthalten zu müssen.

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester bemerkt, als Abgeordneter Salzburgs könnte er sich wohl dem Antrage Mazarona anschliessen, als Referent müsse er sich aber gegen denselben aussprechen.

Artikel IV wird hierauf unter Ablehnung der Anträge Mazorana und Tambosi nach der Regierungsvorlage, jedoch mit Hinweglassung des Wortes „womöglich“, angenommen.

Zu Artikel V, welcher anordnet, dass die neuen Bahnen vom Staate in eigener Regie zu betreiben sind, beantragt Abg. Dr. Kolischer, den Schlusssatz des ersten Alinea, wonach die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder eine Gesellschaft auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen darf, zu streichen.

Artikel V wird mit der vom Abg. Dr. Kolischer beantragten Aenderung angenommen.

Zu Artikel VI, der eine Péagirung der Südbahnstrecke Möllbrücken, eventuell Spital a. d. Drau—Villach, in Aussicht nimmt, bemerkt auf eine diesbezügliche Anfrage des Abg. Kaftan

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek, dass die Grundsätze für diese Péagirung in den als Type auf Grund eingehender fachlicher Studien aufgestellten Normalbestimmungen der neuen Concession der Kaiser Ferdinands-Nordbahn festgelegt sind. Die Ziffernwerthe, welche auf den Selbstkosten der zum Péagebetriebe benützten Südbahn beruhen, können allerdings erst dann fixirt werden, wenn der Péageverkehr wirklich zur Einführung gelangen wird, da erst in diesem Zeitpunkte (Betriebsübergabe der Tauernbahn) die dann geltenden Selbstkosten der Südbahu in Rechnung gestellt werden können.

Artikel VI und ebenso Artikel VII werden unverändert angenommen, womit der erste Theil des Gesetzes (neu herzustellende Eisenbahnen) erledigt erscheint.

Die Sitzung wurde hierauf geschlossen.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. April brachte Se. Excellenz der Herr Ministerpräsident Dr. von Koerber im Namen des Gesammtministeriums den angekündigten Gesetzentwurf, betreffend den Bau von Wasserstrassen zur verfassungsmässigen Behandlung ein. Der Gesetzentwurf enthält folgende Bestimmungen:

§ 1.

Der Bau von Wasserstrassen, und zwar:

a) eines Schiffahrtscanales von der Donau zur Oder,
b) eines Schiffahrtscanales von der Donau zur Moldau nächst Budweis nebst der Canalisirung der Moldau von Budweis bis Prag,
c) eines Schiffahrtscanales vom Donau-Odercanal zur oberen Elbe nebst der Canalisirung dieser Elbestrecke bis Melnik,
d) einer schiffbaren Verbindung vom Donau-Odercanal zum Stromgebiete der Weichsel und bis zu einer schiffbaren Strecke des Dniester

ist vom Staate unter der Bedingung auszuführen, dass von den betheiligten Königreichen und Ländern, welche auch die sonstigen Interessenten (§ 2) heranzuziehen haben, sowie von den Städten Wien und Prag angemessene Beiträge geleistet werden.

§ 2.

Zur Sicherstellung dieser Beitragsleistungen hat die Regierung mit den betheiligten Landesvertretungen und den Städten Wien und Prag unverzüglich Verhandlungen aufzunehmen.

Für die Einleitung dieser Verhandlungen sind die zur Verfügung stehenden generellen Kostenvoranschläge zu benützen.

Die Vorsorge für die Beiträge aus Laudesmitteln, sowie die Art der Heranziehung der innerhalb der einzelnen Königreiche und Länder in Betracht kommenden Interessenten (Bezirke, Gemeinden und sonstigen Interessenten) bleibt der Landesgesetzgebung vorbehalten.

Die Beiträge können entweder in Form einmaliger oder in Jahresraten zu zahlender Capitalzuwendungen oder in Form von jährlichen Zuschüssen zu den dem Staate aus der Beschaffung des Baucapitales erwachsenden Lasten oder durch die Herstellung einzelner in den Bauprojecten vorgesehenen Anlagen (Häfen, Anlandeplätze, Zufahrtsstrassen u. s. w.), durch die Abtretung von Grundeigenthum, Einräumung von dinglichen Rechten und Ueberlassung von Wasserrechten, Materiallieferungen, sowie sonstigen Sach- und Arbeitsleistungen abgestattet werden.

§ 3.

Für die einheitliche Leitung der im § 1 näher bezeichneten Arbeiten ist in entsprechender Weise Vorsorge zu treffen, wobei insbesondere die Bildung eines aus Fachmännern und Vertretern der Interessenten bestehenden Beirathes in Aussicht zu nehmen ist.

§ 4.

Die Verwaltung der nach § 1 dieses Gesetzes herzustellenden Wasserstrassen, sowie die Festsetzung und Einhebung der Abgaben und Gebühren für die Benützung der Wasserstrassen und der dazu gehörigen Anlagen erfolgt durch den Staat.

§ 5.

Der Bau der im § 1 bezeichneten Wasserstrassen, hinsichtlich welcher mit den Interessenten über die in den §§ 1 und 2 vorgesehenen Beitragsleistungen rechtsverbindliche Vereinbarungen zustande gekommen sind, hat längstens im Jahre 1904 zu beginnen.

Die erforderlichen Vorarbeiten sind derart rechtzeitig durchzuführen, dass dieser Zeitpunkt eingehalten und der Bau längstens binnen 20 Jahren vollendet werden kann.

§ 6.

Die Kosten der Herstellung der im § 1 bezeichneten Wasserstrassen sind, soweit diese Kosten nicht durch die Beiträge der Länder, Gemeinden und Interessenten gedeckt wurden, durch eine mit höchstens 4 pCt. steuerfrei zu verzinsende, auf Kronenwährung lautende, in 90 Jahren zu tilgende Anleihe zu beschaffen.

Die Regierung wird ermächtigt, von dieser Anleihe in der Bauperiode von 1904 bis Ende 1912 einen Maximalbetrag von 250 Millionen Kronen Nominale auszugeben.

Der hieraus erzielte Erlös darf nur zur Deckung der Herstellungskosten der im § 1 bezeichneten Wasserstrassen verwendet werden.

§ 7.

Die Deckung des nach dem Jahre 1912 sich ergebenden Erfordernisses ist rechtzeitig durch ein besonderes Gesetz sicherzustellen.

§ 8.

Die Regierung wird ermächtigt, die Trasse und die technische Anlage der im § 1 erwähnten Wasserstrassen endgiltig festzusetzen.

Jede Abweichung von dem nach den Bestimmungen des § 1 aufgestellten Programme der herzustellenden Wasserstrassen uud jede Erweiterung des Programmes über den Rahmen des § 1 hinaus bedarf einer besonderen gesetzlichen Bewilligung.

§ 9.

Für die Deckung der aus der Begebung der Anleihe erwachsenden Annuitätslast hat der Finanzminister vor dem Baubeginne (§ 5) gegebenenfalls Vorschläge zur verfassungsmässigen Behandlung zu unterbreiten.

§ 10.

Die für die Vorarbeiten (§ 5, Alinea 2) erforderlichen Beträge sind alljährlich im Staatsvoranschlage anzusprechen.

§ 11.

Für die im § 1 bezeichneten Anlagen steht das Enteignungsrecht zu, wobei die Grundsätze des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen Anwendung zu finden haben.

Alle Angelegenheiten, welche sich auf die Feststellung und Ausführung der Projecte für diese Anlagen beziehen, sowie die darauf bezüglichen Entscheiduugen fallen in die Competenz des zur Baudurchführung berufenen Handelsministeriums.

Die näheren Bestimmungen werden im Verordnungswege erlassen werden.

§ 12.

Verträge, bücherliche Eintragungen, Eingaben und sonstige Urkunden, durch welche zum Zwecke der Sicherstellung der im § 1 dieses Gesetzes bezeichneten Anlagen die Erwerbung von Grund und Boden, die Einräumung dinglicher Rechte, die Ueberlassung von Wasserrechten, die Beistellung von Bau- und Betriebsmaterialien, die Leistung von Barzahlungen oder sonstigen wie immer gearteten Beiträgen zugesichert oder Vereinbarungen zum Zwecke der Capitalsbeschaffung und des Baues der bezeichneten Anlagen getroffen werden, mit Ausschluss der im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen, endlich die von den Ländern, den Städten Wien und Prag, den Bezirken und Gemeinden zur Beschaffung des für die Zwecke der Beitragsleistung zu den Kosten der Wasserstrassen (§ 1) nothwendigen Capitals etwa aufzunehmenden Anleihen geniessen die Stempel- und Gebührenfreiheit.

Dieselbe Begünstigung geniessen die von deu Interessenten etwa zu überreichenden Eingaben, Pläne und sonstigen Schriftstücke, durch welche die Ausführung dieser Anlagen in technischer oder finanzieller Beziehung vorbereitet wird.

§ 13.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes ist Mein Gesammtministerium betraut.

In dieser Sitzung führte der Herr Ministerpräsident und Leiter des Ministeriums des Innern Dr. von Koerber Folgendes aus:

Hohes Haus! Auf Grund eingeholter Allerhöchster Ermächtigung habe ich die Ehre, dem hohen Hause im Namen der Gesammtregierung einen Gesetzentwurf, betreffend den Bau von Wasserstrassen, zur verfassungsmässigen Behandlung zu überreichen. Der Hauptinhalt der Vorlage ist folgender:

Es werden Schiffahrtscanäle von der Donau zur Oder, von der Donau zur Moldau, vom Donau-Oder-Canale zur oberen Elbe, vom Donau-Oder-Canale zum Stromgebiete der Weichsel und des Dniestr hergestellt. Gleichzeitig wird die Canalisirung, beziehungsweise Regulirung der bei der Herstellung dieser Wasserstrassen in Betracht kommenden Flüsse durchgeführt. Der Bau der Canäle wie die Regulirung der genannten Flussstrassen ist an die Beitragsleistung der betheiligten Königreiche und Länder, welche wieder die sonstigen Interessenten heranzuziehen haben, sowie der Städte Wien und Prag geknüpft, und haben die entsprechenden Verhandlungen unverzüglich zu beginnen. Die Vorsorge für die Beiträge aus Landesmitteln, sowie die Art der Heranziehung der übrigen Interessenten bleibt der Landesgesetzgebung überlassen. Die Beiträge können in Form einmaliger oder in Jahresraten abzustattender Capitalsummen, in jährlichen Zuschüssen zu den dem Staate aus der Beschaffenheit des Baucapitals erwachsenen Lasten, in der Herstellung einzelner in den Bauprojecten vorgesehener Anlagen, in der Abtretung von Grundeigenthum, in der Einräumung dinglicher Rechte und in der Ueberlassung von Wasserstrassen bestehen. Für die Leitung der Arbeiten ist ein Beirath aus Fachmännern und Vertretern der Interessenten in Aussicht genommen.

Die gesammte Verwaltung der Wasserstrassen, sowie die Feststellung und Einhebung aller Abgaben und Gebühren erfolgt durch den Staat. Der Bau jener Wasserstrassen, hinsichtlich welcher mit den Interessenten eine rechtsverbindliche Vereinbarung über ihre Beiträge zustande gekommen ist, hat längstens im Jahre 1904 zu beginnen und muss jedenfalls binnen 20 Jahren vollendet sein. Die Vorarbeiten sind derart durchzuführen, dass der Bau zum angegebenen Termine sicher in Angriff genommen werden kann.

Die Kosten der Wasserstrassen sind, soweit sie nicht von den Interessenten bestritten werden, durch eine höchstens durch 4 pCt. verzinsliche, in 90 Jahren zu tilgende Kronenanleihe aufzubringen. Die Regierung wird ermächtigt, von dieser Anleihe in der Bauperiode 1904 bis 1912 einen Maximalbetrag von K 250,000.000 auszugeben, deren Erlös ausschliesslich für den Bau der Wasserstrassen zu verwenden ist, der Rest des Bedarfes muss durch ein besonderes Gesetz angesprochen werden.

Die Regierung wird ermächtigt, die Trasse und die technische Anlage der Wasserstrassen endgiltig festzustellen. Jede Abweichung von dem eingangs erwähnten Programme der herzustellenden Wasserbauten bedarf der gesetzlichen Genehmigung. Die Kosten der Vorarbeiten sind alljährlich in das Budget einzustellen. Bei der Bauführung gilt das Enteignungsrecht, für alle Rechtsgeschäfte ist die Stempel- und Gebührenfreiheit vorgesehen.

Hohes Haus! Der letzte Paragraph des von mir überreichten Gesetzentwurfes betraut mit dem Vollzuge das Gesammtministerium. Das hat nicht blos den Sinn, dass nahezu alle Ministerien an der Durchführung betheiligt sind, sondern soll bezeugen, dass die Regierung sich der Grösse und Bedeutung der Sache, aber auch des vollen Ernstes der Situation bewusst ist. Was von uns jetzt unternommen werden soll, ist für Oesterreich eine völlig neue Aufgabe. Wir besassen bisher nur einen einzigen, ganz kurzen Canal in der Ebene von Wien nach Wiener-Neustadt. Er musste in der wichtigsten Strecke der Eisenbahn weichen.

Nun sollen Canäle durch grosse Ländergebiete gebaut und Flüsse auf weiten Strecken regulirt werden. Ich gebe zu, dass vielleicht schon in der Vergangenheit, als die Arbeitslöhne billig und manche Umstände günstiger waren, mehreres hätte geschehen können; allein ich darf auch die schwerwiegenden Gründe nicht übersehen, welche sich jedem Unternehmen dieser Art entgegenstellten. Unsere Länder erfreuen sich bekanntlich nur weniger langgestreckter Ebenen. Alle die landschaftlichen Herrlichkeiten, die ihnen ihre unvergleichlichen Schönheiten verleihen, sind für den Techniker ebensoviele Hemmnisse und für den Finanzminister ebensoviele Sorgen. Im wahrsten Sinne des Wortes mussten wir denn auch die Bahnbrecher in Bezug auf Eisenbahnbauten im Gebirge sein; nur wir hatten einen Semmering, einen Brenner, den Karst zu überschienen, und werden jetzt die Tauern zu durchbrechen haben. Und doch, sind diese Schwierigkeiten des Eisenbahnbaues einmal überwunden, besteht keine allzu grosse Erschwerung des Betriebes mehr, während wir bei den geplanten Canalbauten nicht nur von der Meereshöhe der Donau mit 130 m auf die Höhe der böhmisch-mährischen Wasserscheide von 580 m, ja im Falle einer Verbindung von Linz nach Budweis bis 740 m hinansteigen, sondern auch in den fertigen Canälen das Wasser der Flüsse fortwährend auf diese Höhe bringen müssen, damit die mit Gütern beladenen Schiffe befördert werden können.

Die enormen technischen Schwierigkeiten des Baues wären ehedem an sich schon ein unüberwindliches Hinderniss der Herstellung ausgedehnter Canäle gewesen, wenn auch die Unmöglichkeit des Betriebes selbst nach dem Stande der mechanischen Wissenschaften damals nicht existirt hätte. Jetzt ist sie allerdings als überwunden anzunehmen. Aber ich halte es für eine nachdrückliche Pflicht der Regierung, auf die ungewöhnlich grossen Betriebskosten zu verweisen (Zustimmung), die für alle Zeiten damit verbunden sein werden.

Ja, meine Herren, wir sind es schuldig, Ihnen in allen Punkten die volle Wahrheit zu sagen und im voraus das Mass der Verantwortlichkeit für alle Theile festzustellen.

Die Baukosten der in Aussicht genommenen Canäle und Flussregulirungen werden aller Wahrscheinlichkeit nach wesentlich grösser sein, als gemeinhin angenommen wird. (Hört! Hört!) Wir beziffern sie mit 750 Millionen Kronen.

Die Betriebskosten auf den fertigen Canälen werden die Spesen anderer bequemer gebetteter Wasserstrassen dieser Art beträchtlich übersteigen, und wenn der Zweck einer billigeren Fracht als auf den Eisenbahnen dennoch erreicht werden soll, muss ich der Befürchtung Raum geben, dass die Einnahmen für geraume Zeit nicht nur nicht zur Verzinsung und Tilgung des aufgewendeten Capitals ausreichen werden, sondern dass ein vielleicht nicht geringes Deficit des Betriebes in die Rechnung einzubeziehen ist.

Angesichts dieser Eventualitäten constatire ich, dass die gesammte Bevölkerung der betheiligten Länder mit seltener Uebereinstimmung nicht in einer vorübergehenden Bewegung, sondern in einer Jahrzehntelangen, mit stets wachsendem Nachdrucke geführten Agitation die Herstellung der Canäle fordert, obwohl in den in diesem hohen Hause gepflogenen Erörterungen, in den Verhandlungen der Landtage, welche sich mit der Angelegenheit beschäftigten, in den zahllosen Vereins- und Wählerversammlungen und in der Presse im vorhinein die ausserordentliche Belastung erkannt wurde, welche dem Staatsschatze aus dem Baue und dem Betriebe der Canäle erwachsen muss.

Wenn nun die Gesammtheit der Steuerträger die Opfer kennt, die sie auf sich nimmt, und trotzdem mit wahrer Begeisterung für eine Sache eintritt, dann ist es, glaube ich, die Pflicht der Regierung, ihre Sorgen, soweit sie es zu verantworten vermag, in den Hintergrund zu stellen und nur daran zu denken, wie sie die Lasten mildern und für die Durchführung eine Form finden kann, welche die nothwendigen Opfer durch die zu erreichenden Vortheile vergessen macht. Die ganze Bevölkerung will die Canäle und will sie auch bezahlen; sie können daher dieser opferwilligen Bevölkerung wohl nicht vorenthalten bleiben. Der allseitige Wunsch richtet sich auf billige Tarife.

Dabei kommen zunächst die Interessen der Landwirthschaft in Betracht, für Galizien hauptsächlich beim Getreide, für Mähren zwar auch beim Getreide, doch in weitaus höherem Masse für dieses Land, sowie für Böhmen und Schlesien bei der Verfrachtung der enormen Rübenquantitäten, welche die Zuckerindustrie verarbeitet. Ich verspreche mir keine geringe Erleichterung für den Rübenbauer wie für den Zuckerfabrikanten, wenn auch für den letzteren der billige Bezug der Kohle gleichfalls schwer in die Wagschale fällt.

In der Zuckerfabrikation liegt neben der Biererzeugung die ausgedehnteste Verbindung zwischen Industrie und Landwirthschaft; wir haben also schon deswegen allen Grund, sie energisch zu unterstützen. Sie ist aber auch bedrängt durch die erhebliche Concurrenz in der anderen Reichshälfte und noch viel mehr durch die unter wesentlich günstigeren Bedingungen arbeitende Fabrikation des Auslandes (Sehr richtig!), ihre ferneren Märkte sind bedroht. Und doch ist es gerade diese Industrie, durch deren Export der weitaus grösste Theil des Goldes beschafft wird, das wir zur Bezahlung der Zinsen in der Fremde brauchen. Ich kann von der Textilindustrie unserer Länder leider nicht sagen, dass sie auf den Weltmärkten eine führende Rolle spielt. Wenn ich auch nach genauer Kenntniss der Sachlage entschieden erklären darf, dass die in einer entschwundenen Zeit bestandenen Mängel längst aufgehört haben, so ist es dieser Industrie doch noch nicht gelungen, belangreiche Absatzgebiete im Auslande zu erobern, ja sie hat sogar manchen alten Markt eingebüsst. Ihre Stütze ist die Monarchie. Allein sie erscheine selbst hier auf das ernstliche gefährdet, wenn nicht Mittel zur Hintanhaltung fremden Wettbewerbes ausfindig gemacht würden, indem wir bessere Arbeitsvoraussetzungen für unsere Fabrikation schaffen. Die Canäle sind ein solches Mittel, weil sie die billige Zufuhr sowohl der Kohle wie der Rohproducte, der Baumwolle und der Schafwolle, auf dem Wasserwege ermöglichen.

Auch für Wien, dessen Entwicklung zu fördern der Regierung am Herzen liegt, und mit Wien für Niederösterreich

wird hoffentlich eine neue Zeit der Blüthe anheben. So werden alle an den Canälen oder in deren Nähe gelegenen Industrien die Wohlthaten der Wasserstrassen reichlich empfinden, die direct oder indirect der gesammten Production zustatten kommen, und so die Opfer wettmachen sollen, die sie erheischen.

Das hohe Haus wolle mir jedoch gestatten, auf ein anderes Moment hinzuweisen, das die Regierung, während sie die Canäle baut, nicht aus dem Auge verlieren darf. Ich weise nämlich den Wasserstrassen im Export eine mindestens ebenso wichtige Rolle zu wie im Inlandsverkehre. Die Regierungsvorlage, welche ich Ihnen zu unterbreiten die Ehre habe, enthält nichts davon, aber es ist klar, dass der Staat mit dem Bau der Canäle seine Mission noch nicht vollendet; ihn muss ein viel grösserer Gedanke beherrschen, welcher auch in den weitreichenden Fluss- und Stromregulirungen seinen Ausdruck findet. (Lebhafter Beifall.) Der Staat darf nicht wieder die Methode annehmen, die aussichtslosesten oder nothleidendsten Verkehrsstrassen zu bauen und dann mit gebundenen Händen weiter zu verwalten, sondern er muss jetzt, da er vor einem neuen folgenschweren Entschlusse steht, auch von einer richtunggebenden, wirthschaftlichen Idee geleitet sein. (Lebhafter Beifall.) Das gesammte Wasserstrassennetz im Norden der Monarchie muss der Förderung der gesammten heimischen Production einheitlich dienstbar gemacht werden, unsere Landwirthschaft, unsere Industrie und unser Handel müssen auf allen Linien gleichmässig zuverlässige und billige Wege nach auswärts finden. Wir wollen sehen, ob sie auch dann noch zu keinem erheblichen Exporte gelangen. Ich hoffe, dass auf diesen bis zum eigenen Herde führenden Wegen der Blick und das Verständniss für den Weltbedarf und den Weltgebrauch mit unwiderstehlicher Gewalt zu uns kommen und den bisherigen eingeengten Horizont erweitern werden. (Beifall.)

Ich wäre nun am Schlusse meiner Ausführungen. Aber, meine Herren, wundern Sie sich nicht, wenn gerade ich, im anscheinenden Widerspruche zu den bisherigen Bemühungen der Regierung, politische Discussionen zu Gunsten der wirthschaftlichen Angelegenheiten zu vermeiden, mich heute mit meinen letzten Worten selbst auf das politische Gebiet begebe.

Ein inhaltsschweres Wort eines sehr geehrten Abgeordneten auf der rechten Seite dieses hohen Hauses bestimmt mich dazu. Er sagte im Hinblicke auf die Canalfrage, ihre glückliche Lösung sei geeignet, die beiden in Böhmen streitenden Volksstämme einander näher zu bringen, ihre Verständigung zu fördern. Der Herr Abgeordnete hat damit den Grundgedanken unserer Politik herausgehoben. Denn, meine Herren, wir hofften von allem Anfange an und wir wollen noch weiter hoffen, durch eine grosszügige Hebung der Volkswirthschaft, durch die energische Geltendmachung der culturellen und materiellen Interessen aller im Reiche wohnenden Volksstämme dem inneren Frieden am besten zu dienen, und es ist wohl nicht allzu unbescheiden, wenn ich aus manchen Anzeichen den Schluss zu ziehen wage, dass die Bevölkerung diesem Bestreben einige Sympathie zuwendet. (Zustimmung.) Eine grössere, inhaltsreichere als die Canalfrage konnten wir kaum vor dieses hohe Haus bringen. Die Hunderte von Millionen, welche die Eisenbahn-Investitionen und das Wasserstrassennetz kosten werden, sind auf Zinseszinsen angelegt, wenn sie dem theuersten Gute, dem Frieden, in diesem Reiche die Wege erschliessen. (Lebhafter Beifall.) Ich empfehle die Vorlage der Regierung Ihrem Wohlwollen und bitte, den von mir eingebrachten Gesetzentwurf der thunlichst dringlichen Behandlung zuzuführen. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Wagenhalle mit Werkstättenanbau für den Betriebsbahnhof in Grinzing.) Das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Detailproject für eine Wagenhalle mit Werkstättenanbau für den in Grinzing zu errichtenden Betriebsbahnhof der Wiener elektrischen Strassenbahnen wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Prüfung vom Standpunkte der Wiener Bauordnung und der Localinteressen im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 übermittelt. Gleichzeitig wurde die genannte k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 16.226.]

Projectirte elektrische Kleinbahn von Roseldorf nach Pulkau. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. April die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von einem Actionscomité vorgelegten generellen Projectes für eine mit 1 m Spurweite auszuführende, elektrisch zu betreibende Kleinbahn mit theilweiser Strassenbenützung von Roseldorf nach Pulkau im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und im Anschlusse an die vom k. k. Eisenbahnministerium gleichzeitig angeordnete Trassenrevision für die von anderer Seite projectirte Kleinbahn Unter-Ravelsbach—Roseldorf durchzuführen. [E.-M.-Z. 1812.]

Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs. (Theilstrecke Steinbach—Gross-Gerungs: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom niederösterreichischen Landesausschusse vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke von km 24·473 bis 43·655 (Steinbach—Gross-Gerungs) der Localbahn von Gmünd nach Gross-Gerungs die politische Begehung und Stationscommission im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung auf den 13. Mai und folgenden Tage anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Guido Freiherr von Siber betraut. [E.-M.-Z. 17.570.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

28. April. Infolge Dammrutschung zwischen den Stationen Worwolinee und Torskie wurde der Güterverkehr zwischen diesen zwei Stationen der Streeke Czortków—Zaleszezyki bis auf Weiteres eingestellt.

Der Personenverkehr wird mittelst Umsteigens, bezw. Uebertragung der Gepäcksstücke aufrecht erhalten.

Südbahn und Nordbahn. (Einstellung des Verkehres der Petersburg-Wien-Nizza (Cannes)-Expresszüge.) Mit Rücksicht auf die ablaufende Wintersaison an der Riviera wird der Verkehr der Petersburg-Wien-Nizza (Cannes)-Expresszüge mit Ende April eingestellt, und zwar wird der letzte Zug nach Nizza (Cannes) am Montag den 29. April von Wien (Südbahnhof) abgehen. Am Dienstag den 30. April wird dieser Luxuszug ab Wien nicht mehr in Verkehr gesetzt werden. Von Cannes wird der letzte Zug gleichfalls am 29. April abgehen und in Wien (Südbahnhof) am 30. April eintreffen. In der Fortsetzung nach Russland wird der letzte Zug am Donnerstag den 25. April von Wien (Südbahnhof) via Nordbahn nach Warschau (Petersburg) weitergeführt werden, während der am Dienstag den 23. April von Wien (Südbahnhof) nach Nizza (Cannes) abgehende Zug der letzte ist, welcher den directen Anschluss aus Russland vermittelt.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Köln: Eröffnung des Haltepunktes Kreuzberg für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 12. April wird der zwischen den Verkehrsstellen Altenahr und Brück an der Ahr gelegene Haltepunkt Kreuzberg am 1. Mai für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden. Der Fahrkartenverkauf findet durch den Zugsführer statt.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. April l. J. dem Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Rudolf Graf Chorinsky das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Dr. Paul Hopfgartner zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft „Localbahn Lambach-Haag“ ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ostdeutscher Getreideverkehr nach österreichischen Grenzstationen.

Aufnahme neuer Stationen.

Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1901 werden nachstehende Stationen der kgl. Eisenbahn-Directionsbezirke Bromberg und Stettin in den oben bezeichneten Getreideverkehr einbezogen.

Die Frachtsätze betragen:

Von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes	nach Reichenberg	
	loco	transit
	Mark für 100 kg	
a) Bromberg:		
Balster	1·00	0·94
Callies	0·99	0·93
Crampe	1·04	0·98
Gutsdorf	1·00	0·94
Harmelsdorf	1·10	1·04
Märk.-Friedland	1·05	0·99
Tütz	1·07	1·01
Wutzig	1·13	1·07
b) Stettin:		
Casekow	0·93	0·87
Dramburg	1·12	1·06
Falkenburg	1·16	1·10
Polzin	1·28	1·22
Ruhnow	1·02	0·96
Wangerin	1·04	0·98

Wien, am 24. April 1901. [356]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr.

Verschiebung des Einführungstermines des Tarifnachtrages II.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 38 de dato 30. März 1901 sub [265] enthaltene Kundmachung, wonach zu dem im Ungarisch-Deutschen Viehverkehre seit 1. April 1895 bestehenden Tarife mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 der Nachtrag II in Kraft tritt, wird dahin abgeändert, dass dieser Nachtrag nicht schon am 1. Mai 1901, sondern an einem später noch zu verlautbarenden Termin in Kraft treten wird.

Wien, am 25. April 1901. [357]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Neuer Tarif auf der Wiener Stadtbahn und Wiener Verbindungsbahn.

Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1901 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf der Wiener Stadtbahn und der Wiener Verbindungsbahn, sowie auf den anschliessenden Strecken der österr. Staatsbahnen in Kraft.

Mit demselben Zeitpunkte wird der bisherige vom Tage der Betriebseröffnung auf der unteren Wienthallinie und der Wiener Stadtbahn giltige gleichnamige Tarif aufgehoben.

Durch den neuen Tarif treten hinsichtlich des Verkehres auf der Wiener Stadtbahn und der Wiener Verbindungsbahn (Unter-Hetzendorf—Praterstern) folgende Tarifänderungen ein:

Die dritte Zone der Wiener Stadtbahn und Verbindungsbahn (Entfernungen über 8 km) wird sowohl für den Wochentagsverkehr, als auch für den Sonn- und Feiertagsverkehr aufgehoben und werden die Relationen der bisherigen dritten Zone in die zweite Zone mit den Fahrpreisen von 20 Hellern in der III. Classe und 30 Hellern in der II. Classe eingereiht.

Für Sonn- und Feiertage wird ausser der dritten Zone auch die erste Zone (Entfernungen bis 3 km) aufgelassen und gelangt für Sonn- und Feiertage ohne Unterschied der Entfernungen ein Einheitstarif mit den Preisen der bisherigen zweiten Zone (III. Classe 20 Heller, II. Classe 30 Heller) zur Einführung.

Die für Kinder unter 10 Jahren auf der Stadt- und Verbindungsbahn bestehende 50percentige Fahrpreisermässigung mit der Mindestgebühr von 10 Hellern in der III. Classe und 15 Hellern in der II. Classe bleibt unverändert aufrecht.

Im Zusammenhange mit der Auflassung der dritten Zone erfolgt auch eine Herabsetzung der Preise der Monats-, Schülermonats- und Arbeiterwochenkarten für die bisherige dritte Zone auf jene der zweiten Zone.

Ausserdem tritt eine namhafte Ermässigung der Preise der Monatskarten der ersten und zweiten Zone unter gleichzeitiger Beschränkung ihrer Giltigkeit auf Werktage ein.

Die neuen Preise der Monatskarten stellen sich in der ersten Zone III. Classe auf 3 Kronen (bisher 5 Kronen), II. Classe auf 4·50 Kronen (bisher 7·50 Kronen), in der zweiten Zone III. Classe auf 6 Kronen (bisher 10 Kronen), II. Classe auf 9 Kronen (bisher 15 Kronen).

Ausser den Monatskarten gelangen auch Zeitkarten für drei Kalendermonate unter Berechnung des dreifachen Preises einer Monatskarte zur Ausgabe.

Entsprechend den Tarifänderungen auf der Wiener Stadtbahn und Verbindungsbahn treten auch im directen Verkehre zwischen den Stationen dieser Bahnen und den Stationen der anschliessenden Localstrecken der Staatsbahnen Tarifregulirungen ein.

Wien, am 25. April 1901. [358]

Localbahn Auspitz.

Abänderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes I im Tarife der Localbahn Auspitz.

Ausnahmetarif I für die Beförderung von Bruchsteinen, unbearbeiteten (nach der Nomenclatur im Tarif-Theile I), Sand, dann Ziegeln (nach der Nomenclatur im Tarif-Theile I), sowie Rübenschnitzen und Rübenschnitzabfällen der Zuckerfabrikation, nicht gedörrten und nicht getrockneten sämmtlichen Artikeln, bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens.

Vorstehende Tarifmassnahme tritt sechs Wochen nach ihrem Erscheinen in Kraft.

Brünn, am 27. April 1901. [359]

Umschlagsverkehr via Verciorova.

Einführung eines Tarifnachtrages III.

Mit 15. Mai 1901 gelangt Nachtrag III zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. März 1895 zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen der Ausnahmetarife Nr. 2 (Hanfzeuge etc.), Nr. 3 (Eisen und Eisenwaaren), Nr. 4 (Maschinen etc.), Nr. 17 (Glas und Glaswaaren) und Nr. 18 (Thonwaaren), die Aufhebung der Ausnahmetarife Nr. 19 (Cement), Nr. 20 (Steine etc.), Nr. 22 (Stärke etc.) und Nr. 25 (Gyps), sowie Zuschläge zu den Frachtsätzen und Kürzungen der Frachtsätze des Haupttarifes und der Nachträge.

Exemplare dieses Tarifes sind im Wege der betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 28. April 1901. [360]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland—Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

Verschiebung des Einführungstermines von Tarif-Theil II.

Der in diesem Blatte Nr. 45 vom 18. April 1901 sub Post 320 verlautbarte Einführungstermin des neuen Tarifes für den obenbezeichneten Verkehr wird auf den 1. Juli 1901 verschoben, und bleiben daher die Frachtsätze des derzeit bestehenden Tarifes bis zu diesem Zeitpunkte in Kraft.

Wien, am 27. April 1901. [361]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. Korneuburg.

Abänderung einer Kundmachung.

Die Bekanntmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 31 vom 12. März 1901 sub Post [180] wird dahin abgeändert, dass mit 30. April 1901 die Frachtsätze des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Juni 1895 nach und von den Stationen Buchs, Bregenz, Lindau, St. Margrethen, Passau und Simbach ausser Giltigkeit treten.

Die Frachtsätze dieses Tarifes, sowohl hinsichtlich des Classenguttarifes als auch der Ausnahmetarife, nach und von allen übrigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen verbleiben bis auf Weiteres noch in Kraft.

Wien, am 28. April 1901. [362]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc.

(Tarif vom 1. November 1897.)

Einführung eines Nachtrages V.

Zum vorbezeichneten Kohlenausnahmetarife tritt mit Giltigkeit vom 1. Juni 1901 der Nachtrag V in Kraft, der theilweise ermässigte Frachtsätze nach den bisher im Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischen Kohlentarife enthaltenen Stationen der Localbahn Zwittau-Polička-Skutsch enthält.

Ausserdem werden neue Frachtsätze nach Peček eingeführt, die Sätze nach Böhm.-Brod ermässigt und die Sätze nach Brüsau-Brünnlitz und Zwittau theilweise erhöht.

Die Erhöhungen treten erst am 16. Juni 1901 in Kraft.

Der Tarifnachtrag ist zum Preise von 10 Pfennigen (= 12 Hellern) bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 27. April 1901. [363]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
auch namens der übrigen betheiligten Bahnverwaltungen.

Directer Personenverkehr mit Nordseebädern.

Einführung eines neuen Tarifes.

Der neue Tarif für den directen Personenverkehr mit den Nordseebädern Helgoland, Westerland, Wittdün-Amrum und Wyk a Föhr tritt nicht am 1. Mai, sondern erst am 1. Juni 1901 in Wirksamkeit.

Wien, am 27. April 1901. [364]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich - Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Die in Nr. 34 dieses Blattes vom 19. März 1901 sub Pos. [214] verlautbarte Kundmachung wird hiemit dahin abgeändert, dass die im Tarife für den vorbezeichneten Verkehr, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Mai 1898, sowie in den hiezu erschienenen Nachträgen I—III enthaltenen Frachtsätze des Classenguttarifes im Verkehre mit den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Bregenz, Buchs, Lindau, Passau, St. Margrethen und Simbach mit 1. Mai 1901 ohne Ersatz ausser Kraft treten, dagegen die im obgenannten Tarife sammt Nachträgen enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife im Verkehre mit den Stationen: Bregenz, Buchs, Furth i. W., Lindau, Passau, St. Margrethen und Simbach bis auf Weiteres in Kraft bleiben.

Wien, am 25. April 1901. [365]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

PUTZWOLLE

cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

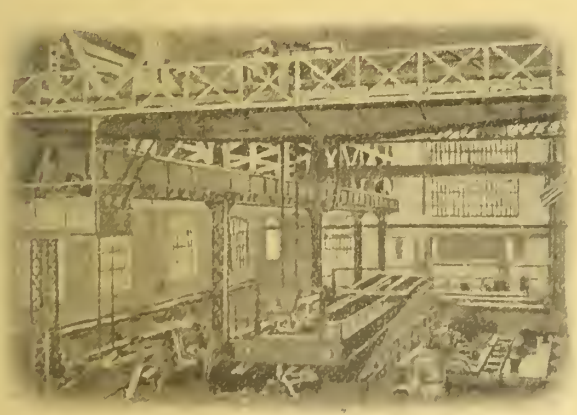
Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.



Krahnbau-Werkstätte von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs - Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks - Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nord-bahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem **BUREAU in WIEN, I. Wipplingerstrasse 21.**

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1146	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Holz a) der Classe C b) des Specialtarifes 2	Brüsan-Brünnlitz	Königshan (S.N.D.V.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 89 Heller ad b) 102 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1147	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Ermässigte Eilgüter	Kronna	Brüx (A.T.E.) Karlsbad (B.E.B.) Teplitz (A.T.E.)	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 427 500 420		Im Kartirungswege		
1148	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Hopfen	Wien (Südbahn, transit)	Wien (Oe.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 333 315 347 329		Im Kartirungswege		
1149	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Locomotiven und Tender, auf eigenen Rädern laufend, und Reserverädergarnitur	Floridsdorf-Jedlesee (Oe.N.W.B.)	Prag (Smichow) (B.E.B.)	Frachtzahlung für das Effectivgewicht. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife, bezw. Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	106 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen zu Dienstzwecken der Bustehrader-Eisenbahn bestimmt sein, und muss in den bezüglichen Frachtbriefen eine Dienststelle dieser Bahnverwaltung als Empfängerin angeführt erscheinen

Fortlaufende Nummer	1150	1151	1152
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen der	Oesterr. Nordwestbahn		betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Locomotive und Eisenbahnwagen, verladen, Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen und Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen-, Extra- und Brückenhölzer, Banholz und sonstiges Baumateriale, Eisenconstructionen, Ladentensilien, Schmier- und Putzmateriale	Buchendauben
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Ždiretz-Krenzberg	Stationen der Strecken Wien—Marburg, Marburg—Franzensfeste und Knfstein—Roveredo	Kozorac (Station der Militärbahn Banjaluka-Doberlin)
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Nestersitz-Pömmerle	M o r i	Triest
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarif bestimmungen	Die Transporte müssen für Regiezwecke der Localbahn Mori-Arco-Riva bestimmt und an Organe dieser Bahn adressirt sein	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen, bezw. jener des Ausnahmetarifes II im nebenbezeichneten Verbandstarife
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 6. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Interner Tarif	Bosnisch-Adriatischer Verband, Tarif-Theil II, Heft 2
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	Variabel	154 Heller incl. ungar. Stener
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	73 Heller	a) Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller per 100 kg und 1 km. b) Bei Beförderung als Frachtgut 0·4 Heller per 100 kg und 1 km für Quantitäten unter 10.000 kg, insofern sich die Frachtberechnung ad c) nicht billiger stellt. c) Bei Beförderung als Frachtgut 0·31 Heller per 100 kg und 1 km bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Eine Manipulationsgebühr wird nicht angerechnet. Bei Anwendung des Frachtsatzes ad c) hat das Anf- und Ahladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen. Als Minimalgebühr muss in allen Fällen ein Frachtsatz von 12 Heller per 100 kg entrichtet werden	149 Heller incl. ungar. Stener
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Variabel	5 Heller incl. ungar. Stener
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Das Anf- und Ahladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1153	k. k. österr. Staatsbahnen		Holz für Reglezwecke der italienischen Südbahn-Gesellschaft	den im Ausnahmetarif Nr. 13, enthalten im Tarif-Theil II, Heft Ia des Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehres vom 1. Jänner 1900, genannten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Pontebba	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der italienischen Südbahn-Gesellschaft adressirt sein	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif-Theil II, Heft Ia für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. Jänner 1900		Die im Ausnahmetarif Nr. 13, enthalten im Tarif-Theil II, Heft Ia des Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehres vom 1. Jänner 1900 angegebenen Schlusstfrachtsätze bis Pontebba transit	—	Im Kartirungswege		
1154	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Strakonitz-Winterberg-Wallern	Holzcellulose der Pos. H—32 a und b der Güterclassification	Strakonitz transit	Freinng i. B.	mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	43	33	10	Im Kartirungswege		
			Papierabfälle der Pos. P—2 a der Güterclassification	Strakonitz transit	Freiung i. B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen b) „ 10.000 kg „ „ „ das wirkliche Gewicht, mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			70	52	18			
			Packpapier aus Pos. P—1 a	Freiung i. B.	Strakonitz transit				a) 70 b) 70	52 52	18 18			
					Wien II (K.F.J.B.)				a) 254 b) 243	231 218	23 25			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1155	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Bukowinaer Localbahnen	Rundholz aus der Pos. H—18, Punkt 1, der Güterclassification	anf der Schleppbahn Wama-Russ Moldawitza		Aufgabe als Frachtgut an ein inländisches Holzindustrie-Etablissement. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Specialtarif 2	Ausnahmetarif II	Versobieden	Im Kartirungswege		
1156	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Oswięcim	Iglau	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Transporte müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. für den Betrieb der Localbahn Starkenbach-Rochlitz bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die k. k. österr. Staatsbahnen oder eine ihrer Dienststellen als Absender und Empfänger erscheinen, zur Auflieferung gelangen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	Tarif-Theil II, Heft 2, des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1901						
	Weichentheile der Pos. E—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1898		Mähr.-Ostrau oder Schönbrunn	Starkenbach				Bestebt kein directer Frachtsatz	177 Heller	111 Heller	66 Heller	Im Kartirungswege		
								166 Heller						

Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1157	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Cement der Pos. C—6 der Güterclassification des Tarifes (Theil I) vom 1. Jänner 1898	Wien (Nordbahnhof transito und Staatsbahnhof transito)	den in nachfolgender Tabelle angeführten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeteten Wagens. Das Abladen der Sendungen hat der Empfänger zu besorgen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Tarif (Theil II) für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, giltig vom 1. August 1900, bezw. Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachfolgende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Empfangsstation	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Hellern	Empfangsstation	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Hellern	Empfangsstation	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Hellern
Biala-czortkowska	224	Jasło	157	Rymanów	164
Biecz	154	Kałusz	200	Rzeszów	152
Bochnia	119	Kolomea	213	Sadowa wisznia	175
Borki wielkie	207	Kopyczyńce	229	Sambor	177
Borysław	186	Krosno	161	Sanok	168
Brody	197	Lańcut	156	Sędziszów	148
Brzeżnica	109	Lemberg	183	Skawce	117
Bnczacz	218	Lemberg-Podzamcze	183	Skole	194
Bnrsztyn-Demianów	199	Lnżan	223	Słotwina	127
Chabówka	125	Mielec	151	Sniatyn-Zalncze	220
Chodorów	192	Mikolajów-Drohowyże	189	Sokal	186
Chorostków	242	Mikulince-Strusów	227	Stanislau	205
Czernowitz	224	Monasterzyska	215	Stryj	188
Czortków	224	Mościska	172	Tarnobrzeg	157
Delatyn	214	Nadwórna	212	Tarnopol	205
Dembica	143	Nepolokoutz	221	Tarnów	133
Dereniówka	237	Nen-Łnpków	176	Tłumacz-Pałahicze	208
Dolina	196	Neu-Sandec	146	Trembowla	231
Drohobycz	184	Niżniów	210	Volksgarten	226
Gorlice	154	Ostrów-Berezowica	207	Wieliczka	111
Gródek	177	Podgórze-Płaszów	108	Wygnanka	226
Grybów	148	Podwołoczyska	213	Zadwórze	188
Hadikfalva	234	Posada-Chyrowska	172	Zagórz	168
Halicz	200	Potntory	204	Zagórzany	153
Hatna	238	Proszowa	223	Zator	101
Hliboka	231	Przemyśl	167	Zegiestów	152
Hnsiatyn	232	Przeworsk	159	Złoczów	194
Itzkany	238	Rawa ruska	175	Zuczka	224
Iwonicz	162	Rohatyn	197	Znrawica	165
Jaroslan	161	Ryczów	105		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegenwelche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1158	**Eisenbahn Wien-Aspang**	betheiligten Verwaltungen	Stearinkerzen	Wr. Neustadt Sch.B.B.	Dzieditz Floridsdorf Gänserndorf Göding Lundenburg Olmütz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) beliebige Mengen; b) mindestens 5.000 kg } zu jedem Frachtbrief und Wagen. c) mindestens 10.000 kg } Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Heller a) 388 83 107 180 159 277	 b) 371 79 103 174 154 269	 c) 347 74 96 163 144 251	Im Kartirungswege		
			Seife, gemeine, Olein, Schmierseife		Dzieditz Floridsdorf Gänserndorf Göding Lundenburg Olmütz					388 83 107 180 159 277	270 70 87 138 124 203	257 70 86 134 121 194			
			Toiletteseife, parfumirte		Dzieditz Floridsdorf Gänserndorf Göding Lundenburg Olmütz					474 97 126 212 187 331	371 79 103 174 154 269	347 74 96 163 144 251			
				Verkehrsleitung über Feuerwerksanstalt Sollenau — Wien E.W.A.—W.V.B.—Wien K.F.N.B.										
1159	**Eisenbahn Wien-Aspang** zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn		Güter aller Art zum Betriebe des der Sch.B.B. gehörigen Hotels auf dem Hochschneeberge	Wien E.W.A. Klein-Schwechat Wr. Neustadt Sch.B.B. Puchberg a. Sch.	Hochschneeberg	Aufrechthaltung der für das betreffende Gut giltigen Tarifbestimmungen	des Betriebes der Zahnradbahn im Jahre 1901	Localgütertarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Hinsichtlich der E.W.A. und den Adhäsionsstrecken der Sch.B.B. 50 Percent Nachlass von den normalen Frachtsätzen, hinsichtlich der Zahnradstrecke Gebührenfreiheit		Im Kartirungswege		Die Sendungen von und nach Wien E.W.A. und Klein-Schwechat sind ausschliesslich über Sollenau-Feuerwerksanstalt zu leiten
				sowie umgekehrt										
1160	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes	Lanmersdorf und Schatzlar	a) nach Lieben St.E.G. b) nach Bubna St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des citirten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr von Stationen der Localbahn Königsbau-Schatzlar vom 1. September 1900	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 60 Kronen für 10.000 kg b) 70 Kronen für 10.000 kg		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1161	**Oesterr. Nordwestbahn**		I. Glas und Hohlglaswaren aller Art mit Ausnahme geschliffener Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben. II. Thonwaaren der Pos. T—21 b) des österr.-ungar. Tarif-Theiles I, Abtheilung B	Deutschbrod	Tetschen Oe.N.W.B. transit	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens I. a) 5.000 kg I. b) 10.000 kg II. b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Localtarif vom 1. Jänner 1898	Verschiedon	I. a) 129 Pfennige I. b) 88 „ II. b) 116 „		Im Kartirungswege *)		
1162	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Hopfen als Frachtgut	Auscha (A.T.E.) Saaz (k.k.St.B.)	Auscha (L.B. Gr.-Pr.-W.-A.) Saaz (B.E.B.)	1. a) Aufgabe in Quantitäten unter 5.000 kg per Frachtbrief. b) Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg } per Frachtbrief und c) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg } Wagen. 2. Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen hat der Absender das Aufladen auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für dieson Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze ad a) 171 Heller ad b) 145 „ ad c) 143 „			Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in umgekehrter Richtung	
1163	**Localbahn Friedland i/B.-Hermsdorf**	a) der Classen I und II, sowie b) der Wagenladungs-Classen A, B, C und Specialtarife I, 2, 3		Zwischen		Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis 31. December 1901	Localtarif	a) b)	a) b)	a) b)	Im Kartirungswege			
					Dittershach				21 15	14 10	7 5				
				Friedland trs.	Hermsdorf				30 22	24 18	6 4				
					Knunersdorf				14 10	11 9	3 1				
					Dittersbach				14 10	11 9	3 1				
				Hermsdorf trs.	Friedland				30 22	24 18	6 4				
					Kunnersdorf				21 15	14 10	7 5				
				Hermsdorf trs.	Friedland trs.				— 22	— 14	— 8				

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen Frachtbriefen nach ausländischen Stationen oder nach den Elbenmschlagsplätzen aufgegehen werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit blos nach Tetschen Oe.N.W.B. lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, finden obige Frachtsätze, falls durch Duplicat-Frachtbriefe oder Schiffs-Ladescheine der Weiterversandt von Tetschen nach ausländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens Ende April 1902 ausser diesen Duplicat-Frachtbriefen oder Schiffsladescheinen auch die auf die contrahirende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Tetschen in Vorlage gebracht werden. Die Frachtsätze gelten im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach Tetschen aufgelieferten Sendungen theils per Elbe, theils per Bahn nach ausländischen Stationen weiterbefördert werden.

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
26	Nr. 38 vom 30. März 1901	928	k. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Cement der Pos. C—6 des österr.-ungar. Tarif-Theiles I	Königshof, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	diversen Stationen der kgl. Sächsischen und kgl. Preussischen Staatseisenbahnen	In der 4. Rubrik ist die Bezeichnung des Artikels wie folgt zu ergänzen: „Cement, **auch hydraulischer Kalk** der Pos. C—b des österr.-ungar. Tarif-Theiles I“	
27	Nr. 34 vom 19. März 1901	856	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mehl	Budapest-dunaparti t. p., Budapest-Lipotvár, Budapest ujugoti p. u., Buda-Császárfürdö-kiterö	dem in der Publication bezeichneten Absatzgebiete	Der für den Verkehr mit Budapest-dunaparti t. p., Budapest-Lipotvár, Budapest ujugoti p. u. und Buda-Császárfürdö-kiterö gewährte Nachlass von 24 h per 100 kg gilt unter den gleichen Bedingungen auch für via Budapest-Kelenföld-N.-Kanizsa verfrachtete Sendungen	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
31	Nr. 34 vom 19. März 1901	856	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen	Mehl	Buda-Császárfürdö-kiterö	Wien St.E.G. transit über Budapest-Kelenföld-Székesfehervár-Komarom-Bruck a. L.	21. Juni 1901	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
46	Nr. 34 vom 19. März 1901	866	k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligte Verwaltungen	Cement	Bleiberumannsdorf	Wien I (K.E.B), Penzing u. s. w.	In der Stationsverbindung Biedermannsdorf—Wien K.F.N.B. loco ist der Frachtsatz von 32 auf 28 Heller richtig zu stellen	

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn. **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch öffentliche Versteigerungen der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 51. **Wien, 2. Mai 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des Eisenbahnministeriums vom 17. April 1901, Z. 7128, an alle k. k. Staatsbahn-Directionen und österreichischen Privatbahn-Verwaltungen, betreffend Ertheilung von Bestätigungen über das Gewicht der von der Finanzwachmannschaft als Reisegepäck aufgegebenen Uebersiedlungseffecten.

Laut Berichtes der k. k. Staatsbahn-Direction Wien als derzeit geschäftsführenden Direction in der Eisenbahn-Directorenconferenz vom 8. Februar 1901, Z. 30/D.-C., haben sich die in der österreichischen Eisenbahn-Directorenconferenz vertretenen Eisenbahnen zur Ertheilung bahnseitiger Bestätigungen über das Gewicht der von der Finanzwachmannschaft als Reisegepäck aufgegebenen Uebersiedlungseffecten unter den seitens des k. k. Finanzministeriums vorgeschlagenen Modalitäten bereit erklärt, sofern die Stempelfreiheit dieser Bestätigungen gewährleistet wird.

Da nach dem im Gegenstande mit dem k. k. Finanzministerium gepflogenen Einvernehmen die besagten Bestätigungen der Stempelpflicht nicht unterliegen, wird die . . . . . $\frac{\text{beauftragt,}}{\text{eingeladen,}}$ die dortseitigen Executivstellen anzuweisen, anlässlich der Aufnahme der in Rede stehenden Gepäckssendungen über Wunsch des betreffenden Finanzwachmannes die in dem bezüglichen Reisedocumente (Reisekarte) desselben enthaltene Clausel „Die Aufgabe von . . . . Kilogramm Personengepäck wird bestätigt“ unter Beidrückung des Stationsstempels durch Einsetzung des Gewichtes des aufgegebenen Reisegepäckes in Ziffern zu ergänzen.

Wien, am 17. April 1901.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Liharzik m. p.

Erlass des Eisenbahnministeriums vom 18. April 1901, Z. 15.726, an alle k. k. Staatsbahn-Directionen und Privatbahn-Verwaltungen, betreffend die Competenz des Polizeicommissariates in Mähr.-Ostrau hinsichtlich der Handhabung der Sprengmittelvorschriften.

Das k. k. Ministerium des Innern hat sich bestimmt gefunden, in Erläuterung der Bestimmung des § 3, Punkt 6, der Verordnung des Ministeriums des Innern vom 30. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 210, betreffend die Errichtung eines Polizeicommissariates in Mähr.-Ostrau, die Competenz des genannten Commissariates hinsichtlich der Handhabung der Sprengmittelvorschriften näher zu präcisiren.

Danach wird dem Polizeicommissariate in Mähr.-Ostrau, soweit der Transport explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, sowie eine sonstige bahnseitige Manipulation mit derartigen Gegenständen in Frage kommt, mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 insbesondere die Vornahme folgender Amtshandlungen obliegen:

1. die Vidirung von Frachtbriefen über Sprengmittelsendungen (§ 76, al. 4, der Ministerial-Verordnung vom 22. September 1883, R.-G.-Bl. Nr. 156);

2. die erforderlichen Einleitungen zur Sicherung gefundener Sprengmittel (§ 116 der Ministerial-Verordnung vom 2. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 68), sowie nicht bezogener Sendungen explosiver Gegenstände (§ 37 [1], lit. a, der Ministerial-Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126);

3. die Ueberwachung der genauen Beobachtung der sicherheitspolizeilichen Bestimmungen über den Verkehr mit Sprengmitteln und sprengkräftigen Zündungen (§ 117 der Ministerial-Verordnung vom 2. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 68).

Hievon wird die . . . . . mit $\frac{\text{dem Auftrage}}{\text{der Einladung}}$ in Kenntniss gesetzt, die dortigen Executivstellen entsprechend zu verständigen.

Wien, am 18. April 1901.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Liharzik m. p.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Wer eine mit Gefahr für Leben, Gesundheit (oder körperliche Sicherheit) von Menschen verbundene Arbeit, sei es auch über Auftrag, auf sich nimmt, haftet strafrechtlich für den Mangel der erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten (§ 335 St.-G.).

(Entscheidung vom 22. December 1900, Z. 13.404.)

Der Magazinsarbeiter Anton T., welcher auf der Eisenbahnstation Nusle-Wrschowitz mit dem Aushilfsdienste bei Verschiebungen betraut war, hatte über ihm ertheilten Auftrag sieben Eisenbahnwagen auf ein bestimmtes Geleise zu schieben und mit den daselbst stehenden 17 Wagen zu verbinden. Er besorgte diese Arbeit, liess es aber unbeachtet, dass die beiden Endwagen über die Sicherheitsmarke (den sogenannten „Polizeistock“) hinausragten. Ein auf einem Nachbargeleise rollen gelassener Wagen stiess infolgedessen mit seiner Kante in jene des am Ende des Zuges angebrachten Hüttelwagens, was eine Entgleisung des letzteren und die schwere körperliche Beschädigung des auf demselben befindlichen Zugsbegleiters Friedrich F. zur Folge hatte. Aus diesem Anlasse erkannte das Prager Landes- als Strafgericht mit Urtheil vom 20. August 1900 den Anton T. des in den §§ 335 und 337 St.-G. bezeichneten Vergehens schuldig. Die von demselben eingebrachte Nichtigkeitsbeschwerde, welche den Nichtigkeitsgrund des § 281, Z. 9a St.-P.-O., geltend macht, wurde vom Cassationshofe verworfen.

Gründe.

Nach den eigenen Ausführungen der Beschwerde wurde der Angeklagte in der letzten Zeit vor dem Unfalle wegen Mangels von Arbeitskräften vorübergehend zur Aushilfe bei Verschiebungen verwendet. Laut Art. 8 der Anleitung Nr. II über den Verschubdienst kann bei Verschiebungen durch Menschen selbst auch die Aufsicht einem mit der Anleitung vertrauten Magazinsbediensteten überlassen werden. Der Angeklagte war sonach, sobald er zum Verschubdienste verwendet wurde, auch verpflichtet, die nothwendigen Kenntnisse sich zu erwerben, insbesondere die in der Anleitung II enthaltenen Vorschriften sich anzueignen. Im Unterlassen dieser Aneignung ist nun allerdings ein nach § 335 St.-G. straffälliges Verschulden gelegen, weil derjenige, welcher, wie hier, eine mit Gefahr für Leben oder Gesundheit verbundene Arbeit, sei es auch über Auftrag, übernimmt, die zur Hintanhaltung der Gefahr erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten zu vertreten, einen Mangel derselben sonach zu verantworten hat.

Die Hinweisung der Beschwerde auf ein Verschulden anderer Bahnbediensteten, begründet in der Bestellung des zum Verschieben von Wagen ungeeigneten Angeklagten, vermag den Angeklagten nicht zu entlasten, es hätte nur die Bedeutung, dass vielleicht auch noch andere Personen die Mitschuld an dem Unfalle träfe. Dass etwa der Erfolg durch Zusammentreffen von Fahrlässigkeiten mehrerer Personen eingetreten ist, bildet keinen Strafausschliessungsgrund. Der ursächliche Zusammenhang der Fahrlässigkeit des Angeklagten mit dem Unfalle liegt darin, dass der letztere nicht eingetreten wäre, wenn der Angeklagte nach Vorschrift des Art. 39, lit. a, der Instruction XXV für Wagenmeister und Wagenaufseher das Hinüberragen des Zugsendes über die Sicherheitsmarke dem Oberverschieber oder dem Wagenmeister gemeldet hätte.

Zudem erscheint durch das angefochtene Urtheil festgestellt, dass der Bremser Wenzel R. diese Meldung dem Angeklagten geradezu aufgetragen hatte. Liess Angeklagter diesen Auftrag unbeachtet, so trifft ihn aufliegend schon deshalb ein strafbares Verschulden. Unrichtig erscheint daher die Ausführung der Beschwerde, dass dem Angeklagten nichts Anderes obgelegen sei, als die sieben Wagen zu schieben und den anderen Wagen des zu bildenden Zuges zuzukuppeln. Uebrigens musste selbst bei Unkenntniss der Dienstesvorschriften schon der gewöhnliche Grad von Aufmerksamkeit den Angeklagten belehren, dass mit dem Hinüberragen eines Wagens über die Sicherheitsmarke hinaus eine Gefahr verbunden sei. Diesen Mangel der gewöhnlichen Aufmerksamkeit muss demnach der Angeklagte schon an und für sich verantworten.

Die Nichtigkeitsbeschwerde war sohin zu verwerfen.

(Beilage zum J.-M.-V.-Bl. 1901, Nr. 2550.)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 35. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. April wurden nachfolgende Anträge eingebracht, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Lindner und Genossen:

„Seit zwei Jahrzehnten streben die Gemeinden des Bennischer Bezirkes eine Bahnverbindung nach dem Westen an; ihr langgehegter Wunsch verlangt eine Fortsetzung der am 29. Juni 1892 eröffneten Localbahn Troppau-Bennisch nach der Station Kriegsdorf der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Mit der Ausführung dieser Strecke würde einerseits ein Anschluss an die Linie Olmütz—Jägerndorf, andererseits mit dem in Zukunft durchzuführenden Ausbau der Theilstrecke Römerstadt—Mähr.-Schönberg oder Römerstadt—Rabersdorf eine Ver-

kehrslinie nach dem Westen erreicht werden, welche im Interesse ganz Westschlesiens, aber auch im besonderen Interesse des Handels und Verkehres im Norden unseres Staates gelegen ist; denn es ist eine unabweisliche Naturnothwendigkeit, dass zwei grosse Verkehrscentren immer durch eine möglichst kurze Eisenbahnlinie, die aber eine Haupthahn sein soll, verbunden werden.

Der Mangel einer solchen Hauptverkehrslinie zwischen Galizien und Preussisch-Schlesien einerseits und Böhmen andererseits macht sich im hohen Grade fühlbar. Um wieviel leichter könnte man doch von Krakau oder Troppau die Landeshauptstadt Böhmens erreichen, wenn die Linie Troppau—Bennisch—Kriegsdorf—Römerstadt—Mährisch-Ostrau bestünde!

Die Industriellen der Stadt Bennisch sind an dem Ausbau dieser Strecke deshalb ganz besonders interessirt, weil sie die für ihre Erzeugnisse erforderlichen Rohstoffe zum weitaus grössten Theil aus Böhmen beziehen.

Bei dem bisher benützten Frachtenverkehre (mit der Nordbahn über Olmütz, Prerau, Schönbrunn, Troppau nach Bennisch) kommen den Industriellen der Stadt Bennisch die Frachtspesen so hoch, dass sie es vorziehen, ihre Waaren aus Böhmen über Freudenthal zu beziehen und dieselben von hier bis Bennisch mit dem Wagen zu verfrachten. Die Rentabilität der gewünschten Strecke wäre also nicht blos durch den bedeutenden Durchgangsverkehr der Güter von Galizien und Preussisch-Schlesien gegen Böhmen und umgekehrt gesichert, sie wäre auch garantirt durch den hohen Frachtenverkehr der Gegend, welche sie durchzieht.

Aber auch wichtige strategische Vortheile würde der Ausbau der Bahnverbindnng Bennisch—Kriegsdorf mit der Fortsetznng nach Mährisch-Ostrau über Römerstadt bieten. Das hohe k. k. Reichs-Kriegsministerium hat diese Vortheile wiederholt anerkannt. Es würde durch diese Strecke möglich werden, grössere Truppenmassen auf dem kürzesten Wege aus Böhmen nach Galizien befördern zu können.

Dass der Ausbau der Strecke Bennisch—Kriegsdorf ein dringendes Verkehrsbedürfniss ist, hat auch der schlesische Landtag anerkannt. (Sitzung vom 21. September 1892, XXX. Session.) Der Landtag Schlesiens hat sich auch bereit erklärt, jenen Beitrag zu gewähren, welcher nach den bisherigen Beschlüssen des hohen Landtages per Kilometer den schon unterstützten Bahnen votirt worden ist (das ist K 6206 bis K 6400 per Kilometer im Durchschnitte). Ausserdem hat laut Mittheilung vom 3. August 1889, Z. 743, die fürstlich Lichtenstein'sche Gutsverwaltung die unentgeltliche Abtretung des zum Bahnkörper gehörigen Grund und Bodens vom fürstlichen Grundbesitze zugesichert. Dazu haben die Industriellen namhafte Subventionen in Aussicht gestellt.

In Würdigung des Vorherstehenden stellen die Gefertigten den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, das von der Stadt Bennisch ausgearbeitete Project einer normalspurigen Eisenbahn von Bennisch nach Kriegsdorf zu prüfen, sofort die Trassenrevision vornehmen zu lassen und die zur Ausführung erforderlichen Massnahmen zu treffen."

In formeller Beziehung ist dieser Antrag dem Eisenbahnausschusse zuzuweisen.

2. der Herren Abgeordneten W. Ph. Hauck, Carl Iro und Genossen:

Seit 25 Jahren bestreben sich die Bewohner des Manetiner und Weseritzer Bezirkes, doch endlich auch durch eine Localbahn dem allgemeinen Verkehre näher gerückt zu werden. Die Vorarbeiten wurden in Angriff genommen, doch ehe sie beendet waren, hat das k. k. Eisenbahnministerium, wie es heisst, auf Grund besonderer Einflüsse, am 22. Mai 1900, mit Z. 12.841/3 den Erlass hinausgegeben, dass die Strecke nur bis Manetin geführt werden solle.

Es würde somit abermals eine Sackbahn geschaffen, die, wie alle derartigen Unternehmungen, den Keim der Unertragsfähigkeit aufweisen würde.

Orte, welche auf die Bahn sicher rechneten, wie z. B. Netschetin und Bärnklau bei Neusazawa, wo sich sogar Gewerke befinden und weitere zwölf Gemeinden wären vom Fernverkehr ausgeschlossen, der nicht blos nach Süden, sondern auch hinauf gegen Karlsbad angestrebt wird.

Gerade diese Gegend hätte es aber sehr nöthig, erschlossen zu werden, den billigen Bezug von Dungmitteln u. s. w. zu erleichtern und das Absatzgebiet zu vergrössern, auf dass nicht der männliche Theil der Bevölkerung wegen zu geringem Verdienste gezwungen ist, auswärts zu gehen und die Bewirthschaftung der Felder den Weibern zu überlassen.

In Erwägung, dass es thatsächlich zur Pflicht des Staates gehört, dort unterstützend einzutreten, wo die Bevölkerung nicht im Stande ist, zur Selbsthilfe zu greifen und alles zu thun, was eine Besserung der Lage anbahnen kann, stellen die Gefertigten den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, zu veranlassen, dass der Bau der Bahn Pilsen-Theusing nicht blos bis Manetin geführt, sondern nach Netschetin, Bärnklau und Theusing durchgeführt werde."

Dieser Antrag ist nach § 31 ohne erste Lesung dem Eisenbahnausschusse zuzumitteln.

3. der Herren Abgeordneten Wilk und Genossen:

„In Erwägung, dass die Eisenbahnlinie zwischen Jaroslau—Sieniawa von allen Bewohnern dieser Gegend sehr erwünscht ist,

in Erwägung, dass von der Stadt Sieniawa bis zur Eisenbahnstation Jaroslau 24 km Entfernung und auch andere Ortschaften, wie Nielepkowice, Wiązawnica, Manasterz, Czerwona-Wola, Radawa, Dybków, Wylewa, Piskorowice, Jastrzębiec, Cieplice, Majdan und viele Andere durch Mangel an directer Eisenbahnverbindung sehr viel leiden, da infolgedessen sämmtliche Producte, Victualien, Materialien u. s. w. viel theurer sind als in den grössten Städten, indem sämmtliche Waaren zur Bahnstation Przeworsk oder Jaroslau zugestellt werden, von wo sie per Achse abgeführt sein müssen;

in Erwägung, dass der Empfänger am zweiten, sehr oft am dritten Tage das Aviso von der angekommenen Sendung erhält, wenn es aber in einem schlechten Wetter, Schneeverwehungen oder an einem Feiertage trifft, wo die Magazine durch zwei Tage gesperrt sind und derselbe dadurch die lagernden Waaren nicht übernehmen kann, sondern den Lagerzins zahlen muss, wo ihm auch sehr viel verdorben und ungeniessbar wird und der Preis für die Waare sich entsprechend erhöht;

in Erwägung, dass dasselbe auch geschieht bei Versandt der Waare, denn alle anderen Städte senden ihre Producte, wie Fleisch etc., mit der Bahn nach Wien, die Stadt Sieniawa kann das nicht thun, da sie keine Eisenbahnverbindung hat;

in Erwägung, dass Ortschaften Majdan Sieniawski, Jastrzębiec etc., welche an der russischen Grenze liegen und sowohl von der Bezirkshauptmannschaft Jaroslau, als auch vom Kreisgerichte circa 40 bis 60 km entfernt sind und wo ein Bewohner auf eine Vorladung von einer oder der anderen Behörde eine drei- bis viertägige Reise unternehmen muss und wenn der Betreffende nicht ganz gesund oder älter ist, ist für ihn diese Reise beinahe unmöglich;

in Erwägung, dass die Stadt Sieniawa ein Bezirksgericht besitzt, und nachdem selbe keine Eisenbahnverbindung besitzt, so sind tagtäglich die Fälle, dass mehrere Parteien sich zur Tagsatzung verspäten, ja sogar die Advocaten den Termin versäumen, und von wo soll erst der arme Landmann die K 14 für einen Fiaker nehmen, wenn er das Nöthigste entbehren muss;

in Erwägung, dass in der ganzen Gegend nur ein Arzt sich befindet und in eine grössere Stadt zu fahren, um sich vom dortigen Arzte untersuchen zu lassen, ist für die Leute unmöglich, da erstens die Wege sehr schlecht sind und zweitens mit einem Kranken kann man einen so weiten Weg mit einfachem Wagen und den schlechten Strassenzuständen nicht unternehmen, wo bei regnerischer Witterung jeder Verkehr aufhören muss;

in Erwägung, dass in der Gegend circa 200 Schmiede sich befinden, welche über 160 Waggons Kohle und Cokes verbrauchen, und wo der Cokes, wenn der Preis in Jaroslau auf K 4 per 100 kg sich stellt, an Ort und Stelle mit über K 6 per 100 kg bezahlt werden muss;

in Erwägung, dass diese Eisenbahn durch Verbindung mit Russland dem Staate grösseren Nutzen und dem Volke einen Wohlstand bringen wird, da der ganze Frachten- und Productenverkehr sehr belebt wird, da die Grenze in der nächsten Nähe sich befindet, stellen die Gefertigten den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die hohe k. k. Regierung wird aufgefordert, in kürzester Zeit die Vorarbeiten der Eisenbahnstrecke Jaroslau—Majdan Sieniawski zu unternehmen und mit dem Bau obiger Strecke baldigst anzufangen."

4. der Herren Abgeordneten Dr. Byk, Dr. Kolischer, Sapieha und Genossen:

Da die Wasserstrasse Brody—Lemberg, beziehungsweise Brody—Sadowa-Wisznia mit dem Anschlusse an das weitere Netz bis zum Sanflusse, respective bis zur Weichsel, längst als dringendes Verkehrsinteresse anerkannt ist, weil dadurch nicht blos die wirthschaftliche Hebung dieses bedeutenden Theiles von Ostgalizien ermöglicht, sondern auch die Herüberleitung des so namhaften russischen Getreideexportes auf die Wege des geplanten österreichischen Canalnetzes erreicht wäre, so dass durch

diese bedeutende Vorfracht auch die Wasserstrassen aller westösterreichischen Länder in ihren finanziellen Ergebnissen eine ansehnliche und erwünschte Stärkung erfahren würden;

da es ferner wohl als Pflicht der Staatsverwaltung bezeichnet werden kann, die grosse über Brody seit altersher führende europäische Handelsstrasse, welche durch die im Jahre 1880 erfolgte Aufhebung des Zollausschusses der Stadt Brody in ihrer Verkehrsbedeutung auch unter besonderer Benachtheiligung dieser Stadt so sehr herabgedrückt wurde, bei Lösung der österreichischen Wasserstrassenfrage neu zu beleben und ebenso die Landeshauptstadt Lemberg nicht zu umgehen, stellen die Gefertigten nachstehenden Antrag:

Das hohe Haus wolle beschliessen:

„Die k. k. Regierung sei aufzufordern, bei Ausarbeitung des Projectes der Wasserstrassen auf den obgedachten Theil Ostgaliziens mit dem Endpunkte Brody alle Rücksicht zu nehmen."

In der 37. Sitzung vom 26. April wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Kubik und Genossen:

Am 24. Jänner 1899, zur Z. 43.015/III ex 1898, wurde der Eisenbahn-Gesellschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine Bewilligung zur Verlängerung des Eisenbahngeleises ertheilt.

Da infolgedessen die Durchfahrt mit den Wagen und der Durchgang mit Gefahren verbunden ist, wurde mit Z. 22.901 vom 2. Juni 1899 der obigen Gesellschaft eine Ueberbrückung oder einen Durchlass zu erbauen angeordnet.

Da es bis nun nicht geschehen ist, stellen die Gefertigten die Anfrage:

„Ob Seine Excellenz geneigt ist anzuordnen, dass unverzüglich der k. k. Ministerialverordnung Genüge geschehe, und dass der Verkehr durch die Strasse mit dem Eisenbahnverkehre nicht gestört ist."

2. der Herren Abgeordneten Dr. v. Hofmann und Genossen:

In der 22. Sitzung der XIV. Session am 2. Juni 1898 erklärte der Herr Eisenbahnminister in Beantwortung einer von dem Abgeordneten Dr. v. Hofmann und Genossen an ihn gerichteten Anfrage, die mannigfachen Beschwerden, die daraus entspringen, dass die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft nebst ihrem Bahnunternehmen zugleich auch die grössten und leistungsfähigsten Bergbaue im Köflacher und Wieser Kohlenreviere in ihrem Besitze vereinigt, seien dem Eisenbahnministerium gleichwie die Tarifverhältnisse der genannten Bahn genau bekannt; er erklärte weiters, dass die Regierung in jedem Falle, und zwar sowohl im weiteren Verlaufe der gedachten Verhandlungen (wegen Genehmigung der Aufnahme eines neuen Prioritätsanlehens, beziehungsweise Erhöhung des gesellschaftlichen Actiencapitals), als auch bei voraussichtlich eintretenden anderweitigen Anlässen mit allem Nachdrucke und mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln dahin wirken werde, dass die Frage der Herabsetzung der Tarife auf der Graz-Köflacher Bahn unbeschadet der Wahrung der sonstigen öffentlichen Rücksichten ehethunlichst einer den berechtigten Wünschen der Interessentenkreise möglichst entsprechenden Lösung zugeführt werde.

Geschehen ist jedoch seither in der Angelegenheit nichts, und das ganze von der Graz-Köflacher Bahn abhängige Gebiet leidet nach wie vor unter dem Drucke der unverhältnissmässig hohen Tarife.

Was insbesondere die Kohlentarife betrifft, räumt die Gesellschaft, trotz deren im Vergleiche zu anderen Bahnen, selbst der keineswegs wohlfeil verfrachtenden Südbahn, riesigen Höhe, keinerlei Refactien ein, sie nützt vielmehr die Vortheile ihrer gleichzeitigen Stellung als Kohlenproducentin und Verfrächterin voll und ganz für sich aus, wodurch sie in die Lage versetzt ist, den anderen Kohlenwerken den Wettbewerb unmöglich zu machen, wie sie es bei den meisten der früheren in anderem Besitze befindlich gewesenen Kohlenwerken des Köflacher und Wieser Gebietes gethan hat. Sie hat sich dadurch ein förmliches Kohlenmonopol geschaffen.

Der § 6 der Concessionsurkunde vom 26. August 1855 verpflichtet die Gesellschaft, „sich den Massregeln zu fügen, die von Seiten der Behörden zur Beseitigung einer monopolistischen Stellung der Unternehmung für nothwendig erkannt werden sollten." Nach § 8 „bleibt der Staatsverwaltung das unbedingte Recht, dieses Eisenbahnunternehmen aus öffentlichen Rücksichten zu überwachen." Die Schaffung eines Kohlenmonopols mit seinen verderblichen Rückwirkungen auf die Volkswirthschaft gehört aber gewiss zu solchen öffentlichen Rücksichten.

Die ganze wirthschaftliche, insbesondere industrielle Entwicklung der von der Graz-Köflacher Bahn durchzogenen Gegend wird durch die unerschwinglich hohen Tarife gehemmt, und auch die Landeshauptstadt Graz wird in hohem Grade ungünstig beeinflusst.

Laut § 66 der Eisenbahnbetriebsordnung (kaiserliche Verordnung vom 16. November 1851) bleibt der Staatsverwaltung die Befugniss, aus öffentlichen Rücksichten übertriebene Anforderungen in den Tarifsätzen der Bahnen zu mässigen. Dies trifft aber im vorliegenden Fall zu.

Die Gefertigten stellen demnach an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

„Gedenkt die Regierung ihren ganzen Einfluss und alle ihr zu Gebote stehenden gesetzlichen Mittel dahin anzuwenden, die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft zu einer vom öffentlichen Interesse des von ihr abhängigen Gebietes unbedingt gebotenen ausgiebigen Herabsetzung ihrer Frachtsätze, insbesondere der ganz unverhältnissmässig hohen Kohlentarife, zu verhalten und so die weitere monopolistische Ausbeutung eines grossen Theiles von Steiermark durch die genannte Gesellschaft hintanzuhalten?"

In derselben Sitzung wurde an Stelle des Herrn Abgeordneten Fürstl von Teichek der Herr Abgeordnete Dr. Baernreither in den Wasserstrassen-Ausschuss gewählt; ferner wurde der Antrag, betreffend die Erbauung einer Bahn von Pilsen über Manetin, Bärnklau, Netschetin nach Theusing dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsenserthеilung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für einen Holz- und Kohlenschupfen, ein Brennmaterialmagazin und zwei Baracken zu Kasernenzwecken am Bahnhofe in Brünn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

— (Bauconsenserthеilung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat den Bauconsens für die Unterfahrung der Localbahnstrecke Bielitz—Kalwarya in km 1·453 durch die Wasserleitung der Stadtgemeinde Biala im Namen des Eisenbahnministeriums ertheilt.

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Variante km 0·350 bis 1·604: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegten Projectes der Variante km 0·350—1·604 der Localbahn Tannwald-Grünthal die politische Begehung auf den 7. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Heinrich Wojaček betraut. [E.-M.-Z. 17.773.]

Projectirte elektrische Kleinbahn Fischern-Aich mit den Abzweigungen nach Alt-Rohlau, Karlsbad Centralbahnhof und Franzensbrücke. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. April die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Anton Schelberger, Bürgermeister in Fischern, und Consorten vorgelegten generellen Projectes für ein mit der Spurweite von 1 m auszuführendes, elektrisch zu betreibendes Kleinbahnnetz mit vorwiegender Strassenbenützung, bestehend aus:

a) einer Linie von der Station Karlsbad der Buschtěhrader Eisenbahn nach Aich,
b) einer Linie von der Verkehrsstelle Alt-Fischern der Linie a) nach Alt-Rohlau,
c) einer Linie von der Verkehrsstelle Neu-Fischern der Linie a) zur Station Karlsbad Centralbahnhof der k. k. Staatsbahnen, endlich
d) einem aus der Linie c) abzweigenden Flügel zur Franzensbrücke in Karlsbad,

im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird die alternative Trassenführung der Theilstrecke von km 3·0—3·5 der Linie a), sowie die Frage der Strassenbenützung durch die Kleinbahn in Verhandlung zu ziehen und insbesondere die Zulässigkeit der Anwendung eines Vignolschienenoberbaues auf hölzernen Querschwellen für einzelne Strassenstrecken des Kleinbahnnetzes zu erörtern sein. [E.-M.-Z. 8220.]

Istrianer Localbahn. (Bauvergebung der Lose 13 und 14 der Strecke Buje—Parenzo.) Die Bauarbeiten in den Baulosen 13 und 14 der Theilstrecke Buje—Parenzo der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo wurden vom k. k. Eisenbahnministerium auf Grund des Ergebnisses der am 9. März veranlassten öffentlichen Bauauschreibung den Bauunternehmern Antonio Pellegrini und Georg Strohmayer in Wien zur Ausführung übertragen.

Localbahn Jenbach - Mayrhofen [Zillerthalbahn]. (Variante km 11·5—11·9: Ergebniss der politischen Begehung; Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Innsbruck mitgetheilte Ergebniss der am 19. Februar durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Detailprojectes für die Variante in der Theilstrecke km 11·5—11·9 der Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn), sowie die im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgte Ertheilung des Bauconsenses für die begangene Theilstrecke nach Massgabe der von der Commission getroffenen Bestimmungen wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 9561.]

Projectirte elektrische Kleinbahn von Unter-Ravelsbach nach Roseldorf. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. April die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von einem Actionscomité vorgelegten generellen Projectes für eine mit 1 m Spurweite auszuführende, elektrisch zu betreibende Kleinbahn mit theilweiser Strassenbenützung von Unter-Ravelsbach nach Roseldorf im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 1813.]

Elektrische Strassenbahn Mattuglie-Abbazia—Lovrana. (Hochbauanlagen.) Die von Fürst Alfred Wrede in Wien vorgelegten Detailprojecte für die Hochbauanlagen der projectirten elektrischen Strassenbahn von Mattuglie-Abbazia nach Lovrana, und zwar:

1. der Kraftstation nächst dem Südbahnhofe Abbazia-Mattuglie;
2. der Wagenremise und Reparaturwerkstätte in km 8·7 (Gemeinde Veprinaz);
3. des Schornsteines für die Kraftstation;
4. der Rohrleitung vom Pumpenhause in Volosca zur Kraftstation in Mattuglie und
5. dem Anbaue an das Pumpenhaus in Volosca,

wurden im Allgemeinen als entsprechend befunden. Dieselben wurden an die k. k. Statthalterei in Triest zur Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle eines anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst mit dem Zeitpunkte der Ertheilung der Concession für die gegenständliche Bahn in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 15.893.]

Projectirte Bahnlinie von Janów nach Jaworów. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. April die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów vorgelegten generellen Projectes für die Fortsetzung der bestehenden gesellschaftlichen Bahnlinie von Janów nach Jaworów im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 10.180.]

Projectirte Localbahn Klattau-Planitz. (Variantenproject für die Strecke km 19·120—21·4: Anordnung der Trassenrevision.) Das vom Stadtrathe von Klattau und Planitz vorgelegte Detailproject einer Variante von km 19·120 bis 21·4 der projectirten Localbahn Klattau-Planitz wurde an die k. k. Statthalterei in Prag mit dem Auftrage übermittelt, im Zusammenhange mit der unter E.-M.-Z. 12.681 angeordneten politischen Begehung des ganzen Projectes vorerst hinsichtlich dieser Variante die Trassenrevision und im Falle eines anstandslosen Ergebnisses dieser Verhandlung die politische Begehung durchzuführen. [E.-M.-Z. 16.867.]

Elektrische Kleinbahn Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf. (Hochbauanlagen.) Die vom Bürgermeisteramte der kgl. Stadt Brüx vorgelegten Pläne für die Hochbauanlagen der elektrischen Kleinbahn von Brüx über Oberleutensdorf nach Johnsdorf, und zwar die Situirung der ganzen Anlage der Centralstation, die Detailpläne der Wagenremise, Reparaturwerkstätte und für das Verwaltungsgebäude in Brüx, endlich für die Unterstation in Oberleutensdorf, wurden principiell genehmigt. Dieselben wurden an die k. k. Statthalterei in Prag im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 zur Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle eines anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 16.610.]

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Verlegung, bezw. Unter- oder Ueberführung von elektrischen Kraftleitungen.) Die vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegten Projecte für die Verlegung, bezw. Unter- oder Ueberführung der bestehenden elektrischen Licht- und Kraftleitungen des August Panitschka in Schumburg a. d. Desse über den Bahnkörper der Localbahn Tannwald-Grünthal wurden vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Prag mit dem Auftrage übermittelt, die Zulässigkeit der beantragten Leitungsverlegungen im Wege einer Localcommission vom Standpunkte der Localinteressen zu überprüfen. Gleichzeitig wurde die genannte Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11 340.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Innsbruck: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Concordiahütte.) Ab 1. Mai gelangt in der bisher nur für den Personen-, beschränkten Gepäcks- und Wagenladungsverkehr eröffneten Haltestelle Concordiahütte der Linie Salzburg—Bischofshofen auch die Auf- und Abgabe von Stückgütern im Localverkehre unter den mit besonderer Kundmachung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 49 vom 27. April, Seite 1177) verlautbarten Beschränkungen zur Einführung.

Südbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Station Bruck a. d. Mur: Frachtenbahnhof und Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse der Station Bruck an der Mur.) Ab 1. Mai wird — einer Kundmachung obiger Eisenbahn vom 19. April zufolge — die auf der Linie Wien—Triest zwischen den Stationen Kapfenberg und Bruck an der Mur neu errichtete Station „Bruck a. d. M. Frachtenbahnhof" für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern jeder Art eröffnet. Vom gleichen Zeitpunkte ab werden die Befugnisse der Station Bruck a. d. M. auf die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Eilgütern beschränkt.

— (Elektrische Strassenbahnlinie Mödling—Hinterbrühl: Eröffnung der Haltestelle Specht-Viechtgasse und Auflassung der Haltestelle Viechtgasse.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn vom 19. April zufolge wird auf der elektrischen Strassenbahnlinie Mödling—Hinterbrühl die zwischen der Personenhaltestelle Demelgasse und Neusiedlerstrasse gelegene Haltestelle Specht-Viechtgasse am 1. Mai eröffnet und zum gleichen Zeitpunkte die Haltestelle Viechtgasse aufgelassen werden.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einführung der Sommerfahrordnung mit 1. Mai.) Ab 1. Mai wird auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, dann auf den im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Localbahnen Saitz-Tscheitsch-Göding, Mutenitz-Gaya, Otrokowitz-Zlin-Wisowitz, Holics-Göding und Auspitz die Sommerfahrordnung unter den mit besonderer Kundmachung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48 vom 25. April, Seite 1151) verlautbarten wesentlichen Fahrplanänderungen eingeführt werden.

Gaisbergbahn. (Wiedereröffnung des Bahn- und Hotelbetriebes.) Zufolge einer Kundmachung der Direction der Gaisbergbahn vom 24. April findet die Eröffnung des Bahn- und Hotelbetriebes am 1. Mai statt.

Achenseebahn. (Wiedereröffnung des Bahnbetriebes.) Zufolge einer Kundmachung der Direction der Achenseebahn vom 24. April findet am 8. Mai die Wiedereröffnung des Bahnbetriebes statt.

Achensee-Dampfschiffahrt. (Eröffnung der Dampfschiff-Rundfahrten auf dem Achensee.) Einer Kundmachung der Direction der Achenseebahn vom 24. April zufolge findet am 8. Mai die Eröffnung der Dampfschiff-Rundfahrten auf dem Achensee statt.

Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Ergebnisses der am 22. März durchgeführten commissionellen Erhebungen die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebenen Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz von 25 km auf 30 km in der Stunde nach Durchführung der von der Commission in dem Protokolle vom 23. März beantragten Sicherungsmassnahmen genehmigt. [E.-M.-Z. 14.959/19.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Ernennungen.) Se. Majestät hat mit Allerhöchster Entschliessung ddto. Wien, 14. April 1901 über Vortrag seines kgl. ungar. Handelsministers den mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes bekleideten Sectionsrath Andor Sárkány zum Ministerialrath, und den mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes bekleideten Ministerialsecretär Dr. Franz Fuhrmann de Váralja zum Sectionsrath zu ernennen geruht.

— (Auszeichnungen.) Se. Majestät hat mit Allerhöchster Entschliessung ddto. Wien, 14. April 1901 über Vortrag seines kgl. ungar. Handelsministers dem Sectionsrathe und Director-Stellvertreter des Statistischen Centralamtes, Dr. Julius Vargha, Titel und Charakter eines Ministerialrathes bei gleichzeitiger Ernennung desselben zum Director dieses Amtes, und dem Ministerialsecretär dieses Amtes, Dr. Ludwig Hegyeshalmi, Titel und Charakter eines Sectionsrathes, und zwar beiden taxfrei, zu verleihen geruht.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erweiterung der Bahnhöfe von Brassó [Kronstadt] und Kis-Czell.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Erweiterung der den Ansprüchen des Verkehres bei Weitem nicht mehr entsprechenden Hauptstation Brassó der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad—Brassó und Budapest—Tövis—Brassó der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Háromszéker Comitats-Localbahnen Brassó—Sepsi-Szent György—Kézdi-Vasárhely und Brassó-Zernest mit einem Kostenaufwande von K 250.000, ferners die Erweiterung der Station Kis-Czell ihrer Hauptlinie Budapest— und Székesfehérvar (Stuhlweissenburg) —Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring (Graz), sowie der in ihrem Betriebe stehenden Linien Kis-Czell—Boba—Ukk—Czáktornya und Kis-Czell—Eszterháza—Pánsdorf, dann den Neubau einer Locomotivremise mit einem Kostenaufwande von K 110.000 angeordnet.

Personenverkehr und Einnahmen der im Bereiche Budapests den Localdienst vermittelnden Strasseneisenbahnen und Schiffe. (Betriebsergebnisse im Jahre 1900, im Vergleiche zum Jahre 1899.) Der statistische Ausweis über den durch Strasseneisenbahnen und Localschiffe im Bereiche von Budapest bewältigten Personenverkehr und den nach diesem sich ergebenden Einnahmen constatirt eine Zunahme beider zu Gunsten des Jahres 1900, wie aus nachfolgenden, den Vergleich zwischen den Jahren 1900 und 1899 darstellenden Tabellen zu ersehen ist.

	Personenverkehr 1899	1900		%
Strasseneisenbahn-Gesellschaft	39.854.507	40,128.985	+	0·7
Stadtbahn-Gesellschaft	17,643.068	17,747.070	+	0·6
Franz Josefsbahn (Untergrundbahn)	3,052.378	3.529.450	+	15·6
Budapest-Ujpest—Rákospalota	3,048.976	2,926.800	—	4·0
Margaretheninsel-Pferdebahn .	19.285	48.956	+	153·9
Ofner Drahtseilbahn	424.972	407.535	—	4·1
Ofner Zahnradbahn	263.149	245.234	—	6·8
Erste Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft	663.050	685.366	+	3·4
Propeller-Unternehmung . . .	2,253.308	2,352.383	+	4·4

	Einnahmen 1899	1900		%
	Kronen			
Strasseneisenbahn-Gesellschaft	6,464.501	6,754.622	+	4·5
Stadtbahn-Gesellschaft	2,617.284	2,773.538	+	6·0
Franz Josefsbahn Untergrundbahn)	578.235	560.758	—	3·0
Budapest-Ujpest—Rákospalota	420.788	404.067	—	4·0
Margaretheninsel-Pferdebahn .	3.205	8.804	+	174·7
Ofner Drahtseilbahn	61.403	58.778	—	4·3
Ofner Zahnradbahn	97.093	98.693	+	1·7
Erste Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft	Bericht noch ausständig			
Propeller-Unternehmung . . .	232.612	229.148	—	1·5

Die weitaus stärkste Zunahme der Frequenz ergab sich bei der von der Güterdirection des Erzherzog Josef, als Eigenthümer der Margaretheninsel verwalteten, in deren Bereich führenden Pferdeeisenbahn, welcher die Verbindung der Insel durch die von der Margarethenbrücke aus abzweigende neue Brücke zugute kam. Dieser zunächst kam die Franz Josef-Untergrundbahn, deren erhöhte Frequenz durch Zunahme der Villenbau-Thätigkeit an der Peripherie des „Városliget" (Stadtwäldchen) motivirt ist.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen). Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Localbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 10. April 1901, Z. 19.368 dem Major i. P. der kgl. ungar. Landwehr Manhárd Vidovich in Debreczen und Consorten für eine von der Station Nyiregyháza der Linien Nyiregyháza - Ungvár und Debreczen—Nyiregyháza—Szerencs—Lawoczne (—Lemberg) der kgl. Ungar. Staatsbahnen, sowie der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen Nyiregyháza—Mátészalka und Nyiregyháza—Ticza-Polgár abzweigende, im Bereiche des Comitates Szabolcs über Levelek, Nyir-Bakta, Vaja, Mada und die Gemarkung der Gemeinde Vitka bis Vásáros-Námény und von dort aus bis zum Ufer der Theiss führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres;

2. mit Erlass vom 11. April 1901, Z. 19.151, dem Budapester Civilingenieur Jakob Jassinger und Consorten für eine von der Station Vág-Ujhely der Hauplinie Budapest—Galánta Vág-Ujhely—Zsolna (Sillein) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und im Bereiche des Comitates Trencsén über Alsó-Botfalva, Felsö-Botfalva, Lubina, Ó-Tura und die Gemarkung der Gemeinde Poradje bis Miova führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Nebeneisenbahnen Schöningen-Hötzum-Gliesmarode und Mattierzoll-Hötzum.) Das preuss. „Eisenbahn-Verordnungsblatt" veröffentlicht einen den Bau dieser Bahnen betreffenden Staatsvertrag vom 19. December 1900 zwischen Prenssen und Brannschweig, inhalts dessen die Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Actiengesellschaft die Concession znm Bane nnd Betriebe dieser Bahnen von Prenssen erhalten soll, sobald sie ihr seitens der braunschweigischen Regierung ertheilt sein wird. Die Bahn Gliesmarode-Schöningen soll in den Bahnhof Schöningen, die Bahn Hötzum-Mattierzoll in den Bahnhof Mattierzoll der Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll eingeführt werden. In Gliesmarode soll die Einführung in den Bahnhof der brannschweigischen Landeseisenbahn erfolgen. Anf Ban und Betrieb der neuen Bahnen findet die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Dentschlands Anwendung. Die Spurweite ist die normale. Der prenssischen Regierung bleibt das Recht vorbehalten, die bezeichneten Bahnen jederzeit, indessen nicht vor Ablanf von 10 Jahren nach der Betriebseröffnung, gegen Zahlung des 25fachen Betrages des durchschnittlichen Reinertrages der dem Erwerbe vorhergehenden drei Jahre nnd, wenn der Erwerb erst 30 Jahre nach der Betriebseröffnnng oder später erfolgt, gegen Zahlnng der im § 42 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 vorgeschriebenen Entschädignng zu erwerben.

Für die bestehende Nebeneisenbahn Schöningen-Oschersleben wird dem prenssischen Staate das Recht eingeräumt, dieselbe gleichzeitig mit dem Zeitpnnkte des thatsächlichen Ankaufes der Eisenbahnen von Schöningen über Hötznm nach Gliesmarode und von Mattierzoll nach Hötzum und unter denselben Bedingungen zu erwerben.

Preussen. (Rixdorf-Mittenwalder Eisenbahn-Gesellschaft: Eröffnung der Rixdorf-Mittenwalder Eisenbahn.) Die normalspurige, mit Dampfkraft betriebene, 27 km lange Kleinbahn Rixdorf-Mittenwalde, welche an die Station Rixdorf bei Berlin, Station der Stadt- und Ringbahn, anschliesst, und anf welcher der Uebergang von Güterwagen der dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörenden Bahnen, sowie auch solcher fremder Bahnen gestattet ist, wurde am 28. September 1900 für den allgemeinen Verkehr znr Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Tnieren, Fahrzeugen und Gütern eröffnet. An der neuen Strecke liegen folgende Verkehrsstellen mit den daneben vermerkten Entfernnngen von der Station Rixdorf bei Berlin: Rixdorf bei Berlin (Bahnhof), 0 km; Britz bei Berlin (Bahnhof), 4·3 km; Buckow bei Berlin (Haltestelle), 6·6 km; Rudow bei Berlin (Haltestelle), 9·8 km; Schönefeld Rixd. Klb. (Haltestelle), 13·1 km; Selchow Rixd. Klb. (Haltestelle), 16·8 km; Gross-Kienitz Rixd. Klb. (Haltestelle), 19·4 km; Brusendorf (Haltestelle), 21·8 km; Mittenwalde (Mark) Rixd. Klb. (Bahnhof), 27 km. Die Bahn ist Eigenthnm der Rixdorf-Mittenwalder Eisenbahn-Gesellschaft. Kopframpen sind vorhanden auf den Stationen Rixdorf bei Berlin, Britz bei Berlin, Rudow bei Berlin nnd Mittenwalde (Mark) Rixd. Klb.

Verladerampen (Seitenrampen) befinden sich auf den Stationeu Buckow bei Berlin, Selchow (Rixd. Kleinb.) und Brusendorf. Die Haltestellen Schönefeld und Gross-Kienitz sind nicht mit Rampen ausgerüstet. Fahrzeuge aller Art, auch Kähne und Boote, welche durch die Seitenrampen gedeckt gebauter Wagen verladen werden können, werden zur Beförderung als Eil- oder Stückgut, nicht aber als Gepäck zugelassen auf den Stationen, bezw. Haltestellen: Rixdorf bei Berlin, Britz bei Berlin, Buckow bei Berlin, Rudow bei Berlin, Selchow Rixd. Klb., Brusendorf und Mittenwalde (Mark) Rixd. Klb. Fahrzeuge aller Art, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können, sind mit Frachtbrief aufzuliefern und werden auf den Stationen Rixdorf bei Berlin, Britz bei Berlin, Rudow bei Berlin und Mittenwalde (Mark) Rixd. Klb. abgefertigt. Nach und von den Haltestellen Schönefeld und Gross-Kienitz können Fahrzeuge nicht verladen werden. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist von und nach allen Stationen ausgeschlossen. Der grösste zulässige Radstand der neuen Strecke beträgt 4·75 m, der grösste Raddruck 6·8 t, der kleinste Bogenhalbmesser 200 m, die grösste Steigung 12·5 per mille (1 : 80). Bei der Beladung offener Güterwagen ist das Lademass I anzuwenden. Die örtliche Leitung des Betriebes erfolgt durch die Betriebsverwaltung in Britz bei Berlin, an welche alle auf Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten bezügliche Schreiben zu richten sind.

Preussen. (Kleinbahn-Actiengesellschaft Höchst-Königstein.) Diese Actiengesellschaft mit einem Actiencapital von Mk. 1,660.000 hat sich am 25. März in Frankfurt a. M. gebildet. An dem Unternehmen sind betheiligt: der preussische Fiscus und der Bezirksverband des Regierungsbezirkes Wiesbaden mit je Mk. 200.000, die Kreise Höchst und Obertaunus mit je Mk. 100.000 in Actien lit. B und die Actiengesellschaft für Bahnbau und -Betrieb in Frankfurt a. M. mit Mk. 1,060.000 in Actien lit. A. Mit dem Bau soll alsbald begonnen werden. Man hofft, die Bahn, wenn keine ungünstigen Umstände dazwischen treten, noch in diesem Jahre dem Betriebe übergeben zu können. Der Bau wurde im Ganzen an die Actiengesellschaft für Bahnbau und -Betrieb übertragen und mit dieser Gesellschaft auch ein Betriebsleitungsvertrag auf die Dauer von sieben Jahren abgeschlossen.

Preussen und Hessen. (Königl. preussische und grossherzogl. hessische Eisenbahn-Direction Mainz: Eröffnung des Haltepunktes „Waggonfabrik" für den beschränkten Personenverkehr.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge ist am 15. April der an der Strecke Mainz—Alzey, am Uebergang Nr. 40, gelegene Haltepunkt „Waggonfabrik" für den beschränkten Personenverkehr eröffnet worden. Der neue Haltepunkt, welcher keinerlei Abfertigungsbefugnisse erhielt, kann nur von solchen Reisenden zum Ein- und Aussteigen benützt werden, welche in der Richtung Alzey — Mombach mit Arbeiter-Wochenkarten oder Arbeiter-Rückfahrkarten versehen sind.

Russland. (Zweitheilung der Verwaltung der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn.) Die Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn wird — einer Publication zufolge — nicht von einer Centralverwaltung aus geleitet werden, sondern sie wird in Bezug auf die Verwaltung in zwei von einander unabhängige Linien zerfallen. Der Moskauer Verwaltung ist die 1030 Werst lange Linie Moskau—Kreuzburg—Tuckum—Windau unterstellt, während die Petersburger Verwaltung die 1307 Werst lange Linie St. Petersburg—Witebsk—Rybinsk—Pskow und die Nowgoroder Linie verwaltet.

Frankreich. (Aufstellung von „Comités du Travail" [Arbeitsausschüssen] im Bereiche der einzelnen Betriebsleitungen der Staatsbahnen.) Der Umstand, dass, officiellen Daten zufolge, die kilometrischen Einnahmen der Staatsbahnen sich nicht über ein, und zwar sehr niedriges Niveau zu erheben vermögen, und selbst im Betriebe des Jahres 1900 eine Zunahme von nur 1·57 Percent per Kilometer erreichen konnten, hat den Minister für „öffentliche Arbeiten" veranlasst, im Bereiche der einzelnen Betriebsleitungen der Staatsbahnen neu organisirte permanente Aufsichtsbehörden „Comités du Travail" einzusetzen. Die Obliegenheit dieser Comités besteht in der Ueberwachung präciser Durchführung jener gesetzlichen Verordnungen, welche einerseits die reglementarische Einhaltung der Arbeits- und Ruhedauer des Executivpersonales, als der Maschinenführer, Heizer, des Zugsbegleitungs-, Stations- und Haltestellen-, sowie auch des Bahnaufsichts- und ständigen Bahnarbeiter-Personales, andererseits die Controle des fahrplanmässigen Zugsverkehres, betreffen. Diesen Comités, welche ihren Sitz in drei Hauptstationen des Staatsbahnnetzes, und zwar in Tours, Nantes und Saintes haben, gehören an:

1. Als Präses der „Ingénieur en Chef" der Generalinspection des technischen Betriebes;
2. die Betriebscontrolore der einzelnen Linien des betreffenden Netzes;
3. der „Inspecteur en Chef" des commerciellen Betriebes;
4. der Chefingenieur der Strecken und Hochbauten;
5. der Vorstand des Zugsförderungsdienstes und der Heizhäuser;
6. der Chefingenieur der Werkstätten;
7. der Verwalter der Verbrauchsartikel- und Approvisionirungs-Magazine;
8. der Personalreferent der Betriebsleitung;
9. ein Abgeordneter des Zugsbegleitungs-Personales;
10. ein Abgeordneter des Stationspersonales;
11. ein Abgeordneter des Strecken-Aufsichtspersonales;
12. ein Abgeordneter des Magazinspersonales;
13. ein Abgeordneter des Werkstättenpersonales;
14. ein Abgeordneter des Approvisionirungsmagazins-Personales.

Die Abgeordneten des in 10 bis 14 specificirten Dienerpersonales werden von diesem auf die Dauer von je drei Jahren gewählt. Die ordentlichen Generalversammlungen der Mitglieder der einzelnen Comités finden mindestens am Schlusse jedes Semesters des jeweiligen Betriebsjahres statt, doch steht es dem Präses des Comité frei, die Mitglieder desselben zu jedem ihm geeigneten Zeitpunkte zu einer ausserordentlichen Generalversammlung einzuberufen. Die Sitzungsprotokolle sind directe dem Minister für „Oeffentliche Arbeiten" zu unterbreiten. Die Linien des mit Ende 1900 2973 km langen Netzes der Staatsbahnen, gehen von der im Südwesten von Paris gelegenen Hauptstation „Gare Montparnasse" (Arrondissement de l'Observatoire") aus, und sind von der gemeinsamen Station Versailles aus durch die „Linie der Grande Ceinture" (Grosse Pariser Gürtelbahn) mit den Endstationen sämmtlicher in Paris einmündenden Hauptbahnen verbunden. Die Hauptlinie führt in theilweise nordwestlich-radialer Richtung bis Bordeaux (Département Landes, Landschaft Guienne), woselbst sie Anschluss an das Netz der Südbahn findet, deren südlichst gelegene Hauptlinie parallel zur spanischen Grenze, den Atlantischen Ocean von Bayonne aus im Bereiche der Landschaften Gascogne und Languedoc, über Toulouse und Curcassonne in Cette mit dem Golf von Lyon der Méditerranée (Mittelländisches Meer) verbindet. Die übrigen Linien der Staatsbahnen führen in verschiedenen Abzweigungen gegen Westen bis zu den Hafenstädten Nantes, Les Sables d'Olonne, La Rochelle, Rochefort und Royon an die Küste der Atlantic, und finden schliesslich in Bordeaux selbst an der Ausmündung der Garonne in die Bucht der Gironde einen Anschluss an die Seeschiffahrt; ein weiterer westlicher Anschlusspunkt ist die mit der Westbahnlinie Anger—le Mons—Paris gemeinsame Station Angers der Westbahn. Gegen Osten finden die Staatsbahnlinien Anschlüsse von Bedeutung an Orléans, Blois, Tours, Poitiers, Ruffec, Angoulème, Contras, Libourne und Bordeaux an das mit ihrer Hauptlinie Paris—Bordeaux nahezu parallele Betriebsnetz der Gesellschaft Paris—Orléans, ferner im Norden durch mehrere ihrer gegen Osten führenden Localbahnlinien an jene der Gesellschaft Paris—Orléans, deren weit verzweigtes Betriebsnetz sowohl im Personen-, als auch im Güterverkehre eine bedeutende Concurrenz bietet, welche von Einfluss auf das mindere Erträgniss der Staatsbahnen ist.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Proteo" nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 5400 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 27. November 1900 mit 7750 Raumtonnen factischer Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte: 18.922 kg Baumwollwaaren (hievon 2240 kg aus Venedig), 10.522 kg Bier, 22.536 m³ Bretter für Theekistchen aus Fiume, 101 kg Bürsten aus Fiume, 112.120 kg Cement, 89.930 kg Esswaaren (hievon 19.068 kg aus Venedig), 90.344 kg Glaswaaren (hievon 33.315 kg aus Venedig und 474 kg aus Fiume), 52.090 m³ Holz, 11.080 kg Knöpfe, 8069 kg Kurzwaaren (hievon 200 kg aus Venedig), 22.490 kg Lampen, 140.063 kg Manufacturwaaren (hievon 20.907 kg aus Venedig), 4199 kg Mehl aus Fiume, 157.414 kg Metallwaaren,

5745 kg Mineralwasser (hievon 5141 kg aus Fiume), 6108 kg Möbel, 477 kg verschiedene Muster, 134.287 kg Papier (hievon 14.890 kg aus Venedig und 105 kg aus Port-Said), 6767 kg Glasperlen, 28.524 kg Spiritus, 1100 kg Storax aus Port-Said, 4530 kg Südfrüchte aus Port-Said, 1250 kg Wein (hievon 570 kg aus Venedig), 3,193.298 kg Zucker (hievon 2,257.791 kg aus Fiume), 2780 kg Zündhölzchen.

— (Abfahrt des Dampfers „Erzherzog Franz Ferdinand" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 8359 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 27. November 1900 mit 9640 Raumtonnen factischer Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte 37.042 kg Baumwollwaaren (hievon 902 kg aus Venedig), 5750 kg Bier, 35.280 kg Cement, 85 kg Droguen aus Port-Said, 11.272 kg Kunstdünger, 244 kg Effecten (hievon 58 kg aus Fiume und 186 kg aus Port-Said), 22.175 kg Esswaaren, 35 kg Fächer aus Port-Said, 1135 kg türkische Mützen, 13.470 kg Garn (hievon 2320 kg aus Port-Said), 85.855 kg Glaswaaren (hievon 478 kg aus Venedig und 9230 kg aus Port-Said), 2540 kg Goldzwirn aus Port-Said, 122 kg Häute aus Port-Said, 482.681 m³ Hölzer aus Fiume, 22.284 kg Holzwaaren (hievon 300 kg aus Venedig), 7800 kg Knöpfe, 9350 kg Kurzwaaren, 12.547 kg Lampen, 3319 kg Leinwand aus Port-Said, 37.519 kg Manufacturwaaren (hievon 12.773 kg aus Venedig und 1924 kg aus Port-Said), 190.700 kg Metallwaaren, 1760 kg Möbel aus Fiume, 210 kg verschiedene Musterwaaren (hievon 110 kg aus Venedig), 470 kg Nähmaschinen, 161.362 kg Papier (hievon 2793 kg aus Fiume und 340 kg aus Port-Said), 1392 kg Glasperlen, 1767 kg Schuhwaaren, 10.020 kg Seife, 2950 kg Spiritus (hievon 840 kg aus Fiume und 1235 kg aus Port-Said), 2000 kg Storax aus Port-Said, 80 kg Südfrüchte aus Port-Said, 84 kg Teppiche aus Port-Said, 10.236 kg Weine (hievon 3660 kg aus Port-Said), 127 kg Cigaretten aus Port-Said, 5,381.192 kg Zucker (hievon 2,238.637 kg aus Fiume), 9670 kg Zündhölzchen.

— (Abfahrt des Dampfers „Moravia" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 5550 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 5. December 1900 mit 6600 Raumtonnen factischer Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte 15.655 kg Baumwollwaaren, 15.500 kg Bier, 32.950 kg Ceresin, 242.200 kg Cement, 50.000 kg Dünger, 95.729 kg Esswaaren, 7993 kg Glaswaaren, 360 kg Knöpfe, 272 kg Kurzwaaren (hievon 140 kg aus Venedig), 22.960 kg Manufacturwaaren (hievon 3314 kg aus Venedig), 24.765 kg Metallwaaren, 827 kg verschiedene Muster, 7890 kg Möbel, 240.120 kg Papier (hievon 15.540 kg aus Finme), 14.049 kg Weine, 3,601.548 kg Zucker (hievon 61.180 kg aus Fiume), 3025 kg Schwefel.

— (Ankunft des Dampfers „Habsburg" von Bombay.) Dieser Dampfer von 3390 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 16. November 1900 mit 3721 Raumtonnen factischer Ladung von Bombay in Triest angelangt. Derselbe brachte: 760.853 kg Baumwolle (hievon 207.638 kg nach Venedig), 1015 kg japanische Bijouterien, 22.127 kg Cocosgarne, 3045 kg Coculus Indicus, 21.300 kg Datteln, 16.978 kg Gummi, 46.277 kg Kaffee, 5075 kg Kupfer, 192.850 kg Mirabolanen, 203.000 kg Oelsamen (hievon 101.500 kg nach Venedig), 4787 kg Perlmutter, 1610 kg Seide, 4681 kg Sternanis, 315 kg Thee, 273 kg Wachs, 5887 kg Weihrauch, 17.500 kg Zimmt in Stangen.

— (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer von 3470 Gewichtstonnen Tragfähigkeit ist am 18. December 1900 mit 4479 Raumtonnen factischer Ladung von Bombay in Triest angelangt. Derselbe brachte 1,148.560 kg Baumwolle (hievon 64.750 kg nach Venedig und 9000 kg nach Port-Said), 19.590 kg Cocosgarne, 6555 kg Gummi, 44.280 kg Häute, 232.857 kg Indigo nach Port-Said, 4119 kg Conserven nach Port-Said, 10.100 kg Möbel nach Port-Said, 19.466 kg Mirabolanen, 996.732 kg Oelsamen (hievon 387.732 kg nach Port-Said), 5400 kg Perlmutter, 7200 kg Pfeffer nach Venedig, 2052 kg Thee nach Port-Said, 15.874 kg Gewebe nach Port-Said, 2080 kg Weihrauch.

Steiermark. Flossverkehr auf den Flüssen der Steiermark im Jahre 1899.) Nach der von der Statthalterei in Graz eben verfassten statistischen Zusammenstellung gestaltete sich der Flossverkehr auf den steiermärkischen Flüssen im Jahre 1899 in nachstehender Weise: Es verkehrten auf der Salza: 103 Flösse mit einem Holzbestande von 11.713 q; auf der Enns: 2434 (1898: 990) Flösse mit einem Holzbestande von 182.121 (1898: 101.902) q; auf der Mur: 2220 (1898: 1498) Flösse mit einem Holzbestande von 363.993 (1898: 311.012) q und einer beigegebenen Ladung von 16.730 q und 16.238 Stücken; auf der Drau: 2235 (1898: 2084) Flösse mit einem Holzbestande von 488.121 (1898: 501.053) q und einer beigegebenen Ladung von 131.434 q und 410.610 Stücken; auf der Save: 441 (1898: 397) Flösse mit einem Holzbestande von 47.686 (1898: 54.265) q und einer beigegebenen Ladung von 18.012 q und 98.889 Stücken; auf dem Sann: 6213 (1898: 5691) Flösse mit einem Holzbestande von 372.780 (1898: 435.950) q. Der Gesammtflossverkehr auf allen Flüssen der Steiermark im Jahre 1899 belief sich daher auf 13.646 (1898: 10.823) Flösse mit einem Gesammtholzbestande von 1,466.414 (1898: 1,432.765) q nebst einer beigegebenen Ladung von insgesammt 166.176 q und 525.737 Stücken.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LV. Stückes.) Das am 20. April 1901 herausgegebene LV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5302: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 18. April 1901, Z. 13.615, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich nach Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des LVI. Stückes.) Das am 23. April 1901 herausgegebene LVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5303: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 16. April 1901, Z. 6744 II, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Italien.

Nr. 5304: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 19. April 1901, Z. 70.921, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des LVII. Stückes.) Das am 24. April 1901 herausgegebene LVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5305: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 21. April 1901, Z. 5223, betreffend das Einfuhrverbot für Nutz- und Zuchtschweine aus den politischen Bezirken Cilli, Marburg und Pettau in Steiermark.

— (Inhalt des LVIII. Stückes.) Das am 26. April 1901 herausgegebene LVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5306: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 22. April 1901, Z. 6489, betreffend die Aufhebung der Sperre gegen den Verkehr mit Schweinen in den Gerichtsbezirken Grosslaschitz und Reifnitz.

Nr. 5307: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. April 1901, Z. 15.323, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 5308: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 3. April 1901, Z. 11.254, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Rindern aus Böhmen zu Nutz- und Zuchtzwecken über die Einbruchstation Moldau nach dem Königreiche Sachsen.

Nr. 5309: Kundmachung der k. k. Stattbalterei in Prag vom 24. April 1901, Z. 75.442, betreffend das Verbot der Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus den politischen Bezirken Eger, Podersam und Selčan nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des LIX. Stückes.) Das am 29. April 1901 herausgegebene LIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5310: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. April 1901, Z. 15.008, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

Nr. 5311: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 22. April 1901, Z. 37.517, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Verein der behördlich autorisirten Civiltechniker in Niederösterreich. (Vorstandswahlen.) Bei der am 24. April abgehaltenen 36. ordentlichen Generalversammlung des Vereines der behördlich autorisirten Civiltechniker in Niederösterreich wurden zum Vorstande beh. aut. Civilingenieur E. A. Ziffer, zum Vorstandstellvertreter beh. aut. Civilingenieur Leopold Nobis und zu Kammerräthen beh. aut. Civilingenieur Franz Anderle, beh. aut. Maschinenbauingenieur Arthur Ehrenfest, beh. aut. Civilingenieur Paul Kortz und k. k. Baurath Carl Stiegler, beh. aut. Bauingenieur und Geometer, gewählt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über preussisch-österreichische Grenzstationen.

Einführung neuer Fahrpreise.

Am 15. Juni 1901 gelangen nachstehende Preise zur Einführung:

Kilometer	Von — nach oder umgekehrt	über	Einfache Fahrkarten I.	Einfache Fahrkarten II.	Einfache Fahrkarten III.	Gepäcksfracht für 10 kg Gesammtgewicht	Gepäcksfracht für 10 kg Uebergewicht
			Classe			a	b
			Mark			Mark	
	Breslau Oberschl. Bhf.*)						
172	Freudenthal	Ziegenhals — Neisse — Camenz oder Grottkau	15·30	10·70	6·60	0·24	0·56
149	Jägerndorf		12·60	9·00	5·70	0·14	0·56
241	Olmütz		20·80	14·10	8·50	0·44	0·56

*) Auf österreichischer Strecke für alle Züge, auf preussischer Strecke für Personenzüge.

Vom selben Tage an werden die am 1. September 1900 für die gleiche Zugscombination, jedoch nur über Grottkau giltigen Fahrkarten, sowie die bezüglichen Gepäckssätze aufgehoben.

Wien, am 30. April 1901. [366]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil II, Heft 1.

Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarife, Theil II, Heft 1, in Kraft. Durch denselben gelangen u. A. ermässigte und neue Frachtsätze des Classentarifes, der Ausnahmetarife Nr. 1 (Eilgüter, gewöhnliche), Nr. 2 (Güter der Stückgutclassen in Wagenladungen), Nr. 3 (Wolle), Nr. 4 (Kupfer), Nr. 6 (Getreide), Nr. 7 (Kleie und Oelkuchen), Nr. 8 und 9 (Holz), Nr. 10 (Holzstoff), Nr. 11 (Fette), Nr. 12 (Eisen und Stahl u. s. w.), Nr. 13 (Graphit), Nr. 14 (Salze, Kalidüngesalze), Nr. 15 (Thon). Nr. 16 (Pfeifenerde und Porzellanerde), Nr. 24 (Dachschiefer), Nr. 30 (Gips), Nr. 34 (Braunkohlen), Nr. 35 (Isolirmasse), Nr. 36 (Obst, getrocknetes), sowie neue Ausnahmetarife Nr. 12 D (Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt u. s. w.), Nr. 44 (Knochenleimgallerte), Nr. 45 (Knochenmehl), Nr. 46 (Leim) und Nr. 47 (Marmormehl) zur Einführung. Ausserdem wird die Station Nussdorf aus einer Anzahl von Ausnahmetarifen gestrichen. Ferner werden die im Ausnahmetarife Nr. 20 (Vitriol) unter A a und B a angeführten Frachtsätze für 5000 kg ohne Ersatz aufgehoben. Die zuletzt bezeichneten Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 1. Juli d. J. ab.

Der Nachtrag ist zum Preise von 55 Pfennigen oder 65 Hellern ö. W. bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 27. April 1901. [367]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr, bezw. Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Verlängerung der Giltigkeit von Tarifen.

1. Der Tarif, Theil I, vom 1. August 1886 sammt Nachtrag I, und
2. der Tarif, Theil II, Tarifheft Nr. 2, vom 1. September 1886 sammt den Nachträgen I—VII,

— welche Tarife laut Kundmachung in Nr. 34 dieses Blattes vom 19. März 1901, fortl. Nr. 220, mit 30. April 1901 ausser Wirksamkeit treten sollten — bleiben noch bis 30. Juni 1901 in Kraft.

Wien, am 29. April 1901. [368]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Mnichowic-Strančic und der Haltestelle Mnichowic Stadt.

Die bisherige Bezeichnung der auf der Linie Gmünd—Prag gelegenen Station Mnichowic-Strančic wird mit 1. Mai 1901 in „Strančic“ und der auf derselben Linie gelegenen Haltestelle Mnichowic Stadt in „Mnichowitz“, ebenfalls mit 1. Mai 1901, abgeändert.

Prag, am 30. April 1901. [369]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeit von Tarifen.

1. Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. vom 1. Februar 1893 sammt Nachtrag I und Anhang,
2. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Lebensmitteln in Eilfracht vom 1. December 1893 sammt Nachtrag I,
3. der Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Artikeln vom 1. Februar 1895 sammt Anhang, und
4. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, getrocknetem, und Pflaumenmus vom 1. November 1896 sammt Nachtrag I,

— welche Tarife laut Kundmachung in Nr. 34 dieses Blattes vom 19. März 1901, fortl. Nr. 217, mit 30. April 1901 ausser Wirksamkeit treten sollten — bleiben noch bis 30. Juni 1901 in Kraft.

Wien, am 29. April 1901. [370]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des X. Nachtrages zum Personentarife für die westlichen Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Neuhof-Weseritsch, beziehungsweise der Localbahn Lambach-Haag, beziehungsweise der Strecke Sattledt-Grünau der Welser Localbahnen und rücksichtlich der Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes vom 1. Juni, beziehungsweise vom 1. Juli 1901 tritt der X. Nachtrag zu den vom 1. October 1899 giltigen Tarifen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den vom Staate betriebenen Localbahnen in Wirksamkeit.

Dieser Tarifnachtrag enthält Tarifbestimmungen und Kilometerzeiger der vorgenannten Localbahnen, ferner Ergänzungen des Haupttarifes und der Nachträge VII und VIII.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, beziehungsweise Stationen zum Preise von 20 Hellern erhältlich.

Wien, am 1. Mai 1901. [371]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Wiedereinführung der 15- und 30tägigen Abonnements.

Wie im Vorjahre, gelangen auch heuer in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September 1901 die 15- und 30tägigen Abonnements für Touren im Salzkammergut, in Böhmen und Galizien nebst den 15- und 30tägigen Gepäcks-Abonnements zur Ausgabe, und haben hiefür die Preise und Bestimmungen des im Vorjahre ausgegebenen Tarifes dieser Abonnements Anwendung zu finden.

Wien, am 30. April 1901. [372]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des IX. Nachtrages zum Personentarife für die Localbahnen in Galizien und der Bukowina.

Mit 15. Juni 1901 tritt der IX. Nachtrag zu den vom 1. Jänner 1898 giltigen Reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den vom Staate betriebenen Localbahnen in Galizien und der Bukowina in Wirksamkeit.

Dieser Tarifnachtrag enthält einen neuen Stationstarif für den Personentransport auf der Linie Itzkany—Suczawa der Neuen Bukowinaer Localbahnen, sowie Aenderungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, bezw. -Stationen zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

Wien, am 1. Mai 1901. [373]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung einer Haltestelle.

Am 1. Mai 1901 wird die Haltestelle Balaton-Keresztur fürdö bei W. H. Nr. 95 zwischen der Station Máriatelep und der Haltestelle Balaton-Béreny auf der Linie Budapest—Pragerhof für den Personenverkehr eröffnet.

Wien, am 25. April 1901. [374]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Die Vorschriften, betreffend den Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den österreichischen Eisenbahnen. (104. Heft der Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen.) Bereits im Jahre 1893 ist unter obigem Titel im Drucke und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei ein den Eisenbahntransport der explosiven Artikel auf den Eisenbahnen behandelndes Heft erschienen. In die vorliegende zweite Auflage sind alle den Gegenstand betreffenden, seit dem Jahre 1893 hinausgegebenen zahlreichen Verordnungen und Verfügungen nicht nur des Handels-, bezw. Eisenbahnministeriums, sondern auch der übrigen betheiligten Ministerien einbezogen worden, so dass das neu erschienene Heft eine genaue und übersichtliche Darstellung der sämmtlichen einschlägigen, äusserst zahlreichen Vorschriften enthält. Die Eintheilung des Heftes ist dieselbe geblieben wie früher. Der erste Abschnitt behandelt die unter Nr. XXXVa der Anlage B zum Betriebsreglement genannten besonders gefährlichen explosiven Gegenstände an der Hand der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, unter Beifügung der anderweitigen einschlägigen Anordnungen. Der zweite Abschnitt enthält die Vorschriften, betreffend die sonstigen explosiven und denselben ähnlichen Gegenstände, wobei auch auf die Vorschriften hinsichtlich des Posttransportes Bedacht genommen worden ist. Der dritte Abschnitt enthält den Einführungserlass zur obgedachten Verordnung vom 1. August 1893, ferner der vierte Abschnitt die internationalen Vereinbarungen, betreffend den Transport explosiver Gegenstände. Der fünfte Abschnitt endlich gewährt eine Uebersicht der auf den Verkehr der in Oesterreich zum Eisenbahntransporte zugelassenen einzelnen concessionirten Sprengmittel bezugnehmenden Verfügungen unter Angabe der betreffenden Erlässe. Der Preis des Heftes beträgt eine Krone.

Ausland.

Deutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Nachtrag II zum Tarif-Theil I, Abth. B, vom 1. April 1899.) Mit 1. März 1901 ist der vorbezeichnete Nachtrag in Kraft getreten, enthaltend Aenderungen und Zusätze zu einzelnen Abschnitten der allgemeinen Tarifvorschriften, ferner Aenderungen und Ergänzungen zu verschiedenen Positionen der Güterclassification. Darunter insbesondere die Verweisung sämmtlicher Futtermittel auf die Umkartirung in den deutsch-schweizerischen Grenzstationen.

Schweizerische Nordostbahn und Schweizerische Nordostbahn — Bötzbergbahn. (Ausnahmetarif für Papierholz.) Mit 10. März 1901 trat für die Beförderung von Holz zur Fabrikation von Holzstoff und Holzzellstoff (Papierholz) in Wagenladungen von 10.000 kg im internen Verkehr der Schweizerischen Nordostbahn und im directen Verkehr derselben mit der Bötzbergbahn ein Ausnahmetarif in Kraft, welcher durch Vermittlung der Stationen und des Gütertarifbureau der Schweizerischen Nordostbahn unentgeltlich bezogen werden kann.

Schweizerische Nordostbahn. (Kündigung der Refactien für Sammelgütertransporte Romanshorn transit [Böhmen]—Chiasso transit und Pino transit [Italien].) Die auf Seite 27 der Zusammenstellung der Rückvergütungen und Ausnahmefrachtsätze der Schweizerischen Bahnen vom 1. Februar 1901 unter Nr. 10 aufgeführten Taxen Romanshorn transit—Chiasso transit und Pino transit für Sammelgüter aus Böhmen nach Italien treten mit 31. Mai 1901 ausser Kraft.

PUTZWOLLE

cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.

Krahnbau-Werkstätte von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, I. Wipplingerstrasse 21.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1164	k. k. österr. Staatsbahnen	Neuen Bukowinaer Localbahnen	Buchenbrennholz	Wiżnitz	Nepolokontz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Heller			im Kartirungswege		
				Brodina Falkeu Karlsberg Ober-Wikow Putna Straża Wiżnitz	a) Hadikfalva b) Radantz				17	14	3			
									a) 31 30 23 21 26 27 19	b) 27 26 19 17 22 23 15	a) 24 22 18 16 20 21 15	b) 21 20 15 13 17 18 12	a) 7 8 5 5 6 6 4	b) 6 6 4 4 5 5 3
			Holz der Pos. H—18 der Güterclassification	Wiżnitz	Stefanówka, Zaleszczyki	10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken			Verschieden	57			Verschieden	
			Bier in beliebiger Verpackung	a) Hadikfalva b) Radantz	Brodina Falkeu Karlsberg Ober-Wikow Putna Unter-Wikow	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			Verschieden	a) 46 43 33 29 38 27	b) 39 37 27 24 32 21				
			Bier in Flaschen	laut nachstehender Tabelle					Siehe Tabelle unter a)	Siehe Tabelle unter b)			Siehe Tabelle unter c)	

Zwischen	Stationen der k. k. österr. Staatshahnen												Stationen der Linie Lużan-Zaleszczyki der Neuen Bukowinaer Localhahnen					
	Itzkany			Hliboka			Nepolokoutz			Lużan			Stefanówka			Zaleszczyki		
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
	Heller per 100 kg																	
Stationen der Neuen Bukowinaer Localhahnen:																		
1. Itzkany-Suczawa.																		
Suczawa	15	12	3															
2. Hliboka-Sereth.																		
Sereth				28	22	6												
3. Nepolokoutz-Wiżnitz.																		
Wiżnitz							55	41	14									
Ispas							48	36	12									
Russisch-Banilla							36	28	8									
Waszkontz							23	18	5									
4. Lużan-Zaleszczyki.																		
Zaleszczyki										58	44	14	22	18	4	—	—	—
Stefanówka										44	34	10	—	—	—	—	—	—
Werenczanka										32	25	7	20	17	3	34	27	7
Kotzmań										19	16	3	34	27	7	46	35	11

k. k. österr. Staatsbahnen

betheiligten Verwaltungen

Canditen und Chocolade

Budweis

Wien-Praterqnai *)	Wien-Donauquaibahnhof *)	Wien K.F.N.B. transit	Wien St.E.G. transit	Sigmundsberberg transit
Anfgabe als Frachtgut: a) in Mengen unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen				
bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901				
Localtarif		Localtarif, bezw. Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien	Kartirungssätze mit Wien St.E.G. traus. vom December 1899	Localtarif
a) 269 Heller b) 213 Heller	a) 273 Heller b) 213 Heller	a) 278 Heller b) 225 Heller	a) 278 Heller b) 229 Heller	a) 159 Heller b) 130 Heller
a) 227 Heller b) 172 Heller	a) 230 Heller b) 172 Heller	a) 232 Heller b) 174 Heller	a) 232 Heller b) 174 Heller	a) 135 Heller b) 104 Heller
a) 42 Heller b) 41 Heller	a) 43 Heller b) 41 Heller	a) 46 Heller b) 51 Heller	a) 46 Heller b) 55 Heller	a) 24 Heller b) 26 Heller
Im Rückvergütungswege		Im Kartirungswege		
Gegen gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplicate (Anfnahmescheine) über den Versandt nach einem der beiden genannten Donau-Umschlagsplätze und der den Weiterversandt per Wasser nachweisenden Docnmente. Die Vorlage dieser Documente ist vom Absender an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu bewirken				
*) Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien-Hercegovina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Donauqnaibahnhof oder Wien-Praterqnai zum Umschlage gelangen		Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach ungarischen, bosnisch-hercegovinischen Stationen oder Stationen im Zollansland		

1	Fortlaufende Nummer	
2	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht
3	von der und im Namen der	
4	für Artikel	
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von / nach	
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	
7	und gilt in der Zeit	
8	Bezeichnung / Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	
12	Art der Durchführung	
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
14	Besondere Bemerkungen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Heller				
1166	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Nenen Bukowinaer Localbahnen	Stein- und Sudsalz aus der Pos. 8—7a der Güterclassification	Hadikfalva	Brodina	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	44	37	7	Im Kartirungswege		
					Falkeu				41	34	7			
					Karlsberg				32	27	5			
					Ober-Wikow				28	24	4			
					Putna				36	30	6			
					Straża				37	32	5			
					Unter-Wikow				26	23	3			
					Radautz				14	13	1			
				Hatna transit für Sendungen von Kaczyka	allen Stationen der Linie Lemberg—Itzkany und der östlich davon gelegenen Staatsbahnlinien aus Tarif-Theil II, Heft 2, Abschnitt A	wovon mindestens die Hälfte aus Sudsalz und der Rest aus Steinsalz bestehen kann Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen		Verschieden		Specialtarif 1 gekürzt um die halbe Manipulationsgebür im Sinne der Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 2, Abschnitt B, A, VI	Verschieden			
1167	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Ostgalizischen Localbahnen	**Steine** aller Art (excins. Marmorsteine und Mühlsteine) in Quadern oder Platten, roh behauen, dann Pflaster-, Saum- und Bordsteine aus der Pos. 8—55/b der Güterclassification	Trembowla	Stryj	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zum Bane und zur Instandhaltung von städtischen Communicationen bestimmt sein und als Frachtgut mit auf den Stadtmagistrat Stryj, bezw. den Gemeindevorstand in Tłumacz als Empfänger lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif		Heller		Im Kartirungswege		
									Verschieden	55	Verschieden			
					Tłumacz-Pałahicze					49				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1168	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte (Position M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	C z e c h o w i t z	Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B. Bodenbach St.E.G. und B.N.B. Böhm.-Kamnitz Böhm.-Leipa A.T.E. und B.N.B. Caslau Chrast Chrudim Deutschbrod Eger k.k.St.B. und B.E.B. Friedland i. B. Georgswalde-Ebersbach Grund-Georgenthal Haida Hainspach-Wölmsdorf Hlinsko Hoheneibe Josefstadt-Jaroměř Jungbunzlau Kladno Königinhof Kreibitz-Teichstatt Leitmeritz Lobositz St.E.G. Mariaschein Nimburg St.E.G. und Oe.N.W.B. Pardubitz Prag St.E.G. und Oe.N.W.B. Přibram Raspenau Reichenau i. B. Reichenberg Rumburg Schluckenau Schönlinde Schreckenstein Sedletz-Kuttenberg Tannwald-Schumburg Teplitz Tetschen Oe.N.W.B. Trautenau Turnau Oe.N.W.B. Warnsdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die bezüglichen Sendungen dürfen nur unfrankirt und ohne Belastung mit Nachnahme zur Aufgabe gebracht werden	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif, Theil II, Heft 6, für den Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1901 Bestehen keine directen Frachtsätze	233 251 236 223 182 168 163 175 291 228 244 239 228 248 180 200 169 201 212 175 237 222 233 238 189 157 199 234 226 210 217 241 245 239 232 178 204 241 251 190 203 241		Im Kartirungswege		
1169	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Unterlagsquader, roh behauene	Donnsdorf	Nikolsburg Laa K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarife Es bestehen keine directen Frachtsätze		Heller 112 118		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1170	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Feigen, getrocknete oder geröstete, zur Kaffeesurrogat-Erzeugung bestimmte (Fabriksfeigen)	Triest	Prossnitz (K.F.N.B.)	Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 3, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels als Frachtgut per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt den Absendern, bezw. Empfängern	vom 10. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr.-Adriatischer Verbandstarif, Theil II, Heft 3	Heller 368	Heller 328	Heller 40	Im Kartirungswege		
1171	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Heu und Stroh	Uj-Gradiska	Josefstadt-Jaromèř	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	256 Heller incl. ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
1172	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Schwefelsäure, Pos. 8 – 3/b der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Aussig	Brixlegg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 8. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif, Theil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1894	254 Heller	208 Heller	46 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1173	**Südbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Butter als Eilgut	Villány	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Wien S.B., Stadlau, Floridsdorf	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	569	436	133	Im Kartirungswege		
									Heller incl. Manip.-Geb. und ungar. Transportsteuer					
1174	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Quarzsand der Tarifpos. E—18	Znaim (St.E.G.)	Brünn (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901		Heller					
									51	44	7			
			Feldspath der Tarifpos. S—47 und Quarz der Tarifpos. Q—1	Gross-Meseritsch	Brünn (St.E.G.)			Localtarif	51	38	13	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
					Obrowitz				59	46	13			
					Königsfeld				61	48	13			
					Znaim (St.E.G.)				79	70	9			
					Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)				97	90	7			
1175	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Coaks	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände via Wien-Donauquaihahnhof-Wien-Brigittenau-Rgbhf.	Heiligenstadt	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen, allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	besteht kein directer Tarif	20 Heller*)			Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz wird nur unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte vom städtischen Gaswerke an der Erdbergerlände zur Aufgabe gebracht werden

*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von zwei Kronen per Wagen für den Zuschub dieser Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände in Anrechnung.
Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1176	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz des Specialtarifes 2	Belzec	Chrzanow (Frachtenstation)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft I, giltig vom 1. Jänner 1900	Besteht kein directer Frachtsatz	147 Heller		Im Kartirungswege		
1177	**Oesterr. Nordwestbahn**	bethelligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Koks und Briquettes	Lauenersdorf und Schatzlar	Jiritz (Ladestelle)	Einhaltung der Bestimmungen des citirten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Inländischer Kohlenverkehr von Stationen der Localbahn Königshan-Schatzlar. Tarif vom 1. September 1900	Directer Frachtsatz besteht nicht	764 Kronen per 10.000 kg		Im Kartirungswege		
1178	**Buschtěhrader Eisenbahn**	bethelligten Verwaltungen	der Eilgut- und Frachtgutclassen, bezw. der Specialtarife	Reichenberg (A.T.E.)	Teplitz-Waldthor	Einhaltung der für den Sächsisch-Oesterr.-Ungar. Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897 giltigen Tarifbestimmungen und Waarenclassification	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife der bethelligten Verwaltungen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Die im Tarife, Theil II, Heft 2, des Sächsisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1897 auf Seite 203 und 204 im Verkehre zwischen Reichenberg (Sächs. Stb. und S.N.D.V.B.) und Teplitz-Waldthor enthaltenen Frachtsätze		Im Kartirungswege		

oder umgekehrt

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
28	Nr. 19 vom 12. Februar 1901	632	k. k. österr. Staatsbahnen	Neue Bukowinaer Localbahnen	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification	Stationen der Linie Hadikfalva—Brodina der Neuen Bukowinaer Localbahnen: Brodina, Falken, Karlsberg, Ober-Wikow, Putna, Straža, Unter-Wikow	Stationen der Linie Luzan—Zaleszczyki der Neuen Bukowinaer Localbahnen: Kotzmań, Werenczanka, Kisseleu, Stefanówka, Zaleszczyki	Die ermässigten Frachtsätze in den angegebenen Relationen werden durchwegs um 4 h für 100 kg gekürzt, und gelten sohin die in der nachstehenden Tabelle enthaltenen Frachtsätze	

Von	Nach Stationen der Linie Luzan—Zaleszczyki der Neuen Bukowinaer Localbahnen														
	Kotzmań			Werenczanka			Kisseleu			Stefanówka			Zaleszczyki		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
	Heller für 100 Kilogramm														
Stationen der Linie Hadikfalva—Brodina der Neuen Bukowinaer Localbahnen															
Brodina	98	86	12	104	92	12	107	95	12	110	98	12	116	104	12
Falken	95	83	12	101	89	12	104	92	12	107	95	12	113	101	12
Karlsberg	84	72	12	90	78	12	93	81	12	96	84	12	102	90	12
Ober-Wikow	80	68	12	86	74	12	89	77	12	92	80	12	98	86	12
Putna	89	77	12	95	83	12	98	86	12	101	89	12	107	95	12
Straža	91	79	12	97	85	12	100	88	12	103	91	12	109	97	12
Unter-Wikow	78	66	12	84	72	12	87	75	12	90	78	12	96	84	12

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
	Nr. 49 vom 27. April 1901	1119	k. k. österr. Staatsbahnen		Zündhölzchen	Bärn-Andersdorf, Barzdorf u. s. w.	jenen Uebergangsstationen der k. k. österr. Staatsbahnen u. s. w.	In der Rubrik 5 „vou“ hat es anstatt „Saaz in Mähren“ richtig Saar in Mähren zu lauten	

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden ***billig*** *und* ***sachgemäss*** *besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch* ***öffentliche Versteigerungen*** *der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./3, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 52. **Wien, 4. Mai 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien. — Inland: Parlamentarisches. — Ausland. — Zusammenstellung der am 1. April 1901 in Bau gestandenen Eisenbahnstrecken. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 1. Mai 1901, Z. 19.354, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Italien.

Das königliche Generalinspectorat über die italienischen Eisenbahnen in Rom hat dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mit Zuschrift vom 25. April 1901 mitgetheilt, dass die zum adriatischen Netze gehörende Secundärbahn von Bologna nach S. Felice vom 1. Mai 1901 an nur noch in reducirter Weise (servizio economico) betrieben und deshalb von diesem Tage an nicht mehr in der Lage sein werde, den Verpflichtungen zu entsprechen, welche den Eisenbahnen durch das Internationale Uebereinkommen auferlegt werden.

Infolge dieser Mittheilung hat das genannte Centralamt am heutigen Tage in Anwendung von Art. 58 (3) I. Ue. die bezeichnete Eisenbahn aus der Liste der Eisenbahnen, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, in der Weise gestrichen, dass in dieser Liste die Position Italien, A, 2, von nun an lautet: „Sämmtliche von der Gesellschaft des adriatischen Netzes betriebenen Linien mit Ausnahme der Secundärbahn Bologna — S. Felice."

Nach Massgabe von Art. 58 (4) I. Ue. ist jede Eisenbahnverwaltung, sobald sie obige Nachricht erhalten haben wird, berechtigt, mit der Eisenbahn Bologna — S. Felice alle aus dem internationalen Transporte sich ergebenden Beziehungen abzubrechen, sind jedoch die bereits in der Ausführung begriffenen Transporte noch vollständig auszuführen.

Das genannte Centralamt hat hievon den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 27. April 1901 Kenntniss gegeben.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 20. April 1901,*) betreffend die Verlegung des Nebenzollamtes II. Classe in Novi nach Cirkvenica, Auflassung der bisher in Cirkvenica bestandenen Zollexpositur, Errichtung einer Expositur des Hauptzollamtes Zengg in Novi mit den Befugnissen eines Nebenzollamtes II. Classe und Unterstellung der Zollexpositur in Selce mit den bisherigen Befugnissen dem genannten Hauptzollamte.

Nach einer Mittheilung des königlich ungarischen Finanzministeriums wird das Nebenzollamt II. Classe in Novi mit dem 1. Mai 1901 nach Cirkvenica übersetzt und unter gleichzeitiger Auflassung der in Cirkvenica bisher bestandenen Zollexpositur die in Novi befindliche Finanzwachabtheilung als Zollexpositur des Hauptzollamtes in Zengg mit den Befugnissen eines Nebenzollamtes II. Classe betraut, ferner unter Einem die zweite in Selce fungirende Expositur des Nebenzollamtes Novi mit den bisherigen Befugnissen dem genannten Hauptzollamte unterstellt werden.

Böhm m. p.

*) Enthalten in dem am 26. April 1901 ausgegebenen XX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 41.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Mödling oder von Gumpoldskirchen auf den Anninger.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Kurt Bauer in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Mödling oder von Gumpoldskirchen auf den Gipfel des Anninger im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 25. April 1901. Z. 14.805/2.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Königinhof zur Stadt Königinhof.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Commandit-Gesellschaft für elektrische Anlagen vormals Albert Jordan in Wien die mit dem Erlasse vom 5. November 1900, Z. 49.126/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 131 vom 15. November 1900), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Königinhof der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn zur Stadt Königinhof und zu den Vororten Podhard und Worlech bis zum 5. November 1901 verlängert.

Wien, am 18. April 1901. Z. 17.172/2.

Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Bei Liquidirung von im Rückvergütungswege gewährten Tarifnachlässen (Refactien) hat der Berechtigte auch im Falle verzögerter Zahlung keinen Anspruch auf Zinsen.

(Entscheidung vom 13. November 1900, Z. C b I $\frac{364/00}{4}$.)

Die Klagefirma hatte mit Eingaben vom 12. März, 26. März und 11. April 1900 für eine Reihe von Getreidesendungen die Liquidirung eines laut Publication im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt im Rückvergütungswege gewährten Tarifnachlasses (Mühlenrefactie) bei der beklagten Bahnverwaltung beansprucht.

Mit Schreiben vom 5. Juli und vom 25. September urgirte die Firma die bis dahin noch nicht erfolgte Erledigung ihrer Ansprüche, verlangte in dem zweiten Urgenzschreiben die Erledigung innerhalb acht Tagen bei sonstiger Klage und behielt sich ausserdem die Anrechnung von Zinsen vor. Da die Bahnverwaltung sich an diese Fristbestimmung nicht kehrte, überreichte die Firma die Klage auf Zahlung der für 29 Sendungen entfallenden Refactiebeträge sammt 6 Percent Zinsen vom 12. April 1900. Nach Zustellung der Klage übermittelte die Bahn der Klägerin diese Beträge, worauf die Letztere bei der ersten Tagsatzung das Klagebegehren auf Zahlung der Zinsen und Processkosten restringirte. Die beklagte Bahn beantragte jedoch Abweisung der Klage, und zwar rücksichtlich der Zinsen, weil kein gesetzlicher Grund für einen Zinsenanspruch vorliege, rücksichtlich der Processkosten, weil die Bahn einen Anlass zur Klage nicht gegeben und die eingeklagten Refactiebeträge bereits vor der ersten Tagsatzung bezahlt habe.

Der Richter wies das restringirte Klagebegehren mit folgender Begründung kostenpflichtig ab:

Die Klagefirma beansprucht für die eingeklagten 29 Refactiebeträge Zinsen von dem Tage ab, an welchem ihr letztes Gesuch um die Rückvergütung bei der Bahn eingelaufen ist.

Nach den Artikeln 288 und 289 H.-G.-B. können unter Kaufleuten Zinsen entweder vom Tage der Mahnung, oder nach Inhalt der diesbezüglichen Verabredung, oder auch ohne Mahnung und ohne Verabredung seit dem Fälligkeitstage gefordert werden. Eine Vereinbarung bezüglich der Zinsen hat zwischen den Parteien nicht stattgefunden. Es kommt daher vorliegend dieser Entstehungsgrund für den Zinsenanspruch nicht in Betracht.

Vorliegend handelt es sich um Forderungen, welche vor Erledigung der Anmeldung um Rückvergütung nicht feststehen und daher vor diesem Zeitpunkte auch nicht fällig sind.

Für die Sendungen waren nach Vorschrift der Tarife die Frachten nach den allgemeinen für Getreide bestehenden Frachtsätzen berechnet und eingehoben worden. Dass hiebei die Bahn die Frachten vorschriftsmässig berechnet hat, wird von der Klagefirma zugegeben. Gemäss der bezüglichen Publication im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt ist jedoch die Begünstigung gewährt, dass nach Durchführung der Frachtgeschäfte und nach Bezahlung der gemäss der allgemeinen Frachtsätze für Getreide berechneten Fracht unter den daselbst angeführten Bedingungen eine neue Berechnung der Fracht nach dem ermässigten Frachtsatze beansprucht werden kann, und zwar unter Nachweis der publicirten Bedingungen. Auf Grund der Anmeldung des Berechtigten hat die Bahn zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Frachtermässigung vorliegen, und hat sodann die Differenz, welche sich nach Berechnung des ermässigten Frachtsatzes ergibt, der Partei zurückzustellen. Damit also eine Rückerstattung stattfinde, muss die Partei bei der Bahn schriftlich erklären, dass sie von dem ermässigten Frachtsatze Gebrauch mache, und muss gleichzeitig den vorgeschriebenen Nachweis der Erfüllung aller Bedingungen für die ermässigte Fracht liefern.

Aber erst wenn die Bahn festgestellt hat, dass die Vorraussetzungen für den Anspruch auf die ermässigte Fracht vorliegen, und erst wenn die Bahn die ermässigte Fracht festgestellt hat, erwächst der Partei das Recht, die Rückzahlung des Differenzbetrages zu verlangen, welcher sich zwischen der bezahlten Fracht und der nachträglich nach der gewährten Ermässigung berechneten Fracht ergibt. Das Gesagte muss daraus gefolgert werden, dass im Verordnungsblatte in der Rubrik: „Art der Durchführung der Frachtermässigung", „der Rückvergütungsweg" bezeichnet ist. So lange das Rückvergütungsverfahren, nämlich die Feststellung des von

der Partei angemeldeten Anspruches, nicht durchgeführt ist, steht der Partei kein liquider Anspruch an die Bahn zu, nachdem weder in den Tarifen, noch im Betriebs-Reglement den Bahnen eine Frist zur Durchführung des Rückvergütungsverfahrens gesetzt ist. Da nach diesen Ausführungen die Berichtigung der Forderungen der Klagefirma erst in dem Momente beansprucht werden konnte, in welchem die Bahn die Anträge auf Rückvergütung erledigte, so waren vorliegend die Klageforderungen zur Zeit der Klageeinbringung noch nicht fällig, und es konnten weder die Anmeldungen der Klagefirma, noch die Urgenzschreiben derselben die Wirkung als Mahnungen im Sinne des Artikels 288 H.-G.-B. haben. Die Bahn hat erst nach Einbringung der Klage die der Klagefirma zukommende Rückvergütung festgestellt und zugleich geleistet. Es war deshalb ein Zinsenanspruch weder nach Artikel 288, noch nach Artikel 289 H.-G.-B. weder vor, noch nach der Einbringung der Klage entstanden und somit das Begehren auf Zahlung von Zinsen abzuweisen.

Die beklagte Bahn hat aber auch dadurch, dass sie die Forderung der Klagefirma gleich befriedigte, zur Erhebung der Klage keine Veranlassung gegeben, weshalb die Klagefirma gemäss § 45 C.-P.-O. zum Kostenersatze an die Beklagte zu verurtheilen war.

Vorliegend wurden 29 verschiedene Forderungen geltend gemacht, von denen keine den Betrag von K 100 überstieg, weshalb nach den besonderen Bestimmungen der §§ 448 bis 453 C.-P.-O. zu verhandeln war.

Inland.

Parlamentarisches.

Begründung
zur
Regierungsvorlage, betreffend den Bau von Wasserstrassen.

Die Regierung ist sich, indem sie auf Grund Allerhöchster Ermächtigung diesen Gesetzentwurf der verfassungsmässigen Behandlung vorlegt, dessen bewusst, dass damit eine neue Epoche der Verkehrsentwicklung in Oesterreich inaugurirt werden soll. Eine solche Entwicklung thut uns noth und Wasserstrassen sind nach den Erfahrungen, die man anderwärts gemacht hat, ein geeignetes Mittel, um diese Entwicklung zu befördern und zu beschleunigen.

Es kann nicht Aufgabe dieses knappen Berichtes sein, in eine Erörterung darüber einzutreten, warum der Antheil des Wasserweges an unserem gesammten Verkehre bisher so klein gewesen ist. Im Durchschnitte entfielen auf den binnenländischen Wasserverkehr circa 5·7 Percent, auf den Bahnverkehr 94·3 Percent. Der Grund dafür ist sehr einfach. Die schiffbaren Ströme — die natürlichen Wasserstrassen — gehören uns zumeist nur im Oberlaufe an, künstliche Wasserstrassen aber — Canäle — besitzen wir überhaupt nicht.

Dieser Stand der Dinge ist schon lange als ein unbefriedigender empfunden worden, und mit steigendem Nachdrucke und zunehmender Vertiefung wurde die Frage zur öffentlichen Discussion gestellt, ob dieser Zustand als ein dauernder hingenommen werden und die Volkswirthschaft Oesterreichs endgiltig auf jene grossen Vortheile verzichten müsse, die ihr die billige Verfrachtung auf neu zu erschliessenden Wasserwegen zu bieten vermöchte.

Es sei hier verwiesen: auf die Regierungsvorlage vom Jahre 1872 wegen Concessionirung eines Donau-Odercanales, auf die in der ersten Hälfte der Neunziger-Jahre gepflogenen Verhandlungen mit einem Consortium ebenfalls wegen Concessionirung eines Donau-Odercanales, auf die mehrfach ertheilten Vorconcessionen zur Vornahme technischer Vorarbeiten für verschiedene Canäle, auf die Erörterungen und Beschlüsse von Landtagen und Gemeindevertretungen, auf die Verhandlungen der Verbandstage des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Binnenschiffahrtsverbandes und des am 13. December 1900 in Wien abgehaltenen Wasserstrassentages, auf die Gründung und nachhaltige Thätigkeit des Donau-Moldau-Elbecanalcomité (gegründet 1892), auf die Verhandlungen des Wasserstrassenausschusses und des volkswirthschaftlichen Ausschusses in den Jahren 1884, bezw. 1891 und 1896, auf die Aufnahme von Canalstudien durch das hydrotechnische Bureau des Handelsministeriums (seit 1893), schliesslich auf die Allerhöchsten Thronreden vom Jahre 1897 und 1901 und auf die jüngsten Verhandlungen in dem in der laufenden Legislaturperiode des Abgeordnetenhauses gewählten Wasserstrassenausschusse und die dort am 20. März 1901 durch den Ministerpräsidenten abgegebene Erklärung der Regierung.

Wenn man die hier aneinander gereihten Daten überschaut, so wird man mehrerlei gewahr. Einmal das, dass der Gedanke in den Hintergrund getreten ist, Canäle in Oesterreich als Erwerbsunternehmungen auf privatwirthschaftlicher Unterlage zu schaffen. Dann weiters, dass das Bedürfniss und der Wunsch nach Wasserstrassen nicht nur intensiv, sondern auch extensiv gewachsen ist. An die Stelle bestimmter einzelner Canalprojecte ist ein in grossen Zügen entworfenes, ineinander greifendes und einheitliches Wasserstrassenprogramm getreten. Es wird auch nicht zu verkennen sein, dass diese in der Entwicklung des ganzen Problems merkbaren Phasen untereinander im Zusammenhange standen und sich gegenseitig bedingen. Denn es ist naheliegend, dass die Intervention des Staates, ohne welche das ganze Programm gewiss nie ausgeführt werden kann, dann auch für jenes Project (Donau-Oder) postulirt wird, für dessen Realisirung privatwirthschaftliche Ansätze deshalb vorhanden gewesen sind, weil dieser Canal von Anbeginn mit einem grossen Massenfrachtartikel (Kohle) ständig wird rechnen können.

Durch den vorliegenden Gesetzentwurf wird die Erklärung eingelöst, welche der Ministerpräsident namens der Regierung am 20. März 1901 abgegeben hat.

Das Wesen der Vorlage besteht in der gesetzlichen Sicherstellung des Baues von etwa 1600 bis 1700 km Wasserstrassen, theils künstlicher Canäle, theils canalisirter Flussgerinne. Die Kosten werden — unter angemessener Mitwirkung der betheiligten Königreiche und Länder und sonstiger Interessenten, sowie der Städte Wien und Prag — durch den Staat gedeckt. Auf diese finanzielle Betheiligung der genannten Factoren legt die Regierung ein entscheidendes Gewicht. Sie muss dies, auch abgesehen von dem Beispiele anderer Staaten, wo bereits das Ausmass dieser Betheiligung ziffernmässig im voraus im Gesetze fixirt ist (nach der letzten deutschen Canalvorlage gehen rund 30 Percent der Baukosten, Erhaltungskosten und etwaiger Abgänge beim Betrieb zu Lasten der Interessenten), vor Allem deshalb, weil in dieser Betheiligung und im Ausmasse derselben der verlässlichste Massstab des Vertrauens zu finden sein wird, das die Betheiligten der werbenden wirthschaftlichen Kraft der zu schaffenden Verkehrswege entgegenbringen. Im besonderen Theile dieser Begründung wird von den Beschlüssen die Rede sein, welche bereits vielfach in einzelnen Vertretungskörpern zu Gunsten des Baues von Wasserstrassen gefasst worden sind; wenn dort mehrfach mit Bestimmtheit und zum Theile auch schon mit grösserer oder geringerer Concretisirung die Bereitwilligkeit zu finanzieller Mithilfe erklärt worden ist, so wird jetzt der Zeitpunkt dafür gekommen sein, diese Erklärungen auch einzulösen. Die Regierung ist davon überzeugt und sie hält eine anderweitige Auffassung ihrerseits für unzulässig, dass alle Beschlüsse dieser Art die Probe bestehen werden und demgemäss die materielle Mithilfe der Betheiligten in dem Momente nicht wird versagen können, wo der Staat sich dazu anschickt, von den Anerbietungen Gebrauch zu machen. — Die Gesammtkosten der den Gegenstand des Gesetzentwurfes bildenden Bauausführungen sind unter Zugrundelegung einer Befahrungsmöglichkeit mit Schiffen von 600 Tonnen generell und vorbehaltlich aller Aenderungen, welche sich aus Varianten der Trassenführung und je nach dem gewählten Systeme zur Ueberwindung der Höhenlagen, wovon noch die Rede sein wird — Schleusen oder Hebwerke — ergeben können, mit rund 750 Millionen Kronen zu veranschlagen. Diese Summe wird indess im vorliegenden Gesetzentwurfe der Beschlussfassung noch nicht vorgelegt. Die Regierungsvorlage zieht die sachlichen Grenzen des Bauprogrammes (Donau-Oder, Donau-Moldau-Elbe, eine Verbindung von Ost nach West zwischen diesen beiden und eine damit communicirende Gruppe in Galizien) und die zeitlichen Grenzen für dessen Ausführung 1904 bis 1924, stellt den Typus einer Anleihendeckung für den nach Abzug der Beitragsleistungen der Interessenten den Staat treffenden Kostenantheil fest und beschränkt sich im Uebrigen darauf, den auf den Staat entfallenden Antheil, welcher in der ersten Bauperiode

von 1904 bis 1912 begeben werden darf, mit 250 Millionen Kronen zu beziffern.

Von allen diesen Bestimmungen wird im besonderen Theile dieser Begründung zu den einzelnen Paragraphen des Gesetzentwurfes des Näheren die Rede sein. An dieser allgemeinen Stelle sollen aber noch folgende allgemeine Bemerkungen platzfinden.

Wenn die Regierung sich dazu entschlossen hat, durch Einbringung der Vorlage die Initiative zur Lösung der Wasserstrassenfrage in Oesterreich zu ergreifen, so hat sie sich dabei sagen müssen, dass es sicherlich kein Zufall sei, dass diese Frage bei uns verhältnissmässig erst spät auf die Tagesordnung gelangt ist, und dass auch heute noch in ernsten und sachkundigen Kreisen die Canäle in Oesterreich — man kann vielleicht weniger sagen eine Gegnerschaft als einem ziemlich weitgehenden Skepticismus begegnen.

Die Berechtigung hiezu kann gewiss nicht daraus abgeleitet werden, dass es etwa nicht wünscheuswerth wäre, eine Verbilligung der Fracht für Massenartikel, die — Mangels einer anderen Gelegenheit — bisher dem Bahnverkehre zugefallen waren oder für jene (sogenannten armen und ärmsten) Artikel herbeizuführen, die wohlfeilster Transportbedingungen bedürfen, um überhaupt erst mobil werden zu können. Beachtung verdient aber der vielfach geäusserte Zweifel, ob nach den von der Natur gegebenen Voraussetzungen in Oesterreich eine finanzielle Rentabilität der Canäle, vor Allem aber, ob deren wirthschaftlicher Erfolg für das gemeine Wohl als gesichert angesehen werden kann.

In diesen Beziehungen hat die Regierung sich sagen müssen, dass allerdings die Ueberwindung der Wasserscheiden bei uns der Lösung der Aufgabe technische Schwierigkeiten bietet, wie sie noch bei keinem der auf der Welt bestehenden Canäle zu lösen gewesen sind. Die Regierung hat erkennen müssen, dass hiedurch der finanzielle Calcul der Wasserstrassen wesentlich beeinflusst und der ökonomische Effect der beiden, des technischen und finanziellen Momentes, die Wirthschaftlichkeit der Befahrung und Benützung der theuer zu erbauenden und theuer zu betreibenden Strecken in Frage gestellt wird.

Anderseits aber darf man an die Sache nicht mit Kleinmuth herantreten. So wahr es ist, dass technisch-finanzielle Probleme in aller Regel durch Enthusiasmus nicht zu lösen sind, so wahr ist es auch, dass die in ihren Wegen und Zielen oft unsichere und unklare Bewegung, die gegenüber dem grossen ganzen Complexe der Wasserstrassenfrage in Oesterreich, zum Theile als skeptische Negation, weit überwiegend aber als überschäumende Begeisterung sich geäussert hat, alsbald in ernste und eifervolle Arbeit überführt sein wird, wenn an Stelle einer das Problem auf Alles oder Nichts stellenden, blos in Allgemeinheiten sich ergehenden Discussion concrete Aufgaben gestellt sind, auf die der Preis der Ausführung gesetzt ist. Diese Ueberleitung hat denn auch vielfach bereits begonnen. Die Voraussetzungen eines Werkes werden immer nur dann völlig ausreifen, wenn es feststeht, dass man das Werk will. Der verliegende Gesetzentwurf soll diese Sicherheit schaffen und dies erklärt auch seine Eigenart.

Gegen diese Eigenart des Entwurfes kann man vielleicht sagen von der einen Seite, dass er zu viel, von der anderen, dass er zu wenig enthält. Zu viel deshalb, weil er auf mehrfach noch hypothetischen Unterlagen ein volles Engagement bedeutet; zu wenig deshalb, weil die Beantwortung der noch offenen Fragen nicht im Gesetze selbst erfolgt. Die Zulässigkeit dieser Einwendungen soll nicht in Abrede gestellt werden. Es sei indess gestattet, darauf zu erwidern, dass gewissenhafterweise heute in anderer Art die Sicherheit nicht geschaffen werden kann, die der Gesetzentwurf im Interesse des Zustandekommens der Wasserstrassen in Oesterreich schaffen soll. Sollten die Fragen der technischen Anlage, der Trasseführung, der Reihenfolge der Bauten u. s. w. im Gesetze erledigt und vor deren Lösung ein Engagement vermieden werden, dann könnte ein Gesetz verbindlichen Charakters, dessen man aber als des mächtigsten Stimulus bedarf, um aus dem Engpass der unverbindlichen Studien herauszukommen, zur Zeit überhaupt nicht in Aussicht genommen werden.

In diesem Zusammenhange darf auch auf die laut gewordene Wünsche hingewiesen werden, welche über den Rahmen des an die Spitze des Entwurfes gestellten Programmes für den Bau von Wasserstrassen hinausfallen. Ohne den Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben, sind diesfalls zu nennen: Abzweigungen in Schlesien östlich in der Richtung auf Teschen, sowie westlich in der Richtung auf Troppau, Stichcanäle nach Brünn und anderen Städten Mährens und mehrere andere Projecte. So sympathisch die Regierung Wünschen dieser Art gegenübersteht, so muss sie daran festhalten, dass das Bauprogramm der Vorlage vorerst einer Erweiterung nicht zugänglich ist. Es handelt sich dermalen ausschliesslich darum, die grossen Grundlinien für die Wasserstrassen in Oesterreich zu ziehen, deren weitere Verästung und Ausgestaltung im Anschlusse an diese Grundlinien einer späteren Entwicklung — wie sie auch beim Eisenbahnnetze erfolgt ist — vorbehalten bleiben muss und dann, wenigstens hinsichtlich einzelner der schon jetzt angemeldeten Ergänzungen, wohl auch unschwer und zweckmässig sich vornehmen lassen wird.

Zum Schlusse sei noch bemerkt, dass die im Gesetzentwurfe aufgestellten Termine für die Inangriffnahme und die Vollendung des Baues der darin in Aussicht genommenen Wasserstrassen kein Präjudiz bilden und keine Verschiebung bedeuten für die Durchführung von als nothwendig erkannten Flussregulirungen. Dies um so weniger, als die Regulirung jener Flussstrecken, die im Rahmen des Wasserstrassenprogrammes canalisirt werden sollen, die Voraussetzung für deren Canalisirung bildet.

Nach Alledem bilde Folgendes den Schluss der gegenwärtigen Darstellung. Es ist damit zu rechnen, dass nach unserer schwierigeren orographischen Configuration und nach unseren klimatischen Verhältnissen, die eine längere Wintersperre bedingen, die Wasserstrassen in Oesterreich nicht im vollen Ausmasse das erfüllen werden, was man in überströmendem Empfinden sich davon verspricht und was sie anderwärts — unter günstigeren Voraussetzungen — zu leisten vermocht haben. Die Regierung, welche entschlossen ist, fürs erste nicht auf eine finanzielle Rentabilität zu rechnen, sondern auf wirthschaftliche Erfolge zu sehen, glaubt indess, dass das grosse Werk, das durch den vorliegenden Gesetzentwurf eingeleitet und sichergestellt werden soll, unter allen Umständen für unsere wirthschaftliche Entwicklung mehr als das werth sein wird, was der Staat unter Mitwirkung der Interessenten in gemeinsamem verständnissvollen Zusammenschlusse auf ein hohes Ziel dafür aufwenden will.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfes.

Zu § 1.

Dieser Paragraph enthält in den Grundzügen den Plan für ein unseren natürlichen und volkswirthschaftlichen Verhältnissen angepasstes Netz künstlicher Wasserstrassen.

Canal von der Donau zur Oder (lit. a). Es ist bereits im allgemeinen Theile der Begründung hervorgehoben worden, dass es dieser Canal war, welcher die Bewegung zum Ausbaue unserer Wasserstrassen eingeleitet hat. Deshalb ist es auch begreiflich, dass für ihn ausgereifte und moderne Projecte vorliegen

Hienach beginnt die Trasse an der Donau bei Wien, folgt dem Flussgerinne der March und Beczawa, übersetzt in der Scheitelstrecke die Wasserscheide zwischen Beczawa und Oder, um in das Thal der Oder zu gelangen, und endet bei Oderberg an der Abzweigung der Kaschau-Oderberger und der Oberschlesischen Bahn in einen grossen Hafen. Eine directe Einmündung des Canales in die Oder ist in diesem Calcul noch nicht enthalten. Es steht dies damit in Zusammenhang, dass die Einleitung des Canales in die Oder behufs deren durchgängiger Benützung als Grossschiffahrtsweg eine Verständigung mit Preussen zur Voraussetzung hat, die sich sowohl auf die betreffende österreichisch-preussische Grenzstrecke des Oderflusses als auch auf dessen in Preussen gelegenen Weiterlauf (bis Cosel, wo die Canalisirung abwärts beginnt) zu erstrecken hätte. Man wird sich indess im Hinblicke auf den Eintritt dieser Voraussetzungen wohl gegenwärtig halten mussen, dass nach dem letzten Wasserstrassenprogramme alle von der preussischen Regierung östlich von Berlin projectirten Herstellungen in den Abmessungen für 400-Tonnenschiffe gedacht sind.

Diese Verhältnisse und sonstige Erwägungen, welche sich aus einem Vergleiche der Bedeutung der Oder und Stettin gegenüber der Elbe und Hamburg für den internationalen Verkehr ergeben, weisen dem Donau-Odercanal als primäre Function die Bewältigung der Kohlenfracht aus dem dort gelegenen grossen Kohlenbecken zu. Für diese nächste und grösste Function ist noch ein besonderer Stichcanal projectirt, welcher vom Hauptcanal bei Hruschau abzweigt und in Reichwaldau mit einem grossen Hafen endet.

Die Hauptlinie Wien—Oderberg hat nach den vorliegenden Projecten eine Gesammtlänge von 275 km und Höhenunterschiede von rund 125 m im Aufstiege und rund 80 m im Abstiege zu überwinden.

Es ist bereits im allgemeinen Theile dieser Begründung von dem Zusammenhange unserer schwierigen orographischen

Configuration mit dem technischen Problem bei Ueberwindung der Niveaudifferenzen die Rede gewesen, und es sei nun gleich an dieser Stelle gestattet, das dort nur gestreifte Thema eingehender, wenngleich nicht annähernd erschöpfend, zu besprechen.

Bei Anwendung der Kammerschleuse als Hebemittel, welche verhältnissmässig nur bescheidene (keinesfalls über 10 m hinausgehende) Höhenunterschiede überwinden lässt, ergeben sich für unsere Canäle zahlreiche Stufen, die für die Schiffahrt ebensoviele Aufenthalte und damit eine Vertheuerung des Betriebes bedingen. Auch erfordert das Kammerschleusensystem bedeutende Wasserquantitäten, deren Beschaffung umso schwieriger und kostspieliger wird, je höher die Scheitelhaltung liegt. Diesen Nachtheilen steht dagegen der Vortheil gegenüber, dass das System seit Langem in Gebrauch steht und wegen seiner Einfachheit eine grosse Sicherheit des Betriebes verbürgt.

Der Gedanke, die besprochenen Nachtheile des Schleusensystems auf ein Minimum herabzusetzen, führte dazu, neue Wege in der Hydrotechnik zu gehen, welche dahin zielen, die Höhendifferenzen an einzelnen Punkten der Trasse zu concentriren, sie dort durch maschinelle Anlagen (senkrechte oder auf geneigten Ebenen sich bewegenden Hebewerke) zu überwinden und solcherart mit der erreichbar geringsten Zahl von Canalstufen die gesammte Strecke anzulegen.

Mit der Zahl der Gefällsbrüche vermindert sich die Zahl der Canalhaltungen bei gleichzeitiger Verlängerung derselben, was unter sonst gleichen Verhältnissen eine sehr erhebliche Abkürzung der Fahrtdauer im Gefolge hat. Auch ist der Bedarf an Betriebswasser bei Anwendung von maschinellen Hebewerken bedeutend geringer als jener für Kammerschleusen.

Diesen bedeutenden Vortheilen stehen als Nachtheile gegenüber, dass die verschiedenen Systeme von maschinellen Schiffshebeeinrichtungen an dem Orte der Herstellung eine gewisse Gestaltung und Gattung des Bodens voraussetzen, weil sonst deren Baukosten sehr steigen, unter Umständen auch ihre Betriebssicherheit davon abhängt; ferner dass ihre praktische Verwendung bis heutigen Tages für grössere Schiffe auf wenige vereinzelte Fälle beschränkt geblieben ist.

Ausgeführt sind:

Bei Les Fontinettes senkrechtes Hebewerk mit 13·1 m Hub für 300-Tonnenschiffe;

bei La Louvière senkrechtes Hebewerk mit 15·4 m Hub für 360-Tonnenschiffe;

bei Henrichenburg senkrechtes Hebewerk mit 14·0 m Hub für 600-Tonnenschiffe.

Projectirt ist bei Liepe des Berlin-Stettiner Canales ein maschinelles Hebewerk auf quergeneigter Ebene mit 33·85 m bis 35·45 m Hub für 600-Tonnenschiffe.

Hiezu wird bemerkt, dass das Hebewerk bei Les Fontinettes mehrere Jahre ausgezeichnet functionirte, plötzlich aber einer der beiden Presscylinder schadhaft und das Hebewerk durch lange Zeit dienstunfähig wurde. Glücklicher Weise befand sich daneben noch die frühere Schleusentreppe, welche sofort wieder in Function trat.

Das Hebewerk bei La Louvière ist zwar seit vielen Jahren im Probebetriebe und soll ausgezeichnet funetioniren, doch ist der Schiffahrtscanal selbst, für dessen Verkehr es bestimmt ist, noch nicht fertiggestellt; es entbehrt daher der eigentlichen praktischen Bethätigung.

Das Hebewerk bei Henrichenburg ist seit circa einem Jahre im Betriebe und soll sich ausgezeichnet bewähren. Die preussische Regierung findet es jedoch geboten, in ihrer letzten Canalvorlage (dazu gehörige Denkschrift I, Seite 7) für dieses Hebewerk als Ergänzung eine Reserveanlage, bestehend aus drei Kammerschleusen à 4·67 m Gefälle, vorzusorgen, die es ermöglicht, auch bei etwaigen Betriebsstörungen desselben die Verbindung aufrecht zu erhalten.

Für die projectsmässig in Aussicht genommene Herstellung einer geneigten Ebene bei Liepe des Berlin-Stettiner Canales wird unter Einem neben ihr eine Schleusentreppe, bestehend aus fünf Kammerschleusen à 7·14 m Gefälle, vorgesehen. (Denkschrift II, Seite 7 zur preussischen Canalvorlage.)

Sonstige noch bestehende Hebewerke kommen wegen der geringen Ansprüche, welche an sie gestellt werden (30- bis 120-Tonnenschiffe) bei Beurtheilung der vorliegenden Frage nicht in Betracht.

Die vorstehenden Ausführungen zeigen, dass die Unterlagen für die richtige Wahl des Hebemittels bei jenen österreichischen Schiffahrtscanälen, welche grosse Höhen überschreiten, derzeit noch nicht zureichend sind, um ohne Gefahr einer schweren Enttäuschung sich sofort nach der einen oder anderen Richtung zu entscheiden; denn eine nachträgliche Ergänzung, wie zum Beispiel in Henrichenburg, oder die projectsmässige Inaussichtnahme beider Arten von Anlagen, wie zum Beispiel beim Berlin-Stettiner Canal ist bei den in Betracht kommenden österreichischen Canälen ausgeschlossen, indem die verschiedenen Hebemittel verschiedene Trassenveranlagungen bedingen.

Bei der entscheidenden Tragweite dieser Frage für den Canalbau in Oesterreich wird die Regierung kein Mittel unversucht lassen, um zu einer vollen Sicherheit für ihren Entschluss zu gelangen. Unter diesen Umständen wird man den Bau und die probeweise Inbetriebsetzung eines Hebewerkes unter den Anforderungen, die unsere speciellen Verhältnisse daran stellen, endgiltig in Aussicht nehmen müssen.

Noch mehr als beim Donau-Odercanal fällt die technische Seite der Frage beim Donau-Moldau-Elbecanal (lit. b) ins Gewicht, weil er auf einer vergleichsweise kürzeren Strecke Höhen überwinden soll, welche — bei gewissen Trassenvarianten, von denen sofort die Rede sein soll — sogar das Doppelte der Niveaudifferenzen beim Donau-Odercanal weit übersteigen.

In den verschiedenen Projecten und Studien über einen Donau-Moldaucanal herrscht ziemliche Uebereinstimmung darin, dass dessen Mündung in die Moldau in der Gegend von Budweis erfolgen soll. Dagegen fehlt eine solche Uebereinstimmung bezüglich des Anschlusspunktes an der Donau. Von einer Seite wird auch hiefür — wie bei der Verbindung zur Oder — ein Punkt bei Wien in Aussicht genommen. Von anderen Seiten wird dagegen der Verbindung an die Donau über Oberösterreich das Wort geredet und der Anschluss — übrigens unter mehreren Varianten — in der Richtung auf die Landeshauptstadt Linz gesucht.

Der Gesetzentwurf hat zu dieser Alternative nicht Stellung genommen, und es kann auch nicht Aufgabe dieser Begründung sein, im gegenwärtigen Zeitpunkte — wo weder das hier am stärksten hineinspielende technische Problem gelöst ist, noch jene Verhandlungen auch nur aufgenommen sind, welche über die Leistung angemessener Beiträge seitens der betheiligten Interessenten zu den Baukosten zu führen sein werden (§ 2) — dieser Stellungnahme — für die unzweifelhaft auch das verkehrspolitische Moment weiter Landestheile massgebend ins Gewicht fallen wird — zu präjudiciren.

An die Canalstrecke wird sich von Budweis abwärts im Sinne des Gesetzentwurfes die Canalisirung der Moldau bis Prag anschliessen. Da von hier ab die Erstellung des Grosschiffahrtsweges bis Aussig bereits in Ausführung ist, so eröffnet dieser Canal eine directe Wasserstrasse von der Donau zur Nordsee. Seine charakteristische Bedeutung wird daher nicht in einer prädestinirten Fracht — wie bei dem Donau-Odercanal (Kohle) — sondern in dem grossen internationalen Zuge gelegen sein.

Durch eine schiffbare Transversallinie (Ost-West) in der Höhe von Prerau nach Melnik (lit. c) wird die Verbindung der zwei Süd-Nordlinien (Donau-Oder und Donau-Moldau) herbeigeführt Diese Transversallinie setzt sich zusammen — in der Richtung von Ost nach West — aus einem Canale bis gegen Pardubitz und anschliessend aus der Canalisirung der oberen Elbe bis zur Aufnahme der Moldau. Die technischen Schwierigkeiten der Canalstrecke halten die Mitte zwischen denen am Oder- und am Moldaucanal; die Länge beträgt circa 180 km, die zu überwindende Höhe rund 400 m.

Ihr verkehrspolitisches Relief erhält diese Wasserstrasse durch den Umstand, dass sie die westliche Fortsetzung der östlichen — galizischen — Canalgruppe bildet.

Die galizischen Wasserstrassen (lit. d) knüpfen in verschiedenen Varianten am Abstiege des Donau-Odercanales in das Oderthal an und führen — als Canal — oberhalb Krakau in das Thal der Weichsel. Für die weitere Fortsetzung des Grosschiffahrtsweges in das Innere Galiziens sind zwei Gruppen von Varianten möglich. Ein Theil derselben würde, den natürlichen Wasserläufen der Weichsel und des San folgend, von einem Punkte des letzteren einen Canal bis zum Dniester erfordern. Diese Varianten bedingen einen erheblichen Umweg an der Peripherie des Landes und haben insbesondere wegen der Qualification der längsten dabei in Frage kommenden Strecke der Weichsel als Grenzfluss gegen Russland damit zu rechnen, dass sie nur im Einvernehmen mit der kaiserlich russischen Regierung ausführbar sind.

Die andere Gruppe würde die Verbindung der Flussgebiete der Weichsel und des Dniester durchwegs mittelst eines Canales herstellen.

Unter diesen Umständen hat die Formulirung der lit. d) im Gesetzentwurfe nur einen weiten Rahmen ziehen können, der auch hinsichtlich des Anschlusspunktes an den Dniester und des Weges, auf dem er erreicht werden soll, Details noch nicht enthält. Insbesondere ist es danach auch offen gelassen, inwieweit es angängig sein wird, hiebei der Landeshauptstadt Lemberg

nahe zu kommen und dadurch einer eventuellen Weiterführung in östlicher Richtung schon jetzt ökonomisch vorzuarbeiten.

Die Ausführung des vorstehend erörterten Programmes durch den Staat ist an die Bedingung geknüpft, dass von den betheiligten Königreichen und Ländern, welche auch die sonstigen Interessenten (§ 2) heran zu ziehen haben, sowie von den Städten Wien und Prag angemessene Beiträge geleistet werden. Dies führt zur Besprechung des § 2.

Zu § 2.

Der allgemeine Theil dieses Berichtes hat bereits die Gesichtspunkte entwickelt, nach welchen die Regierung die Frage der Beitragsleistung nach der prinzipiellen Seite hin behandeln zu müssen glaubt.

Hier ist nun Folgendes hervor zu heben:

Die Regierung wendet sich direct an die Landesvertretungen und die Städte Wien und Prag, überlässt die Heranziehung der innerhalb der einzelnen Länder vorhandenen Interessentengruppen und Einzelinteressenten aber den Ländern selbst. Hiefür spricht, von anderen praktischen Erwägungen abgesehen, die sich aus der grossen Zahl von Interessenten und deren verschiedener Leistungsfähigkeit ergeben, der Umstand, dass von den autonomen Corporationen (Bezirke und Gemeinden) bei der Aufbringung ihrer Beiträge in den meisten Fällen ohnehin an die Mitwirkung der Landesvertretungen appellirt werden müsste.

Die Regierung wird sich bei den ihr zufallenden Verhandlungen auf eine Reihe*) von Beschlüssen beziehen können, welche, von den Landtagen und der Stadt Wien in den letzten Jahren gefasst, zum Theile der principiellen Geneigtheit zur Participation Ausdruck gegeben, zum Theile auch schon die von ihnen in Aussicht genommene Leistung ziffermässig umschrieben haben.

Hinsichtlich der Form der Beitragsleistungen wurde den Verhandlungen möglichste Freiheit gewahrt und keine der aufgeführten Beitragsformen als die grundsätzlich anzustrebende bezeichnet.

Die Festsetzung der Höhe der Beiträge erheischt eine sorgfältige Prüfung aller einschlägigen Verhältnisse. Im Gesetzentwurfe ist eine ziffermässige Feststellung in dieser Richtung nicht enthalten. Wenngleich die Wasserstrassenvorlagen des Auslandes aus jüngster Zeit hiefür Beispiele gegeben haben, hat die Regierung davon Abstand nehmen zu sollen geglaubt, weil sie sich hat sagen müssen, dass die anderwärts eingeschlagene Vorgangsweise das Product einer geschichtlichen Entwicklung ist, an der es bei uns fehlt und wofür die Elemente erst zu gewinnen sein werden. Die Regierung vermeint durch das Verlangen angemessener Beiträge, deren Concretisirung Verhandlungen vorbehalten bleibt, auch die Möglichkeit einer billigen Individualisirung offen halten zu sollen und dadurch das Zustandekommen von Wasserstrassen, für die das Vertrauen des wirthschaftlichen Erfolges bethätigt wird, nicht zu erschweren, sondern zu erleichtern.

Zu § 3.

Das staatliche Interesse, welches sich an Anlagen von der Bedeutung, wie die projectirten knüpft, und wofür das System in Oesterreich erst geschaffen werden muss, macht eine einheitliche Organisation in der Hand des Staates nothwendig.

Andererseits ist es ganz klar, dass hiebei eine Fülle und Mannigfaltigkeit schwieriger und heikler Fragen bevorsteht, welche die ständige Function eines fachmännischen Beirathes im wohlverstandenen Interesse des Gelingens erheischen wird. Ein solcher Beirath vermag seiner Bestimmung aber nur dann vollkommen zu entsprechen, wenn durch ihn auch die berechtigten Interessen der Adjacenten an den verschiedenen Canallinien zum Worte gelangen. Wie sich der Verlauf der Dinge absehen lässt, wird sich der Beirath im Stadium der Vorbereitung und Durchführung des Baues vorwiegend mit der technischen Seite zu beschäftigen haben, sodann aber vor Fragen gestellt werden, die sich aus dem Betriebe und der commerciellen Verwerthung der neuen Verkehrsmittel naturgemäss ergeben müssen.

Zu § 4.

Die Eignung und Bestimmung der Wasserstrassen, ein neues und wichtiges Instrument der Verkehrspolitik in Oesterreich zu werden, lassen es unbedingt geboten erscheinen, deren Verwaltung von staatswegen zu besorgen.

Die Aufgabe dieser staatlichen Verwaltung wird es nicht sein können, den privatwirthschaftlichen Massstab der Erwerbsunternehmung daranzulegen und möglichst hohe finanzielle Erträge aus den neuen Anlagen zu erzielen. Innerhalb jener Grenzen aber, welche die in erster Linie stehenden wirthschaftlichen Interessen ziehen, um derentwillen und zu derem Heile die Wasserstrassen in Oesterreich geschaffen werden sollen, wird der Staat das Recht und auch die Pflicht haben, den Verkehr

---

*) Niederösterreich: Landtagsbeschluss vom 13. October 1884.

„Das Land Niederösterreich betheiligt sich an den Kosten der Herstellung der Donau—Oder-Schiffahrtsstrasse zwischen der Donau bei Wien und der Oder bei Oderberg und an der Herstellung der Donau—Moldau—Elbe-Schiffahrtsstrasse unter der Bedingung, dass die Ausführung beider Schiffahrtsstrassen gleichzeitig gesichert ist."

„Der niederösterreichische Landesausschuss wird beauftragt, diesfalls mit der k. k. Regierung in Verhandlung zu treten, wobei eine Höchstbetheiligung des Landes Niederösterreich an der Herstellung beider Schiffahrtsstrassen mit je fünf Percent von den Baukosten in Aussicht zu stellen ist."

„Die Betheiligung ist auf eine Anzahl Jahre zu vertheilen und hat dieselben Rechte zu geniessen, wie die Betheiligung des Staates."

„Bei der technischen Durchführung der Donau—Oder-Schiffahrtsstrasse ist möglichste Berücksichtigung auf das in Aussicht genommene Project der Marchfeldbewässerung zu nehmen."

Landtagsbeschluss vom 18. November 1889.

„Die k. k. Regierung wird dringend ersucht, den Bau eines Donau-Odercanales möglichst zu fördern, und wenn derselbe nicht aus Staatsmitteln hergestellt wird, eine Privatunternehmung, welche sich bereit erklärt, denselben auszuführen, auch materiell zu unterstützen, jedoch nur unter der Bedingung, dass der Canal direct von Wien ausgeführt und die Haupthafenanlage an jener Stelle im Donaustrome ausgeführt werde, von welcher aus der Frachtenverkehr nach und durch Wien in der den Interessen der Stadt am meisten entsprechenden Weise bewirkt werden kann."

„Die mit Landtagsbeschluss vom 13. October 1884 gestellte Bedingung, dass das Land Niederösterreich sich an den Kosten der Herstellung der Donau—Oder-Schiffahrtsstrasse zwischen der Donau bei Wien und der Oder bei Oderberg und an der Herstellung der Donau—Moldau—Elbe-Schiffahrtsstrasse nur dann betheilige, wenn die Ausführung derselben gleichzeitig gesichert ist, wird aufgehoben."

„Die mit Beschluss vom 13. October 1884 in Aussicht genommene Betheiligung des Landes Niederösterreich mit fünf Percent der Herstellungskosten des Donau-Odercanales bleibt aufrecht und spricht der niederösterreichische Landtag die Geneigtheit aus, sich eventuell auch mit einem höheren Betrage zu betheiligen. An diese Betheiligung ist die Bedingung geknüpft, dass der Canal ein selbstständiges Unternehmen bildet."

„Alle übrigen Beschlüsse des niederösterreichischen Landtages vom 13. October 1884 bleiben aufrecht."

Böhmen: Landtagsbeschluss vom 16. October 1884.

„In Anerkennung der hohen Wichtigkeit der Herstellung einer Donau—Elbe-Schiffahrtsstrasse aus der Donau nächst Wien über Budweis durch die Moldau bis Böhmen, erklärt der Landtag des Königreiches Böhmen seine Bereitwilligkeit, sich namens des Königreiches Böhmen an der Aufbringung des mit 80 Millionen veranschlagten Erfordernisses mit einem Maximum von zehn Percent dieser Baukosten zu betheiligen, wenn die Unternehmung im Ganzen unter genügenden Garantien sichergestellt und sowohl die Staatsfinanzen, als auch die königliche Hauptstadt Prag und sonstige Interessenten gleichfalls mit einem angemessenen Percentualbetrage daran theilnehmen. In diesem Falle ist die Betheiligung des Landes auf eine Anzahl von Jahren zu ertheilen und hat dieselben Rechte zu geniessen, wie die Betheiligung des Staates."

Mähren: Beschluss des mährischen Landtages vom 7. November 1889.

„Die k. k. Regierung wird dringendst aufgefordert, die Vorarbeiten für den Bau des Donau-Odercanales und sodann den Bau desselben aus dem Staatsschatze ohne allen Aufschub in Angriff zu nehmen und durchzuführen, oder eine Privatunternehmung, welche sich zur Ausführung dieses Schiffahrtscanales bereit fände, in ähnlicher Weise ausgibigst materiell zu unterstützen, wie dies bei vielen Localbahnen bereits der Fall war."

„Der Landtag spricht die Geneigtheit aus, dass Zustandekommen des Donau-Odercanales in einer, den finanziellen Kräften des Landes angemessenen Weise zu förderu."

Beschluss des mährischen Landtages vom 7. Februar 1896.

„Die hohe k. k. Regiernng wird unter Hinweis auf die wiederholten, vom mährischen Landtage gefassten Beschlüsse abermals dringendst aufgefordert, die Prüfung des derselben vorgelegten Projectes, betreffs der Erbauung des Donau-Odercanales, mit aller nur thunlichsten Beschleunigung durchführen zu lassen und sohin dem Reichsrathe baldigst einen Gesetzentwurf wegen Sicherstellung des Baues des Donau-Odercanales vorzulegen."

„Der mährische Landtag erklärt neuerdings seine Bereitwilligkeit, das Zustandekommen dieser für das Reich wie für das Land Mähren so überaus wichtigen Unternehmung nach Zulass seiner finanziellen Mittel materiell zu fördern."

Galizien: Beschluss des galizischen Landtages vom 28. April 1900.

„Die k. k. Regierung wird dringend aufgefordert:

Die technischen Vorarbeiten für den Bau der die Oder mit der Weichel, die Weichsel und den San mit dem Dniester verbindenden Schiffahrtscanäle sammt Abzweigung von Sadowa-Wisznia über Gródek, Leuberg und Brody mit möglichster Beschleunigung der Beendigung zuzuführen;

die finanziellen Mittel für den Ausbau dieser Wasserstrassen, sei es mit Hilfe einer Privatunternehmung unter vollständiger Wahrung der ökonomischen Interessen des Landes, oder durch Erwirkung entsprechender Credite im verfassungsmässigen Wege für den Bau dieser Wasserstrassen aus dem Staatsschatze unter Betheiligung des Landes und anderer interessirten Factoren sicherzustellen;

diese Angelegenheit in der Weise durchzuführen, dass die Schiffahrt auf den genannten Wasserstrassen in unserem Lande gleichzeitig mit jener auf den neuen Wasserstrassen anderer Kronländer, namentlich auf den die Donau mit der Oder, der Elbe und der Moldau verbindenden Canäle beginne."

Wien: Beschluss des Gemeinderathes vom 10. Februar 1899.

„Die Gemeinde richtet an die hohe Regierung ein motivirtes dringliches Ansuchen, dass der Staat den Donau-Odercanal und den Donau-Elbecanal endlich entweder selbst oder in Gemeinschaft mit den betheiligten Ländern, Gemeinden und sonstigen Körperschaften durchführen möge."

„Die Gemeinde erklärt ferner schon jetzt, sich gegebenenfalls auch finanziell an der Durchführung dieser beiden Canalprojecte betheiligen zu wollen."

auf den neuen Wegen zu vergebühren und dabei vor Allem auf die Deckung der Unterhaltungskosten, aber auch auf eine billige Quote für Verzinsung und Amortisation seines darauf verwendeten Anlagecapitales bedacht sein.

Zu den §§ 5 und 8.

Unter der Voraussetzung, dass mit den Interessenten über die Beitragsleistungen rechtsverbindliche Vereinbarungen zustande gekommen sind, soll mit dem Bau längstens im Jahre 1904 begonnen werden.

Zwischenzeitig müssen auch die Vorarbeiten, insbesondere jene technischer Natur durchgeführt sein. Es ist bereits zu § 1 ausgeführt worden, von welcher entscheidenden Bedeutung das Ergebniss derselben für das ganze Unternehmen sein wird, und wie sehr die Trassenführung bei der Mehrzahl der projectirten Canäle hievon abhängt. Da die Trasse überdies noch volkswirthschaftliche und strategische Momente zu berücksichtigen hat, und eine Klarstellung dieses vielfach verschlungenen Fragencomplexes gegenwärtig unmöglich ist und deshalb der Folgezeit vorbehalten bleiben muss, so erübrigte nichts anderes, als dass im § 8 die endgiltige Entscheidung hierüber der Regierung übertragen werde.

Die Festsetzung der Bauzeit mit 20 Jahren musste aus dem Grunde erfolgen, weil die Canalbauten erhebliche Anforderungen an den Credit- und Arbeitsmarkt stellen, welche ohnehin in den ersten Jahren durch die Eisenbahnbauten noch stark beeinflusst sein werden.

Zu den §§ 6, 7, 9 und 10.

Auf die finanzielle Sicherstellung der geplanten Wasserstrassenaction beziehen sich die §§ 6, 7 und 9 und, insoweit es sich um die Vorarbeiten handelt, § 10 des Gesetzentwurfes.

Es darf wohl als selbstverständlich bezeichnet werden, dass bei Inangriffnahme einer so weit ausgreifenden staatlichen Action die Berücksichtigung der staatswirthschaftlichen und finanziellen Momente mit in erster Reihe stehen muss. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, musste die Regierung bestrebt sein, die finanzielle Vorsorge für den Bau der Wasserstrassen in einer Weise zu gestalten, welche — ungeachtet der theilweisen zeitlichen Coincidenz dieser Action mit der Durchführung des Eisenbahnprogrammes — eine zu weit gehende Anspannung des Staatscredites und der budgetären Mittel nach menschlicher Voraussicht ausschliesst.

Demgemäss ist zwar im § 6 des Gesetzentwurfes die Beschaffung der Geldmittel für den Bau der Canäle — zunächst wenigstens — im Wege eines Anlehens vorgesehen; gleichzeitig wird jedoch der Betrag der Anlehensemission für die Bauperiode von 1904 bis 1912 mit 250 Millionen Kronen limitirt, und sonach eine angemessene Echellonirung der Geldbeschaffung angebahnt.

Eine solche Echellonirung wird übrigens nicht allein durch die nothwendige Bedachtnahme auf die finanziellen Momente erfordert; für dieselbe spricht vielmehr auch die Erwägung, dass nach dem bisherigen Stande der Projectsarbeiten für die Wasserstrassen und, da das effective Gesammterforderniss für die Canalaction heute kaum annäherungsweise bestimmt werden kann, die Verbauung eines grösseren Betrages als des eben genannten in der ersten Bauperiode bei einer einerseits planmässig bestimmten aber andererseits auch entsprechend vorsichtigen Durchführung des ganzen Werkes doch kaum ins Auge gefasst werden kann.

Bei Berücksichtigung dieser Sachlage ergibt sich die Nothwendigkeit, die Deckung des nach dem Jahre 1912 erwachsenden Erfordernisses durch ein besonderes Gesetz sicherzustellen, von selbst; in der That könnte ein Finanzprogramm von auch nur einigermassen bestimmten Umrissen für die ganze Bauperiode im gegenwärtigen Zeitpunkte nicht aufgestellt werden.

Die Wahl eines neuen — amortisablen — Typus für die Anleihe (§ 6, Absatz 1) empfiehlt sich namentlich deshalb, weil die Leistung der Interessentenbeiträge im § 2 des Gesetzes auch in Form von jährlichen Zuschüssen zu den dem Staate aus der Beschaffung des Baucapitals erwachsenden Lasten erfolgen kann, für diese Kategorie der Beitragsleistung aber wohl eine zeitliche Begrenzung vorgesehen werden muss, welche am wirksamsten durch die gesetzliche Verpflichtung des Staates zur Tilgung der Anleihe sichergestellt wird.

Uebrigens ist nicht zu verkennen, dass die Creirung eines amortisablen Anleihetypus anlässlich der Geldbeschaffung für ein Unternehmen, dessen voraussichtliche Productivität die thatsächliche Heimzahlung des von der Volkswirthschaft aufgewendeten Capitals erhoffen lässt, auch theoretisch gerechtfertigt werden kann. Speciell gegenwärtig, da in dem vorliegenden Gesetzentwurfe und in jenem für das staatliche Eisenbahnprogramm die Widmung staatlicher Capitalien für productive Unternehmungen in einem ganz ungewohnten Masse in Aussicht genommen ist, erscheint es wohl durchaus angemessen, dieser theoretischen Erwägung bei der Geldbeschaffung für eine dieser Unternehmungen durch die Wahl des Typus auch praktische Geltung zu verschaffen.

Den bei der ganzen Action in Frage kommenden budgetären Gesichtspunkten und den aus denselben sich eventuell ergebenden Forderungen wird durch die Specialbestimmung des § 9 vorläufig Rechnung getragen.

Zu § 11.

Die Erbauung von Schiffahrtscanälen in grossem Stile ist ein Novum und daraus erklärt es sich, dass wir ein allgemeines Gesetz über die Enteignung zum Zwecke der Herstellung derartiger Wasserstrassen nicht besitzen.

Die Bestimmungen der geltenden Wasserrechtsgesetze über die Enteignung für Wasserbauten im öffentlichen Interesse können für sich allein weder bezüglich des Meritums noch hinsichtlich des Verfahrens als ausreichend erkannt werden, um die bei der Vorbereitung und Ausführung der Schiffahrtscanäle und aller damit im Zusammenhange stehenden Anlagen auftretenden Bedürfnisse nach Inanspruchnahme fremden Eigenthums zu befriedigen. Es sei nur auf die Hebewerke und die damit verbundenen maschinellen Anlagen verwiesen, welche unter die wasserrechtlichen Enteignungsfälle auf keinen Fall subsumirt werden könnten.

Es erscheint daher geboten, in dem vorliegenden Specialgesetze eine zweifellose und genügend breite rechtliche Grundlage für die erforderlichen Enteignungen zu schaffen.

Da es sich nicht um Bauten von blos localer Bedeutung, sondern um durchgehende Verkehrswege handelt, so ist die Analogie der Eisenbahnen geradezu zwingend, und daraus ergibt sich von selbst, dass in Bezug auf alle in Betracht kommenden wesentlichen Punkte (Gegenstand der Enteignung, Entschädigung, Verfahren) die Grundsätze des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen, angewendet werden sollen.

Hiefür spricht auch der Umstand, dass dieses Gesetz während seiner zweiundzwanzigjährigen Anwendung sich in jeder Beziehung bewährt hat, und dass insbesondere die Feststellung der zu leistenden Entschädigung durch die Gerichte den modernen Rechtsanschauungen am besten entspricht.

Eine erfolgreiche und rasche Durchführung der in Rede stehenden Bauten kann nur dann erwartet werden, wenn eine einheitliche Behandlung derselben gesichert und namentlich bei den einschlägigen behördlichen Entscheidungen jede Zersplitterung der Competenzen hintangehalten wird.

Soweit die Organisation der Ausfuhrung in Betracht kommt, ist bereits durch § 3 in diesem Sinne Vorsorge getroffen.

Durch die Bestimmung im zweiten Absatze des § 11 soll nun geradeso, wie dies bei den auch in dieser Hinsicht vorbildlichen Eisenbahnen der Fall ist, in den Angelegenheiten, welche sich auf die Feststellung und Ausführung der Projecte beziehen, eine einheitliche behördliche Competenz des zur Baudurchführung berufenen Handelsministeriums geschaffen werden, welches mit Ausschluss jedes Instanzenzuges alle einschlägigen Entscheidungen zu treffen haben wird, selbstverständlich soweit solche Entscheidungen gesetzlich überhaupt der Administrativbehörde zustehen und nicht in den Competenzkreis der Gerichte fallen.

Die erforderlichen Detailbestimmungen über die Projectsaufstellung, über die Commissionen und sonstigen Amtshandlungen, denen die Projecte zu unterziehen sind, über die Enteignung und das hiebei einzuhaltende Verfahren über die Entschädigungen und sonstige hieher gehörige Fragen sollen auf Grund der principiellen Bestimmungen des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, sowie unter Heranziehung der einschlägigen Vorschriften der Wasserrechtsgesetze im Verordnungswege erlassen werden.

Zu § 12.

Die Bestimmungen des § 12 sind jenen des Artikels IV des Localbahngesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895 nachgebildet und enthalten eine weitgehende Befreiung von den Stempeln und unmittelbaren Gebühren, welche nach den bestehenden Gesetzen aus Anlass der geplanten Action zu entrichten wären. Die Regierung glaubte mit Rücksicht auf die in vielen Beziehungen analogen Verhältnisse bezüglich der Stempel- und Gebührenbefreiung die Anlehnung an das Localbahngesetz vorschlagen und lediglich die Bestimmungen desselben wegen der beim Baue von Wasserstrassen zu berücksichtigenden speciellen Verhältnisse in textlicher Beziehung ergänzen und erweitern zu sollen; so namentlich durch die ausdrückliche Statuirung der Gebührenfreiheit für die Ueberlassung

von Wasserrechten und für die zum Zwecke der Capitalsbeschaffung etwa aufzunehmenden Anleihen.

§ 13

enthält die Vollzugsbestimmung.

Dem Berichte ist eine kartographische Skizze nebst einer Darstellung der schematischen Längenprofile angeschlossen.

Der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 30. April eine Sitzung ab. Zu Beginn derselben ergriff Abg. Dr. Ellenbogen das Wort und stellte eine Reihe von den Schutz der Arbeiter bei Eisenbahn- und Regiebauten von Eisenbahnen betreffenden Anträgen. Weiter beantragt er folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, insolange die von ihr eingebrachten Gesetzentwürfe a) betreffend die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter, b) betreffend die Ergänzung der Gewerbeordnung bezüglich der bei Bauunternehmungen beschäftigten Arbeiter, nicht Gesetzeskraft erhalten haben, in die mit den Bauleitungen zu vereinbarenden Bedingnisse solche Bestimmungen aufzunehmen, welche die Beobachtung der in diesen Gesetzentwürfen zu Gunsten der Arbeiter enthaltenen Vorkehrungen verbürgen."

Generalberichterstatter Abg. Dr. Sylvester spricht sich für die Tendenz der Anträge des Abg. Dr. Ellenbogen aus und befürwortet auch die Annahme der von demselben eingebrachten Resolution. Er ist jedoch nicht für die Aufnahme dieser Bestimmungen in die Investitionsvorlage, weil nach seiner Meinung ohnehin die betreffenden Gesetze noch in dieser Session zur Berathung kommen dürften und es daher nicht angehe, derartige singuläre Bestimmungen in die Investitionsvorlage aufzunehmen. Ueberdies werden die Bauten ohnehin von der Regierung geführt, und diese wird jedenfalls auch in die Bedingnisshefte alle jene Grundsätze aufnehmen, welche sie in den beiden socialpolitischen Vorlagen niedergelegt hat.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek bemerkt bezüglich des Antrages des Abg. Dr. Ellenbogen wegen Aufnahme von Bestimmungen über Arbeiterschutz in die Investitionsvorlage, dass die Regierung sich im principiellen Einklange wisse mit dem Bestreben, den Schutz der Arbeiter bei Bahnbauten zu sichern, was dieselbe durch die Vorlage der zwei parallelen Gesetzentwürfe, betreffend das Arbeitsverhältniss der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter, sowie betreffend die Ergänzung der Gewerbeordnung bezüglich der bei Bauunternehmungen beschäftigten Arbeiter, bethätigt habe. Gleichwohl hält der Minister die Anträge des Abg. Dr. Ellenbogen zur Aufnahme in das Investitionsgesetz nicht für geeignet und spricht sich gegen die Codificirung eines auf gewisse Arbeitsobjecte beschränkten singulären Arbeiterschutzes aus. In dieser Hinsicht übrigens liege ein nicht unwichtiges parlamentarisches Präcedens vor, indem bei Berathung des Localbahngesetzes vom Jahre 1898 ähnliche Anträge des Abg. Dr. Verkauf nach eingehender Erörterung sowohl im Ausschusse als im Hause abgelehnt wurden und der Beschluss gefasst wurde, die aufgeworfenen Fragen nicht gelegentlich zu regeln, sondern sie einer allgemeinen Codification vorzubehalten. Durch die singuläre Codificirung würden verschiedene Rechtslagen und Rechtszustände neben einander geschaffen und der gewiss bedauerliche Mangel von Arbeiterschutzbestimmungen bei Bahnbauten würde doch — mit Ausnahme jener Bauten, für welche eine singuläre Bestimmung geschaffen werden soll — fortbestehen. Auch könne wohl nicht der Berathung und Beschlussfassung des socialpolitischen Ausschusses rücksichtlich der erwähnten parallelen Regierungsvorlagen vorgegriffen werden. Was die Besorgniss betrifft, es könne die von der Regierung in Aussicht genommene Regelung des Arbeiterschutzes zu spät für die in Frage stehenden Bahnbauten kommen, so bemerkt der Minister, dass die Bauten der projectirten grossen Gebirgsbahnen nicht so schnell in Fluss kommen werden, da doch zuerst die Detailprojecte vollständig ausgearbeitet werden müssen. Uebrigens sei es möglich, im administrativen Wege entsprechend Vorsorge zu treffen, und verspricht der Minister, bei Ausarbeitung der Baubedingnisse in dieser Richtung Bedacht zu nehmen. Rücksichtlich des Antrages auf Bestellung eigener Inspectoren zur Ueberwachung des Arbeiterschutzes bei den Bahnbauten hebt der Minister hervor, dass die durch Bauunternehmungen besorgten Bahnbauten durch die Gewerbeinspectoren überwacht werden sollen, deren Ingerenz er mit Rücksicht auf die bisherigen vortrefflichen Leistungen dieser Institution gewahrt wissen möchte. Im Falle der Ausdehnung des gewerblichen Arbeiterschutzes werde der entsprechende Ausbau der Gewerbeinspection in Erwägung zu ziehen sein. Der weiter gestellte Antrag wegen staatsbehördlicher Festsetzung eines Minimallohnes für die bei den projectirten Bahnen verwendeten Arbeiter sei von so weittragender Bedeutung, dass selbst das vorliegende umfassende Gesetz sich kaum als der geeignete Platz zur Entscheidung so schwerwiegender socialökonomischer Fragen darstellen dürfte.

Nach längerer Debatte, in welcher Abg. Dr. Šilený beantragt, zur Berathung über die Anträge des Abg. Dr. Ellenbogen ein Subcomité einzusetzen, wird zur Abstimmung geschritten. Die Anträge des Abg. Dr. Ellenbogen, sowie der Antrag Šilený werden abgelehnt, der Resolutionsantrag des Abg. Dr. Ellenbogen wird angenommen.

Abg. Dr. Ellenbogen meldet die von ihm gestellten Anträge als Minoritätsvota an.

Specialberichterstatter Abg. Stwiertnia referirt hierauf über die Punkte 7 bis 11 des Bau- und Investitionsprogrammes (Spalato — Aržano, Gravosa — Bocche di Cattaro, Freudenthal—Klein-Mohrau, Resterforderniss für bereits dem Betriebe übergebene Staatsbahnlinien, deren Banrechnung noch nicht abgeschlossen ist; Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen).

Die vier erstgenannten Punkte werden nach einer längeren Debatte angenommen. In die Debatte über die Punkte 7 und 8 greift auch

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek ein, welcher bemerkt, dass er derzeit nicht in der Lage sei, dem von den Abgeordneten Biankini und Kaftan ausgesprochenen Wunsche Rechnung zu tragen, die im Hause gestellte Interpellation über die bosnischen Bahnen zu beantworten, noch auch die diesfalls mit der kgl. ungarischen Regierung gepflogene Vereinbarung dem Ausschusse vorzulegen. Die Erledigung dieser Frage bildet den Gegenstand einer besonderen Regierungsvorlage, welche sich in weit vorgeschrittener Vorbereitung befindet und voraussichtlich bald eingebracht werden wird. Eben diese Rücksicht, dass es sich um eine Regierungsvorlage handelt, bezüglich welcher mit der gemeinsamen Regierung das Einvernehmen gepflogen werden muss, ist der Grund für die vorläufige Zurückhaltung des Ministers in dieser Angelegenheit. Was die beiden in Verhandlung stehenden Posten Spalato-Aržano und Gravosa-Bocche di Cattaro betrifft, so ersucht der Minister, dass der Ausschuss diese Credite bewillige, und zwar besonders aus dem Grunde, um die seinerzeit Dalmatien durch das Localbahngesetz vom 21. December 1898 in Aussicht gestellten Vortheile nicht länger vorzuenthalten, wie es bisher geschehen musste, weil für die bezüglichen Erfordernisse keine Bedeckung vorhanden war. Das Einzige, was das Eisenbahnressort bisher vorsorgen konnte, war, dass eine kleine Bauleitung in Spalato errichtet wurde, welche mit der Vorbereitung der Projecte und Vorbereitung des Bauvergebungoperates für Spalato—Sinj betraut wurde. Der Ausschuss und das Haus werden sich ein grosses Verdienst um die Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse Dalmatiens erwerben, wenn sie durch die Annahme der fraglichen Creditposten die baldige Inangriffnahme des Bahnbaues ermöglichen. Der Minister weist darauf hin, dass Dalmatien bereits eine Bahnverbindung mit dem Hinterlande über Metkovich besitze, welche Verbindung gewiss nicht zu unterschätzen sei, nachdem durch die mit einem Aufwande von vielen Millionen erfolgte Narenta-Regulirung nicht nur weite Culturflächen gewonnen, sondern auch die Schiffahrtsverhältnisse dortselbst bedeutend verbessert wurden. Eine zweite Verbindung Dalmatiens ist der Eröffnung nahegerückt, indem durch die Bahnlinie Gobela—Gravosa—Bocche di Cattaro der ausgezeichnete Hafen von Ragusa, sowie Gravosa und Castelnuovo mit dem Innern der Monarchie verbunden werden. Eine dritte Verbindung wird Dalmatien durch den Ausbau der gesetzlich sichergestellten Bahn von Spalato nach Aržano mit einem Flügel nach Sinj erhalten, deren Anschluss und Fortsetzung durch Bosnien eben auch einen Gegenstand der einzubringenden Regierungsvorlage zu bilden haben wird.

Die Berathung wurde bei Punkt 11 des Investitionsprogrammes abgebrochen.

In der 37. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. April brachten die Herren Abgeordneten Baumgartner und Genossen folgenden Antrag ein:

„Nachdem durch die grosse Investitionsaction der hohen Regierung die Pyhrnbahn als gesichert betrachtet werden muss, dringt die Sachlage auch auf die nothwendige Befruchtung und Ausnützung dieser Eisenbahnverbindung. Hiebei kommt wieder das alte Bahnproject in Betracht, für das westliche Böhmen von Eger ab nach Süden eine Vollbahn herzustellen, welche die Aufgabe hat, die Industrie- und Naturproducte dieses reich gesegneten Theiles des Königreiches Böhmen unmittelbar mit der

zweiten Triester Linie zu verbinden und so den directen Verkehr mit dem einzigen Hafen der diesseitigen Reichshälfte zu gewinnen. Die Nothwendigkeit dieses Verkehrsweges beweisen die Theilstrecken, welche im Verlaufe der letzten Jahre von dem grossen Projecte Böhmisch-Wallern—Rottenmann gebaut worden sind. Hieher gehören die Linien: die Mühlkreis-, die Wels-Aschacher und die Rohrer Bahn, welche erst durch die beantragte Verbindung zu ihrer Bedeutung und zum lohnenden Erträgnisse gelangen.

Abgesehen von den allgemeinen Gesichtspunkten, welche den Bau der Bahnen als nothwendig erscheinen lassen, sind in unserem Falle noch folgende massgebend:

1. Ohne Herstellung der in Rede stehenden Verbindung haben das südwestliche Böhmen und der fruchtbare Hausruck- und Innkreis des Kronlandes Oesterreich ob der Enns, sowie der obere Mühlkreis von den ausserordentlich hohen Opfern für die zweite Triester Linie nur grosse Lasten und keine nennenswerthen Vortheile.

2. Die langersehnte Verbindung zwischen Südböhmen und dem Mühlkreise ermöglicht den directen und daher wohlfeileren Productenaustausch, namentlich der Kohle aus einem mit Naturschätzen reich begabten Lande mit einem weniger fruchtbaren Landstriche, deren Bewohner sowohl betreffs der bestehenden Industrie, als auch der mit grösstem Fleisse betriebenen Landwirthschaft die Unterstützung des Reiches verdienen.

3. Zwischen Passau und Linz in einer Entfernung von 100 km besteht keine stabile Brücke über die Donau, ein Mangel, der kaum mehr im Herzen Europas an einem Hauptstrome in einer solchen Distanz vorkommen dürfte.

4. Der gänzliche Mangel eines entsprechenden Verkehrsmittels bringt es mit sich, dass 98 Percent der Bevölkerung südlich der Donau das obere Mühlviertel und das nahe westliche Böhmen gar nicht kennen und jene ausgedehnten Landstriche als einen fremden Welttheil betrachten.

5. Die ergiebigen Wasserkräfte des grossen und kleinen Mühlflusses mit ihrem grossartigen Gefälle und tausenden von Pferdekräften, die eine blühende Industrie entwickeln und daher eine grosse Steuerquelle für den Staat sein könnten, bleiben einfach unausgenützt und fliessen über Stock und Stein in die Donau wie vor tausend Jahren.

Die gefertigten Abgeordneten erachten es daher als ihre Pflicht, die schon oftmals zum Ausdrucke gebrachten und auch in diesem Sessionsabschnitte neuerdings eingebrachten Petitionen der interessirten Gemeinden kräftigst zu unterstützen und stellen den Antrag:

„Die hohe Regierung wird dringendst aufgefordert, zur Herstellung einer Bahnverbindung zwischen dem Südwesten des Königreiches Böhmen, der Mühlkreisbahn und der Wels-Aschacher Linie die geeigneten Anordnungen zu treffen."

In der 38. Sitzung vom 30. April wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

I. der Herren Abgeordneten Iro und Genossen, betreffend die Verhinderung der Slavisirung des Beamtenkörpers und des Bahnpersonales auf den durch rein deutsche Gebiete führenden Strecken der Staatsbahnen im Egerlande und in Westböhmen und die Ersetzung der czechischen Beamten in den deutschen Stationen durch deutsche Beamte.

II. der Herren Abgeordneten Mazorana, Dr. Hortis und Genossen:

Mit dem Erlasse des Eisenbahnministeriums vom 29. October 1898, Z. 48.059, wurden sub lit. E die Massnahmen zur Verhütung von Verunglückungen von Reisenden, von Bediensteten und deren Angehörigen, sowie anderer fremder Personen getroffen.

In der Erwägung, dass dieser besonders für die persönliche Sicherheit und das Leben der Eisenbahnbediensteten wichtige Erlass seit seiner Publication von Seiten mehrerer Bahnen und speciell von der Südbahnstrecke Triest—Cormons und von der Istrianer Staatsbahn thatsächlich nie oder nur zeitweise in Kraft gesetzt wurde;

in der Erwägung, dass die Eisenbahnconducteure dieser genannten Bahnstrecken aus Furcht vor Geldstrafen oder Versetzungen nach wie vor die Laufbretter der fahrenden Züge zur Controle der Reisenden benützen;

in weiterer Erwägung, dass diese Vernachlässigung der erwähnten Vorschrift im kurzen Zeitraume von zwei Jahren nach Publicirung derselben auf der kurzen Strecke von Triest—Cormons mindestens fünf durch die Gefertigten eruirte, folgenschwere Abstürze von Schaffnern zu Folge hatte;

in endlicher Erwägung, dass die Aufsichtsorgane der erwähnten Bahnstrecken ohne Zweifel diese Nichtbeachtung des citirten Erlasses kennen und dulden,

erlauben sich die Gefertigten an Seine Excellenz den Herren Eisenbahnminister folgende Anfrage zu stellen:

„1. Sind Seiner Excellenz die erwähnten Zustände bekannt?

2. Ist Seine Excellenz geneigt, schleunigst das Nöthige zu verfügen, damit der bestehende Erlass überall in Wirksamkeit trete, um die bedauerlichen Unglücksfälle durch Abstürzen zu verhüten?"

Laut einer in derselben Sitzung erfolgten Mittheilung des Herrn Präsidenten hat der Herr Abgeordnete Dr. Freiherr von Klein sein Mandat als Mitglied des Wasserstrassen-Ausschusses zurückgelegt.

Die Regierungsvorlage, betreffend den Bau von Wasserstrassen, wurde dem Wasserstrassen-Ausschusse zugewiesen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Eröffnung des Haltepunktes Woippy.) Am 1. Mai ist der an der Bahnlinie Metz—Diedenhofen neu errichtete Haltepunkt Woippy, welcher 3·043 km von der Station Devant les Ponts und 6·383 km von der Station Maizières entfernt ist, für den Personen-, Gepäcks-, Expressgut- und Eilstückgutverkehr eröffnet worden.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Magdeburg: Eröffnung des Personenhaltepunktes Siersleben.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 11. April wurde der an der Bahnstrecke Berlin—Blankenheim zwischen den Stationen Hettstedt und Mansfeld neuerrichtete Haltepunkt Siersleben am 1. Mai für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Ein Privatdepeschenverkehr findet daselbst nicht statt.

— (Directionsbezirk Königsberg i. Pr.: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Personenhaltepunktes Alt-Weynothen.) Laut einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 1. April wurde der an der Bahnstrecke Königsberg i. Pr.—Labiau—Tilsit zwischen den Verkehrsstellen Gross-Brittanien und Tilsit gelegene Personenhaltepunkt Alt-Weynothen am 1. Mai für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Leichen, lebende Thiere, Fahrzeuge aller Art und Sprengstoffe werden daselbst nicht abgefertigt werden.

— (Directionsbezirk Erfurt: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Auerstedt.) Am 1. Mai wurde, einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 13. April zufolge, der an der Bahnstrecke Straussfurt—Grossheringen gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre dienende Haltepunkt Auerstedt nunmehr auch für den Güterverkehr (Eil- und Frachtstückgut) eröffnet.

— (Directionsbezirk St. Johann-Saarbrücken: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Lissendorf.) Zufolge einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction wurde am 22. April die an der Bahnstrecke Ehrang—Jünkerath gelegene Haltestelle Lissendorf, welche bisher nur dem Stückgutverkehre, sowie der Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken diente, nunmehr auch für den Güter- und Thierverkehr in Wagenladungen eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen und von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Eröffnung des Haltepunktes Kleinsteinberg.) Einer Kundmachung der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen vom 18. April zufolge wurde am 1. Mai der an der Bahnstrecke Beucha bei Brandis—Seelingstädt bei Brandis zwischen den Verkehrsstellen Beucha b. Brandis und Brandis gelegene neue Haltepunkt Kleinsteinberg für den öffentlichen Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Schweiz. (Pilatusbahn. Eröffnung des Betriebes von Alpnach nach Aemsigenalp.) Am 9. April wurde der Betrieb auf der unteren Strecke der Pilatusbahn von Alpnach nach Aemsigenalp eröffnet. Bis auf Weiteres verkehrt täglich ein Zug in jeder Richtung.

Zusammenstellung der am 1. April 1901 in Bau gestandenen Eisenbahnstrecken.

Post Nr.	Benennung der Strecke	Baulänge in Kilometern	Datum der Concessionsurkunde (des Gesetzes)	Concessionsmässiger (gesetzmässiger) Bauvollendungstermin	Motor	Spurweite	Betriebsführung	Anmerkung
	I. Staatliche Bauführung.							
1	Dolnja—Glawska—Bocche di Cattaro sammt Flügel von Uskoplje nach Gravosa (auf Dalmatiner Territorium)	59·2	21. Dec. 1898	—	Dampfkraft	schmalspurig	Voraussichtlich bosnisch-hercegovinische Staatsbahn-Verwaltung	*)
2	Freudenthal—Klein-Mohrau	17·0	21. Dec. 1898	—	„	normalspurig	Staatsbetrieb	*)
3	Schönwehr—Elbogen	15·2	26. Mai 1899	22. Nov. 1901	„	„	„	**)
4	Triest—Parenzo:							
	a) Theilstrecke Triest—Buje	59·7	15. April 1899	15. April 1903	„	schmalspurig	„	**)
	b) „ Buje—Parenzo . . .	63·9	15. April 1899	15. April 1903	„	„	„	**)
	II. Private Bauführung.							
5	Neuhof—Weseritz	24·4	21. Sept. 1896	21. Sept. 1901	Dampfkraft	normalspurig	Staatsbetrieb	
6	Kolin—Čerčan sammt Abzweigung Rattay—Kacow: Theilstrecke Neuhof a. S.—Čerčan sammt Abzweigung	47·7	10. Mai 1899	10. Mai 1901	„	„	„	
7	Hinter-Třeban—Lochowitz	26·6	31. März 1900	31. März 1902	„	„	„	
8	Laun—Libochowitz	19·4	5. März 1901	5. März 1903	„	„	„	
9	Tannwald—Grünthal	7·0	15. Dec. 1899	15. Juni 1902	„	„	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	
10	Chlumetz—Königstadtl	13·2	3. Juni 1899	1. Juli 1901	„	„	Staatsbetrieb	
11	Lambach—Haag	21·9	5. April 1899	5. April 1901	„	„	„	
12	Bregenz—Bezau (Bregenzerwaldbahn) .	34·7	11. August 1899	11. August 1901	„	schmalspurig	„	
13	Sattledt—Grünau (Almthalbahn) . . .	32·0	3. Juni 1899	1. Juli 1901	„	normalspurig	„	
14	Görz—Haidenschaft (Wippachthalbahn)	30·4	26. Oct. 1897	26. Oct. 1901	„	„	„	
15	Kimpolung—Dorna Watra mit Abzweigung Pozoritta—Louisenthal: Theilstrecke Valeputna—Jakobeni .	11·8	3. Oct. 1899	3. April 1903	„	„	„	***)
16	Jenbach—Mayrhofen (Zillerthalbahn): Theilstrecke Kaltenbach—Stumm—Zell a/Ziller	10·2	2. Dec. 1899	2. Dec. 1901	„	schmalspurig	Actiengesellschaft Zillerthalbahn	
17	Friedland—Reichsgrenze nächst Heinersdorf	25·5	8. Sept. 1900	8. Sept. 1902	„	normalspurig	H. Bachstein in Friedland	
18	Brüx—Oberleutensdorf—Johnsdorf . .	12·9	12. Jänner 1900	12. Jänner 1901	Elektrische Kraft	schmalspurig	Stadtgemeinde Brüx	

*) Localbahn, auf Staatskosten im Baue.
**) Localbahn, auf Kosten der Concessionäre im Baue.
***) Die Theilstrecke Kimpolung—Valeputna wurde am 9. Jänner 1901 für den Güterverkehr eröffnet, der Gesammtverkehr dürfte voraussichtlich ab 1. Mai 1901 aufgenommen werden.

Es befinden sich ausserdem derzeit noch in Bauausführung die in den einzelnen Stadtgebieten von Wien und Graz projectirten elektrischen Kleinbahnlinien

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 1. bis 7. Mai 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

1. Mai, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Capitän G. Grando, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.
2. „ *) um 8½ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.
3. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Galatea", Capitän B. Bednarz, mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.
4. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Dannbio", Capitän R. Signorelli, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Puciscbie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.
7. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie) Dampfer „Leda", Capitän E. Radonicich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Venedig.

2. Mai, Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Wessely
4. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Wessely
7. „ Dampfer „Massimiliano", Capitan G. Wessely

} nm Mitternacht

Vergnügungsfahrten:

1. Mai, nm 1 Uhr Nachm., Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld,
5. „ 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld.

Levante und Mittelmeer.

2. Mai, nm 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Capitän R. Colledani, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach der Insel Cypern.
2. „ nm 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Aurora", Capitän A. Scarpa, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Retbymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna und Kustendje.
5. „ nm 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Ceres", Capitän E. Winterhalter, mit Berührung von Finme†), Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmè und Smyrna.
7. „ nm 11½ Uhr Vormittags (Levante-Kildampfer), Dampfer „Styria-Lloyd", Capitän P. Badessich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Varna, Kustendje, Salina, Braila und Galatz. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medna, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.
9. „ um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.
1. „ Extra Dampfer „Jupiter", Capitän F. Tosoni, nach Alexandrien, Port Said, Larnaca und Limassol.

Ostindien, China und Japan.

3. Mai, um 4 Nachmittags (direct nach Bombay), Dampfer „Imperator", Capitän C. Androvich, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.
15. „ nm 4 Uhr Nachmittags (Triest-Calcutta), Dampfer „Adriatico", Capitän G. Hreglich, [von Fiume†) am 11. Mai] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Calcutta und Rangoon.
25. „ nm 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand", Capitän A. Martinolich [von Fiume†) am 21. Mai] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay**), Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Brasilien.

10. Mai, . Dampfer „Moravia", Capitän L. Ivancich, nach Santos mit Berührung von Fiume.*) Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. und 25. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Hafenverkehr in Galatz. Im Jahre 1900 sind in den Hafen von Galatz eingelaufen: 1437 Dampfer und 1317 Segler inclusive Schlepps mit zusammen 608.452 Registertonnen und 125.521 Ladetonnen, gegen 1659 Dampfer und 1624 Segler inclusive Schlepps mit zusammen 723.251 Registertonnen und 183.734 Ladetonnen im Vorjahre.

Hievon entfielen auf die österr.-ungar. Flagge 868, auf die rumänische 1038, auf die griechische 436, auf die russische 242, auf die türkische 88, auf die englische 38, auf die italienische 50, auf die bulgarische 8, auf die deutsche 9 und auf die französische 10 Fahrzeuge.

Aus dem Galatzer Hafen sind ausgelaufen: 1444 Dampfer und 1351 Segler inclusive Schlepps mit zusammen 611.757 Registertonnen und 127.718 Ladetonnen gegen 1655 Dampfer und 1567 Segler inclusive Schlepps mit zusammen 723.251 Registertonnen und 143.336 Ladetonnen im Vorjahre.

Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft betheiligte sich an dieser Schiffahrtsbewegung mit 246 Schiffen im Einlaufe und 248 Schiffen im Auslaufe. Die Passagierbeförderung betrug 8097 Personen gegen 6434 Personen im Vorjahre, der Stückgüterverkehr 90.952 q im Einlaufe und 147.880 q im Auslaufe; ferner gingen 6479 q Cerealien nach Bayern. Der Durchgangsverkehr nach Levante-Stationen betrug 48.571 q und von Levante-Stationen 12.101 q.

Die ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Aetiengesellschaft betheiligte sich mit 103 Fahrten im Einlaufe und 103 Fahrten im Auslaufe. Die Passagierbeförderung betrug 5275 Personen gegen 7393 Personen im Vorjahre.

Die Waarengütereinfuhr betrug 8294 q, die Ausfuhr 63.226 q, darunter 53.871 q Durchzugsgüter.

Die rumänische Flussschiffahrts-Gesellschaft betheiligte sich mit 1038 Schiffen und Schlepps im Einlaufe und 1048 Schiffen und Schlepps im Auslaufe. Die Passagierbeförderung betrug 78.276 Personen, der Stückgutverkehr nach Stationen unterhalb Galatz betrug 6317 q, nach Stationen oberhalb Galatz 27.661 q.

Die russische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Gagarin" betheiligte sich auf der Linie Odessa—Galatz—Corabia mit 39 Fahrten mit zusammen 16.577 Registertonnen.

Rumänien. (Schiffbau.) Die rumänische Staatsschiffswerfte in Turn-Severin, welche einen Annex der rumänischen Staats-Flussschiffahrt bildet, hat — wie einem Berichte des k. u. k. Consulates in Turn-Severin entnommen wird — im Jahre 1900 ausser den Reparaturen an Schiffen der rumänischen, österreichischen und russischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaften auch eine Anzahl neuer Schiffe gebaut, bezw. deren Bau vollendet und dieselben dem Betriebe übergeben. Hergestellt wurden für die rumänische Strombehörde zwei Stück Hebepontons zur Rettung havarirter Schiffe, zur Löschung in Brand gerathener Schiffe und Objecte am Ufer und zur Räumung von Schiffahrtshindernissen im Donaufahrwasser. Bei der Uebergabsprobe und gelegentlich der naehher erfolgten Hebung gesunkener Bagger- und Handelsschiffe haben sich die Hebepontons als sehr leistungsfähig erwiesen. Für die rumänische Staats-Flussschiffahrt wurden im Jahre 1900 auf dieser Werfte gebaut und dem Betriebe übergeben: zwei Waarentransportschleppe von je 650 t Tragfähigkeit, zwei Doppelschrauben-Remorqueure von 380 HP und von 21 km Leerlaufgeschwindigkeit; zwei Doppelschrauben-Salonschiffe von je 380 HP und von 24 km Fahrgeschwindigkeit; ein Schraubendampfer von 190 HP und 20 km Fahrtgeschwindigkeit. Alle diese fünf Dampfschiffe wurden so eingerichtet, dass zur Dampferzeugung in den Kesseln Petrolresiduen, ein Product des Landes, statt der üblichen Steinkohle als Heizmaterial verwendet

wird. Die drei Personendampfboote sind auf das Eleganteste eingerichtet und mit Dampfheizung und elektrischer Beleuchtung ausgestattet worden. Die Werfte hat ferner noch im Bau: einen Fischereidampfer für die Donaumündungen und zwei Schleppe für Holz- und Eisentransport von zusammen 1950 t Tragfähigkeit. Die Werfte beschäftigte im Jahre 1900 im Maximum 700, im Minimum 400 Arbeiter, während im Jahre 1899 dort im Durchschnitte täglich etwa 1000 Arbeiter Verwendung fanden.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 23. April l. J. bei der Firma:

„Localbahn Krakau-Kocmyrzów“ (polnisch):
„Kolej lokalna Kraków-Kocmyrzów“

Dr. Valentin Staniszewski, Landesadvocat und Gemeinderath in Krakau, als von der Stadt Krakau entsendetes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Localbahn Lambach-Haag. (Führung der societären Agenden.) Gemäss Schlussbrief vom 13. April hat das Oesterr. Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien die Führung der societären Agenden für die Actiengesellschaft Localbahn Lambach-Haag übernommen. [E.-M.-Z. 16.942.]

Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel. (Besorgung der societären Agenden.) Gemäss des Schlussbriefes vom 23. März 1901 hat das Oesterr. Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien die Besorgung der societären Agenden für die Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel übernommen. [E.-M.-Z. 13.686/01.]

Organisirung eines Archivs im k. k. Eisenbahnministerium. In der 19. Sitzung des k. k. Archivrathes vom 20. April erstattete zu Punkt 2 der Tagesordnung (Organisirung eines Archivs im k. k. Eisenbahnministerium) Ministerialrath Freiherr von Buschman Bericht über das Fortschreiten der Vorarbeiten zur Organisirung eines Archivs im k. k. Eisenbahnministerium. Dasselbe wird sich aus dem Eisenbahnarchiv, dem Planarchiv, einer Amtsbibliothek und dem Eisenbahnmuseum zusammensetzen. Nach Abschluss der Vorarbeiten, welcher im Laufe des Sommers in Aussicht steht, wird der k. k. Archivrath um ein Gutachten über die Organisirung dieses Archivs angegangen werden können. Die Ausführungen des Berichterstatters werden vom k. k. Archivrathe zur befriedigenden Kenntniss genommen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. April d. J. dem Chef der Passagierabtheilung bei der Centralleitung des Oesterreichischen Lloyd, Oskar Bachrach, das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Eisenbahnminister hat an Stelle des Dr. Stanislaus Lis von Olszewski den Commercialrath Emanuel Zillich zum Ersatzmann im Staatseisenbahnrathe ernannt.

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN
Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschl. autorisirte Fabrik
H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.
Patente in allen Staaten. (620)
Central-Heizungen aller Systeme.
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Heim's rauchverzehrende Kamine
Heim's rauchverzehrende „Calorifères“.

Grassamen-Offerte.

Eisenbahn-Mischungen.

Mischung gewöhnlicher Qualität	per	100	Kilo	K	24.—
„ für schnellere Entwicklung, kräftigeren Wuchs und grössere Haltbarkeit der Grasnarbe	„	„	„	„	36.—
„ „ Böschungs- und Dammrasen von grosser Haltbarkeit, von egaler, schöner Rasenfläche und reichlicher Futterbenützung, und zwar:					
„ „ Kalkboden	„	„	„	„	60.—
„ „ Lehmboden	„	„	„	„	60.—
„ „ leichten Humusboden	„	„	„	„	56.—
„ „ Sandboden	„	„	„	„	64.—
„ „ Sandlehmboden	„	„	„	„	60.—
„ „ kalkhaltigen Sandboden	„	„	„	„	64.—
„ „ sterilen (Schotter-) Boden	„	„	„	„	60.—
„ „ frischen, mittelfeuchten Boden	„	„	„	„	64.—
„ „ sehr feuchte Lage	„	„	„	„	66.—
„ „ Moor, Sumpf	„	„	„	„	66.—
„ „ trockene Lage	„	„	„	„	60.—
„ „ sehr heisses Klima	„	„	„	„	68.—
Grasmischung für sehr feinen haltbaren Gartenrasen (wie im Parke des Westbahnhofes in Wien)	„	„	„	„	132.—

Preise verstehen sich netto Cassa, Säcke extra berechnet.
Bei Bestellungen wolle bemerkt werden, wo die zu bebauende Strecke sich befindet, resp. welches Saatquantum bestimmt ist für Ebene, mittelhohe Lage oder Gebirgsgegend.

Hochachtungsvoll

P. Hüttig
Samenhandlung. — Specialität: **Grassamen**
Wien, I. Weihburggasse 17.
Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und vieler Bauunternehmungen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Provisorischer Fahrplan auf der Strecke Oesterr. Nowosielitza—Russ. Nowosielitza in der Zeit vom 1. Mai bis incl. 18. Mai 1901.

Nachdem der Sommerfahrplan auf den Russ. Südwest-Staatsbahnen, nach welchem der neue Russ. Zug Nr. 3 Anschluss an den h. s. neuen Zug 2551 findet und der h. s. neue Zug 2556 Anschluss an den neuen Russ. Zug Nr. 4 erreicht, erst mit dem 19. Mai 1901 in Kraft tritt, wird in der Zeit vom 1. Mai bis incl. 18. Mai 1901 der in dem Fahrplane Blatt V enthaltene Zug 2556 blos in der Strecke Czernowitz—Oesterr. Nowosielitza geführt werden.

Zur Erreichung des Anschlusses an den bis incl. 18. Mai 1901 verkehrenden alten Zug Nr. 4 der Russischen Südwest-Staatsbahnen wird in dieser Zeit im Anschlusse von dem h. s. Zuge Nr. 2554 in der Strecke Oesterr. Nowosielitza — Russ. Nowosielitza provisorisch der gemischte Zug Nr. 2558 nach folgender Fahrordnung verkehren:

132	Nowosielitza — Russ. Nowosielitza							132
	Hin						Zurück	
	G. 2558 1. 2. 3.		km	Stationen			G. 2553 1. 2. 3.	
—	6 50	—	—	ab Oesterr. Nowosielitza ✕ (Zollrev.) . . an	—		9 56	—
—	7 00	—	—	an Russ. Nowosielitza (Zollrev.) . . . . ab			9 46	
Petersb. Z.	6 40/9 07			an Kiew . . . . . ab			12 20/9 00	Petersb. Z.
	8 03			an Odessa . . . . . ab			9 45	

Der Russische Zug Nr. 3 verkehrt bis zum 18. Mai incl. nach der alten Fahrordnung und findet in Nowosielitza Anschluss an den h. s. Zug 2553 (neu).

Vom 19. Mai 1901 angefangen unterbleibt der Verkehr des Zuges 2558, und tritt auch bezüglich der Strecke Oesterr. Nowosielitza — Russisch Nowosielitza der Fahrplan, Blatt V, in Kraft.

Stanislau, im April 1901. [375]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Ausnahmetarif für Erdwachs von Boryslaw nach Ebersdorf bei Coburg.

Am 1. Juni 1901 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Erdwachs, roh, unverpackt, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen von der Station Boryslaw der k. k. österr. Staatsbahnen nach der Station Ebersdorf bei Coburg der königl. Eisenbahn-Direction Erfurt zur Einführung.

Durch diesen Ausnahmetarif, der zum Preise von 5 Pfg. oder 6 Hellern ö. W. bei den Verwaltungen der Endbahnen bezogen werden kann, wird der mit Giltigkeit vom 1. April 1900 im Verordnungs-Blatte Nr. 18 vom 15. Februar 1900 (Seite 625) verlautbarte Ausnahmefrachtsatz für Erdwachs von Boryslaw nach Ebersdorf bei Coburg in Höhe von 442 Pfg. für 100 kg aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.

Wien, am 3. Mai 1901. [376]

Die Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zu dem ab 1. Jänner 1899 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1.

Mit 1. Juni 1901 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. Juli 1901 tritt der Nachtrag III zum angeführten Tarife in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Geänderte, bezw. neue Frachtsätze für Classengüter.
II. Ergänzung der Ausnahmetarife.
III. Berichtigungen.
IV. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.
V. Erklärung der Abkürzungen.
VI. Aenderung von Stationsbezeichnungen.

Exemplare dieses Nachtrages können ab 18. Mai 1901 vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 2. Mai 1901. [377]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Linie Kimpolung—Valeputna für den Personenverkehr.

Die bislang für den Güterverkehr eingerichtete Strecke Kimpolung—Valeputna der Bukowinaer Localbahnen wird am 1. Mai 1901 für den Personenverkehr eröffnet.

Die personenführenden Züge werden laut nachfolgender Fahrordnung verkehren:

Hatna—Valeputna						Valeputna—Hatna		
	G. 2951 1. 2. 3.	G. 2953 *) 1. 2. 3.	km	Stationen	G. 2952 1. 2. 3.	G. 2954 1. 2. 3.	G. 2956*) 1. 2. 3
*) Verkehrt in der Strecke Kimpolung—Valeputna vom 10. Juli bis incl. 10. September	3 00	11 00	—	ab Hatna (101) an	9 00	4 20	*) Verkehrt in der Strecke Valeputna—Kimpolung vom 10. Juli bis incl. 10. September
	3 13	11 14	5	„ Parhoutz „	8 47	4 07	
	3 29	11 32	10	„ Theodorestie „	8 31	3 50	
	3 44	11 47	14	„ Komanestie a. S. P. H. „	8 11	3 31	
	3 59	12 03	18	ab Pertestie P. H. an	7 59	3 19	
	4 18	12 25	22	„ Kaczyka „	7 45	3 05	
	4 48	12 55	28	„ Strigoia „	7 10	2 32	
	5 04	1 12	32	„ Illischestie „	6 54	2 16	
	5 13	1 23	35	„ Paltinoasa „	6 38	1 59	
	5 30	1 42	40	„ Gurahumora „	6 24	1 38	
	5 57	2 12	46	ab Frassin a. M an	6 01	1 07	.
	6 16	2 31	52	„ Molit P. H. „	5 41	12 40	.
	6 27	2 42	56	an Wama (139) ab	5 28	12 26	.
	6 39	2 52		ab an	5 14	12 16	.
	6 51	3 06	60	„ Eisenau P. H. „	5 02	12 04	an
	7 20	3 40	67	„ Kimpolung „	4 40	11 40	7 00
	7 54	3 53	71	„ Kimpolung Stadt P. H. „	ab	11 08	6 48
	8 18	4 17	80	„ Pozoritta „	.	10 50	6 30
	8 53	4 52	89	an Valeputna ab	.	10 20	6 00

Czernowitz, am 27. April 1901. [378]

K. k. Betriebsleitung.

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr via Zimony, bezw. Báziás.

Ausserkraftsetzung des Tarifes.

Mit 1. Juli 1901 tritt der vom 1. November 1893 giltige Tarif für den directen Frachtgutverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien) einerseits und serbischen, bulgarischen, rumänischen und russischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits via Zimony, bezw. Báziás sammt dazugehörigem Nachtrag I ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 30. April 1901. [379]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Süddeutschland, Tarif, Theil II, Heft 1.

Güterverkehr Rumänien—Lindau—Vorarlberg.

(Tarif-Theil II.)

Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 14/1 für Rohpetroleum.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 14/1 für Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffinirt), Blau-, Grün-, Berg-, Erd-, Steinöl und Mineraltheer der vorbezeichneten Verbandsgütertarife, deren Giltigkeit bis 1. Mai 1901 verlängert wurde, bleiben noch bis zum 30. Juni 1901 in Kraft.

Wien, am 30. April 1901. [380]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Frachtberechnung für Futter- und Streumittel.

Frachtunterschiede, welche sich auf Grund des für gewisse preussische Nothstandsbezirke mit Giltigkeit vom 6. Februar bis 30. Juni 1901 herausgegebenen Ausnahmetarifes für Futter- und Streumittel bei Umkartirung an der Grenze oder in einer Unterwegsstation gegenüber den bestehenden directen Verbandsfrachtsätzen ergeben, werden bei Aufgabe der Sendungen mit directen Frachtbriefen, auf denen Routen- und Kartirungsvorschriften zweckmässiger Weise zu unterbleiben hätten, sowie bei Erfüllung der für die Anwendung dieses Ausnahmetarifes massgebenden Bedingungen im Reclamationswege erstattet.

Hinsichtlich des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes wird bezüglich der Wiener Bahnhöfe speciell bemerkt, dass die billigste Umkartirung auf alle Bahnhöfe und Vororte übernommen wird.

Wien, am 1. Mai 1901. [381]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 1 und 2.

Aenderung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 34.

Mit Giltigkeit vom 20. Mai 1901 gelten die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 34 in den vorbezeichneten Tarifheften für den Artikel „Braunkohlenkoks, wenn unverpackt“ bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen ohne Rücksicht darauf, ob das Ladegewicht der verwendeten Wagen ausgenützt ist oder nicht.

Wien, am 2. Mai 1901. [382]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 2.

Güterverkehr Rumänien—Lindau—Vorarlberg.

Tarif-Theil II.

Ausdehnung der Giltigkeit der Ausnahmetarife Nr. 6 für Getreide etc.

Die in den vorbezeichneten Tarifheften enthaltenen, mit 1. Mai 1901 ausser Wirksamkeit gesetzten Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 6 für Getreide etc. bleiben bis 31. Juli 1901 in Kraft.

Wien, am 30. April 1901. [383]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zu dem vom 1. Jänner 1901 giltigen Localgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1901, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahnen Neuhof-Weseritz, Lambach-Haag und Freudenthal—Kl.-Mohrau; hinsichtlich der Welser Localbahnen giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Sattledt—Grünau, endlich, insoweit Tariferhöhungen eintreten, giltig vom 15. Juli 1901, gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1 und 2, je ein Nachtrag II und zu Heft 3 ein Nachtrag I zur Einführung.

Der Nachtrag II zu Heft 1 und 2 enthält:

Aenderungen, bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag I zu Heft 3 enthält:

I. Neue Tarife für die Localbahnen Mösel-Hüttenberg, Schwarzenau-Zwettl und Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya und Zeltweg-Fohnsdorf, giltig vom 1. Juni 1901.
II. Einen neuen Tarif für die Welser Localbahnen, giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Sattledt—Grünau.
III. Den Tarif der Localbahnen Freudenthal—Kl.-Mohrau, Lambach-Haag und Neuhof-Weseritz.
IV. Aenderungen, bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar die Nachträge zu den Heften 1 und 2 zum Preise von je 20 Hellern und der Nachtrag zum Heft 3 zum Preise von 40 Hellern per Stück, erhältlich.

Wien, am 30. April 1901. [384]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Kohlen, Theil V, Heft Nr. 2, vom 1. Mai 1900.

Die Station Karlsruhe Hafen ist am 1. Mai 1901 für den Güterverkehr eröffnet worden. Dementsprechend kommt im 1. Nachtrag zum obbezeichneten Tarife bei Karlsruhe Hafen das Zeichen *), sowie auch die zugehörige Anmerkung am Fusse der Seite in Wegfall.

Wien, am 29. April 1901. [385]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directe Kartirungsfrachtsätze für den Verkehr mit Wismar und Flensburg.

Insoweit durch die mit Giltigkeit vom 1. Juni 1901 publicirten „Directen Kartirungsfrachtsätze für den Verkehr mit Wismar und Flensburg“ Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 15. Juni 1901 in Kraft.

Wien, am 2. Mai 1901. [386]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber **K 50** pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1179	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Eisen und Stahl, alt, laut Nomenclatur der Abtheilungen VI a und VI b des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Schweinfurt C.B.	Assling	Die Frachtsätze gelten: in der Abtheilung VI a) bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief, und in der Abtheilung VI b) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	vom 15. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	Tarif-Theil II, Heft 1 (Ausnahmetarif Nr. 20, Abtheilung VI a und VI b des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz Abtheilung VI a: 1·85 VI b: 1·85	Frachtsätze in Mark für 100 kg VI b: 1·97 VI b: 1·97	Im Kartirungswege		
1180	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Localbahn Beneschau-Wlaschim	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	Beneschau	Wlaschim	Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauleitung oder Bauunternehmung der Localbahn Beneschau—Unter-Kralowitz als Empfängerin zu erscheinen hat, und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	50 pCt. von den normalen Frachtgebühren		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung oder Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu bewirken ist. Im Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	
1181	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Eisenschlacken	Concordiahütte	Salzburg transit mit der Bestimmung nach München	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 7. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Localtarif		17 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1182	k. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H -18 der Güterclassification des österr.-ungarischen Tarif-Theiles I, mit Ausnahme von welchem Rundholz (Stammholz) in Längen über 6·3 m und mit einem Durchmesser über 25 cm am schwachen Ende (Zopfstärke)	Nowosielitza-Reichsgrenze transit für Russland	Berhometh a. S. Czudin Komarestie Slob. Lukawetz a. S. Panka Petroutz a. S. Storożynetz Zadowa Frassin a. M. Kimpolung Molit Paltinoasa Pozoritta Valeputna Wama Brodina Falken Karlsberg Ober-Wikow Putna Radautz Straża Ispas Millie Russ.-Banilla Wiżnitz	Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken. Bis 14. Juni 1901: Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Ab 15. Juni 1901: Frachtzahlung bei Verladung in Wagen mit einem Ladegewichte von 12.000 kg und darüber für mindestens 12.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bei Verladung in Wagen mit einem geringeren Ladegewichte als 12.000 kg für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die betreffenden Frachtbriefe müssen entweder direct nach der russischen Bestimmungsstation oder nach Nowosielitza transit (für Russland) lauten. Im letzteren Falle muss die Weiteraufgabe nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen (42 Tagen) erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	vom 18. Mai 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Besteben keine directen Verbandsfrachtsätze	Heller 78 58 62 74 57 52 52 67 64 80 68 55 87 95 70 75 72 61 57 66 41 68 43 43 43 43		Im Kartirungswege		
			Holz der Pos. H -19 und 20 der Güterclassification des österr.-ungarischen Tarif-Theiles I		Berhometh a. S. Czudin Komarestie Slob. Lukawetz a. S. Panka Petrontz a. S. Storożynetz Zadowa Frassin a. M. Gurahumora Illischestie Kaczyka Kimpolung Molit Paltinoasa Pozoritta Valeputna Wama Radautz					49 36 38 46 35 32 32 42 50 46 42 36 59 52 44 63 68 53 29				
			Holz der Pos. H -19, 1, 2, 3, 5 und 6 der Güterclassification des österr.-ungar. Tarif-Theiles I		Brodina Falken Karlsberg Ober-Wikow Putna Straża Unter-Wikow Ispas Millie Russ.-Banilla Wiżnitz					43 42 37 35 39 40 34 30 30 30 30				
			Holz der Pos. H -19 der Güterclassification des österr.-ungarischen Tarif-Theiles I		Dragosza Russ.-Moldawitza Watra-Moldawitza					59 64 62				

Die nebenstehenden Frachtsätze finden auf Sendungen, welche in Nowosielitza per Bahn anlangen und ab da per Achse nach Russland weitergehen, im Rückvergütungswege Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), bezw. ausserdem auch des Frachtbrief-Duplicates (bei frankirten Gebühren) für den Transport bis Nowosielitza und des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1902 der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland auf den vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden.

Hiedurch tritt die Publication im „Vrdgs. Bl. f. Eisenb. u. Schiff." Nr. 3 ex 1901, Pos. 175, mit 18. Mai 1901 ausser Kraft.

Fortlaufende Nummer	1183	1184	1185
Die Publication erfolgt von der Namen und im der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Wien-Aspang
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Holz, laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes (Abschnitt I, Abtheilung a bis d)	Malzkeime, Treber (Malztreber), nasse und getrocknete, ferner Schlempen aller Art, getrocknete auch gemahlene, sowie nasse (Branntweinspülicht) und Kartoffelschlempe (Rückstand der Stärkefabrikation)	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände aller Art
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Taxwirth	Nagy-Kanizsa	allen Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Trieben	Eggenfelden oder umgekehrt	Aspang
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Tirschenreuth	Frachtzahlung für mindestens: a) 5.000 kg b) 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Die Sendungen müssen für den Bau und die Einrichtung eines gegenüber dem Bahnhofe in Aspang zu errichtendes Wohnhauses bestimmt und an den Bahnhofrestaurateur in Aspang adressirt sein. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 10. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	vom 1. Mai 1901 bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Theil IV, Heft 1 des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900	Tarif-Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif Nr. 35) des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. September 1900	Localgütertarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) — Zugestandener Frachtsatz, Abtheilung			50% Nachlass von den normalen Frachtsätzen mit der Massgabe, dass der E.W.A. mindestens 0·2 Heller als Einheitssatz und 8 Heller als Mindestfrachtsatz gewahrt bleiben muss
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) — Frachtsätze in Mark für 100 kg, a)	1·05	a) 3·48 Mark b) 1·73 Mark	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) — Frachtsätze in Mark für 100 kg, b)	1·34		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) — Frachtsätze in Mark für 100 kg, c)	1·34		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) — Frachtsätze in Mark für 100 kg, d)	1·56		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	1·59		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende December 1902
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1186	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Glasflaschen, ordinäre aus Pos. H—15 des Tarifes, Theil I (Abth. B, Abschn. G)	Settenz Schwaz-Kuttowitz Schwaz-Knttowitz	G ö r z	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 15. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, bezw. Localtarif	Heller 359 Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 297 297 315	Heller 62	Im Kartirungswege		
1187	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Korbwaaren der Pos. K—27 der Güterclassification im Tarif-Theil I, Abth. B	Rudnik	Triest und Fiume	a) Bei Aufgabe von Sendungen im Gewichte unter 5000 kg per Frachtbrief. b) Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür; Abladen durch Partei. c) Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür; Auf- und Abladen durch Partei. Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes	vom 15. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif, Theil II, für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 1374 b) 691 c) 369 } Heller incl. Manipulationsgebühr, bezw. ungarischer Steuer		Im Kartirungswege		
1188	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Eisen- und Stahlwaaren etc. der Classe A und B	Hámor	allen Stationen unserer Linie	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen der Tarife, Theil I und Theil II. Das Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	V e r s c h i e d e n	Die um 15 pCt. gekürzten Frachtsätze der Colonne C des Ausnahmetarifes V unseres Localgütertarifes	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1189	k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz	Neuen Bukowinaer Localbahnen	Cement (circa 15 Waggons)	Putna	Hadikfalva transit	Aufgabe als Frachtgut mittelst directer auf die Zuckerfabrik in Zuczka als Empfängerin lautender Frachtbriefe nach Zuczka. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen für den Bau der Zuckerfabrik in Zuczka Verwendung finden	vom 25. März 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende August 1901	Localtarif	36 Heller	18 Heller	18 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8			9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben			Bemerkungen
47	Nr. 27 vom 2. März 1904	765	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Folgende Artikel, laut Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B des Oesterr.-Ungar.-Russischen Eisenbahnverbandes: Eisen und Stahlwaaren der Pos. E – 7 etc. etc.	Adamsthal	Brody (Bhf.) trs.	In der Rubrik 10 sind die im Tarife, Theil II, Heft I für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr fehlenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes III a), b), c) für die vorstehenden Relationen nachzutragen. Es sind daher an Stelle der Worte „Ausnahmetarif III a), b), c)“ die folgenden Frachtsätze zu setzen. per 100 kg in Hellern			Die Frachtsätze nach Nadbrzezie Landungsplatz transit finden nur im Rückvergütungswege auf Grund der im Tarif-Theil II, Heft I, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr enthaltenen Bestimmungen Anwendung
								a)	b)	c)	
							Brody (Bhf.) trs.	241	207	176	
							Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	110	94	80	
							Nadbrzezie Landungsplatz trs.*)	208*)	169*)	143*)	
							Nowosielitza (Bhf.) trs.	301	260	220	
							Podwołoczyska (Bhf.) trs.	270	233	197	
						Rauditz	Brody (Bhf.) trs.	310	267	226	
							Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	179	154	130	
							Nadbrzezie Landungsplatz trs.*)	277*)	229*)	193*)	
							Nowosielitza (Bhf.) trs.	370	320	270	
							Podwołoczyska Bhf.) trs.	339	293	247	

*) Die Frachtsätze nach Nadbrzezie Landungsplatz transit finden nur im Rückvergütungswege auf Grund der im Tarif-Theil II, Heft I, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr enthaltenen Bestimmungen Anwendung

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 12.

STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 53. **Wien, 7. Mai 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Rechnungsjahr 1899. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 3. Mai 1901, Z. 19.953, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Schweiz.

Laut Mittheilung des schweizerischen Post- und Eisenbahn-Departements, Eisenbahn-Abtheilung, in Bern, vom 24. April 1901, an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern, sollen die im Laufe des bevorstehenden Sommers dem Betriebe zu übergebenden neuen normalspurigen Eisenbahnlinien:

1. von Bern über Kerzers nach Neuenburg, und
2. von Spiez nach Frutigen

dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden.

Die Linie von Bern über Kerzers nach Neuenburg wird von der Eigenthumsgesellschaft, mit Sitz in Bern, betrieben werden. Die Linie von Spiez nach Frutigen tritt in das Betriebsnetz der Thunerseebahn, welche ihren Sitz in Thun hat, ein.

Da die Thunerseebahn in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, bereits aufgeführt ist, erscheint eine Aenderung der Liste nicht erforderlich. Aus demselben Grunde wird die neue Eisenbahn sofort mit dem Tage ihrer Betriebseröffnung in den internationalen Transportdienst eintreten.

Die Eisenbahn von Bern über Kerzers nach Neuenburg dagegen ist in das in der Liste enthaltene Verzeichniss der von schweizerischen Verwaltungen betriebenen Bahnen neu aufzunehmen, und zwar als:

15a. Bern-Neuenburg-Bahn (directe Linie).

Der wirkliche Eintritt dieser Linie in den internationalen Transportdienst erfolgt frühestens nach einem Monat vom Datum des Benachrichtigungsschreibens, und wenn deren Eröffnung erst nach Verfluss dieses Monates stattfinden sollte, mit dem Tage ihrer Uebergabe an den öffentlichen Betrieb.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss § 58, Absatz 2, und Art. 57, Ziffer 1, des Internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 30. April 1901 Kenntniss gegeben.

Eröffnung der Linie Kimpolung—Valeputna für den Personenverkehr.

Die bisher für den Güterverkehr eingerichtete Strecke Kimpolung—Valeputna der Bukowinaer Localbahnen wurde am 1. Mai 1901 für den Personenverkehr eröffnet.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: (deutsch) „Localbahn Chlumetz-Königstadtl", (böhmisch) Místní dráha Chlumec-Králové Městec", mit dem Sitze in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium dem Fabriksbesitzer Carl Frič in Chlumetz an der Cidlina als Concessionär der den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 3. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 107, bildenden Localbahn Chlumetz-Königstadtl die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: (deutsch) „Localbahn Chlumetz-Königstadtl", (böhmisch) „Místní dráha Chlumec-Králové Městec", mit dem Sitze in Wien ertheilt und die bezüglichen Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 10. April 1901. — Z. 12.233. E.-M.-Z. 16.881—01.

Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 25. April 1901,*) betreffend die Festsetzung eines Tarazuschlages bei Verzollung von Steinkohlentheerölen der T. Nr. 117 in Cisternenwaggons.

Im Einvernehmen mit den betheiligten königlich ungarischen Ministerien wird auf Grund des Artikels XVII des Zollgesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, bestimmt, dass bei Verzollung von Steinkohlentheerölen der T. Nr. 117, welche in eigens eingerichteten Cisternenwaggons ohne weitere Umschliessung eingeführt werden, dem ermittelten Nettogewichte eine Tara von 18% zuzuschlagen ist.

Diese Verordnung tritt sofort in Kraft.

Böhm m. p. Call m. p.

*) Enthalten in dem am 1. Mai 1901 ausgegebenen XXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 45.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Rechnungsjahr 1899.

Von der im Reichseisenbahnamte bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, abgesehen von den sogenannten Kleinbahnen, ist der die Ergebnisse des Rechnungsjahres 1899 umfassende Band XX im Verlage der königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn in Berlin erschienen.

Nachstehend werden nach der „Z. d. V. D. E.-V." einige wesentliche Ergebnisszahlen des Werkes mitgetheilt und — soweit angängig — den entsprechenden Angaben aus dem vor zehn Jahren erschienenen X. Bande (Rechnungsjahr 1889) gegenübergestellt.

Die Eigenthumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen ist von 40.982 km am Ende 1889 auf 49.041 km am Ende 1899, also um 19·7 pCt. gewachsen. Von dieser Länge entfielen 1889: 36.584 km oder 89·3 pCt. auf Staatsbahnen und 4398 km oder 10·7 pCt. auf Privatbahnen, 1899 dagegen 45.173 km oder 92·1 pCt. auf Staatsbahnen und 3868 km oder 7·9 pCt. auf Privatbahnen. Nach der Betriebsart waren 1889: 31.106 km oder 75·9 pCt. Hauptbahnen und 9876 km oder 24·1 pCt. Nebenbahnen, 1899 dagegen 32.237 km oder 65·7 pCt. Hauptbahnen und 16.804 km oder 34·3 pCt. Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit nur um 3·6 pCt., die Nebenbahnen aber um 70·2 pCt. zugenommen.

Bei einem Flächeninhalt von rund 540.658 Quadratkilometer besass Deutschland 1889 40.920 km, 1899 dagegen 48.989 km vollspurige Eisenbahnen, so dass auf 100 Quadratkilometer entfielen: 1889 7·57 km und 1899 9·04 km Eisenbahnen. Auf 100.000 Einwohner, deren im Reiche im ersteren Jahre 48·51 Millionen, im letzteren 55·12 Millionen gezählt wurden, kamen 1889 8·44 km und 1899 8·89 km Eisenbahnen.

Zur Bewältigung des Verkehres standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1899 18.291 Locomotiven, 27 Motorwagen, 36.613 Personenwagen, 398.052 Gepäcks- und Güterwagen zur Verfügung. Gegen 1889 hat bei den Locomotiven eine Zunahme von 35·53 pCt., bei den Personenwagen von 44·1 pCt. und bei den Gepäcks- und Güterwagen von 45·5 pCt. stattgefunden. Die Beschaffungskosten der Betriebsmittel haben sich von 1593·18 auf 2283·51 Millionen Mark oder um 43·3 pCt. erhöht. Von letzterem Betrage entfallen 784·60 Millionen Mark auf Locomotiven nebst Tendern, 0·65 Millionen Mark auf Motorwagen, 355·70 Millionen Mark auf Personenwagen und 1142·56 Millionen Mark auf Gepäcks- und Güterwagen.

Von den eigenen und fremden Locomotiven und Motorwagen sind im Jahre 1899 in Zügen, im Vorspanndienste, bei Leerfahrten und im Rangirdienste 717·67 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 14.685 Locomotivkilometer zurückgelegt worden, davon 484·85 Millionen als eigentliche Nutzkilometer, das heisst solche Wegelängen, auf denen die Maschine zur Beförderung eines Zuges diente. Gegen 1889 haben die Locomotivkilometer um 52·3 pCt., die Nutzkilometer um 55·7 pCt. und die auf das Kilometer Betriebslänge entfallenden Locomotivkilometer um 26·7 pCt. zugenommen.

An Zügen entfielen auf das Betriebskilometer 1889 7216 oder täglich 19·77 Züge, 1899 9435 oder täglich 25·85 Züge.

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäcks-, Güter- und Postwagen haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken im Jahre 1899 18.228·53 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 373.002 Wagenachskilometer geleistet. Auf die Personenwagen entfielen hievon 4034·88, auf die Gepäcks- und Güterwagen 13.819·74 und auf die Postwagen 373·91 Millionen Achskilometer. Auch hier ist gegen das Jahr 1889 ein erhebliches Wachsthum zu verzeichnen: bei den Wagenachskilometern im Ganzen um 47·35 pCt., bei den Personenwagen um 81·80 pCt., bei den Gepäcks- und Güterwagen um 39·51 pCt. und bei den Postwagen um 52·17 pCt. Die auf das Kilometer Betriebslänge entfallende Anzahl Wagenachskilometer hat sich um 22·59 pCt.

gehoben. — Von den auf eigenen und fremden Betriebsstrecken geleisteten Achskilometern der eigenen Wagen entfielen auf eine Personenwagenachse 47.551, eine Gepäckswagenachse 50.984 und eine Güterwagenachse 16.149.

Die beförderte Nutzlast, die sich aus dem Gewichte der Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet), des Gepäckes, der Hunde, des Viehs und der Güter aller Art zusammensetzt, ist von 22.798·81 auf 36.421·15 Millionen Tonnenkilometer, also um 59·8 pCt., die todte Last, d. i. das Eigengewicht der Wagen, Locomotiven, Tender und Motorwagen von 58.243 auf 98.535·16 Millionen Tonnenkilometer, also um 69·2 pCt. gestiegen. Ausserdem wurden von den als Frachtgut beförderten Eisenbahnfahrzeugen auf eigenen Rädern im Jahre 1889 16·24 Millionen und im Jahre 1899 14·64 Millionen Tonnenkilometer oder 9·9 pCt. weniger geleistet. Auf jedem Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge wurde im Jahre 1899 eine Gesammtlast von 2·76 Millionen Tonnen gegen 1·99 Millionen Tonnen im Jahre 1889, mit 38·7 pCt. mehr, bewegt.

Die Ausnützung des Ladegewichtes der bewegten Achse ist bei den Personenwagen von 23·45 auf 24·48 pCt., bei den Gepäckswagen von 2·11 auf 2·52 pCt. gestiegen, bei den Güterwagen aber von 48·98 auf 45·42 pCt. zurückgegangen, obgleich die auf die einzelne (leere oder beladene) Güterwagenachse entfallende Nutzlast von 2·39 t auf 2·73 t gestiegen ist. Der Rückgang findet seine Erklärung in der Erhöhung des Ladegewichtes der Güterwagen, mit dem die Ausnützung nicht gleichen Schritt gehalten hat.

Der Personenverkehr hat in dem Zeitraum von 1889 bis 1899 einen weiteren erfreulichen Aufschwung genommen. Im Jahre 1899 wurde eine Einnahme von 533·72 gegen 333·89 Millionen Mark im Jahre 1889, mithin ein Mehr von 59·9 pCt. erzielt. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 11·139 gegen 8·350 Mark im Jahre 1889, mithin ein Mehr von 2789 Mark, d. h. 33·4 pCt. Dagegen ist die Einnahme auf je 1000 Achskilometer der Personen- und Gepäckswagen von 115 auf 106 Mark zurückgegangen, was sich vornehmlich durch den Hinzutritt neuer Bahnen mit anfänglich geringem Verkehr erklärt. An der Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Personen- und Gepäcksverkehr mit 29·78 pCt. gegen 26·40 pCt. im Jahre 1889 betheiligt.

Die reine Personenbeförderung, einschliesslich Militär- und Sonderzüge, hat ein Mehr von 189·85 Millionen Mark, das sind 58·7 pCt., die Beförderung von Gepäck und Hunden ein solches von 7·02 Millionen Mark, das sind 69·6 pCt., aufzuweisen, während die Nebenerträge einen Zuwachs von 2·96 Millionen Mark, das sind 524·9 pCt. erzielten. Die erhebliche Steigerung der Nebenerträge ist hauptsächlich durch die Einführung der Bahnsteigkarten entstanden.

Der Antheil der Wagenclassen an der Gesammteinnahme aus der Personenbeförderung stellt sich im Jahre 1899 auf 4·54 pCt. in der I. Classe, auf 23·16 pCt. in der II. Classe, auf 47·73 pCt. in der III. Classe, auf 22·42 pCt. in der IV. Classe und auf 2·15 pCt. bei der Militärbeförderung, gegen 4·89, 26·87, 49·11, 16·73, 2·40 pCt. im Jahre 1889.

Auf jeden Einwohner Deutschlands entfielen im Jahre 1899 durchschnittlich 15 Eisenbahnfahrten gegen 8 im Jahre 1889; dagegen ist die durchschnittlich zurückgelegte Wegstrecke von 26·99 auf 22·96 km gesunken. In dem Rückgange kommt die beträchtliche Zunahme der Stadt- und Vorortеverkehre zum Ausdruck.

An Personenkilometern sind im Jahre 1899 im Ganzen 18.653·77 gegen 10.172·39 Millionen im Jahre 1889, also 83·4 pCt. mehr zurückgelegt worden; auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge beträgt die Zunahme 53·0 pCt.

Der Antheil der Wagenclassen an den Personenkilometern stellte sich 1899 auf 1·61 pCt. in der I. Classe, 13·68 pCt. in der II. Classe, 48·84 pCt. in der III. Classe, 31·43 pCt. in der IV. Classe und 4·44 pCt. bei der Militärbeförderung, gegen 1·93, 16·50, 50·33, 26·28 und 4·96 pCt. im Jahre 1889.

Die durchschnittliche Einnahme für 1 Personenkilometer hat im Jahre 1889 3·18 Pfennige betragen und ist auf 2·75 Pfennige im Jahre 1899 zurückgegangen. Die Ursache für diese Ermässigung von 13·5 pCt. ist theils in der Herabsetzung der Fahrpreise, theils in der vermehrten Ausgabe von Arbeiterfahrkarten, der stärkeren Benützung der Zeitkarten und in der durch Freigabe der Schnellzüge, Ausdehnung der Giltigkeitsdauer u. s. w. begünstigten Zunahme des Rückfahr- und Rundreiseverkehres, sowie in der vermehrten Benützung der IV. Classe gegenüber den höheren Classen zu erblicken.

Wie der Personenverkehr hat auch der Güterverkehr hinsichtlich des Umfanges und der Erträgnisse in der Zeit von 1889 bis 1899 eine erhebliche Steigerung erfahren.

Während die Einnahme im Jahre 1889 873·24 Millionen Mark betragen hat, ist sie im Jahre 1899 auf 1258·19 Millionen Mark gewachsen, mithin hat eine Zunahme von 44·1 stattgefunden. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 21.526 gegen 25.808 Mark, also 19·9 pCt. mehr ein.

Die Einnahme auf je 1000 Achskilometer der Güterwagen hat sich von 95 auf 98 Mark gehoben. Diese Steigerung, die auf den ersten Blick befremden könnte, weil der durchschnittliche Frachtertrag, wie weiter unten bemerkt, herabgegangen ist, rührt von der Erhöhung des Ladegewichtes der Güterwagen her. An der Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Güterverkehre mit 70·22 gegen 69·05 pCt. im Jahre 1889 betheiligt.

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer der gegen Frachtberechnung beförderten Güter mit Ausschluss des Postgutes ist von 21.851·20 im Jahre 1889 auf 32.985·69 Millionen im Jahre 1899, also um 51 pCt. gestiegen. Bei Zurückführung der geleisteten Tonnenkilometer auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge hat sich eine Zunahme von 538.640 Tonnenkilometer im Jahre 1889 auf 676.606 Tonnenkilometer im Jahre 1899, mithin um 137.966 Tonnenkilometer oder 25·6 pCt. ergeben. Die geringere Zunahme der Verkehrsdichtigkeit gegenüber der des Verkehrsumfanges erklärt sich daraus, dass die neu hinzugetretenen Strecken den älteren Bahnen hinsichtlich der Verkehrsdichtigkeit beträchtlich nachgestanden haben.

Die durchschnittliche Einnahme auf 1 Tonnenkilometer des Frachtgutes ist von 3·87 auf 3·57 Pfennige gefallen. Die danach eingetretene durchschnittliche Verbilligung der Frachten um 7·8 pCt. erklärt sich aus Tarifermässigungen verschiedener Art, wie Herabminderung der Einheitssätze, Versetzung vieler Artikel in niedrigere Tarifclassen,

erweiterte Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Massentransporte u. s. w.

Für die vollspurigen deutschen Bahnen beliefen sich die Bauaufwendungen, worunter die eigentlichen Baukosten und verschiedene sonstige Aufwendungen (Zinsen während der Bauzeit, Coursverluste, erste Ausstattung des Reserve- und Erneuerungsfonds u. s. w.) zu verstehen sind, im Jahre 1889 im Ganzen auf 10.016·20 Millionen Mark, somit auf 1 km der Eigenthumslänge auf 246.297 Mark. Sie sind im Rechnungsjahre 1899 im Ganzen auf 12.169·73 Millionen Mark und für 1 km der Eigenthumslänge auf 248.844 Mark gestiegen. Beim Gesammtbetrage hat also eine Zunahme von 21·5 pCt. und für 1 km eine solche von 1 pCt. stattgefunden.

Die Kosten des letzten Erwerbes, also das eigentliche Anlagecapital der jetzigen Eigenthümer, stellen sich etwas höher als die Bauaufwendungen, nämlich im Jahre 1889 auf 10.259·01 und im Jahre 1899 auf 12.403·04 Millionen Mark oder 253.614 Mark auf 1 km.

Die gesammten Betriebseinnahmen ausschliesslich des Pachtzinses sind von 1264·61 Millionen Mark im Jahre 1889 auf 1942·15 Millionen Mark im Jahre 1899, also um 53·6 pCt. gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um 20·2 pCt. zugenommen hat. Auch die auf 1 km Betriebslänge, sowie auf 1000 Wagenachsenkilometer aller Art berechneten Einnahmen sind gestiegen, und zwar von 31.104 auf 39.741 Mark = 27·8 pCt., beziehungsweise von 102 auf 107 Mark = 4·9 pCt. Dagegen sind die auf 1000 Nutzkilometer berechneten Einnahmen von 4061 auf 4006 Mark = 1·3 pCt. gesunken.

Die Betriebsausgaben ausschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen und der Pachtzinse sind in der Zeit von 1889 bis 1899 von 683·12 auf 1165·09 Millionen Mark, also um 70·6 pCt., die Ausgaben auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge von 16.801 auf 23.841 Mark, also um 41·9 pCt. gestiegen. Die Mehraufwendungen sind zumeist auf die nachstehend erörterte Erhöhung der Besoldung der Beamten und Arbeiter, auf die Vermehrung ihrer Anzahl und auf die Steigerung der Materialpreise zurückzuführen. Auch die auf 100 Nutz- und auf 1000 Wagenachskilometer aller Art berechneten Ausgaben sind gestiegen, nämlich von 2194 in 1889 auf 2403 Mark in 1899, beziehungsweise von 55 auf 64 Mark. Der Percentsatz der Betriebsausgaben im Verhältnisse zu den Betriebseinnahmen hat sich im Jahre 1889 auf 54·02 und im Jahre 1899 auf 59·99 gestellt.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen, sowie der Pachtzinse hat der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen im Jahre 1889: 581·54, im Jahre 1899: 777·06 Millionen Mark, er hat also um 33·6 pCt. zugenommen; dagegen ist er im Verhältnisse zu der Gesammteinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinzes von 45·98 auf 40·01 pCt. gesunken.

Als Rente des auf die betriebenen Strecken verwendeten Anlagecapitals betrachtet, ergab der Betriebsüberschuss im Jahre 1889: 5·74, im Jahre 1899 dagegen 6·68 pCt. Jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge brachte im Jahre 1899: 15.901 gegen 14.303 Mark im Jahre 1889, mithin ein Mehr von 1598 Mark oder 11·17 pCt.

Die Anzahl der Beamten und Arbeiter einschliesslich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen betrug im Jahre 1899 521.760 Personen, mithin kam auf je 106 Einwohner ein Eisenbahnbediensteter. Gegen das Jahr 1889 hat eine Vermehrung der Beamten und Arbeiter von 150.106 Personen oder 40·3 pCt. stattgefunden, während zu gleicher Zeit die Eigenthumslänge der Eisenbahnen nur um 19·7 pCt. zugenommen hat. Das grössere Anwachsen der Zahl der Beamten und Arbeiter erklärt sich einerseits aus der inzwischen eingetretenen Verkehrsteigerung, andererseits aus den grossen Erleichterungen, die im Dienste namentlich des niederen Personales eingeführt wurden.

Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen im Jahre 1899 unter Hinzurechnung von 38·5 Millionen Mark für Wohlfahrtszwecke im Ganzen 701·65 gegen 419·02 Millionen Mark im Jahre 1889; sie haben mithin um 67·5 pCt. zugenommen. Die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben ist hienach beträchtlich mehr gewachsen als die Gesammtzahl der Beamten und Arbeiter, so dass die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person von 1128 auf 1345 Mark = 19 pCt. gestiegen ist.

Die Eigenthumslänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Schmalspurbahnen — ausschliesslich der sogenannten Kleinbahnen — betrug am Ende des Jahres 1889 872·72 km; bis Ende 1899 ist sie auf 1712·78 km, also um 840·06 km oder um 96·3 pCt. gestiegen.

An Betriebsmitteln standen den Schmalspurbahnen im Jahre 1899 366 Locomotiven, 948 Personenwagen und 7807 Gepäcks- und Güterwagen zur Verfügung, während im Jahre 1889 nur 177 Locomotiven, 390 Personenwagen und 4151 Gepäcks- und Güterwagen vorhanden waren. Von diesen Betriebsmitteln wurden geleistet im Jahre 1889 3,154.664 Nutz- und 47,048.692 Wagenachskilometer, im Jahre 1899 7,818.771 und 120,967.102.

An Baukosten wurden aufgewendet im Jahre 1889 im Ganzen 45·43 Millionen Mark und auf 1 km Eigenthumslänge 52.066 Mark, im Jahre 1899 dagegen 94·10 Millionen Mark, beziehungsweise 61.003 Mark. Die kilometrischen Kosten sind sonach um 17·2 pCt. gestiegen.

Ausschliesslich der Ergebnisse der oberschlesischen Schmalspurbahnen sind die Betriebseinnahmen von 3·15 Millionen Mark im Jahre 1889 auf 9·32 Millionen Mark und die Betriebsausgaben von 2·24 auf 7·68 Millionen Mark gestiegen, während der Betriebsüberschuss von 0·91 auf 1·64 Millionen Mark zugenommen hat.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 39. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Mai ergriff zur Beantwortung von Interpellationen das Wort Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Die Herren Abgeordneten Prade, Hanisch und Genossen haben in der 12. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. März d. J. an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich gewillt sei, das Nöthige zu veranlassen, damit den Wünschen des verfrachtenden Publicums bezüglich einer Verlängerung der im § 61 des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. December 1892 für Frachterstattungsansprüche festgesetzten einjährigen Verjährungsfrist entsprochen werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich, zunächst festzustellen, dass diese einjährige Frist keine Besonderheit des österreichischen Eisenbahn-Betriebsreglements bildet und auch nicht der deutschen Verkehrsordnung entnommen ist, sondern vielmehr im Interesse der allseits angestrebten thunlichsten Einheitlichkeit des Transportrechtes in Uebereinstimmung mit der analogen Bestimmung des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. October 1890 festgesetzt wurde.

Kurz nach Einführung des neuen, nach Massgabe der Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens modificirten Betriebsreglements vom 10. December 1892 sind allerdings unter anderen Wünschen nach Abänderung einzelner Bestimmungen desselben auch solche wegen Verlängerung der Verjährungsfrist des § 61 Betriebsreglement laut geworden. Bei der über alle jene Wünsche im Jänner 1894 vom Handelsministerium unter Zuziehung zahlreicher Vertreter des Handels- und Gewerbestandes abgehaltenen Enquête hat es sich jedoch gezeigt, dass die fragliche Bestimmung nicht so sehr wegen der Dauer der Einreichungsfrist als deshalb Bedenken erweckte, weil während der Dauer der bahnseitigen Behandlung rechtzeitig eingebrachter Ansprüche die Verjährung eintreten und aus diesem Grunde sodann etwa die Ablehnung seitens der Eisenbahn erfolgen oder aber die eventuelle Geltendmachung des Anspruches im Rechtswege unmöglich werden könnte. Es wurde daher, und zwar über Anregung der Eisenbahn-Verwaltungen selbst, durch die Zusatzbestimmung VII zu § 61 Betriebsreglement festgesetzt, dass in die einjährige Verjährungsfrist für die Geltendmachung von Frachterstattungsansprüchen die vom Reclamanten nachzuweisende Zeit vom Tage der bei der Eisenbahn schriftlich eingebrachten, gehörig belegten Reclamation bis zum Tage der Zustellung des ersten meritorischen Bescheides der Eisenbahn an den Reclamanten nicht eingerechnet wird, dass dagegen eine gegen einen solchen Bescheid neuerlich eingebrachte Reclamation den weiteren Ablauf der Verjährungsfrist nicht hemmt.

Die Hemmung der Verjährung durch die Dauer der ersten meritorischen Behandlung des Anspruches ist über Veranlassung der österreichischen Bahnverwaltungen zuerst auch für einen grossen Theil der internationalen Verkehrsverbände übernommen und ferner über Antrag Oesterreichs und Ungarns bei der Pariser Conferenz zur Revision des Internationalen Uebereinkommens im Jahre 1896 in das daselbst abgeschlossene und demnächst in Kraft tretende Zusatz-Uebereinkommen aufgenommen worden.

Seit Einführung der vorgenannten Zusatzbestimmung haben die Klagen über die Kürze der fraglichen Verjährungsfrist stetig abgenommen und kommen seit geraumer Zeit nur mehr sehr selten vor, was beweist, dass die Geschäftswelt selbst trotz der complicirten Tarifverhältnisse — welche, nebenbei bemerkt, zum grössten Theile auf das Nebeneinanderbestehen von Staats- und Privatbahnen zurückzuführen sind — die erwähnten, derzeit bestehenden Bestimmungen in der Praxis als ausreichend erkannt hat. Auch lässt der äusserst geringe Percentsatz der verspätet eingebrachten Frachtreclamationen darauf schliessen, dass bei normalen Verhältnissen die einjährige Vorlagefrist vollkommen genügt.

Was die in der Interpellationsbegründung enthaltene Angabe anlangt, dass die Eisenbahnen zu viel erhobene Beträge aus eigenem Antriebe angeblich überhaupt nicht zurückerstatten, so gestatte ich mir zur Richtigstellung hervorzuheben, dass bei der Rechnungsrevision durch die Einnahmencontrolen der Eisenbahnen eine intensive Thätigkeit auf die Ermittlung aller Ueberzahlungen gerichtet ist, welche auf Rechnungs- oder Classificationsfehlern oder auf Anwendung eines unzutreffenden Frachtsatzes beruhen, während allerdings Frachtreclamationen, welche auf die nachträgliche Gewährung günstigerer Tarifcombinationen gerichtet sind, der rechtzeitigen Initiative der Parteien überlassen bleiben müssen.

Auch darauf, dass die Parteien Kenntniss von den bei den Rechnungsrevisionen zu deren Gunsten ermittelten Mehrzahlungen erhalten, ist die besondere Sorge der Eisenbahn-Verwaltungen gerichtet, und gelangen denn auch thatsächlich auf diesem Wege alljährlich bedeutende Beträge zur Rückzahlung an die Parteien.

Dass das Eisenbahnministerium als Aufsichtsbehörde bemüht ist, auch in diesem Belange das Interesse des verfrachtenden Publicums zu wahren und daher im Wesentlichen sich in Uebereinstimmung mit den Intentionen der Interpellation befindet, geht übrigens schon daraus hervor, dass erst in jüngster Zeit über Veranlassung des Eisenbahnministeriums von den Bahnverwaltungen gewisse einheitliche, vereinfachte und erleichternde Modalitäten für die Rückvergütung von Frachtüberzahlungen vereinbart und mit einer gemeinsamen, in den Tagesblättern, im „Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 8 vom 17. Jänner d. J., sowie durch Anschlag in allen Stationen verlautbarten Kundmachung dem Publicum bekannt gegeben worden sind.

In der 32. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 29. März d. J. haben die Herren Abgeordneten Kittel und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich von der dem Dr. Albert Saxl in Wien ertheilten „Vorconcession“ für das Localbahnproject Komotau-Postelberg Kenntniss habe, ob ich gedenke, auf den Genannten unter Androhung der Verweigerung einer Verlängerung dieser „Vorconcession“ dahin einzuwirken, dass er Schritte zur endlichen Realisirung des Bahnprojectes unternehme, sowie auch ob ich beabsichtige, das Zustandekommen der projectirten Bahn zu fördern.

In Beantwortung dieser Interpellation habe ich die Ehre, dem hohen Hause Nachfolgendes mitzutheilen:

Die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Komotau über Eidlitz, Bielenz, Welmschloss, Tattina und Wittosess nach Postelberg wurde dem Hof- und Gerichtsadvocaten Dr. Albert Saxl in Wien schon im Jahre 1898 ertheilt und seither wiederholt verlängert. Da eine solche Bewilligung bekanntlich im Sinne des Gesetzes weder ein Vorrecht auf die Concession der intendirten Bahnlinie, noch eine sonstige ausschliessliche Befugniss gewährt, blieb und bleibt es anderen Interessenten des in Rede stehenden Bahnprojectes, welche einen rascheren Fortgang der Vorarbeiten anstreben, unbenommen, um die gleiche Bewilligung anzusuchen und die weiteren Schritte zur Verwirklichung des Projectes selbst einzuleiten.

Bis heute ist jedoch von einem solchen selbstständigen Vorgehen der Interessenten dem Eisenbahnministerium keine Mittheilung zugekommen.

Bei dieser Sachlage ist wohl kaum anzunehmen, dass die Verweigerung der weiteren Verlängerung der dem Dr. Albert Saxl ertheilten Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten geeignet gewesen wäre, eine Beschleunigung des Zustandekommens der von den Interessenten angestrebten Bahnlinie herbeizuführen.

Im Hinblicke darauf, dass bezüglich des in Rede stehenden Projectes, dessen volkswirthschaftliche Bedeutung für die Localinteressenten ich übrigens gern anerkenne, vorläufig noch alle Grundlagen für die Beurtheilung in technischer, wie in finanzieller Hinsicht mangeln, bin ich dermalen auch nicht in der Lage, mich darüber zu äussern, ob und eventuell in welchem Masse eine Förderung des Bahnunternehmens von Seiten der Staatsverwaltung wird in Aussicht genommen werden können.

In der 32. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 29. März d. J. haben die Herren Abgeordneten Schoiswohl und Genossen an mich eine Interpellation des Inhaltes gerichtet, ob ich geneigt sei, eine Verbesserung der Zugsverbindungen für den Personen-Localverkehr zwischen Aussee und Gröbming durch Einführung eines um 7 Uhr Früh von Aussee nach Steinach-Irdning abgehenden und eines um 8 Uhr 56 Minuten Abends von Steinach-Irdning nach Aussee verkehrenden Localzuges vorzunehmen.

In Beantwortung dieser Interpellation habe ich die Ehre, dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Die in Rede stehenden, zur Einführung beantragten Züge von Aussee nach Steinach-Irdning und zurück waren schon während einer längeren Reihe von Jahren in den Sommermonaten in Verkehr gestanden; der wiederholt und zuletzt im Jahre 1898 unternommene Versuch, diese Züge auch für die Dauer der Winterperiode im Verkehre zu belassen, hatte in Bezug auf die Frequenz nicht den erwarteten Erfolg, weshalb die Staatseisenbahn-Verwaltung im Interesse der gebotenen Betriebsökonomie sich veranlasst fand, den Verkehr dieser Züge für die Dauer der Winterperiode wieder einzustellen.

Um jedoch den Wünschen der Interessenten thunlichst entgegenzukommen, wird die Staatseisenbahn-Verwaltung in der kommenden Wintersaison die vorbezeichneten Localzüge neuerdings versuchsweise, und zwar vorerst an zwei im Einvernehmen mit den Interessenten zu bestimmenden Tagen jeder Woche, in Verkehr bringen.

In der 39. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Mai wurden folgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Lage der Unterbeamten, Diener und Ausbilfskräfte bei den k. k. Staatsbahnen;

2. der Herren Abgeordneten Plantan und Genossen, betreffend den Umbau des Südbahnhofes in Laibach;

3. der Herren Abgeordneten Hauck, Iro und Genossen, betreffend die Fahrordnung auf der Bahnstrecke Neuhof—Weseritz;

4. der Herren Abgeordneten Borčić, Ritter von Vuković und Genossen:

a) „Ist es richtig, dass bei den Eisenbahnbauten in Süd-Dalmatien den Bauunternehmern vorgeschrieben wurde, ihr Material aus der Fabrik Lengenfeld zu beziehen?

b) Aus welcher Ursache wurde die ebenso leistungsfähige einheimische Fabrik übergangen?

c) Gedenken Euere Excellenz wenigstens künftighin die Veranlassung zu treffen, dass bei Eisenbahnbauten in Dalmatien der Bedarf an Material, wie beispielsweise Cement aus der Fabrik in Spalato, im Lande selbst gedeckt werde?"

5. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend den Empfang einer Deputation der Wagenmeister und Wagenaufseher durch den Hofrath Kittel und wegen Erledigung eines von dieser Deputation überreichten Memorandums.

II. An den Herrn Handelsminister:

Seitens

6. der Herren Abgeordneten Ritter von Vuković und Genossen:

a) „Ist es richtig, dass die neu constituirte Austro-amerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit dem Handelsministerium Unterhandlungen in der Richtung eingeleitet hat, auf dass, im Widerspruch zum Geiste und den Bestimmungen des Gesetzes vom 27. April 1893, der freien Schiffahrt die Reisezuschüsse für die Fahrten von New-Orleans und Galveston in jenen Fällen verweigert wurden, in welchen einheimische Schiffe aus den genannten Häfen nur eine theilweise Ladung nach österreichischen Häfen befördern und diese Theilladung aus Baumwolle oder Baumwollöl besteht?

b) Im bejahenden Falle, von welchen Criterien hat sich das hohe Handelsministerium bei der Vornahme dieser Verhandlungen, welche im Falle ihrer Realisirung die Entwicklung der österreichischen Handelsmarine hemmen und diverse bedeutende heimische Industrien gefährden würden, leiten lassen?

c) Gedenkt die hohe Regierung das Actionsfeld der freien Schiffahrt überhaupt zu erweitern und nicht etwa Ausnahmen zu schaffen, welche geeignet wären, die freie Schiffahrt von den Transporten von und nach inländischen Häfen zu verdrängen?"

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Sudomeř-Altpaka. (Varianten-projecte km 0·0—3·8, km 6·8—16·7, km 35·3—36·6, km 42·8—46·4, km 47·9—49·5, km 49·9—50·9, km 52·0—56·1, km 56.6—64·7, km 64·7—71·3 und Alternative für die Theilstrecke km 67·3—68·8: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. April die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich der von Gustav Ludwig Pabstmann, Grossgrundbesitzer in Mladejow, vorgelegten Variantenprojecte, und zwar:

1. Variante km 0·0—3·8 mit Ausmündurg der projectirten Localbahn aus der currenten Strecke der Localbahn Mscheno—Unter-Cetno,
2. Variante km 6·8—16·7,
3. Variante km 35·3—36·6, für den Anschluss an die Station Unter-Bautzen der Böhmischen Commercialbahnen,
4. Variante km 42·8—46·4,
5. Variante km 47·9—49·5,
6. Variante km 49·9—50·9,
7. Variante km 52·0—56·1,
8. Variante km 56·6—64·7,
9. Variante km 64·7—71·3,

sammt Alternative für die Theilstrecke km 67·3—68·8 der Localbahn Sudomeř-Altpaka die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens für die begangenen Variantenprojecte, bezw. für einzelne derselben im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst mit dem Zeitpunkte der Concessionsertheilung für die Localbahn in Kraft tritt, und dass auch erst dann mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. Mit Rücksicht darauf, dass in einzelnen der zu begehenden Varianten Verkehrsstellen vorgesehen sind, welche im ursprünglichen Projecte nicht enthalten waren, und zwar: der Halte- und Verladestelle Hrdoňowitz in km 52·9/53, der Haltestelle Cidlina in km 59·3/5 und der Haltestelle Kyje in km 62·5/6 wird rücksichtlich dieser Verkehrsstellen auch noch die Stationscommission durchzuführen sein. [E.-M.-Z. 11.883.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Wiedereinführung der 15- und 30tägigen Abonnements für Touren im Salzkammergut, in Böhmen und Galizien.) Ab 1. Mai bis 30. September gelangen — einer Kundmachung der k. k. österr. Staatsbahnen vom 30. April zufolge — wie im Vorjahre so auch heuer die 15- und 30tägigen Abonnements für Touren im Salzkammergut, in Böhmen und Galizien nebst den 15- und 30tägigen Gepäcksabonnements zur Ausgabe und haben hiefür die Preise und Bestimmungen des im Vorjahre ausgegebenen Tarifes dieser Abonnements Anwendung zu finden.

— (Staatsbahn-Direction Prag: Abänderung der Bezeichnung der Station Mnichowic-Strančic und der Haltestelle Mnichowic-Stadt.) Die bisherige Bezeichnung der auf der Linie Gmünd—Prag gelegenen Station Mnichowic-Strančic wurde ab 1. Mai in „Strančic" und der auf derselben Linie gelegenen Haltestelle Mnichowic-Stadt in „Mnichowic" ebenfalls mit 1. Mai abgeändert.

— (Linie Sucha—Skawce—Siersza-Wodna: Eröffnung der Personenhaltestelle Woźniki.) Am 15. Mai 1901 wird auf der Localbahn Trzebinia-Skawce (Linie Sucha—Skawce—Siersza-Wodna) zwischen den Stationen Wadowice und Spytkowice die Personenhaltestelle Woźniki für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet werden. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt durch die Conducteure im Zuge. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg—Franzensfeste: Aenderung des Namens der Station „Sachsenburg.") Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Gutachtens der k. k. Landesregierung in Klagenfurt den Namen der Station „Sachsenburg" der Linie Marburg — Franzensfeste der Südbahn - Gesellschaft in „Sachsenburg - Möllbrücke" abgeändert. [E.-M.-Z. 17.449/20.]

K. k. österr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Rzeszów [—Podwołoczyska]: Auflassung der Personenhaltestelle Wieliczkaer Abzweigung.) Die auf der Linie Krakau—Rzeszów (—Podwołoczyska) zwischen den Stationen Podgórze-Płaszów und Bierzanów gelegene Personenhaltestelle Wieliczkaer Abzweigung wurde ab 1. Mai 1901 aufgelassen.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Definitiver Ausweis über die Betriebsergebnisse des Jahres 1900.) Dem bereits vorliegenden definitiven Ausweise über das Betriebsergebniss der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1900 zufolge betrugen die Einnahmen etwas über 215 Millionen, um $13^1/_2$ Millionen mehr als im Vorjahre und um nahezu 9 Millionen mehr als das Präliminare betrug. Das Reinerträgniss übersteigt 83 Millionen Kronen, was einer vierpercentigen Verzinsung des Nominal- und einer 4·7percentigen Verzinsung des Effectiv-Baucapitals entspricht, welche Verzinsung bisher blos im Millenniumsjahre erzielt wurde. Zu bemerken ist, dass die Einnahmen aus dem Personenverkehre blos um 1 pCt., die aus dem Waarenverkehre aber um 9 pCt. gestiegen sind.

— (Uebernahme von Fahrbetriebsmitteln im Monate März und Stand der Locomotiven, sowie der Personen- und Güterwagen mit Ende März 1901.) Im März haben nachbenannte ungarische Locomotiv- und Wagenfabriken die folgende Anzahl von Wagen an die kgl. Ungarischen Staatsbahnen zur Ablieferung gebracht, und zwar: die Staatsmaschinenfabrik 2 Stück Locomotiven, welche für den Dienst bei

Lastzügen auf den Hauptlinien bestimmt sind, durch welche Neueinlieferung sich der Bestand an Locomotiven auf 2493 Stück erhöhte; die Maschinenfabriks- und Eisengiesserei-Actiengesellschaft Ganz & Comp. 25 Stück Personenwagen, von denen 5 Stück I./II. Classe mit 42 Sitzplätzen, 10 Stück II. Classe mit je 28 Sitzplätzen, 3 Stück II. Classe mit 45 Sitzplätzen und 7 Stück III. Classe mit 50 Sitzplätzen eingerichtet waren, (sämmtliche Wagen sind mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremse versehen und besitzen die complete Dampfheizungseinrichtung, 17 Stück sind zweiachsig und 8 Stück vierachsig); die Danubius-Schoenichen-Hartmann'sche Wagenfabriks-Actiengesellschaft 3 Stück Personenwagen I., II., III. Classe, welche für die Station Tiszolcz bestimmt sind (dieselben sind mit Handbremse versehen, tragen die Einrichtung für Dampf- und Ofenheizung und sind mit einem Mittelgang ausgerüstet), ferner 3 Wagen III. Classe mit 50 Sitzplätzen versehen, zweiachsig, mit Dampfheizungseinrichtung, mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremse; die Waggonfabrik Johann Weitzer in Arad 92 Stück diverse Lastwagen mit je 15 t Tragfähigkeit; von denselben waren 45 Stück gedeckte und 47 Stück offene Lastwagen, 29 Stück mit Bremse versehen und 63 Stück ohne Bremse. Der Gesammtstand an Personenwagen erhöhte sich durch die vorbezeichneten Ablieferungen auf 6872 Stück, jener an Lastwagen auf 56.787 Stück.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen). Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Localbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 2. April 1901, Z. 18.266, dem kgl. ungarischen Katastralingenieur in Pension Ignaz Benesch, Einwohner von Budapest und Consorten für eine von der Endstation Kőszeg (Güns) der im Betriebe der Direction der Südbahn-Gesellschaft stehenden Localbahn Szombathely (Steinamanger)-Güns ausgehende und in deren Fortsetzung im Bereiche des Comitates Vás (Eisenburg) in nordwestlicher Richtung über Rendeg, Hámor, Léka und die Gemarkung der Gemeinde Pergelen bis an einen geeigneten Punkt der ungarisch-österreichischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 2. April 1901, Z. 21.279, dem Steingutwaarenfabrikanten Sigmund Nagy, den Ingenieuren Iszó Nagy und August Márkus und Consorten für eine von der Station Eger (Erlau) der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Flügelbahn Eger—Füzes-Abony der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Szerencz—Lawoczne (—Lemberg) ausgehende und diese in deren Verlängerung im Bereiche des Comitates Borsod in nördlich radialer Richtung über Felnémet, Szarvaskö, Monosbél, Apátfalva, Szilvás, Visnyó, Dédes und die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Bárcza in der Station Vadna mit der Linie Fülek—Miskolcz verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate Jänner.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Jänner folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. Jänner der Haltepunkt Papestrasse zwischen den Stationen Schöneberg und Tempelhof (Ringbahn) an der Berliner Ringbahn für den Personenverkehr der Berliner Ring- und Stadtbahn, sowie der Berliner Vorortestrecken mit Ausnahme der Strecken Anhalter Bahnhof—Gross-Lichterfelde und Berlin Anhalter Bahnhof—Zossen; die Haltestelle Riedselz an der Bahnstrecke Strassburg—Weissenburg der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, welche bisher für den Personen-, Gepäcks-, Expressgut-, Eilstückgut- und den Wagenladungsverkehr eingerichtet war, auch für den Frachtstückgutverkehr; der Haltepunkt Merten zwischen den Stationen Blankenberg und Eitorf an der Bahnstrecke Troisdorf—Giessen im Bezirke der königl. Preussischen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Personen- und Gepäcksverkehr;

am 2. Jänner der Haltepunkt Lüchtringen zwischen den Stationen Holzminden und Höxter an der Bahnstrecke Altenbeken—Holzminden im Bezirke der königl. Preussischen Eisenbahn-Direction zu Cassel, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Eilgut- und Stückgutverkehr; die Annahme und Auslieferung von Gütern in Wagenladungen, von Fahrzeugen, Sprengstoffen, Leichen und lebenden Thieren, mit Ausnahme von Kleinvieh in einzelnen Stücken ist ausgeschlossen; die Haltestelle Schwarzburg an der Bahnstrecke Oberrottenbach—Katzhütte im Bezirke der königl. Preussischen Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehr diente, auch für den Güterverkehr (Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere); die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, sowie von schwerwiegenden Fahrzeugen, Sprengstoffen und Privatdepeschen ist ausgeschlossen;

am 5. Jänner der Localzug-Haltepunkt Löwenthal zwischen den Stationen Friedrichshafen und Gerbertshaus an der Bahnstrecke Aulendorf—Friedrichshafen der königl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr;

am 10. Jänner die Station Laer im Bezirke der königl. Preussischen Eisenbahn-Direction zu Essen für die Abfertigung von lebenden Thieren;

am 14. Jänner die Station V. Cl. Kersbach der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg;

ferner am 15. Jänner die Güterladestelle Adlig-Neudorf zwischen den Stationen Jablonowo und Buchwalde Wpr. an der Bahnstrecke Jablonowo—Freystadt Wpr. im Bezirke der königl. Preussischen Eisenbahn-Direction zu Danzig für den Wagenladungs-Güterverkehr.

— (Nebeneisenbahn Osterwieck-Wasserleben.) Der „Reichs-Anzeiger" vom 3. April veröffentlicht die Concessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb der seitens der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn-Actiengesellschaft zu erwerbenden vollspurigen, zur Zeit von der Stadtgemeinde Osterwieck betriebenen Nebeneisenbahn von Osterwieck nach Wasserleben. Mit der Inbetriebnahme der Bahn durch die vorgenannte Gesellschaft tritt die der Stadtgemeinde unterm 17. August 1881 ertheilte landesherrliche Eisenbahnbau- und Betriebsconcession ausser Kraft.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Kattowitz: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Mischline.) Ab 1. April wurden die bisher für die Station Mischline bestandenen Beschränkungen hinsichtlich der Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen aufgehoben, nachdem auf der genannten Station am vorbezeichneten Tage eine Rampe für Kopf- und Seitenverladnng eröffnet wurde.

— (Directionsbezirk Köln: Schliessung des Bahnhofes Coblenz Rheinb. für den Eilgutverkehr.) Einer Kundmachung der obigen Eisenbahn-Direction vom 27. April zufolge wird am 10. Juni Abends der Bahnhof Coblenz Rheinb. für den Eilgutverkehr geschlossen werden. Vom 11. Juni ab werden infolgedessen die für Coblenz bestimmten oder dort zur Aufgabe gelangenden Eilgüter nur noch auf dem Bahnhof Coblenz Moselbahn ausgeliefert oder angenommen.

— (Versuchsabtheilung der Verkehrstruppen.) Diese Abtheilung ist mit dem 1. April als neuer wichtiger Bestandtheil dieser Truppengattung in Berlin ins Leben getreten. Für die Dienstverhältnisse dieser Versuchsabtheilung sind folgende Bestimmungen getroffen: 1. Die Versuchsabtheilung hat die Versuche in technischen Angelegenheiten aller drei Truppengattungen der Verkehrstruppen bei der leitenden und für die kriegsmässige Ausbildung verantwortlichen Stelle nach einheitlichen Gesichtspunkten zu bearbeiten und ist dem Inspector der Verkehrstruppen unmittelbar unterstellt. Ihre Aufgaben sind: Verfolgen des Fortschrittes der Technik, Erprobung von Erfindungen und Neucrungen, die für militärische Zwecke verwerthbar erscheinen, Studium der technischen in- und ausländischen Literatur, Fühlunghalten mit Männern der technischen Wissenschaften, Kenntniss der Leistungsfähigkeit der für die Verkehrstruppen in Frage kommenden Fabriken, Anstellung von Constructions- und praktischen Versuchen, soweit die kriegsmässige Ausbildung der Verkehrstruppen dies erfordert. Den drei Truppengattungen entsprechend gliedert sich die Versuchsabtheilung in die Unterabtheilungen für Eisenbahn-, für Telegraphen-, für Luftschifferwesen. 2. Der Vorstand der Versuchsabtheilung hat Rang, Gebührnisse, Urlaubsbefugniss und Disciplinarstrafgewalt eines Regimentscommandeurs. 3. Die Officiere der Versuchsabtheilung werden à la suite ihrer bisherigen Truppentheile geführt. 4. Die Officiere und Unterofficiere der Versuchsabtheilung erhalten ihre Gebührnisse vom Eisenbahnregiment Nr. 1. Die Officiere nehmen an dem Officier-Unterstützungsfonds des Eisenbahnregiments Nr 1 theil. Die Unterofficiere tragen die Uniform dieses Truppentheiles. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Preussen. (Aufenthalt in den Seitengängen der D-Züge.) In Bezug hierauf hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten an die nachgeordneten Eisenbahn-Directionen folgenden Erlass gerichtet: „Es ist mehrfach darüber Beschwerde geführt, dass die freie Bewegung in den Seitengängen der D-Wagen, besonders in der Nähe der Aborte, häufig durch Reisende gehemmt wird, die sich dauernd in den Gängen aufhalten. Ferner werden die Seitengänge von einzelnen Reisenden zur Aufstellung von Handgepäck benutzt. Wenn auch ein zeitweiliger Aufenthalt in den Seitengängen während der Fahrt den Reisenden allgemein nicht wohl untersagt werden kann, so wird doch im Interesse des allgemeinen Verkehres erwartet werden dürfen, dass hievon nicht in einer die freie Bewegung in den Wagen hemmenden Weise Gebrauch gemacht wird. Die königl. Eisenbahn-Directionen wollen das Zugpersonal der D-Züge anweisen, auf thunlichste Beseitigung derartiger Unzuträglichkeiten in höflicher, aber entschiedener Weise hinzuwirken."

— (Verhütung der Staubentwicklung auf den Ueberwegen.) Nach einer Verfügung des königl. preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ist zur Verminderung der Staubentwicklung bei der Durchfahrt der Eisenbahnzüge auf von Fuhrwerk stark befahrenen Wegübergängen in Schienenhöhe den Bediensteten erneut die häufige Reinigung der Ueberwege, besonders der Spurrinnen, zur Pflicht zu machen. Auch empfiehlt es sich, solche Ueberwege durch Einwalzen oder Einstampfen von Steinschlag oder in anderer geeigneter Weise mit einer möglichst staubfreien Decke zu versehen. Ausserdem ist bei trockener Witterung, soweit erforderlich erscheint, das Besprengen bei denjenigen Uebergängen vorzuschreiben, wo Schrankenwärter aufgestellt sind und in der Nähe Wasser vorhanden ist, oder durch Herstellung von Brunnen leicht und ohne erhebliche Kosten beschafft werden kann. Ferner wird die königl. Eisenbahn-Direction in Halle a. Saale beauftragt, an einigen Ueberwegen in den Braunkohlenbezirken, wo sich die Staubentwicklung besonders lästig macht, namentlich in der Lausitz, versuchsweise eine Besprengung der Ueberwege mit Oelrückständen der Braunkohlenindustrie anzuordnen und über das Ergebniss und die entstandenen Kosten binnen Jahresfrist zu berichten.

— (Verlegung des Sitzes von Inspectionen der Preussischen Staatsbahnen.) Mit dem 1. April ist a) im Bezirke der Eisenbahn-Direction in Breslau der Sitz der Eisenbahn-Verkehrsinspection Gloglau nach Liegnitz und b) im Bezirke der Eisenbahn-Direction in Magdeburg der Sitz der Eisenbahn-Betriebsinspection Stendal 1 nach Salzwedel verlegt. Die in Stendal befindliche, zum Eisenbahn-Directionsbezirk Hannover gehörende und bisher mit „Stendal 3" bezeichnete Eisenbahn-Betriebsinspection hat von dem genannten Zeitpunkte ab die Bezeichnung „Stendal 1" erhalten. [Z. d. V. D. E.-V."]

— (Transportvergünstigungen bei Kleinbahnen.) Zur Behebung aufgetretener Zweifel hat das königl. preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten in einem Erlasse vom 14. März d. J. die Regierungspräsidenten und Eisenbahn-Directionen darauf aufmerksam gemacht, dass nach dem Inhalte seines Runderlasses vom 28. Juli v. J. und des vorangegangenen vom 7. December 1893 Begünstigungen bei Transporten auf Kleinbahnen für milde und für öffentliche Zwecke nicht schlechthin für unstatthaft erklärt worden sind. Die Zulässigkeit solcher Transportvergünstigungen, insbesondere einer Ermässigung oder des Erlasses des Transportpreises ist vielmehr auf Grund des § 21 des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 und in Uebereinstimmung mit den für die nach dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 concessionirten Eisenbahnen geltenden Grundsätzen ausdrücklich für den Fall ausgesprochen worden, dass die Begünstigungen unter Festsetzung bestimmter objectiver Merkmale allgemein eingeführt und öffentlich bekannt gemacht werden. Die Veröffentlichung solcher Vergünstigungen und ihre Mittheilung an die Kleinbahn-Aufsichtsbehörden hat nach den allgemeinen für die Kleinbahntarife u. s. w. geltenden Bestimmungen der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu §§ 14 und 21 des Kleinbahngesetzes zu erfolgen. Die Aufsichtsbehörden werden hiedurch in den Stand gesetzt, zu prüfen, ob etwa Verstösse gegen die angeführten gesetzlichen und oben erläuterten Grundsätze der Oeffentlichkeit und gleichmässigen Anwendung der Tarife vorliegen. Abgesehen von dem hienach beschränkten Rechte der Veranständung seitens der Aufsichtsbehörden bedarf es keiner besonderen über die Feststellung der Tarife nach § 14 Abs. 3 a. a. O. hinausgehenden Genehmigung der letzteren Behörden zur Einführung der nach Vorstehendem zulässigen Transportvergünstigungen. [Z. d. V. D. E.-V."]

Hessen. (Ausbau des hessischen Nebenbahnnetzes.) In der zweiten hessischen Kammer wurde am 30. März der Gesetzentwurf, betreffend den Ausbau der Nebeneisenbahnen, in allen Theilen angenommen und zu diesem Zwecke der Betrag von Mk. 32,100.000 einstimmig bewilligt.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. Eröffnung des Haltepunktes Zitzschewig.) Laut einer Kundmachung der kgl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen vom 18. April wird am 1. Mai der an der Bahnstrecke Leipzig—Dresden zwischen den Verkehrsstellen Coswig und Hötzschenbrode gelegene neue Haltepunkt Zitzschewig für den öffentlichen Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

— (Eröffnung des Haltepunktes Zug.) Zufolge Kundmachung der kgl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen vom 18. April wird der an der Linie Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf zwischen den Verkehrsstellen Berthelsdorf und Brand gelegene, zur Zeit nur dem Verkehre des in der Stecher'schen Lederfabrik beschäftigten Personales dienende Haltepunkt mit 1. Mai unter der Bezeichnung „Zug" für den öffentlichen Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

— (Neubezeichnung mehrerer Verkehrsstellen.) Ab 1. Mai erhalten nachbezeichnete Verkehrsstellen anderweitige Benennungen, und zwar die Bahnhöfe: Meissen-Cölln „Meissen" und Thalheim „Thalheim im Erzgebirge"; die Haltestellen: Erlabrunn „Erlabrunn im Erzgebirge", Hermsdorf „Hermsdorf bei Dresden", Neundorf i. V. „Plauen-Neundorf i. V." und Oberstützengrün „Stützengrün".

Baden. (Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen: Eröffnung der Station Karlsruhe Hafen für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen.) Am 1. Mai wurde die Station Karlsruhe Hafen für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Italien. (Mittelmeerbahn: Verkehrsbeschränkung nach Sardinien infolge Ausstandes.) Einer Mittheilung der Verwaltung der Italienischen Mittelmeerbahn zufolge findet während der Dauer des Ausstandes in Genua weder eine Ausgabe von Personenfahrkarten nach Sardinien, noch eine Annahme von Gütern dorthin statt.

— (Projectirter Bau elektrisch betriebener Fernbahnen.) Die italienische Regierung hat, wie berichtet wird, den Bau zweier mit elektrischer Kraft zu betreibenden Fernbahnen in Aussicht genommen, und zwar:

a) einer von Genua, bezw. Sampierdarena ausgehenden, über Specia, Florenz und Viterbo bis Rom,
b) einer von Rom über Albano, Velletri und Capua bis Neapel führenden Linie

und zwar beide Linien im Anschlusse an das im Bereiche von Rom projectirte Strasseneisenbahnnetz mit elektrischem Betriebe. Zur Beschaffung der elektrischen Kraft sollen, wie dies bei den in Oberitalien theils bereits ausgebauten, theils im Ausbau begriffenen Bahnen mit elektrischem Betriebe der Fall ist (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 und 88 ex 1900 und Nr. 20 ex 1901), insbesondere Wasserkräfte von Gebirgswässern nutzbar gemacht werden.

Russland. (Die Eisenbahnen Russlands mit Beginn des Jahres 1900.) Durch den bis Ende 1899 und im Beginne des Jahres 1900 erfolgten Ausbau neuer, das europäische Eisenbahnnetz Russlands ergänzenden Linien in einer Gesammtlänge von 2450 Werst (hievon 532 Werst Schmalspurlinien) hatte dieses eine Gesammtlänge von 49.300 Werst (1 Werst = 1067 m) erreicht. Die nicht nur im inneren russischen, sondern auch im internationalen Verkehre wichtigsten Linien des neuen Zuwachses sind für Riga die Linien Tukom—Windau und Smolensk—Dankow. Durch erstere wird der Haupthafen von Riga (Meerbusen von Riga) in transversaler Richtung mit dem nie einfrierenden Hafen Windau (Kurland, an der Ostsee) verbunden, während durch Vermittlung der zweitgenannten Linie die Entfernung zwischen Riga und der Rjazan-Uralbahn um 88 Werst abgekürzt wird, wie dies auch auf eine Länge von 25 Werst durch den Ausbau der Linie Seysran—Wjasma und einiger Stationen der Linie Perm—Tjamen, bezw. im Verkehre mit dem sibirischen Eisenbahnnetze der Fall ist. Die Beschleunigung der Bahnbauagenden erscheint neuestens dadurch gesichert, dass die bisher vom „Eisenbahn-Departement der Krone" getrennt gewesene Direction der Reichseisenbahnen mit letzterer in eine Section vereint wurde.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Mai 1901.)

Im Monate Mai 1901 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Mai
Liverpool	„Athenian"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Ebro"	1—10
London	„Genoa"	1—10
Cette	„Mátyás Király"	1—10
Barcelona, Valencia*	„Mátyás Király"	10
Hamburg[1])	„Pergamon"	5—15
Liverpool	„Pavia" (Cunard Line)	5—15
Gibraltar,[1]) London	„Andrássy"	10—20
Antwerpen	„Zrinyi"	10—20
Bordeaux*	„Széchényi"	15—25
Rotterdam, Hamburg	„Báthori"	15—25
Hamburg[1])	„Byzanz"	15—25
Liverpool	„Arabian"	15—25
Hull, Newcastle o/T	„Volturno"	15—25
Alicante, Rouen*	„Deák"	21—31
Algier,[1]) Glasgów*	„Matlekovits"	21—31
Liverpool	„Aleppo" (Cunard Line)	21—31
London	„Syria"	21—31
Antwerpen	„Szt. István"	25.5-5/6

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen angemeldet werden, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Mai
Liverpool	Triest, Finme	„Flaminian"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Vasco"	1—10
Liverpool	„ „	„Cypria" (Cunard Line)	5—15
London	„ „	„Baross"	10—20
Rotterdam	„ „	„Szt. László"	10—20
Rouen	„ „	„Petöfi"	15—25
Liverpool	„ „	„Egyptian"	15—25
London	„ „	„Austria"	15—25
Bordeaux	„ „	„B. Kemény"	15—25
Rotterdam	„ „	„Kálmán Király"	21—31
Glasgow	„ „	„Nagy Lajos"	21—31
London	„ „	„Stefánia"	21—31
Liverpool	„ „	„Tyria" (Cunard Line)	21—31

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Adria" am 2., „Rákóczy" am 9., „Árpád" am 16., „Buda" am 23., „Tisza" am 30. Mai.

Ab Marseille: „Zrinyi" am 5., „Tisza" am 12., „Adria" am 19., „Rákóczy" am 26. Mai.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Die Direction gibt bekannt, dass von Sonntag den 5. Mai an bis auf Weiteres, bei günstiger Witterung, an jedem Sonn- und Feiertage ab Station Weissgärber und Sofienbrücke Donaufahrten canalabwärts bis zur Canalmündung, die Donau aufwärts bis zur Reichsbrücke, dann stromabwärts im Donau-Hauptstrom bis Kaiser-Ebersdorf und canalaufwärts bis zu den Weissgärbern unter Berührung der Landungsplätze Praterquai, Sofienbrücke und Schüttel stattfinden.

Abfahrt von der Station Weissgärber 9 Uhr Vormittags und 3 Uhr Nachmittags.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Erzherzog Franz Ferdinand" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 3860 Tonnen Gehalt ist am 15. März 1901 mit vier Passagieren und 6658 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 6257 Tonnen Zucker nationaler Provenienz nebst 5420 Stück Holz, von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port-Said 3296 kg Kurzwaaren, 2460 kg Esswaaren, 2520 kg Papier, 915 kg Garne, 1110 kg Metallwaaren, 5760 kg Möbel, 2790 kg Manufacturwaaren, 4900 kg Spiritus, 1830 kg Glaswaaren, 1980 kg Zündhölzchen, 2240 kg Esswaaren, 2950 kg Möbel, 2940 kg Zündhölzchen, 75 kg Esswaaren; nach Soerabaya 1009 kg Baumwollwaaren, 401 kg Papier; nach Padang 272 kg Kurzwaaren; nach Samarang 581 kg Kurzwaaren; nach Suez 550 kg Esswaaren, 250 kg Manufacturwaaren, 460 kg Spiritus; nach Gedda 11 kg Muster, 2362 kg Esswaaren, 25.200 kg Zucker; nach Aden 4200 kg Bier, 24 kg Esswaaren, 29.453 kg Baumwollwaaren, 32.270 kg Zucker, 2200 kg Metallwaaren, 2800 kg Papier, 238 kg Glaswaaren, 1000 kg Tabak, 10.280 kg Zucker; nach Zanzibar 1000 kg Esswaaren, 871 kg Spiritus; nach Mombasa 10.282 kg Zucker, 3920 kg Mehl, 20.000 kg Zucker; nach Massaua 651 kg Wein, 795 kg Glaswaaren, 407 kg Wein; nach Beira 250 kg Esswaaren; nach Durban 5841 kg Esswaaren; nach Karachi 50 kg Muster, 1,864.696 kg Zucker, 7980 kg Manufacturwaaren, 37 kg Muster; nach Bombay 4520 Stück Bretter, 5540 kg Knöpfe, 2236 kg Kurzwaaren, 48.100 kg Papier, 10.100 kg Talk, 258 kg Esswaaren, 3600 kg Baumwollwaaren, 1416 kg Wanduhren, 8200 kg Spielkarten, 10.400 kg Holzwaaren, 13.600 kg Lampen, 27.310 kg Glasperlen, 11.900 kg Manufacturwaaren, 32.000 kg Metallwaaren, 47.400 kg Glaswaaren, 2,549.320 kg Zucker, 220 kg Kurzwaaren, 1300 kg Esswaaren, 720 kg Baumwollwaaren, 1806 kg Glaswaaren, 1,308.720 kg Zucker, 3321 kg Baumwollwaaren; nach Calcutta 45 kg Muster, 2556 kg Spielkarten, 215.400 kg Zucker, 2750 kg Esswaaren, 9050 kg Glaswaaren, 8320 kg Manufacturwaaren, 1176 kg Mehl, 154.251 kg Zucker; nach Madras 9 kg Muster, 25.725 kg Zucker; nach Bassorah 9800 kg Papier, 15.400 kg Metallwaaren, 1295 kg Manufacturwaaren, 546 kg Glaswaaren, 7460 kg Zündhölzchen, 20.160 kg Zucker; nach Bagdad 3050 kg Manufacturwaaren, 15 kg Zündhölzchen; nach Bushire 216 kg Muster, 430 kg Metallwaaren, 4500 kg Zündhölzchen; nach Singapore 523 kg Glas; nach Colombo 1360 kg Mehl; nach Bunder-Abbas 10.260 kg Zucker; nach Shanghai 8 kg Muster und nach Mahomerah 10.250 kg Zucker. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 2,533.826.

— (Abfahrt des Dampfers „Polluce" nach Santos.) Dieser Dampfer von 1280 Tonnen Gehalt ist am 16. März 1901 ohne Passagiere mit 178 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 52 Tonnen Zucker nebst 480 Stück Holz, von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Tangeri 2850 kg Papier, 34.350 kg Holzwolle, 300 kg Manufacturwaaren, 1025 kg Metallwaaren, 51.820 kg Zucker, 480 Stück Fichtenbretter; nach Bahia 14.930 kg Papier, 3900 kg Stahl; nach Rio Janeiro 4380 kg Stahl, 1675 kg Baumwollwaaren, 22.500 kg Cement, 2012 kg Mineralöl, 1875 kg Weizen, 410 kg Esswaaren; nach Pernambuco 14.144 kg Papier, 1260 kg Stahl und nach Santos 7500 kg Cement, 9740 kg Rollgerste, 180 kg Wein, 730 kg chemische Producte, 200 kg Oel und Seife und 2399 kg Kurzwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 64.315.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Eröffnung der Station Tisza-Földvár.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass die durch Eisrinnen und Hochwasser beschädigt gewesene Station Tisza-Földvár der Betriebsstrecke Csongrád—Tisza-Földvár—Szeged, welche auch nach bereits erfolgter Reconstruction wegen neuerlicher Hochwässer von den gesellschaftlichen Dampfern nicht angefahren werden konnte, nunmehr am 18. April l. J. für den Gesammtverkehr eröffnet wurde.

Regulirung und Herstellung der Budapester Stromsection der Donau in gut schiffbaren Zustand. (Bericht des Ackerbauministers.) Dem jüngst erschienenen Berichte des kgl. ungar. Ackerbauministers zufolge wurden im Interesse der Herstellung der Budapester Stromsection der Donau in gut schiffbaren Zustand, sowie zum Schutze der Hauptstadt gegen Inundationen, im Sinne des G.-A. X ex 1870 bis Ende 1900 folgende Arbeiten auf Kosten der Regierung im Betrage von K 16,894.376 ausgeführt, und zwar: der Bau eines Theiles der Donauquais, die Ordnung beider Arme der Margarethen-insel, die Absperrung des Soroksárer Donauarmes, die Verengerung des zu breiten Strombettes entlang des Blocksberges, bezw. der Bau eines Parallelwerkes und verschiedene andere kleinere Arbeiten. Mit diesen Arbeiten erscheint die Reihe der Herstellungen, welche der Staat im Bereiche der hauptstädtischen Gemarkung auszuführen hatte, abgeschlossen. Auszuführen sind jetzt nur noch jene Arbeiten, welche die Sicherheit der Hauptstadt mittelbar berühren, nämlich die Regulirung des Stromabschnittes Radvány-Neupest, ferner die Beseitigung jener Hindernisse, welche unterhalb Promontor den raschen und ungestörten Abzug des Eises erschweren, und die Ordnung der oberen Mündung des Soroksárer Donauarmes, sowie auch die Schiffbarmachung dieses Wasserlaufes. Was ausserdem zu geschehen hat, um die Gebiete im Extravillan der Hauptstadt zu schützen, sei nicht mehr Aufgabe des Staates, sondern eine häusliche Angelegenheit der Commune.

Finmaner Seeverkehr in der Ein- und Ausfuhr. (Statistik der Güterbewegung innerhalb der Jahre 1881 bis Ende 1899.) Den officiellen statistischen Ausweisen zufolge betrug die Ein- und Ausfuhr per mare nach und vom Hafen von Fiume, ferner der Handelswerth der ein- und ausgeführten Güter:

Jahr	Einfuhr		Ausfuhr		Insgesammt	
	Metercentner	Kronenwerth	Metercentner	Kronenwerth	Metercentner	Kronenwerth
1881	806.480	24,358.422	2,257.620	44,647.620	3.064.100	69,006.042
1882	1,112.898	29,656.254	3,296.753	58,299.730	4,409.651	87,955.984
1883	1,482.547	43,424.586	4,296.880	86,023 124	5,779.427	129,447.710
1884	2,085.530	46,448.670	4,228.920	89,900.052	6,314 450	136,348.722
1885	2,181.383	44,764.650	5,277.076	108,666.958	7,460.459	152,431.608
1886	2.010.823	41,682.054	4,478.233	109,862.576	6,489.056	151,544.630
1887	1,933.963	41.439.222	4,946.172	108,919 350	6,880.135	150,358.572
1888	2,171.813	47.446.954	6,038.861	136,409.102	8,210.674	163,856.056
1889	2.285.570	52,405.254	5,807.569	124,638.940	8,093.139	177,044 194
1890	2,678.783	57.332.530	5,468.360	120,118.042	8,147.143	177,450.572
1891	2.779.289	68 567.120	5,865.701	118.024.958	8,644 990	186,592.078
1892	3,074.743	82,099.576	4,180.812	102,390.044	7,255.555	185,489.620.
1893	4,395.490	117,638.598	5,764.427	136,647.960	10,159.917	254,286.558
1894	4,641.381	121,212.506	5.872.108	132,843.660	10,513.489	254,057.166
1895	4,658.427	126.750.878	5,082.097	116,492.238	9,770.524	243,243.116
1896	4,119.269	90,374.634	5,163.630	98,076.896	9,282.899	187,451.530
1897	4,482.728	89,979.456	5.155.644	97,361.924	9,638.372	187,341.380
1898	4,788.366	89,712.184	5,712.587	111,154.230	10,500.953	200,926.414
1899	4,316.759	87,511.261	7,152.670	129,036.435	11,469.429	215,557.696

Deutsches Reich. (Schiffs- und Güterverkehr auf der Oder im Breslauer Ober- und Unterwasser während des Jahres 1900.) Wie die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" mittheilt, hat der Schiffs- und Güterverkehr auf der Oder im Breslauer Ober- und Unterwasser während des Jahres 1900 gegenüber dem Vorjahre einen Rückgang erfahren, der einerseits in dem von Mitte August bis Ende October herrschenden Wassermangel, andererseits in dem infolge der Koblencalamität herrschenden Mangel an Kohlenverfrachtungen seine Begründung findet. Während der Wasserstand im Frühjahre, abgesehen von kurzen Hochwasserstörungen, günstig war, brachten schon die Monate Mai bis Juli wechselnden, weniger günstigen Wasserstand, der im September und October sich derart verschlechterte, dass die Schiffahrt auf der oberen Oder fast vollständig ruhen musste und auch unterhalb Breslaus nur mit grosser Mühe aufrecht erhalten werden konnte. Eine Besserung dieses Zustandes trat erst Ende October ein und hielt bis zum Schlusse der Schiffahrt an.

Bei der Abfahrt von Breslau war im Jahre 1900 — den Stand des Breslauer Unterpegels als Grundlage angenommen — folgende Ausnützung des Kahnraumes möglich: mit voller Ladung an 111 (1899: 102) Tagen; mit dreiviertel Ladung an 34 (1899: 82) Tagen; mit halber Ladung an 39 (1899: 50) Tagen; mit eindrittel bis einviertel Ladung an 55 (1899: 56) Tagen und unter einviertel Ladung an 55 Tagen.

Das Gesammtgewicht der in Breslau angekommenen, von hier abgeschwommenen Schiffsgüter, einschliesslich des Durchgangsverkehres, dagegen mit Ausschluss des Flösseverkehres, belief sich im Jahre 1900 auf 40,464.000 Ctr. (1899: 45,739.860 Ctr.), so dass eine Abnahme der Transportmenge von 5,275.860 Ctr., die hauptsächlich auf Kohlen-, Zucker- und Getreidetransporte entfallen, zu verzeichnen ist. Von dem Gesammtverkehr entfielen 14,214.240 Ctr. (1899: 17,292.340) auf den Berg- und Thalverkehr der von Breslau abgeschwommenen Güter, 8,829.600 Ctr. (1899: 8,974.320) auf den Berg- und Thalverkehr der in Breslau angekommenen Güter und 17,420.820 Ctr. (1899: 19.473.200) auf den Breslauer Durchgangsverkehr zu Berg und Thal.

Die Gesammtzahl der in Breslau angekommenen, von Breslau abgeschwommenen und der in Breslau durchgegangenen Schiffe belief sich auf 18.494 Stück mit einer Gesammttragfähigkeit von 78,334.980 Ctr. (gegen 28.665 Fahrzeuge mit ca. 90 Millionen Centnern Tragfähigkeit im Jahre 1899). Von den 18.494 Kähnen waren 11.302 beladen und 7192 unbeladen, so dass sich die Durchschnittsbelastung eines beladenen Fahrzeuges auf 3580 Ctr. stellte (gegen 3510 im Jahre 1899).

Unter den verfrachteten Gütermengen stehen, wie immer, die Steinkohlentransporte mit 21,555.380 Ctr. (50·80 pCt. des Gesammtverkehres) obenan (gegen 25,926.200 Ctr., bezw. 56·70 pCt. im Jahre 1899). Es folgen Zucker und Melasse mit 2,655.720 Ctr. (1899: 2.957.860 Ctr.), Eisenerze und andere Erze mit 1,777.960 Ctr. (1899: 2,060.300 Ctr.), Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten mit 1,735.620 Ctr. (1899: 2,219.820 Ctr.), Bau-, Nutz- und Brennholz mit Ausnahme von Flossholz mit 1,426.980 Ctr. (1899: 998.820 Ctr.), Ziegeln und Thonröhren mit 1,399.460 Ctr. (1899: 1.585.880 Ctr.), Stückgüter mit 1.394.080 Ctr. (1899: 1,417.660 Ctr.), Mehl und Mühlenfabrikate mit 1,203.920 Ctr. (1899: 1,275.220 Ctr.), Düngemittel mit 1,180.660 Ctr. (1899: 1,084.100 Ctr.), Petroleum mit 795.420 Ctr. (1899: 799.960 Ctr.), verarbeitetes Eisen aller Art mit 790.660 Ctr. (1899: 829.460 Ctr.), unedle Metalle, roh und als Bruch mit 764.840 Ctr. (1899: 802.920 Ctr.), fette Oele und Fette mit 711.720 Ctr. (1899: 674.000 Ctr.), Rob- und Brucheisen mit 518.200 Ctr. (1899: 634.240 Ctr.), Steine und Steinwaaren mit 495.640 Ctr. (1899: 513.640 Ctr.) u. s. w.

Ausserdem wurde ein Flossverkehr von 523 Flössen mit 1169 Stämmen hartes Holz im Gewicht 18.800 Ctr. und 35.969 Stämmen weiches Holz im Gewicht 648 980 Ctr. ermittelt (gegen 328 Flösse mit 14.000 Ctr. hartes und 447.460 Ctr. weiches Holz im Jahre 1899).

Durch Eis, bezw. Eisgefahr fand eine Schiffahrtsunterbrechung nur beim Beginne des Jahres (1. Jänner bis 28. Februar 1900) statt, doch ist bei der milden Witterung im Februar auch schon in diesem Monate eine grössere Anzahl von Fahrzeugen theils in Breslau angekommen, theils von Breslau abgefahren. Eine theilweise Unterbrechung, bezw. starke Behinderung der Schiffahrt durch Hochwasser hat stattgefunden in der Zeit vom 9. bis 15. April. Durch Wassermangel war die Schiffahrt aussergewöhnlich stark behindert, bezüglich eines grossen Theiles der Fahrzeit sogar unterbrochen in der Zeit vom 29. Juni bis 7. Juli, vom 20. Juli bis 24. Juli, vom 20. August bis 24. October, vom 28. October bis 4. November und vom 13. bis 21. November.

Der höchste Wasserstand der Oder stellte sich im Jahre 1900 am Breslauer Oberpegel auf 6·74 m, am Breslauer Unterpegel auf + 3·67 m; der niedrigste Wasserstand am Oberpegel auf 4·42 m, am Unterpegel auf — 1·36 m und im Jahresdurchschnitte auf 5·16 m am Oberpegel und + 0·03 m am Unterpegel.

Durch die Personendampfschiffahrt endlich wurden im Jahre 1900 befördert im Breslauer Oberwasser 815.263 Personen, im Unterwasser 357.068 Personen (gegen 644.222, bezw. 319.408 Personen im Jahre 1899).

Dampfschiffahrtsunternehmung Fiume—Venedig und Fiume—Ancona. (Statistik des Güter- und Personenverkehres seit dem Jahre 1885 bis Ende 1900.) Die Schiffahrtsunternehmung Fiume-Venedig wurde im Jahre 1885 von der Agramer Firma Hieronymus Priester und Leopold Schwarz gegründet. Der vom Anbeginn bis zum Jahre 1893 nur für den Gütertransport eingerichtet gewesene Betrieb wurde von diesem Jahre an auch für den Personenverkehr erweitert. Nachdem die Unternehmung in den ausschliesslichen Besitz des Leopold Schwarz übergegangen war, gründete dieser als zweite Seeroute die Linie Fiume—Ancona. Einem mit der Direction der Ungarisch-Croatischen Seeschiffahrt-Actiengesellschaft geschlossenen Vertrage zufolge fusionirte sich Anfangs 1901 die Unternehmung Schwarz

mit der vorbenannten Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 39 ex 1901). Die nachfolgenden statistischen Ausweise stellen die durch die Schiffe der Unternehmung bewältigte Güterbewegung und den Personenverkehr, und zwar von 1885 bis Ende 1900 auf der Linie Fiume—Venedig, und von 1890 bis Ende 1900 auf der Linie Fiume—Ancona dar:

I. Linie Fiume—Venedig und vice versa.

Jahr	Güterverkehr in Metercentner			Personenverkehr		
	von Fiume	nach Fiume	Insgesammt	von Fiume	nach Fiume	Insgesammt
1885	46.981	7.669	54.650	—	—	—
1886	122.904	3.744	126.678	—	—	—
1887	96.051	5.892	101.943	—	—	—
1888	66.375	6.754	73.129	—	—	—
1889	107.253	10.971	118.224	—	—	—
1890	57.290	12.489	69.779	—	—	—
1891	47.521	16.179	63.700	—	—	—
1892	74.201	24 571	98.772	—	—	1.153
1893	29.500	14.727	44.227	1.058	386	1.444
1894	33.004	15.611	48.615	1.109	1.055	2.164
1895	33.483	16.237	49.720	1.120	917	2.137
1896	51.891	13.838	65.729	2.140	1.584	3.724
1897	31.268	26.332	57.600	3.343	2.489	5.832
1898	75.892	24.587	100.479	4.313	2.751	7.064
1899	164.528	15.470	179.998	4.464	3.426	7.890
1900	206.897	32.748	239.649	5.168	4.139	9.307

II. Linie Fiume—Ancona und vice versa.

Jahr	Güterverkehr in Metercentner			Personenverkehr		
	von Fiume	nach Fiume	Insgesammt	von Fiume	nach Fiume	Insgesammt
1890	24.349	1.762	26.111	—	—	275
1891	52.972	5.300	58.272	—	—	2.126
1892	98.215	12.319	110.534	—	—	2.071
1893	129.971	11.381	141.352	1.276	1.211	2.487
1894	119.325	11.703	131.028	1.892	2.222	4.114
1895	97.395	10 145	107.540	2.851	3.850	6.701
1896	70.140	6.436	76.576	5.101	5.947	11.048
1897	68.306	25.085	93.391	5.949	6.156	12.105
1898	135.700	14.632	150.332	8.602	7.901	16.303
1899	140.031	12.825	152.856	7.240	5.880	13.120
1900	72.195	9.632	81.827	5.406	5.140	10.546

Am Verkehr zwischen Fiume und Venedig, speciell aber an jenem zwischen Fiume und Ancona, sowie vice versa in beiden Relationen, participirten zum überwiegend grösseren Theile die kgl. Ungarischen Staatsbahnen.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 23. April 1901 die Firma:

Localbahn Lambach-Haag

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Unter dieser Firma besteht eine auf Grund der Concessionsurkunde vom 5. April 1899, R.-G.-Bl. Nr. 66, und der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 4. December 1900, Z. 43.737, ertheilten Genehmigung laut des Constituirungsactes vom 13. April 1901 errichtete Actiengesellschaft.

2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.

3. Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Lambach der Linie Wien—Salzburg der k. k. Staatsbahnen über Bachmanning und Ober-Gmain nach Haag.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Erlöschen der Concession, d. i. 90 Jahre, vom 5. April 1899 an gerechnet, soferne nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder infolge früheren Erlöschens der Concession, oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von K 600 000 festgesetzt und besteht aus 3000 Stück auf den Inhaber lautenden Actien zu K 200. Auf dieses Actiencapital sind bisher — soweit dasselbe nicht durch die von dem Erzherzogthume Oesterreich ob der Enns zugesicherte Uebernahme von Actien im Nominalbetrage von K 100.000 aufgebracht wird — K 340.000 eingezahlt.

6. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath, er besteht aus mindestens acht, höchstens zehn Mitgliedern. Von denselben ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, zwei Mitglieder zu ernennen. Weiter hat der Landesausschuss des Erzherzogthums Oesterreich ob der Enns, insolange dasselbe durch die zugesicherte Uebernahme und sodann den Besitz der sämmtlichen von ihm zu übernehmenden Actien, insoweit dieselben nicht amortisirt sind, an dem Bahnunternehmen betheiligt ist, das Recht, zwei Mitglieder in den Verwaltungsrath zu entsenden. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre gewählt.

Sämmtliche Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben.

Die von der ordentlichen Generalversammlung zu wählenden Mitglieder werden stets auf die Functionsdauer von drei Jahren gewählt.

Die Austretenden sind in allen Fällen wieder wählbar.

Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums wurden Moriz Westermayer, k. k. Hofrath und Generaldirectionsrath i. P. und Dr. Siegfried Werner, k. k. Regierungsrath und Generalsecretär des k. k. priv. Oesterreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten, beide in Wien, und seitens des Landesausschusses des Erzherzogthums Oesterreich ob der Enns, das Landesausschussmitglied Ignaz Huber und Landessecretär Carl Danzer, beide in Linz, in den Verwaltungsrath entsendet.

Bei der constituirenden Generalversammlung vom 13. April 1901 wurden als Verwaltungsrathsmitglieder gewählt: Georg Friedl, Privatier in Haag; Dr. Adolf Mösenbacher, Advocat in Haag; Ignatz Fuchs, Assecuranzvertreter und Hausbesitzer in Lambach; Franz Niederwieser, Apotheker und Hausbesitzer in Lambach und Alois Quirchtmayer, Bürgermeister und Hausbesitzer in Haag.

7. Die Firma wird in der Weise collectiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Localbahn Lambach - Haag" entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen beisetzen.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen seitens der Präsidenten, des Verwaltungsrathes oder dessen Stellvertreters rechtswirksam durch die einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung".

— In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 5. April 1901 die Firma:

„Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel"

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Unter dieser Firma besteht eine auf Grund der Concessionsurkunde vom 17. Februar 1900, R.-G.-Bl. Nr. 35, und der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. December 1900, Z. 45.480, ertheilten Genehmigung laut des Constituirungsactes vom 23. März 1901 errichtete Actiengesellschaft.

2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.

3. Zweck der Gesellschaft ist:

a) der Bau und Betrieb einer als schmalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Völkermarkt-Kühnsdorf der Linie Marburg-Franzensfeste der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Eisenkappel;

b) eventuell der Bau und Betrieb anderer an diese Eisenbahn anschliessenden Bahnen, für welche der Gesellschaft die Concession ertheilt werden sollte.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Erlöschen der Concession, d. i. 90 Jahre vom 17. Februar 1900 an gerechnet, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder infolge früheren Erlöschens der Concession oder endlich über einen von

der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von K 300.000 festgesetzt und besteht aus 1500 Stück auf den Inhaber lautenden Actien zu K 200. Auf dieses Actiencapital sind bisher K 180.000 eingezahlt.

6. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath; er besteht aus mindestens sieben, höchstens zehn Mitgliedern. Von denselben ist das k. k. Eisenbahnministerium berechtigt, zwei Mitglieder zu ernennen. Weiter hat der Landesausschuss des Herzogthums Kärnten, insolange dasselbe durch die zugesicherte Uebernahme und sodann den Besitz der sämmtlichen von ihm zu übernehmenden und nicht amortisirten Actien an dem Bahnunternehmen betheiligt ist, das Recht, ein Mitglied in den Verwaltungsrath zu entsenden. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre gewählt. Sämmtliche Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben. Die von der ordentlichen Generalversammlung zu wählenden Mitglieder werden stets auf die Functionsdauer von drei Jahren gewählt. Die Austretenden sind in allen Fällen wieder wählbar. Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums wurden Moriz Westermayer, k. k. Hofrath und Generaldirectionsrath i. P., und Dr. Siegfried Werner, k. k. Regierungsrath und Generalsecretär des k. k. priv. Oesterreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten, beide in Wien, und seitens des Landesausschusses des Herzogthums Kärnten das Landesausschussmitglied Carl Ritter von Hillinger in Klagenfurt in den Verwaltungsrath entsendet. Bei der constituirenden Generalversammlung vom 23. März 1901 wurden als Verwaltungsrathsmitglieder gewählt: Eduard Engländer, Fabriksbesitzer in Rechberg; Josef Gross jun., Badebesitzer in Vellach; Bergrath Hermann Hinterhuber, Reichsrathsabgeordneter in Klagenfurt; Doctor Friedrich Münzer, Secretär des k. k. priv. Oesterreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien; Carl Weidholz, gräfl. Vincenz Thurnscher Forstmeister in Eisenkappel.

7. Die Firma wird in der Weise collectiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel" entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze eigenhändig ihre Namen beisetzen.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen seitens des Präsidenten des Verwaltungsrathes oder dessen Stellvertreters rechtswirksam durch die einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung".

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LX. Stuckes.) Das am 30. April 1901 herausgegebene LX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5312: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 27. April 1901, Z. 6778, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5313: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 27. April 1901, Z. 8976, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5314: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 27. April 1901, Z. 14.487, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5315: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 26. April 1901, Z. 7123, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXI. Stückes.) Das am 2. Mai 1901 herausgegebene LXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5316: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 2. Mai 1901, Z. 15.719, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach Oesterreich geregelt wird.

Nr. 5317: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. April 1901, Z. 13.163, betreffend die Aufhebung der Verkehrsbeschränkung für Klauenvieh längs der Oesterreichisch-St. Gallener Grenze.

Nr. 5318: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 27. April 1901, Z. 77.965, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 5319: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 27. April 1901, Z. 77.801, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5320: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 29. April 1901, Z. 5481, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXII. Stückes.) Das am 3. Mai 1901 herausgegebene LXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5321: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 28. April 1901, Z. 18.134, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5322: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 27. April 1901, Z. 10.301/IV b, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5323: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 27. April 1901, Z. 8212/II, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 10·05 km lange Strecke Burg- und Nieder-Gemünden—Nieder-Ofleiden der königl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. und die 3·7 km lange Strecke Freckenhorst-Warendorf der westphälischen Landeseisenbahn, welche am 1. April dem öffentlichen Verkehre übergeben worden sind, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.) Nachdem die 23 km lange Strecke Hansdorf—Priebus am 1. April aus dem Betriebe der Localbahn-Actiengesellschaft in München in den Betrieb der Lausitzer Eisenbahngesellschaft in Sommerfeld übergegangen ist, ist die genannte Strecke den Vereinsbahnstrecken der Localbahn-Actiengesellschaft in München ab- und denjenigen der Lausitzer Eisenbahngesellschaft zugerechnet worden.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 25·7 km lange Strecke Büren—Brilon (Stadt) der kgl. Eisenbahn-Direction Cassel, welche am 1. April dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Literatur.

Oesterreichisches wirthschaftspolitisches Archiv. Das k. k. Handelsministerium beginnt demnächst die Herausgabe einer neuen Publication unter dem obigen Titel. Dieselbe wird im Verlage der Manz'schen Buchhandlung in Wien, und zwar lieferungsweise, nach Massgabe des zur Verarbeitung vorliegenden Materiales in zwei abgesonderten Theilen erscheinen, deren erster („Legislativer Theil") eine fortlaufende Sammlung der wichtigeren in- und ausländischen Gesetze, Verordnungen und Staatsverträge von dauerndem Werthe auf dem Gebiete des Handels und Gewerbes, der Industrie und des Verkehres enthalten wird, während der zweite („Statistischer Theil") die Hauptergebnisse der Handelsstatistiken des In- und Auslandes einer systematischen, vergleichenden Bearbeitung unterziehen und hiedurch eine Uebersicht über die Handelsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Stellung Oesterreichs im Weltverkehre bieten wird. Im zweiten Theile werden auch sonstige wirthschaftspolitische und statistische Materialien verwerthet, sowie die Erscheinungen der einschlägigen Literatur angezeigt werden. Formell bildet diese Publication eine Fortsetzung der bisher vom k. k. Handelsministerium herausgegebenen Monatsschrift „Austria", von welcher sie sich jedoch in Zweck und Inhalt wesentlich unterscheidet.

Der Abonnementspreis beträgt loco Wien ohne Versendungskosten 20 Kronen jährlich.

Im Verlage des „Allgemeinen Tarifanzeigers" M. Münz, Wien, I. Graben 13, ist erschienen: Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr sammt Zusatzübereinkommen. Commentare und Rechtsprechung von L. Calmar, Chef des Tarifbureau der rumänischen Eisenbahnen, I. Lieferung.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personenverkehr.

Einführung combinirter Rückfahrkarten Triest—Venedig.

Mit 1. Juni 1901 gelangen combinirte Rückfahrkarten Triest—Venedig, hin über Monfalcone-Cervignano, zurück per mare, zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

I. Classe (I. Schiffsplatz) Frcs. 26·90
II. „ („) „ 21·70

Diese Rückfahrkarten gelangen auch für die umgekehrte Fahrtrichtung zur Ausgabe und haben eine Giltigkeit von acht Tagen; dieselben berechtigen zur Fahrt mit allen fahrplanmässigen Zügen, bezw. mit den Dampfern des Oesterr. Lloyd.

Wien, am 1. Mai 1901. [387]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Aenderung des Stationsnamens „Leschtina“ in „Leschtina-Habern“.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. März 1901, Z. 11.719/20, wird die bisherige Bezeichnung der Station „Leschtina“ ab 1. Mai 1901 auf den Namen „Leschtina-Habern“ abgeändert.

Wien, im April 1901. [388]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Aenderung des Stationsnamens „Starkenbach“ in „Starkenbach-Martinitz“.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. März 1901, Z. 8351/20, wird die Bezeichnung der Station „Starkenbach“ ab 1. Mai 1901 auf den Namen „Starkenbach-Martinitz“ abgeändert.

Wien, im April 1901. [389]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Frachtberechnung für Holz des Artikeltarifes 17 B nach Nowosielitza Reichsgrenze trs.

Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1901 wird die Bestimmung über die Frachtzahlung im Artikeltarife 17 B für Holz nach Nowosielitza Reichsgrenze trs. (Seite 53 der Artikeltarife) wie folgt abgeändert:

„Die Frachtzahlung hat bei Verladung in Wagen mit einem Ladegewichte von 12.000 kg und darüber für mindestens 12.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bei Verladung in Wagen mit einem geringeren Ladegewichte als 12.000 kg für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zu erfolgen.“

Wien, am 2. Mai 1901. [390]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Aufnahme des Lagerhauses der Firma Rubin Barschach in Kolomea als Reexpeditionsstelle für Getreide etc.

Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1901 bis auf Widerruf finden die directen Frachtsätze des Tarifes, Theil II, Heft 2, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1896, im Verkehre von Nowosielitza transit und Sereth transit bis zur neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station unter Einhaltung der in dem vorangeführten Tarife für die Reexpedition von Getreide etc. enthaltenen Bestimmungen auch bei Unterbrechung des Transportes durch Einlagerung, bezw. Reexpedition in dem Kolomeaer Lagerhause der Firma Rubin Barschach Anwendung.

Wien, am 3. Mai 1901. [391]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 1, vom 1. März 1899.)

Einführung eines Nachtrages V.

Am 1. Juni 1901 tritt der Nachtrag V zum oben genannten Tarifhefte in Kraft, der unter Anderem neue Frachtsätze für Kleie, Düngemittel, Drainröhren und Ziegel, sowie ermässigte Frachtsätze für Eisenschlacken (von Segen-Gottes nach Oberschlesien) enthält.

Die durch den Nachtrag eintretenden Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 15. Juli 1901.

Druckexemplare des Nachtrages können zum Preise von K 0·48 bei den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Wien, am 30. April 1901. [392]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Norddeutsch Schweizerischer Güterverkehr. (Nachtrag I zum Tarife, Theil II, Heft 9, vom 5. März 1899.) Mit 10. März 1901 trat der vorbezeichnete Nachtrag in Kraft, durch den einige deutsche und schweizerische Stationen in den Tarif neu aufgenommen und eine Anzahl bisheriger Frachtsätze geändert wurden.

Schweizerisch-Italienischer Güterverkehr. (Aenderungen im Tarife, Theil II, Abtheilung B, vom 1. September 1900.) Mit 1. März 1901 wurde der im vorbezeichneten Tarife auf Seite 92 enthaltene Specialtransittarif mit folgenden geänderten und neuen Wagenladungstaxen ergänzt:

	1. und 2. Serie 5000 kg	1. und 2. Serie 10 000 kg
	Francs für 100 kg	
Ancona [1])	2·78	2·29
Brindisi Porto	5·42	4·36
Spezia Sealo Marittimo [2])	2·05	1·72

[1]) Siehe die Vorbemerkung 4 auf Seite 31 und 32 des Tarifes.
[2]) Auf- und Abladegebühr nicht inbegriffen, da diese Verrichtungen den Parteien obliegen.

Schweizerisch-Italienischer Güterverkehr. (Nachtrag III zum Tarife, Theil I, Abtheilung B vom 1. Mai 1899.) Mit 1. März 1901 ist der vorbezeichnete Nachtrag in Kraft getreten, welcher eine Anzahl Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Waarenclassification enthält.

Deutsch - Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen. (Gemeinschaftliches Heft vom 1. April 1901, enthaltend den Kilometerzeiger.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 ab gelangte im Deutsch-Französischen Güterverkehr über Elsass-Lothringen ein gemeinschaftliches, den Kilometerzeiger enthaltendes Heft zur Ausgabe.

Der Kilometerzeiger dient zur Berechnung:

1. der Deckenmiethe;
2. der Gebühr für Schutzwagen;
3. des Frachtzuschlages für die Declaration des Interesses an der Lieferung;
4. der Lieferfrist;
5. der Fracht für die französischen Strecken im Verkehre mit denjenigen Französischen Ostbahnstationen, für welche im Theil II B Stationstariftabellen nicht vorgesehen sind;
6. des Fahrpreises für die besonderen Sendungen beizugebenden Begleiter;
7. der Fracht für Eisenbahnfahrzeuge, Land- (Strassen-) und Wasserfahrzeuge, insoweit in den Theilen II A und II B ausgerechnete Frachtsätze nicht enthalten sind, die Frachtberechnung aber nach Massgabe des Theiles I B auf Grund von kilometrischen Einheitssätzen zu erfolgen hat, und
8. der Fracht für die Güter des Specialtarifes Nr. 29 der Französischen Ostbahnen, soweit die Sätze nach kilometrischen Einheitssätzen zu berechnen sind.

Vor Gebrauchnahme des gemeinschaftlichen Heftes ist auf Seite 24 in der letzten Zeile der Stationsname „München Rangirbahnhof" in „München-Laim" abzuändern.

— (Theil II a, Heft 3, vom 1. April 1901.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 ab gelangte im Deutsch-Französischen Güterverkehr über Elsass-Lothringen ein neuer Theil II a, Heft 3, zur Einführung.

Demselben ist im besonderen Hefte ein Anhang beigegeben, welcher eine Karte und ein Verzeichniss sämmtlicher für den Güterdienst eingerichteten französischen Stationen mit Angabe ihrer Lage und der bei Abfertigung über Altmünsterol anzuwendenden Fraehtsätze enthält.

Der Tarif ist ohne Anhang zum Preise von Mk. 1·20, mit Anhang um Mk. 2·20 käuflich zu beziehen.

Vor Gebrauchnahme ist auf Seite 11 im Beispiel die Fracht München C. B. — Altmünsterol von Frcs 291·50 auf Frcs. 291·00, und auf Seite 12 in der vorletzten Zeile das Wort „normal" in „anormal" abzuändern.

Auf Seite 34, Zeile 14 von unten, ist statt „Seite 42—45" zu setzen „Seite 43 - 46" und auf Seite 54, letzte Zeile, die Zahl „58" in „59" zu berichtigen.

Die Stationsnamen „Grafing, Mittersendling und München Rangirbhf." Seite 47, 48, 51, 63 und 64) sind in „Grafing Bhf., München-Mittersendling und München-Laim" abzuändern.

Nordwestdeutsch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Abfertigung nach Bremen.) Die Dienststellen wurden darauf aufmerksam gemacht, dass in Bremen neben dem Hauptbahnhof und Freibezirk noch die Ladestellen Bremen (Weserbahnhof) für den Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr und Bremen (Neustadtbahnhof) für den Wagenladungsverkehr bestehen, nach welchen Sendungen mit directen Frachtbriefadressen zulässig sind.

Die Abfertigung hat jedoch auf die Tarifstation Bremen (Hauptbahnhof, und zwar im Frankirungsfalle unter Beigabe einer Francaturnote zu erfolgen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländ, Theil II, vom 1. Jänner 1899. (Ausnahmetarif 5 für Eichenholzextract.) Mit Wirksamkeit vom 1. April 1901 wird die Station Neckarsteinach mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 5 für Eichenholzextract einbezogen:

km		Pfennig für 100 kg
461	Passau Donauländ trs.—Neckarsteinach	201
343	Regensburg „ „ „	162
418	Deggendorf „ „ „	192

Die Frachtsätze sind auf Seite 44, 64 und 81 des Haupttarifes unter „3. Stationen der Badischen Staatseisenbahnen" vorzutragen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die Kunstausstellung des Vereines der Künstlerinnen und Kunstfreundinnen in Berlin
   — 13. April mit 19. Mai 1901 —;
2. die Internationale Kunstausstellung in Dresden
   — 20. April mit 15. October 1901 —;
3. die Internationale Kunstausstellung in Venedig
   — 22. April mit 31. October 1901 —.

Schweizerische Nordostbahn und Badische Staatseisenbahnen. (Umrechnung der deutschen Mark in Frankenwährung.) Das Werthverhältniss der deutschen Markwährung zur Frankenwährung wurde vom 11. Februar 1901 wie folgt festgesetzt:

a) für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen, für Petershausen, für die auf Schweizergebiet gelegenen badischen Stationen, sowie für den gesammten badisch-schweizerischen Güterverkehr:
   1 Franken = 80·9 Pfennige,
   1 Mark = 123·61 Centimes;
b) für den übrigen Güterverkehr der Badischen Staatseisenbahnen:
   1 Franken = 81·3 Pfennige,
   1 Mark = 123·0 Centimes.

Schweizerische Bahnen. (Neuauflage der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification vom 1. April 1897.) Am 1. März 1901 ist eine Neuausgabe der allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterclassification in Kraft getreten, durch welche die gegenwärtige Ausgabe vom 1. April 1897 nebst Nachtrag aufgehoben und ersetzt wird. Diese Neuausgabe enthält verschiedene Aenderungen und Ergänzungen sowohl der Tarifvorschriften als der Güterclassification.

Soweit durch dieselbe gegenüber der seitherigen Ausgabe Taxerhöhungen eintreten, kommt bis 31. Mai 1901 noch die frühere billigere Tarifirung zur Anwendung. Ausgenommen hievon sind die erst am 1. Jänner 1901 in Kraft getretenen Vorschriften, betreffend den Transport von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen.

In einem grossen Speditionsbureau in **Prag** wird ein versirter, correct arbeitender

Tarifbeamter aufgenommen.

Offerte nebst Angabe von Referenzen werden unter Chiffre **„Chaix W. T. 957"** an **Haasenstein & Vogler, Wien, I.,** erbeten.

K. k. priv.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Verlosung der Actien und der 4perc. Prioritäts-obligationen pro Mai 1901.

Bei der laut Notariatsprotokoll am heutigen Tage stattgefundenen Verlosung unserer Actien und 4percentigen Prioritätsobligationen wurden nachstehende Nummern gezogen, und zwar:

Actien.

Nr. 6940, 22933, 27447, 40476, 56134, 58167, 68020, 69236, 74395, 76103, 80818, 98014, 98323, 102128, 103338, 110294, 122976, 123012, 124260, 125298. Zusammen 20 Stück.

4perc. Prioritätsobligationen, steuerpflichtige.

Nr. 591—600, 1421—30, 1461—70, 2531—40, 4931—40, 6401—10, 8351—60, 8471—80, 8941—50, 9201—10, 9281—90, 9371—80, 9801—10, 11091—100, 12751—60, 13461—70, 13671—80, 16351—60, 19721—30, 20241—50, 20501—10, 21141—50, 26991 bis 27000, 27261—70, 27671—80, 29691—700, 34651—60, 36241—5, 38971—80, 39421—30, 40621—30, 45021—30. Zusammen 315 Stück.

4perc. Prioritätsobligationen, steuerfreie.

Nr. 50111—20, 50301—10, 54421—30, 54811—20, 55461—70, 58711—20, 58721—30, 58951—60, 60771—80, 63021—30, 63321—30, 65771—80, 67691—700, 70411—20, 72461—70, 73891—900, 77341 bis 50, 77581—90, 79021—8, 80951—60, 81411—20, 83681—90, 85721—30, 88091—100, 90161—70, 90351—60, 91941—50, 93541 bis 50, 94871—80, 94971—80, 95481—90, 96951—60, 99111—20, 102031—40, 103571—80, 107001—10, 108181—90, 109761—70, 110581—90, 117571—80, 118301—10, 118551—60, 120081—90, 120981—90, 121861—70, 122951—60, 126981—90, 127521—30, 128311—20, 131351—60, 135671—80, 136061—70, 138641—50, 138841—50, 142661—70, 144541—50, 146701—10, 147171—80, 151411—20, 152521—30, 158591—600, 161001—10, 164361—70, 165901—10, 166601—10, 168041—50, 168741—50, 170311—20, 173171—80, 174431—40. Zusammen 698 Stück.

Die Besitzer dieser gezogenen 20 Actien und 1013 Obligationen erhalten vom 1. November d. J. angefangen das Nominalcapital, d. i. für je eine Actie den Betrag von zweihundert Gulden österr. Währung Silber (fl. 200) gleich vierhundert Kronen (K 400) und für je eine Prioritätsobligation dreihundert Gulden österr. Währung Silber (fl. 300) gleich sechshundert Kronen (K 600) nebst den bis 31. October d. J. laufenden Zinsen gegen Einziehung der betreffenden Titres sammt sämmtlichen nicht fälligen Coupons und dem Talon bei der k. k. priv. Oesterr. Länderbank in Wien ausbezahlt.

Allfällig fehlende Coupons werden vom Capitalsbetrage in Abzug gebracht.

Für die verlosten Actien werden zugleich im Sinne der Statuten besondere, auf den Ueberbringer lautende Genussscheine verabfolgt.

Restanten aus den früheren Verlosungen.

Verlost 1. Mai 1889. Actien: Nr. 10568. Prioritäten: Nr. 131576.

„ 1. „ 1890. Actien: Nr. 48646, 93365.

„ 1. „ 1891. Actien: Nr. 73095. Prioritäten: Nr. 60512 bis 17, 161872.

„ 1. „ 1892. Prioritäten: Nr. 44031—2, 75560, 135986, 140971.

„ 1. „ 1893. Actien: Nr. 28830, 103629. Prioritäten: Nr. 6996, 55694, 63748, 68378, 116620, 157465—7.

„ 1. „ 1894. Prioritäten: Nr. 61968, 102698, 105405, 152763, 155440.

„ 1. „ 1895. Actien: Nr. 44908, 99678. Prioritäten: Nr. 7860, 28867, 96891—4, 174964.

„ 1. „ 1896. Actien: Nr. 31514, 32482, 47864. Prioritäten: Nr. 89082—6, 97729, 154304.

„ 1. „ 1897. Actien: Nr. 2670. Prioritäten: Nr. 12291, 29639, 90824, 91343—4, 137990, 138246 bis 138248, 142711, 156821—4, 159004—6, 171425, 171427—30.

„ 1. „ 1898. Actien: Nr. 45827, 78424, 78750, 90257. Prioritäten: Nr. 67316—20, 77976, 92269, 94795, 97834, 110693, 145043.

„ 1. „ 1899. Actien: Nr. 98324, 99768. Prioritäten: Nr. 20456—60, 26481—90, 36603—7, 42591 bis 2, 47126, 59778, 59780, 63296, 73761—4, 87265—70, 95107, 101031—5, 101755—60, 114824—5, 134271, 158712—158713.

„ 1. „ 1900. Actien: Nr. 11532, 22607. Prioritäten: Nr. 157—60, 921—2, 3001—5, 3291—2, 9361—70, 13771—4, 20871—7, 44701—2, 51179—80, 52163, 52423—4, 52429—30, 53397, 53991—3, 56108, 57211—20, 68296 bis 8, 81027, 91201—3, 91626—7, 98301—5, 116481—90, 118591, 118596—7, 118600, 118656, 121501—10, 132401—2, 137190, 152542, 152544.

Wien, 1. Mai 1901.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Nachtrag XV

vom 24. April 1901 zum Gebührentarife vom 1. März 1890
für das

Oeffentliche Lagerhaus und Freilager

Wien, II. Franzensbrückenstrasse Nr. 17.

Giltig vom 1. Mai 1901.

J.

Specialtarif für das Kühlhaus.

Die Lagerhausunternehmung trägt dafür Sorge, dass in den Gefrierräumen die Temperatur nicht über — 3° C. geht, in den Kühlräumen nicht über + 4° C. steigt und nicht unter + 0·5° sinkt. (§ 48 des Reglements).

I.

Lagerzins sammt Gebühr für Kühlung.

Der Lagerzins und die Gebühr für Kühlung sind unbedingt im Vorhinein zu entrichten.

Bei Einlagerungen für Jahresdauer sind diese Gebühren halbjährig, bei Einlagerungen für Halb- und Vierteljahrsdauer einvierteljährig im Vorhinein zu entrichten. (§ 51 des Reglements.)

A.

Per Quadratmeter in Kronen
(Maximalbelastung per Quadratmeter 800—1000 kg).

	im Kühlraum				im Gefrierraum			
	bis 25	über 25 bis 100	über 100 bis 300	über 300	bis 25	über 25 bis 100	über 100 bis 300	über 300
	Quadratmeter							
Ganzjährig	70	68	66	65	80	78	76	75
Halbjährig	45	43	41	40	50	48	46	45
Vierteljährig	30	28	26	25	35	33	31	30
per Monat	15	12	10	—	20	18	16	15
„ Woche	5	4	—	—	6	5	—	—
„ Tag	0·80	—	—	—	1	—	—	—

B.

Nach Gewicht.

	Kühlraum	Gefrierraum
Per 100 kg und Woche . . . . . K	1·50	1·80

Für Massenartikel nach Uebereinkunft.

Die in Littera C der Allgemeinen Bestimmungen des Tarifes des öffentlichen Lagerhauses und Freilagers Wien, II. Franzensbrückenstrasse Nr. 17, enthaltenen Refactiezugeständnisse sind auf die Einlagerung im Kühlhause nicht anwendbar.

II.

Manipulationsgebühren.

Einlagerung und Auslagerung inclusive Abwage per 100 kg 20 Heller.

Für die Inanspruchnahme von in diesem Specialtarife nicht ausdrücklich angeführten Besorgungen werden die Gebühren nach dem allgemeinen Tarife eingehoben.

III.

Assecuranz.

a) **Gegen Feuersgefahr obligatorisch:**
Per 100 Kronen Versicherungswerth und Monat 3 Heller.
Pauschalversicherungen nach Uebereinkommen.

b) **Gegen Entwerthung der eingelagerten Güter infolge durch Brand oder Kesselexplosion hervorgerufenen Versagens der Kühleinrichtungen.**
Diese Versicherung beträgt per 100 Kronen und Monat 2 Heller.

IV.

Schreibcabinen im Kühlhause.

Bei grösseren dauernden Einlagerungen werden über Wunsch des Einlagerers demselben nach Massgabe der diesbezüglich vorhandenen Räumlichkeiten Schreibcabinen gegen eine zu vereinbarende Vergütung zur Verfügung gestellt.

Erste österreichische Actiengesellschaft
für öffentliche Lagerhäuser.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber **K 50** pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1190	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2	Borowa und Polička via Zwittan	Tinischt (St.E.G.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtorlef und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestebt kein directer Frachtsatz	66 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1191	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Weinstöcke und sonstiges Holz der Classe C	Ahtsdorf Zwittan (St.E.G.)	Feldsberg	Anfgabe von oder Fracbtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 77 75		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1192	**Oesterr.-ungar.** Staatseisenbahn-Gesellschaft		Regiesendungen der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar Frachtgüter der Classen Special-tarif 2 | C | B | A | II | I	Prag-Hrabovka transit oder vice versa	Herman-Městec Morawan	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen | Aufgabe in beliebigen Mengen Anfrechthaltung der für die betreffenden Tarifclassen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	Frachtsätze der Classen C | Special-tarif 3 | C | B | A | II	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende März 1902	Die Sendungen müssen für Regiezwecke der im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehenden Localbahn „Chrudim-Holitz" bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1193	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Kohle	Segen-Gottes	Zágráb M.Á.V.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	1920 Heller per Tonne à 1000 kg		Im Kartirungswege		
1194	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Schafwollgarne und Streichgarne, eindrähtige / eindrähtige, zwei- oder mehrdrähtige	Nendek	Brünn (St.E.G.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen / Aufgabe von beliebigen Mengen per Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif-Theil II, Heft 3, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	331 Heller	424 Heller / Verschieden	Im Kartirungswege		
1195	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Pinzgauer Localbahnen (Zell am See-Krimml)	Scheitholz, Spreisselholz und Holzkohlen	Niedersill / Stuhlfelden / Mittersill / Wald im Pinzgau / Krimml	Zell am See	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt an eine Dienststelle adressirt sein	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Heller: 17 / 23 / 25 / 37 / 40	Heller: 9 / 12 / 12 / 19 / 20	Heller: 8 / 11 / 13 / 18 / 20	Im Kartirungswege		
1196	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Glimmer (Glimmererde)	Eichwald	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Aufladen obliegt dem Absender. Wenn die Sendungen unverpackt zur Auflieferung gelangen, obliegt das Abladen dem Empfänger	bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	495 Heller	146 Heller	349 Heller	Im Kartirungswege		Die Umladegebühr in Zell am See von 3 Heller für 100 kg ist in diesen Frachtsätzen nicht inbegriffen

Fortlaufende Nummer	1197	1198	1199	1200
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**Eisenbahn Wien-Aspang** als Betriebführende der Schneebergbahn	**Oesterr. Nordwestbahn**	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**
Die Publication erfolgt von der Namen der und im				
Für Artikel	Spiritus (Alkohol, Weingeist)	Steine der Tarifpositien 8—55/1	Steine der Classe C	Steine der Classe C
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Strzebowitz	km 5—5·7 der Zahnradbahn	Wostroměř	Kluslodei
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Schönbrunn	Puchberg a. Sch.	Chlumetz	Königgrätz
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch den Absender, bezw. Empfänger und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Beförderung nur mit leer zurückgehenden Schnee- und Materialzügen. Auf- und Aladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Die Frachtzahlung erfolgt für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Frachtzahlung für das factische Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende des Betriebes der Zahnradbahn im Jahre 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Localgütertarif	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	19 Heller		21 Heller	76 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	14 Heller	Kronen 12·50 für jeden Wagen	11 Heller	45 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	5 Heller		10 Heller	31 Heller
Art der Durchführung	im Kartirungswege	im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen			Die Steine müssen zur Trottoirpflasterung in Chlumetz bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Chlumetz als Empfänger erscheinen	Die Sendungen müssen zur Pflasterung der Strassen und Plätze der Stadt Königgrätz bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Königgrätz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen

Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht								Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit				Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg					
	und im Namen der		von	nach												
1	2	3	4	5	6	7				8	9	10	11	12	13	14
1201			1. Eisen und Stahl, auch verzinkt etc. der Pos. E—5 2. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc. der Pos. E—6 3. Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend, der Pos. E—12a und b 4. Holz der Pos. H—18 und 19 5. Einrichtungs-Inventargegenstände für Stationen 6. Einrichtungsgegenstände für Militär-Mannschafts- und -Pferdewagen 7. Sonstiges Verbrauchs-, Betriebs- und Telegraphenmateriale (excl. Kohle)							laut Tarif-Theil I, Abtheilung B							
1202		Eichenschnittmateriale (Werkstättenhölzer)	von allen Stationen der Oesterr. Nordwesthahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Iglau	und umgekehrt											
1203		Regiegüter für Bahnerhaltungszwecke, Zugförderungs-, Werkstätten- und Stationsdienst, auch Fahrbetriebsmittel (Locomotive und Wagen) bei Aufgabe als Frachtgut		Iglau Okřischko Znaim Sigmundsberg												
				Cbrast Chrudim												
			Podèbrad	Wysočan transit	Starkenbach	Dentschbrod und Skutsch	und umgekehrt	Mähr.-Budwitz								

Unter Anfrechthaltung der für die betreffenden Classen, in welche diese Transporte rangiren, bestehenden Tarifbestimmungen.
Diese Transporte müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. für den Betrieb der Localbahnen: Mähr.-Bndwitz—Jamnitz, Zwittau-Policka-Skntsch, Deutschbrod-Saar, Chrndim-Holitz oder Starkenbach-Rochlitz bestimmt sein

bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901

Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898

Verschieden

Verschieden

Nachlass von 50 pCt. (fünfzig Percent) von den officiellen Frachtsätzen des Localgütertarifes, rücksichtlich der Strecken der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., wobei ein Minimal-Einheitssatz von 2 b per Tonnenkilometer und eine Minimalfracht von 8 Kronen per Wagen verbleiben muss

Im Kartirungswege

In den bezüglichen Frachtbriefen müssen Dienstesstellen der k. k. österr. Staatsbahnen als Versender und als Empfänger erscheinen. Diese Begünstigung kann von anderen Parteien nicht in Anspruch genommen werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1204	**Oesterr. Nordwestbahn**		Kalksandsteine (Hartsteinziegel)	Lissa	allen Stationen der Oesterr. Nordwesthahn und Süd-Norddeutschen Verbindungshahn rücksichtlich der Strecken dieser Bahnen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien.	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn		Ausnahmetarif 6 des Localgütertarifes der Oesterr. Nordwesthahn u. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Im Kartirungswege		Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Berechnung
1205	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art	Auscha transit (L.B.Gr.P.W.A.)	Auscha A.T.E.	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 15. Mai bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Besteht keiner	Besteht keiner	k. Heller		Im Kartirungswege		
				und umgekehrt										
1206	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Erdfarben der Pos. E—20 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Die im Anhange zu den Tarifen, Theil II, Hefte 1 und 2, des Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1901 unter Post Nr. 21 in Rubrik 8 enthaltenen Frachtsätze von Graz S.B. und Hrastnigg nach Budapester Bahnhöfen finden ab 15. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901 bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen Anwendung.											
1207	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901, gelangt hinsichtlich der Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn für die zur Neuanlage einer Baumwollspinnerei in Graslitz nach der Station Graslitz oberer Bahnhof (B.E.B.) bestimmten Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Graslitz oberer Bahnhof (B.E.B.) bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. Jänner 1898 giltigen Localgütertarifes, Theil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermässigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.											

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
	Nr. 50 vom 30. April 1901	26 unter „Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre"	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Cement, auch hydraulischer Kalk, der Pos. C—6 des österr.-ungar. Tarif-Theiles I	Königsbof, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	diversen Stationen der kgl. Sächsischen und kgl. Preussischen Staatseisenbahnen	In der 8. Rubrik hat die Nomenclatur des Artikels statt: „Cement, auch hydraulischer Kalk der Pos. C—b etc." richtig zu lauten: „Cement, auch hydraulischer Kalk, der Pos. C—6 des österr.-ungar. Tarif-Theiles I"	

Druck von Otto Maass' Söhne. Wien I. Wollfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 54 **Wien, 9. Mai 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Eisenbahnverkehr im Monate März 1901 und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Monates März 1900. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn in Zara.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Fuhrwerksinhaber Matheus Mestrovich in Zara die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit Pferdebetrieb von dem Stadtthore (porta terra ferma) in Zara zu dem Vororte Borgo Erizzo im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 29. April 1901. Z. 15.895/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schleppbahn von der Station Raudnitz-Bezděkov zum Elbeumschlagsplatze bei Raudnitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Gutsbesitzer Wenzel Malý in Lipkowitz im Vereine mit dem Reichsraths- und Landtags-Abgeordneten Erwin Špindler in Raudnitz, dem Apotheker Ferdinand Zinke in Raudnitz und dem Ingenieur Alois Samohrd in Raudnitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schleppbahn von der Station Raudnitz-Bezděkov der Localbahn Raudnitz-Hospozin zum Elbeumschlagsplatze bei Raudnitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 25. April 1901. Z. 15.575/2.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Conducteure der Internationalen Gesellschaft der Schlafwagen und der grossen europäischen Expresszüge in Brüssel sind als Eisenbahnbedienstete im Sinne des 4. Absatzes des Art. VII des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, anzusehen.

Es findet daher auf dieselben das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, abgesehen von den Vorschriften der §§ 46 und 47 des Unfallversicherungsgesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, keine Anwendung.

(Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 14. März 1901, Z. 2895, in Abänderung des Beschlusses des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien vom 27. December 1900, R. II $\frac{251/00}{38}$, und unter Wiederherstellung des Beschlusses des Handelsgerichtes in Wien vom 21. November 1900, Cg II $\frac{57/00}{36}$.)

Maximilian M., Conducteur der Internationalen Gesellschaft der Eisenbahn-Schlafwagen und der grossen europäischen Expresszüge in Brüssel, klagte aus dem Titel einer anlässlich eines Eisenbahnunfalles in Ausübung seines Dienstes erlittenen körperlichen Verletzung die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft und das k. k. Eisenbahnärar unter Nebenintervention der Repräsentanz der genannten Schlafwagen-Gesellschaft auf Zahlung eines Schadenersatzbetrages.

Die Beklagten erhoben gegen diese Klage die Einwendung der örtlichen und sachlichen Unzuständigkeit.

Das k. k. Handelsgericht in Wien fasste den

Beschluss:

die Einwendung der örtlichen Unzuständigkeit abzuweisen, der Einwendung der sachlichen Unzuständigkeit jedoch stattzugeben und die Klage daher kostenpflichtig abzuweisen.

Gründe.

I. Die Einwendung der örtlichen Unzuständigkeit des Handelsgerichtes in Wien ist rücksichtlich des Eisenbahnärars unbegründet. Die erstbeklagte Gesellschaft hat ihren Sitz in Wien und konnte daher aus dem Titel der Haftpflicht gemäss § 3 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, ausschliesslich nur in Wien belangt werden.

Das Aerar erscheint aber infolge des nämlichen Unfalles und der nämlichen angeblichen Folgen desselben als Betriebsführer der im Eigenthume der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft stehenden Strecke, somit aus denselben thatsächlichen und rechtlichen Gründen wie diese Gesellschaft selbst geklagt. Es durfte daher als eigentlicher Streitgenosse im Sinne des § 11, Z. 1, C.-P.-O., vor den Gerichtsstand der Streitgenossenschaft nach § 93 J.-N. gezogen werden.

Hieran ändert der von Seiten der Beklagten geltend gemachte Umstand nichts, dass der Erstbeklagten die passive Klagslegitimation fehle, denn die Entscheidung der Frage über die Klagslegitimation hängt, wenn auch nicht von der Prüfung des Verschuldens der beklagten Bahn, so doch von der Prüfung der Verantwortlichkeit oder Nichtverantwortlichkeit derselben für den concreten Fall, und somit von einer Prüfung der die Ersatzpflicht regelnden civilrechtlichen Normen und der speciellen, bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn herrschenden thatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse ab.

Diese Frage ist demnach eine meritorische und dem Endurtheile vorzubehalten; auf die Zuständigkeit des Gerichtes kann sie keinen Einfluss haben. Mit dieser Anschauung stimmt insbesondere auch die Fassung des § 93 J.-N. überein, nach welcher mehrere Personen, welche ihren allgemeinen Gerichtsstand vor verschiedenen Gerichten haben, als Streitgenossen bei dem Gerichtsstande eines der Streitgenossen geklagt werden können.

Nach dieser Fassung genügt es, dass die Streitgenossenschaft nur von der Klage behauptet werde, und es wird nicht unterschieden, ob die materiellen Voraussetzungen einer Streitgenossenschaft in Ansehung der Klagslegitimation auch wirklich gegeben sind. Desgleichen ist es unentscheidend, ob die Nominirung eines Streitgenossen lediglich zum Zwecke der Competenzbegründung gegen die Uebrigen geschieht, welches Vorgehen übrigens seine Sühne im Kostenersatze, eventuell auch im Schadenersatze gemäss § 408 C.-P.-O. finden würde.

II. Bezüglich der Einwendung der sachlichen Unzuständigkeit fand das Gericht, dass das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, auf den Kläger keine Anwendung findet, dass daher die hiergerichtliche Zuständigkeit, insoweit sie sich auf dieses Gesetz stützt, nicht begründet erscheint. Nachdem nun ein anderer der in den die handelsgerichtliche Zuständigkeit normirenden §§ 51 und ff. J.-N. angeführten Competenzgründe nicht geltend gemacht wurde und auch nicht vorliegt, war die Klage wegen sachlicher Unzuständigkeit abzuweisen.

Seitens der Beklagten wurde gegen die Anwendung des citirten Gesetzes geltend gemacht, dass Kläger als Schlafwagen-Conducteur unter jene Personen zu zählen sei, bezüglich welcher der Absatz 4 des Art. VII des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, Geltung habe.

Nach dieser Gesetzesstelle finde das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, abgesehen von den hier gar nicht in Betracht kommenden Vorschriften der §§ 46 und 47 des Unfallversicherungsgesetzes, auf die gemäss Art. I, Z. 1, und Art. V des oben angeführten Ausdehnungsgesetzes versicherten Eisenbahnbediensteten, wenn ihnen nach den Bestimmungen des letzteren Gesetzes ein Entschädigungsanspruch zusteht, keine Anwendung.

Nachdem nun im vorliegenden Falle seitens des beklagten Aerars, sowie seitens der Nebenintervenientin dem Klagebegehren die Nichtanwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes im Sinne der citirten Gesetzesstelle geltend gemacht wurde, in dieser Einwendung auch die Einwendung der sachlichen Unzuständigkeit des Handelsgerichtes gelegen ist, so musste sich der Gerichtshof vor der meritorischen Entscheidung dieses Rechtsstreites mit der Erörterung und Beantwortung der Fragen beschäftigen:

1. ob der Kläger in seiner Eigenschaft als Schlafwagen-Conducteur in Gemässheit des Abs. 4 des Art. VII des Ausdehnungsgesetzes als Eisenbahnbediensteter überhaupt angesehen werden könne, und
2. ob Kläger thatsächlich gemäss Art. I, Z. 1, des Ausdehnungsgesetzes versichert war; denn nur im Falle der unbedingten Bejahung dieser beiden Fragen erscheint der geschöpfte Beschluss gerechtfertigt.

Was nun die erste Frage anbelangt, so gewann der Gerichtshof die volle Ueberzeugung, dass Kläger zu den Eisenbahnbediensteten zu zählen ist. Hiebei ging der Gerichtshof von der Ansicht aus, dass die Tendenz des Ausdehnungsgesetzes dahin geht, alle Personen, die im Betriebe der Eisenbahnen unmittelbar thätig sind, und die allen Gefahren dieses Betriebes in mehr oder weniger ausgesprochener Weise ausgesetzt sind, aller jener wichtigen Vortheile, welche das Unfallversicherungsgesetz für den Versicherten bietet, theilhaftig werden zu lassen. Es darf hiebei nicht ausser Acht gelassen werden, dass dieses Ausdehnungsgesetz nie und nimmer eine Benachtheiligung der Eisenbahnbediensteten, sondern geradezu eine in den socialpolitischen Verhältnissen begründete Begünstigung bezweckte, und ist es weit gefehlt, die Nichtanwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes bei Unfällen auf Eisenbahnbedienstete etwa infolge Wegfalles des ganz veralteten, in neueren Gesetzgebungen nicht mehr vorkommenden Schmerzensgeldes als eine solche Benachtheiligung anzusehen. Es ist dies aber auch nur eine scheinbare Benachtheiligung, wenn erwogen wird, dass infolge der Einreihung der Eisenbahnbediensteten in die Zwangsversicherung diese ihre Renten bei Unfällen unter allen Umständen und selbst dann erhalten, wenn sie den Unfall selbst verschuldeten, oder eine dritte Person, oder eine höhere Gewalt ihn verursachte, also auch in Fällen, in welchen ihnen bei Anwendung des Haftpflichtgesetzes nicht der geringste Anspruch zukäme.

Ist aber die Zwangsversicherung im Verhältnisse zum Haftpflichtgesetze eine Begünstigung, zumindest aber keine Benachtheiligung, so ist nicht abzusehen, warum nicht alle Personen, die sich in der ganz gleichen Gefahrensituation befinden, auch gleich behandelt werden sollen, da es ganz gleichgiltig hiebei erscheint, welche Thätigkeit der einzelne Bedienstete entwickelt, wenn diese Thätigkeit nur zum Betriebe der Eisenbahn, sei es im engeren oder weiteren Sinne, gehört und während des Betriebes erfolgt. Die fortwährende Gefahr in dem Betriebe, der die betreffenden Personen täglich und

stündlich in Ausübung ihres Dienstes ausgesetzt sind, ist das gemeinsame Band, das sie verbindet und vor dem Gesetze gleichstellen muss.

Bei dem Schlafwagenpersonale tritt aber das Gefahrenmoment nicht minder grell zutage, wie bei dem eigentlichen Eisenbahnpersonale. Die Schlafwagen-Conducteure müssen während der Fahrt fortwährend im Zuge herumgehen, stehen, wiederholt von einem Coupé ins andere, von einem Waggon in den anderen gehen, in den Stationen vielfach ein- und aussteigen, den Passagieren in jeder Hinsicht behilflich sein — Handlungen, welche bei der besonders raschen Bewegung der Züge, in denen sich Schlafwagen befinden, doppelt gefährlich sein können.

Das Gesetz selbst hat diese Gefahr als das Criterium der Sache angesehen, sonst hätte es nicht im Art. V des Ausdehnungsgesetzes auch alle jene Personen (z. B. Postbeamte), die mit dem eigentlichen Betriebe der Bahn gar nichts zu thun haben und lediglich in fremdem Interesse (die Postbeamten im Interesse des Staates) die Reise mitmachen müssen, nur wegen der gleichen Gefahr, in welcher sie sich mit den übrigen bei der Eisenbahn Bediensteten befinden, in die Zwangsversicherung unter Aufhebung des Haftpflichtgesetzes eingereiht.

Für die Beantwortung der Frage, ob Jemand Eisenbahnbediensteter ist oder nicht, ist nicht der Umstand entscheidend, in wessen Diensten er steht oder wer ihn bezahlt, sondern diese Frage ist immer dann zu bejahen, wenn Jemand Dienste der Eisenbahn versieht; die Art der Thätigkeit und der Wirkungskreis der Bediensteten ist nicht massgebend. Wer „im Betriebe der Eisenbahn" thätig ist, und infolgedessen berufsmässig allen Gefahren des Eisenbahnbetriebes ausgesetzt ist, der ist ein Eisenbahnbediensteter im Sinne des Art. VII des Ausdehnungsgesetzes, der muss gemäss Art. I, Z. 1, dieses Gesetzes zwangsweise versichert sein und steht ausserhalb des Haftpflichtgesetzes.

Der Wortlaut des Abs. 4, Art. VII, des Ausdehnungsgesetzes steht dieser Auffassung in keiner Weise entgegen. Derselbe spricht von „Eisenbahnbediensteten". Warum sollte nun diese Bezeichnung vom Gesetzgeber im engsten Sinne gemeint worden sein, indem er darunter nur solche Personen verstanden haben wollte, die in einem directen Vertragsverhältnisse zur Bahn stehen, warum nicht mit Rücksicht auf das oben erörterte Gefahrenmotiv im weiteren Sinne, das heisst „Bediensteter bei der Eisenbahn — im Betriebe der Eisenbahn". Zu den letzteren gehört aber auch zweifellos das Personale der Schlafwagen.

Die Schlafwagen sind eine Einrichtung, die, wenn sie nicht von einer bereits bestehenden Gesellschaft den Eisenbahnverwaltungen vertragsmässig für ihre Züge zur Verfügung gestellt werden würden, gewiss von den letzteren selbst beigestellt werden müssten. Ist aber der Schlafwagen für den Eisenbahnbetrieb unentbehrlich, so kann man füglich nicht behaupten, dass der Schlafwagen und damit das Personale desselben nicht im Betriebe der Eisenbahn steht, dass dieses Personale nicht zu den Eisenbahnbediensteten im weiteren Sinne gehöre.

Es spricht aber auch der Umstand dafür, dass die Schlafwagenbediensteten als ausserhalb des Haftpflichtgesetzes stehende Eisenbahnbedienstete anzusehen sind, dass sie von der Bahn jederzeit, wenn sie im Dienste stehen, unentgeltlich befördert werden müssen. Zweifellos wären übrigens die Schlafwagenbediensteten dann als Eisenbahnbedienstete auch im engeren Sinne anzusehen, wenn die Schlafwagen seitens der Bahn selbst beigestellt werden würden und ist dies ein Beweis, dass die Thatsache der besonderen Gefahr allein und nicht das Dienstverhältniss hier in Betracht kommen kann.

Mit dieser Interpretation des Absatzes 4 des Art. VII des Ausdehnungsgesetzes stimmt aber auch die Haltung, welche die Unfallversicherungsanstalt, bezw. das in letzter Instanz competente Ministerium des Innern der Frage gegenüber einnimmt, ob ein Schlafwagenconducteur als Eisenbahnbediensteter anzusehen sei und dies führt gleichzeitig zur Besprechung der zweiten Frage, ob Kläger nämlich ein auf Grund des Art. I, Z. 1, des Ausdehnungsgesetzes versicherter Eisenbahnbediensteter ist.

Die Unfallversicherungsanstalt hat den Kläger thatsächlich nach der eben citirten Gesetzesbestimmung versichert; sie konnte ihn auch gar nicht in eine andere Gefahrenclasse einreihen, ihn also gar nicht anders versichern und spricht es der diesfalls erflossene Erlass des Ministeriums des Innern vom 8. October 1900, Z. 8242, ausdrücklich aus, dass die Schlafwagengesellschaft durch Beistellung des Personals und der Transportmittel objectiv am Betriebe der Bahn theilnimmt, dass insbesondere das Personal als im Betriebe der Eisenbahn beschäftigt angesehen werden muss, weil im Sinne des Unfallversicherungsgesetzes zu den Betriebsarbeitern nicht blos die direct im Betriebe stehenden, sondern auch die untergeordneten Hilfsarbeiter gerechnet werden, und es für die Unfallversicherung gleichgiltig ist, ob ein oder mehrere Unternehmer den Betrieb leiten, so dass also zur Unfallversicherungsanstalt das Schlafwagenpersonal im selben Verhältnisse steht wie das Eisenbahnpersonal.

Wenn nun auch weder die Unfallversicherungsanstalt, noch das Ministerium des Innern berufen ist zu entscheiden, ob Jemand in dem Sinne als Eisenbahnbediensteter anzusehen ist, dass auf ihn das Haftpflichtgesetz keine Anwendung findet, so sind dieselben geradezu prädestinirt zu bestimmen, in welche Classe der Versicherten der Kläger einzureihen ist. Kommen sie nun hiebei mit Bezug auf den Kläger zu keinem anderen Resultate, als dass ein Schlafwagenconducteur versicherungstechnisch wie ein Eisenbahnbediensteter im engeren Sinne zu behandeln ist, so ist dieser Umstand in hohem Masse geeignet, die oben entwickelte Ansicht, wonach das Schlafwagenpersonal bezüglich der Anwendung des 4. Absatzes des Art. VII des Ausdehnungsgesetzes dem Eisenbahnpersonale im engeren Sinne gleichzuhalten ist, auf das Wirksamste zu unterstützen, weil sich deutlich zeigt, dass in Ansehung der das Wesen des Ausdehnungsgesetzes bildenden Gleichheit der Gefahr, in welcher sich das ganze Zugspersonal befindet, zwischen Eisenbahnbediensteten, die zur betriebführenden Eisenbahn im Vertragsverhältnisse stehen und dem Schlafwagenpersonale ein Unterschied nicht gemacht werden wollte und auch nicht besteht.

Dem gegen diesen Beschluss seitens des Klägers eingebrachten Recurse wurde vom k. k. Oberlandesgerichte in Wien Folge gegeben und dieser Beschluss dahin abgeändert, dass auch die Einwendung der sachlichen Unzuständigkeit abzuweisen und in der Hauptsache zu entscheiden sei.

Begründung:

Der Kläger, wenn er auch den Betriebsgefahren in seiner Eigenschaft als Bediensteter der Schlafwagengesellschaft ausgesetzt war, kann doch nicht als ein Eisenbahnbediensteter im Sinne des Unfallversicherungsgesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, angesehen werden, da nicht die Bahn denselben versicherte, noch für die Bahn der Versicherungszwang bestand.

Es ist aber auch Abs. 4 des Art. IV l. c. nicht auf denselben anwendbar, da der Ausdruck „Eisenbahnbedienstete" nur im engeren Sinne auszulegen ist, übrigens die unentgeltliche Beförderung nicht nachgewiesen ist, vielmehr die Schlafwagengesellschaft durch ihre im Vertrage mit den Bahnen festgestellten Pflichten und Leistungen eben das Entgelt gibt für die Beförderung ihres Personales. Aber auch die Unterordnung unter die Weisungen der Bahnorgane lässt keinen Schluss dahin zu, dass Kläger als Eisenbahnbediensteter zu gelten habe, da ja das gesammte fahrende Publicum den Anordnungen der Bahnorgane Folge zu leisten hat.

Wenn endlich der Kläger zum Zwecke der Unfallversicherung von der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt und dem Ministerium des Innern unter die Personen des Art. I, Z. 1 l. c., eingereiht wird, so ist — abgesehen davon, dass dies für die Gerichte nicht bindend ist — der Kläger hiedurch noch immer nicht durch die den Betrieb führende Bahn versichert. Es konnte daher der Kläger, da er das Haftpflichtgesetz für sich in Anspruch nimmt, nur bei dem Handelsgerichte Wien, als dem bezüglich des Erstbeklagten auch örtlich zuständigen Gerichte, seine Klage einbringen.

Ueber den Revisionsrecurs der Belangten wurde unter Abänderung des Beschlusses des Berufungsgerichtes der Beschluss der ersten Instanz wieder hergestellt.

Gründe:

Die Frage, ob Kläger als Conducteur der genannten Schlafwagengesellschaft zu den im Art. VII, al. 4, des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, erwähnten Personen zu zählen ist, welchen ein Entschädigungsanspruch nach den Bestimmungen dieses Gesetzes zusteht, und auf welche das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, abgesehen von den Vorschriften der §§ 46 und 47 U.-V.-G. und die dadurch bedingte Competenz des Handelsgerichtes, keine Anwendung findet, muss bejaht werden.

Denn der im Art. VII, al. 4, des bezogenen Gesetzes gebrauchte Ausdruck „die gemäss Art. I, Z. 1, oder Art. V versicherten Eisenbahnbediensteten" kann eben nur im Zusammenhange mit den Bestimmungen der Art. I und V dieses Gesetzes richtig ausgelegt werden, und sind demnach darunter alle nach Art. I, Z. 1, und Art. V imperativ oder facultativ der Versicherung unterzogenen, in irgend einem Theile des gesammten Betriebes der Eisenbahn stehenden und den Gefahren dieses Betriebes ausgesetzten Personen zu verstehen.

Zu diesen Personen gehört aber auch der Kläger, wie schon daraus ersichtlich ist, dass er auf Grund der Entscheidungen der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt und der politischen Behörden, welche nach § 18 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, und Art. II des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, zur Entscheidung über die Versicherungspflicht und über die Einreihung in eine bestimmte Gefahrenclasse competent erscheinen, thatsächlich nach Art. 1, Z. 1, des letzterwähnten Gesetzes versichert wurde, daher ihm auch ein Entschädigungsanspruch nach den Bestimmungen dieses Gesetzes zusteht.

Dieser Auffassung steht auch nicht im Wege, dass Kläger zu der den Betrieb der Eisenbahnstrecke Lemberg—Czernowitz leitenden Staatsbahn-Direction in keinem unmittelbaren Dienstesverhältnisse stand, und dass nicht diese, sondern die Schlafwagengesellschaft in gegebenem Falle versicherungspflichtig war, denn die gesetzliche Qualification des der Versicherungspflicht unterliegenden Individuums hängt nicht davon ab, wer auf Grund des Gesetzes oder Vertrages die Versicherungsprämie zu zahlen hat. Dass aber Kläger als ein im Betriebe der k. k. Staatsbahnen verwendeter Bediensteter anzusehen ist, auf welchen Art. I, Z. 1, des mehrerwähnten Ausdehnungsgesetzes Anwendung findet, kann nicht bezweifelt werden, wenn erwogen wird, dass er als Conducteur der genannten Schlafwagengesellschaft auf Grund des zwischen dieser Gesellschaft und der bestandenen General-Direction der Staatsbahnen geschlossenen Vertrages zur Zeit des Unfalles auf einer im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnstrecke Dienste verrichtete, also im Eisenbahnbetriebe thätig, den Gefahren dieses Betriebes ausgesetzt und hiebei vertragsmässig den Vorständen der Stationen, den ausübenden Verkehrsbeamten und den Zugsführern, also Organen des staatlichen Eisenbahnbetriebes, dienstlich untergeordnet war.

[E.-M.-Z. 18.031 ex 1901.]

Eisenbahnverkehr im Monate März

1901 und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Monates März 1900.

Im Monate März 1901 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 4. März die 1·713 km lange Theilstrecke Schwarzenbergplatz — Heugasse — Südbahnhof, ferner am 7. März die 1·326 km lange Theilstrecke Tabor—Nordwestbahnhof—Innstrasse bis zur Engertstrasse und am 11. März die 1·627 km lange Theilstrecke Sofienbrücke durch die Sofienbrückengasse und Rochusgasse, sowie zurück durch die Sechskrügelgasse und Rasumoffskygasse, der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Weiters am 16. März die 2·76 km lange Theilstrecke Bahnhof—Podgorzebrücke und die 1·65 km lange Theilstrecke Ringplatz—Lobzower Mauthschranken, der Krakauer elektrischen Kleinbahnen.

Am 30. März die 0·668 km lange Theilstrecke Neu-Balabenka bis zur Böhmisch-mährischen Maschinenfabrik, der elektrischen Kleinbahn Prag-Vysočan-Lieben.

Im Monate März 1901 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 11,360.832 Personen und 8,791.957 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von K 46,831.061 erzielt, das ist per Kilometer K 2412. Im gleichen Monate 1900 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 10,103.578 Personen und 7,734.252 t Güter K 44,550.381 oder per Kilometer K 2337, daher resultirt für den Monat März

1901 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 3·2 pCt.

Im ersten Quartale 1901 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 30,717.555 Personen und 24,593.881 t Güter, gegen 28,702.944 Personen und 21,321.183 t Güter im Jahre 1900, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1901 auf K 129,797.652, im Jahre 1900 auf K 124,189.806.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die dreimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 19.413 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19.046 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1901 auf K 6686, gegen K 6521 im Vorjahre, das ist um K 165 günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1901 auf K 26.744, gegen K 26.084 im Vorjahre, das ist um K 660, mithin um 2·5 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten drei Monate 1901 per Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.

		Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1901 Kronen
1.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	111.092
2.	Leoben-Vordernberger Bahn	88.124
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	82.764
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	74.376
5.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	52.076
6.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	50.328
7.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	47.300
8.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	41.776
9.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	36.832
10.	Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	35.972
11.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	35.936
12.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	29.688
13.	Böhmische Nordbahn	25.520
14.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	24.544
15.	K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	23.844
16.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	22.816
17.	Eisenbahn Wien-Aspang	16.548

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.

		Kronen
1.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	36.500
2.	Localbahn Swoleňowes-Smečna	35.652
3.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	30.500
4.	Stauding-Stramberger Localbahn	29.944
5.	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	25.836
6.	Kuttenberger Localbahn	22.136
7.	Bozen-Meraner Bahn	21.944
8.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	21.936
9.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	20.948
10.	Neutitscheiner Localbahn	20.068
11.	Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	15.708
12.	Localbahn Dolina-Wygoda	15.500
13.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	15.044
14.	Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	14.164
15.	Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	12.800
16.	Localbahn Innsbruck-Hall i.T. (Dampftramway)	12.605
17.	Aussig-Teplitzer Eisenb.: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	9.548
18.	Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	9.356
19.	Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	8.292
20.	Localbahn Raspenau-Weissbach	8.204
21.	Bukowinaer Localbahnen	8.184
22.	Unterkrainer Bahnen	8.080
23.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	8.040
24.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	8.000
25.	Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	7.712
26.	Localbahn Starkenbach-Rochlitz	7.620
27.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	7.200
28.	Localbahn Postelberg-Laun	6.836
29.	Localbahn Stramberg-Wernsdorf	6.828
30.	Kremsthal-Bahn	6.692
31.	Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	6.648
32.	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	6.476
33.	Localbahn Asch-Rossbach	6.028
34.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5.748
35.	Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	5.704
36.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	5.688
37.	Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	5.684
38.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	5.600
39.	Neue Bukowinaer Localbahnen	5.584
40.	Localbahn Plan-Tachau	5.566
41.	Localbahn Trzebinia-Skawce	5.248
42.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	5.184
43.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5.172
44.	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	5.096
45.	Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	4.988
46.	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	4.916
47.	Valsugana-Bahn	4.864
48.	Mährische Westbahn	4.856
49.	Localbahn Chabówka-Zakopane	4.848
50.	Zillerthal-Bahn	4.848
51.	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Mutenitz-Gaya)	4.804
52.	Localbahn Auspitz	4.792
53.	Friauler Bahn	4.576
54.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	4.532
55.	Ostgalizische Localbahnen	4.512
56.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	4.416
57.	Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	4.304
58.	Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	4.268
59.	Böhmische Commercialbahnen	4.144
60.	Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	4.136
61.	Welser Localbahn	4.088
62.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	4.044
63.	Localbahn Wotic-Selčan	4.000
64.	Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	3.988
65.	Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	3.956
66.	Gurkthal-Bahn	3.944

	Kronen
67. Localbahn Krakau-Kocmyrzów	3.820
68. Ybbsthal-Bahn	3.628
69. Localbahn Potscherad-Wurzmes	3.600
70. Steyrthal-Bahn	3.592
71. Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.540
72. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	3.504
73. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	3.464
74. Localbahn Mauthausen-Grein	3.328
75. Pielachthal-Bahn	3.252
76. Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	3.248
77. Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	3.224
78. Gailthal-Bahn	3.212
79. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	3.180
80. Murthal-Bahn	3.120
81. Localbahn Deutschbrod-Saar	3.104
82. Localbahn Raudnitz-Hospozin	2.912
83. Localbahn Wolframs-Teltsch	2.836
84. Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.816
85. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2.808
86. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	2.800
87. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.688
88. Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	2.572
89. Friedlander Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgrenze (Hermsdorf)	2.556
90. Localbahn Stankau-Ronsperg	2.436
91. Localbahn Modřan-Čerčan	2.368
92. Localbahn Laibach-Oberlaibach	2.364
93. Localbahn Kolin-Čerčan	2.316
94. Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	2.284
95. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	2.228
96. Kołomeaer Localbahnen	2.220
97. Localbahn Gross Priesen-Wernstadt-Auscha	2.180
98. Pinzgauer Localbahn	2.100
99. Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	2.092
100. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	2.012
101. Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	1.848
102. Localbahn Melnik-Mšeno	1.836
103. Chrudim-Holitzer Localbahn	1.816
104. Niederösterr. Waldviertelbahn	1.720
105. Localbahn Rakonitz-Mlatz	1.600
106. Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1.588
107. Localbahn Strakonitz-Březnitz	1.544
108. Localbahn Neuhaus-Neubistritz	1.408
109. Kleinbahn Lupków-Cisna	1.360
110. Localbahn Wodňan-Moldauthein	1.316
111. Localbahn Mšeno—Unter-Četno	1.176
112. Localbahn Piła-Jaworzno	476

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten drei Monaten 1901 ergibt sich gegenüber der gleichen Zeitperiode 1900 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	58·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	46·0
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	38 8
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	21·0
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	18·4
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	13·1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	9·7
Eisenbahn Wien-Aspang	8·9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	6·0
Böhmische Nordbahn	4·6
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	4·3
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	1·0

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Swoleňowes-Smečna	291·6
Localbahn Postelberg-Laun	93·1
Localbahn Krakau-Kocmyrzów	60·2
Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	49·3
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	35·3
Localbahn Laibach—Ober-Laibach	25·7
Ybbsthal-Bahn	25·6
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	25·1
Localbahn Borki wielkie-Grzymalów	24·6
Stauding-Stramberger Localbahn	23·9
Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	22·2
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	20·5
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	17·4
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	17 0
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	17·0
Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	16·5
Ostgalizische Localbahnen	14·6
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	13·5
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	12·9
Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	11·5
Pielachthal-Bahn	11·3
Neue Bukowinaer Localbahnen	10·6
Gurkthal-Bahn	9·8
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	9·6
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	9·3
Bukowinaer Localbahnen	9·2
Neutitscheiner Localbahn	8·4
Kuttenberger Localbahn	8·1
Friauler Bahn	8 0
Localbahn Gleisdorf-Weiz	7·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	7·6
Localbahn Dolina-Wygoda	7·5
Localbahn Chabówka-Zakopane	7·1
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	6·7
Localbahn Mauthausen-Grein	5·5
Gailthal-Bahn	5·1
Localbahn Auspitz	5·1
Localbahn Beneschau-Wlaschim	4·7
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	4·7
Localbahn Rakonitz-Mlatz	4·7
Localbahn Trzebinia-Skawce	4·4
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	4·0
Chrudim-Holitzer Localbahn	3·4
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	2·4
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2·3
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	1·9
Localbahn Deutschbrod-Saar	1·6
Localbahn Starkenbach-Rochlitz	1·6
Localbahn Asch-Rossbach	0·7
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	0·7
Localbahn Wodňan-Moldauthein	0·3

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten drei Monaten 1901 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1900 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	0·3
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	2·7
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	4·6
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	7·8
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	14·5

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	0·1
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	0·6
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	1·5
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	1·7
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	1·7
Localbahn Wodňan-Prachatitz	1·9
Bozen-Meraner Bahn	1·9
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	1·9
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	2·1
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	2·2
Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2·3
Unterkrainer Bahnen	2·7
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2·9
Localbahn Strakonitz-Březnitz	3·5
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	3·6
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	4·0
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	4·8
Welser Localbahn	5·2
Localbahn Plan-Tachau	5·4
Kremsthal-Bahn	5·6
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	5·6
Steyrthal-Bahn	5·7
Valsugana-Bahn	5·9
Murthal-Bahn	7·0
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	7·3
Localbahn Wotic-Selčan	7·6
Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	7·9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	8·0
Böhmische Commercialbahnen	8·2
Localbahn Strakonitz-Winterberg	8·7
Steiermärkische Landesb. (Localbahn Cilli-Wöllan)	8·9
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	10·0
Mährische Westbahn	10·4
Localbahn Potscherad-Wurzmes	11·8
Kołomeaer Localbahnen	12·2
Ueberetscher Bahn	12·9
Localbahn Melnik-Mšeno	13·2
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	14·3
Localbahn Gross Priesen-Wernstadt-Auscha	15·1
Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	15·6
Localbahn Wolframs-Teltsch	16·1
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	16·2
Localbahn Mösel-Hüttenberg	16·7
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	17·1
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	18·4
Localbahn Modřan-Čerčan	18·6
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	25·7
Pinzgauer Localbahn	28·2
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	30·1
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	38·9
Localbahn Lupków-Cisna	44·0

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Localbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate März 1901 noch weiters 5 Zahnradbahnen, 24 städtische Bahnen mit elektrischem Betriebe und 3 Drahtseilbahnen mit einer Gesammtlänge von 297·67 km, wovon 259·51 Kilometer im Betriebe gestanden sind.

Im Monate März 1901 wurden auf diesen Bahnen 8,717.376 Personen und 7008 t Güter befördert und hiefür K 1,106.121 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 1,096.815 und auf den Güterverkehr K 9306 entfallen. Im gleichen Monate 1900 resultirte eine Gesammteinnahme von K 649.935 bei einem Verkehre von 4,594.244 Personen und 6565 t Güter und einer Gesammtlänge des Bahnnetzes von 219·9 km (davon 181·53 Kilometer im Betriebe).

Im ersten Quartale 1901 betrug die Gesammtfrequenz 23,427.089 Personen und 20.909 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesammteinnahme bezifferte sich auf K 3,009.484 (Personenverkehr K 2,982.650 und Güterverkehr K 26.834).

In der gleichen Zeitperiode 1900 betrug die Gesammteinnahme bei einer Frequenz von 13,261.583 Personen und 23.250 t Güter und einer Gesammtlänge des Eisenbahnnetzes von 219 90 km (hievon 181·53 km im Betriebe) K 1,937.825, wobei der Personenverkehr mit K 1,907.582 und der Güterverkehr mit K 30.243 participirt.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Die Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, haben im Monate März 1901 im Personenverkehre K 4,163.400 (5,251.800 Reisende), im Güterverkehre Kronen 13,739.700 (2,746.900 t), mithin insgesammt K 17,903.100 betragen.

Hievon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 2,965.600 4,555.200 Reisende), im Güterverkehre K 10,078.500 (2,250.500 t) und auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre K 4,163.400 (696.600 Reisende), im Güterverkehre K 3,661.200 (496 400 t).

Gegen den Monat März 1900 ergibt sich im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 220.710 (+ 663.632 Reisende), im Güterverkehre eine solche von K 859.044 (+ 249.226 t).

(Fortsetzung auf Seite 1294.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März		Im Monate März 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate März 1901				1900		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende März	
					für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1901	1900	Personen	Güter	Kronen				Kronen			1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen								Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Stadtbahn	8.420	8.360	5,251 800	2,746.900	4,163.400	13,739.700	17,903.100	2.126	16,823.346	2.012	+ 5·7	8.420	8.349
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	5.100	9.400	1.100	7.500	8.600	573	8.181	545	+ 5·1	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	3.100	2.500	2.300	7.100	9.400	409	8.670	377	+ 8·5	23	23
Borki wielkie-Grzymalów . . .	33	33	1.200	4.000	2.300	9 400	11.700	355	8.058	244	+ 45·5	33	33
Brüx-Lobositzer Verbindungsb. .	37	37	3.400	1.200	2.100	2.900	5.000	135	5.507	149	— 9·4	37	37
Bukowinaer Localbahnen . . .	187	168	17.300	39.400	17.100	125.700	142.800	764	130.857	779	— 1·9	185	168
Neue Bukowinaer Localbahnen .	166	166	27.700	26.000	23.100	60.100	83.200	501	73.834	445	+ 12·6	166	166
Chabowka-Zakopane	43	43	7.700	2.900	8 300	10.900	19.200	447	19.234	447	0	43	43
Chrudim-Holitzer Localbahn . .	59	59	7.100	7.400	2.200	7.500	9.700	164	8.798	149	+ 10·1	59	59
Delatyn-Kołomea-Stefanówka . .	112	112	8.300	6.500	8.300	16.100	24.400	218	19.784	177	+ 23·2	112	112
Deutschbrod-Saar	33	33	3.100	2.100	2.400	6.800	9.200	279	9.044	274	+ 1·8	33	33
Dolina-Wygoda	8	8	700	8.300	300	10.000	10.300	1.287	10.194	1.274	+ 1·0	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.900	3.700	4.100	10.900	15.000	750	14 075	704	+ 6·5	20	20
Friauler Bahn	16	16	5.700	1.100	4.800	2.800	7.600	475	7.263	454	+ 4·6	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.300	3.000	3.900	63.00	10.200	262	9.516	244	+ 7·4	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	5.500	1.600	2.800	5.900	8.700	281	8.781	283	— 0·7	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	6.900	5.100	3.000	8.600	11.600	773	10.818	721	+ 7·2	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts . . .	19	8	3.200	1.300	1.400	4.400	5.800	305	2 565	321	— 5·0	19	8
Gurkthalbahn	29	29	7.100	2.900	3.300	6.800	10.100	348	9.461	326	+ 6·7	29	29
Karlsbad-Johanngeorgenstadt . .	47	47	10.600	13.800	6.400	19.700	26.100	555	21.147	450	+ 23·3	47	47
Kolin-Cerčan	33	. . .	3.900	1.300	3.100	3.100	6.200	188	. . .	. .	. . .	33	. . .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	600	3.900	200	6.800	7.000	212	7.411	225	— 5·8	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	18	3.600	3.500	1.500	5.000	6.500	325	5.147	286	+ 13·6	20	18
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	14.400	9.200	19.800	17.200	37.000	416	40.274	453	— 8·2	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow . . .	22	22	2.500	2.600	1.900	3.000	4.900	223	6.663	303	— 26·4	22	22
Lupków-Cisna	25	25	500	2.100	400	6.700	7.100	284	4.691	188	+ 51·1	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz . . .	21	21	2.600	1.800	1.700	6.300	8.000	381	8.968	427	— 10·8	21	21
Mährische Westbahn	90	90	15.000	9.800	7.500	34.100	41.600	462	51.005	567	— 18·5	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	22.000	5.400	19.200	14.800	34.000	642	31.038	586	+ 9·6	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	8.000	1.700	4.100	4.900	9.000	290	8.849	285	+ 1·7	31	31
Modřan-Čerčan	77	62	6.200	4.700	5.200	9.700	14.900	194	16.372	264	— 26·5	77	62
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.700	2.600	600	3.100	3.700	740	3.977	795	— 6·9	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	9.600	4.900	6.900	19.800	26.700	351	21.859	288	+ 21·9	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt .	14	14	2.200	300	1.000	1.600	2.600	186	2.542	182	+ 2·2	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.200	1.700	1.000	4.000	5.000	152	4.600	139	+ 9·4	33	33
Ostgalizische Localbahnen . . .	196	196	14.900	17.900	22.900	57.800	80.700	412	65.144	332	+ 24·1	196	196
Pila-Jaworzno	21	. . .	500	800	200	1.100	1.300	62	. . .	. .	. . .	21	. . .
Pinzgauer Localbahn	53	53	8.000	2.600	4.600	6.200	10.800	204	11.291	213	— 4·2	53	53
Plan-Tachau	13	13	3.100	1.200	1.800	5.300	7.100	546	7.654	589	— 7·3	13	13
Postelberg-Laun	11	11	900	3.700	400	4.300	4.700	427	2.499	227	+ 88·1	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.600	1.700	500	3.000	3.500	206	6.014	354	— 41·8	17	17
Rakonitz-Mlatz	39	39	3.500	1.300	2.600	2.900	5.500	141	5.130	132	+ 6·8	39	39
Rakonitz-Pladen-Petschau . . .	104	104	13.800	4.300	7.600	11.000	18.600	179	19.166	184	— 2·7	104	104
Raudnitz-Hospodzin	25	. . .	2.800	2.500	1.100	3.300	4.400	176	. . .	. .	. . .	25	. . .
Schlackenwerth-Joachimsthal . .	8	8	1.900	1.500	600	1.800	2.400	300	2.464	308	— 2·6	8	8
Schwarzenau-Waidhofen a./T. und Schwarzenau-Zwettl	32	32	4.800	3.000	2.700	7.600	10.300	322	9.381	293	+ 9·9	32	32
Stankau-Ronsperg	22	. . .	6.700	1.900	2.400	3.000	5.400	245	. . .	. .	. . .	22	. . .

Vom 1. Jänner bis Ende März 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März								Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufen. 3. Monates		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1901				1900							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Stadtb.
14.549.900	7,682.500	11,881.200	38,313.000	50,194.200	5.961	11,664.512	36,030.248	47,694.760	5.713	+ 4·3	23.844	22.852	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
13.900	20.300	3.000	19.600	22.600	1.507	3.184	19.265	22.449	1.497	+ 0·7	6.028	5.988	Asch-Rossbach
9.100	6.400	7.100	18.300	25.400	1.104	7.225	17.020	24.245	1.054	+ 4·7	4.416	4.216	Beneschau-Wlaschim
3.400	8.600	5.900	23.300	29 200	885	6.576	16.859	23.435	710	+ 24·6	3.540	2.840	Borki wielk.-Grzymalow
9.900	3.400	6 000	8.700	14.700	397	5.243	18.803	24.046	650	— 38·9	1.588	2.600	Brüx-Lobositzer Localb.
48.200	106.900	51.200	327.300	378.500	2.046	48.441	266.370	314 811	1.874	+ 9·2	8.184	7.496	Bukowinaer Localb.
77.200	63.400	63.500	168.200	231.700	1.396	67.964	141.488	209.452	1.262	+ 10 6	5.584	5.048	N. Bukowinaer Localb.
17.900	9.600	19.900	32.200	52.100	1.212	13.521	35.165	48.686	1.132	+ 7·1	4.848	4.528	Chabowka-Zakopane
18.600	17.100	6.000	20.800	26 800	454	6.857	19.066	25.923	439	+ 3·4	1.816	1.756	Chrudim-Holitzer L.B.
20.100	14.700	21.500	37.100	58.600	523	24.184	26.070	50.254	449	+ 16·5	2.092	1.796	Delatyn-Kołomea-Stef.
8.400	5.800	6 500	19.100	25.600	776	5.962	19.236	25.198	764	+ 1·6	3.104	3.056	Deutschbrod-Saar
2.200	24.100	800	30.200	31.000	3.875	946	27.891	28.837	3.605	+ 7·5	15.500	14.420	Dolina-Wygoda
16 800	9.800	10.500	29.700	40.200	2.010	10.182	28.190	38.372	1.919	+ 4·7	8.040	7.676	Fehring-Fürstenfeld
16.800	2.700	12.200	6.100	18.300	1.144	11.430	5.516	16.946	1.059	+ 8·0	4.576	4.236	Friauler Bahn
21.600	7.100	10.100	16.100	26.200	672	10.043	16 319	26.362	676	— 0·6	2.688	2.704	Fürstenfeld-Hartberg
12.900	5.300	7.700	17.200	24.900	803	8.386	15.309	23.695	764	+ 5·1	3.212	3.056	Gailthal-Bahn
17.300	11.800	7.500	19.500	27.000	1.800	7.420	17.681	25.101	1.673	+ 7·6	7.200	6.692	Gleisdorf-Weiz
8.600	4.500	3.700	11.400	15.100	795	1.503	7.056	8.559	1.070	— 25·7	3.180	4.280	Göpfritz—Gr.-Siegharts
18.500	8.700	8.800	19.800	28.600	986	7.778	18.275	26.053	898	+ 9·8	3.944	3.592	Gurkthalbahn
26.360	27.700	16.100	43.800	59.900	1.274	17.742	36.885	54.627	1.162	+ 9·6	5.096	4.648	Karlsb.-Johanngeorgst.
11.900	3.800	9.100	10.000	19.100	579	. . . . .					2.316	. . .	Kolin-Cerčan
1.400	11.300	500	17.800	18.300	555	964	19.883	20.847	632	— 12·2	2.220	2.528	Kolomeaer Localbahnen
9.900	11.000	4.200	14.900	19.100	955	2.625	8.109	10.734	596	+ 60·2	3.820	2.384	Krakau-Kocmyrzów
43.000	22.300	60.300	54.800	115.100	1.293	61.234	57.326	118.560	1.332	— 2·9	5.172	5.328	Lemberg-Bełzec
9.300	8.400	6.100	9.300	15.400	700	6.902	15.121	22.023	1.001	— 30·1	2.800	4.004	Lemberg (Klep.)-Janów
700	2.700	500	8.000	8.500	340	1.429	13.754	15.183	607	— 44·0	1.360	2.428	Lupków-Cisna
7.700	5.400	4.900	17.700	22.600	1.076	5.312	21.456	26.768	1.275	— 15·6	4.304	5.100	M.-Budwitz-Jamnitz
35.500	27.300	19.700	89.600	109.300	1.214	21.667	100.323	121.990	1.355	— 10·4	4.856	5.420	Mährische Westbahn
67.100	13.900	46.200	39.600	85.800	1.619	48.240	37.596	85.836	1.620	— 0·1	6.476	6.480	Marienbad-Karlsbad
22.100	6.000	11.000	14.800	25.800	832	10.645	13.819	24.464	789	+ 5·5	3.328	3.156	Mauthausen-Grein
18.100	14.100	14.300	31.300	45.600	592	13.936	31.159	45.095	727	— 18·6	2.368	2.968	Modřan-Cerčan
6.100	8.100	1.400	8.600	10.000	2.000	1.360	10.644	12.004	2.401	— 16·7	8.000	9.604	Mösel-Hüttenberg
25.400	11.000	18.000	41.300	59.300	780	18.419	45.311	63.730	839	— 7·0	3.120	3.356	Murthal-Bahn
6.700	1.000	2.700	5 100	7.800	557	2.644	5.099	7.743	553	+ 0·7	2.228	2.212	Nakři-Netolitz—Netolitz
5.300	3.600	2.600	9.000	11.600	352	2.856	7.365	10.221	310	+ 13·5	1.408	1.240	Neuhaus-Neubistritz
43.800	44.900	69.100	151.900	221.000	1.128	70.853	122.029	192.882	984	+ 14·6	4.512	3.936	Ostgalizische Localb.
1.600	1.400	600	1.900	2.500	119	. . . . .					476	. . .	Pila-Jawoczno
21.900	4.900	12.300	15.500	27.800	525	12.570	26.155	38.725	731	— 28·2	2.100	2.924	Pinzgauer L.B.
8.300	3.700	4.300	13.800	18.100	1.392	5.051	14.083	19.134	1.472	— 5·4	5.568	5.888	Plan-Tachau
2.800	13.200	1.300	17.500	18.800	1.709	1.239	8.492	9.731	885	+ 93·1	6.836	3.540	Postelberg-Laun
4.300	11.400	1.300	14.000	15.300	900	1.541	15.803	17.344	1.020	— 11·8	3.600	4.080	Potscherad-Wurzmes
8.300	4.000	6.100	9.500	15.600	400	5.839	9.077	14.916	382	+ 4·7	1.600	1.528	Rakonitz-Mlatz
34.900	14.000	19.500	28.600	48.100	462	20.707	28.487	49.194	473	— 2·3	1.848	1.892	Rakonitz-Pl.-Petschau
7.200	9.500	2.800	15.400	18.200	728	. . . . .					2.912	. . .	Raudnitz-Hospozin
6.300	3.800	1.600	4.900	6.500	812	1.514	5.124	6.638	830	— 2·2	3.248	3.320	Schlackenwerth
14.400	7.400	7.900	19.800	27.700	866	8.296	17.041	25.337	792	+ 9·3	3.464	3.168	Schwarzenau-Waidhofen u. Schwarzenau-Zwettl
18.600	4.500	6.400	7.000	13.400	609	. . . . .					2.436	. . .	Stankau-Rousperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März		Im Monate März 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate März 1901				1900		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende März	
	1901	1900	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	4.000	3.100	2.400	10.100	12.500	625	13.338	667	— 6·3	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	5.100	1.800	3.800	8.500	12.300	148	13.108	158	— 6·3	83	83
Strakonitz-Winterberg	70	42	13.000	6.700	8.700	15.800	24.500	350	17.540	418	— 16·3	70	42
Tirschnitz-Schönbach	21	. . .	5 900	4.800	2.400	10.100	12.500	595	. . .	. . .	. . .	21	. . .
Trzebinia-Skawce	60	60	2.800	19.600	2.000	24.900	26 900	448	27.768	463	— 3·2	60	60
Unterkrainer Bahnen	134	134	27.900	14.700	25.400	70.200	95.600	713	105.576	788	— 9·5	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	25.800	2.100	23.500	10.700	34.200	543	34.439	547	— 0·7	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.600	1.900	1.200	4.500	5.700	518	6.089	554	— 6·5	11	11
Welser Localbahn	54	54	15.800	7.300	8.900	12.900	21.800	404	21.915	406	— 0·5	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	5.800	21 300	3.600	16.800	20.400	1.200	10.080	593	+102·4	17	17
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	2.500	700	1.200	1.300	2.500	119	2.632	125	— 4·8	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	10.200	2.800	5.600	9.400	15.000	268	14.990	268	. . .	56	56
Wolframs-Teltsch	23	23	2.200	1.800	1.600	4.800	6.400	278	7.038	306	— 9·2	23	23
Wotic-Selčan	17	17	2.800	1.700	1.900	4.400	6.300	371	6.993	411	— 9·7	17	17
Ybbsthalbahn	76	76	10.600	5.300	6.200	20.600	26.800	353	19.675	259	+ 36·3	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	3.200	32.400	700	24 900	25.600	3.200	23.642	2.955	+ 8·3	8	8
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	15.800	12.200	11 600	26.500	38.100	438	44 225	508	— 13·3	87	79
Zwittau-Poličká-Skuč	52	52	5.300	2.800	3.400	7.300	10.700	206	14.494	279	— 26·2	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Caslau-Zawratetz	24	24	2.378	4.946	1.149	8.587	9.736	406	7.926	330	+ 23·0	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.519	11.572	360	5.934	6.294	1.259	4.729	946	+ 33·1	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	226.142	812.396	77.691	1,046.100	1,123.791	11.127	704.949	6 980	+ 59·4	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	104	68.954	36.691	41.250	87.018	128.268	849	79.624	766	+ 10 8	151	104
Böhmische Nordbahn	328	328	190.988	178.797	147.996	603.965	751.961	2.293	731.305	2.230	+ 2·8	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn Linie lit. A	186	186	73.409	112.256	75.580	462.170	537.750	2.891	362.150	1.947	+ 48·5	186	186
Linie lit. B.	236	236	124.645	403.312	96.701	946.381	1,043.082	4.420	687.182	2.912	+ 51·8	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	37.553	78.610	30.340	295.121	325.461	3.576	348.214	3.827	— 6·6	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Hauptbahnnetz	1.036	1.036	979.569	1,178.882	1,124.749	5,788.425	6,913.174	6.673	6,397.498	6.175	+ 8·1	1.036	1.036
Localbahnen	302	291	110.837	58.448	45.637	115.526	161.163	534	151.002	519	+ 2·9	302	291
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke	64	64	70.174	123.986	56.134	430.919	487.053	7.610	483.217	7.550	+ 0·8	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	12.105	110.385	5.163	112.945	118.108	7.874	94.880	6.325	+ 24·5	15	15
Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken	628	628	321.061	311.776	352.331	1,376.663	1,728.994	2.753	1,822 760	2.902	— 5·1	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	146.605	300.251	147.734	908.226	1,055.960	3.405	1,319.013	4.255	— 20·0	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.: Oesterreichische Linien	1.366	1.366	732 356	760.199	834.887	3,595.748	4,430.635	3.243	4,323.129	3.165	+ 2·5	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	42.714	30.507	17.810	49.228	67.038	2.031	55.379	1.678	+ 21·0	33	33
Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.516	1.513	1,229.250	505.209	1,951.377	5,113.085	7,064.462	4.660	7,344.386	4.854	— 4·0	1.516	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	9.814	. . . .	2.303	. . . .	2.303	576	1.933	483	+ 19·3	4	
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	152.244	173.192	100.429	476.995	577.424	2.026	644.711	2.262	— 10·4	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	82 045	40 597	47.236	90.917	138.153	1.552	127.251	1.429	+ 8·6	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	29 032	95.257	18.805	256.414	275.219	4.234	201.880	3.106	+ 36·3	65	65

Vom 1. Jänner bis Ende März 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom I. Jänner bis Ende März									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1901				1900							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Gütor	im Ganzen	per Kilom	Differz. per Kilom in Percent	1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
10.800	11.200	5.700	32.400	38.100	1.905	7.059	30.439	37.498	1.875	+ 1·6	7.620	7.500	Starkenbach-Rochlitz
10.800	6.200	10.000	22.000	32.000	386	10.908	22.262	33.170	400	— 3·5	1.544	1.600	Strakonitz-Březnitz
32.800	15.900	21.200	49.600	70.800	1.011	12.768	33.732	46.500	1.107	— 8·7	4 044	4.428	Strakonitz-Winterberg
15.200	12.300	6.000	28.900	34.900	1.662	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	6.648	. . .	Tirschnitz-Schönbach
9.200	59.300	6.900	71.800	78.700	1.312	5.076	70.334	75.401	1.257	+ 4·4	5.248	5.028	Trzebinia-Skawce
72.400	47.900	65.100	205 600	270.700	2.020	62.731	215.496	278 227	2.076	— 2·7	8.080	8.304	Unterkrainer Bahnen
60.700	5.400	50.200	26.400	76.600	1.216	53.864	27.466	81.330	1.291	— 5 9	4.864	5.164	Valsugana-Bahn
10.400	5.600	3.000	12.400	15.400	1.400	3.072	11.982	15.054	1.369	+ 2·3	5.600	5.476	Vöcklabruck-Kammer
42 900	19.300	24.400	30.800	55.200	1.022	24.860	33.367	58.227	1.078	— 5·2	4.088	4.312	Weiser Localbahn
16.800	61.100	10.400	49.800	60.200	3.541	11.611	32.880	44.491	2.617	+ 35·3	14.164	10.468	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
5.000	1.600	3.700	3.200	6.900	329	4.054	2.835	6.889	328	+ 0·3	1.316	1.312	Wodňan-Moldauthein
28.700	7.800	14.500	24.900	39.400	704	14.926	25.294	40.220	718	— 1·9	2.816	2.872	Wodňan-Prachatitz
7.100	4.300	4.700	11.600	16.300	709	4.562	14.884	19 446	845	— 16·1	2.836	3.380	Wolframs-Teltsch
7.500	4.500	4.700	12.300	17.000	1.000	4.814	13.586	18.400	1.082	— 7·6	4.000	4.328	Wotic-Selčan
29.800	13.900	17.300	51.600	68.900	907	19.267	35.621	54.888	722	+ 25·6	3.628	2.888	Ybbsthalbahn
8.000	94.000	1.900	71.100	73 000	9.125	1.688	60.515	62.203	7.775	+ 17·4	36.500	31.100	Zeltweg-Fohnsdorf
43.000	39.100	32.100	74.800	106.900	1.229	30.475	72.525	103.000	1.256	— 2·1	4.916	5.024	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
16.600	7.200	9.800	19.900	29.700	571	11.059	25.389	36.428	700	— 18·4	2.284	2.800	Zwittau-Poličká-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
6.590	13.532	3.198	21.618	24.816	1.034	3.627	21.622	25.249	1.050	— 1·5	4.136	4.200	Časlau-Zawratetz
4.324	34.264	1.058	18.575	19.633	3.927	865	15.424	16.289	3.258	+ 20·5	15.708	13.032	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
590.652	2,217.065	243.513	2,561.598	2,805.111	27.773	236.399	1,534.994	1,771.393	17.538	+ 58·4	111.092	70.152	Aussig-Teplitzer E. a. L.
185.036	110.111	108.994	251.453	360.447	2.387	59.512	138.875	198.387	1.908	+ 25·1	9.548	7 632	Teplitz (Settenz)-R.
529.610	501.454	413.403	1,679.193	2,092.596	6.380	418.816	1,581.776	2,000.592	6.099	+ 4·6	25.520	24 396	Böhmische Nordbahn
204.802	625.639	210.312	1.460.758	1,671.070	8.984	203.219	1,000.451	1,203.670	6.471	+ 38·8	35.936	25.884	Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
321.608	1,148.728	247.349	2,826.399	3,073.748	13.024	251.440	1,854.008	2,105.448	8.921	+ 46·0	52.096	35.684	Linie lit. B
103.187	231.411	83.019	867.368	950.387	10.444	84.741	856.056	940.797	10.338	+ 1·0	41.776	41.352	Graz-Köflacher Eisenb.
2,681.981	3,391.630	3,275.759	15,987.593	19.263.352	18.594	3,144.571	15,032.756	18,177.327	17.546	+ 6·0	74.376	70.184	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
305.367	159.964	126.411	302.953	429.364	1.422	127.543	321 981	449.524	1.545	— 8·0	5 688	6.180	Localbahnen
186.407	370.685	154.772	1,169.431	1,324.203	20.691	163.385	1,007.571	1,170.956	18.296	+ 13·1	82.764	73.184	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
31.650	309.770	13.524	316.940	330.464	22.031	11.618	289.562	301.180	20.079	+ 9·7	88.124	80.316	Leoben-Vordernberger
885.860	836.006	1,042.499	3,618.767	4,661.266	7.422	1,165.636	3,721.804	4,887.440	7.783	— 4·6	29.688	31.132	Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken
409.494	844.409	441.044	2,413.344	2,854.388	9.208	478.443	2,858.039	3,336.462	10 763	— 14·5	36.832	43.052	Ergänzungsnetz
2,049.283	2,074.827	2,381.463	9,903.254	12,284.717	8.993	2,484.180	9,837.446	12,321.626	9.020	— 0·3	35.972	36.080	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
117.694	89.092	48.958	139.273	188.231	5.704	45.146	113.799	158.945	4.817	+ 18·4	22.816	19.268	Ostrau-Friedlander Eb.
2,807.153	1,400.960	4,791.780	14,282.344	19,074.124	12.582	4,991.432	14,582.822	19,574.254	12.937	— 2·7	50.328	51.748	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb in Oesterreich
21.238	. . . . .	4.987	. . . . .	4.987	1.247	5.194	. . . . .	5.194	1.299	— 4·0	4.988	5.196	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
426 630	495.645	307.532	1,441.145	1,748.677	6.136	324.308	1,572.214	1,896.522	6.654	— 7·8	24.544	26.616	Süd-Nordd. Verbindgsb.
201.682	113.055	119.612	248.580	368.192	4.137	123.241	214.931	338.172	3.799	+ 8·9	16.548	15.196	Wien-Aspang Bahn
82.664	263.329	53.582	715.055	768.637	11.825	51.531	583.674	635.205	9.772	+ 21·0	47.300	39.088	Wien-Pottd.-Wr. Neust

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate März		Im Monate März 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate März							Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende März	
					1901				1900		Differz. per Kilom. in Percent		
	1901	1900	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom.		1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	5.671	1.648	1.413	2.576	3.989	570	2.461	352	+ 61·9	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	28.129	20.467	15.296	51.938	67.234	348	76.264	395	— 11·9	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	28.264	6.946	42.682	31.557	74.239	2.395	75.194	2.426	— 1·2	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.496	4.404	934	4.487	5.421	339	3.143	197	+ 72·1	16	16
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.667	1.846	2.352	6.137	8.489	340	9.243	370	— 8·1	25	25
Friedlander Bezirksbahnen:													
Friedland-Reichsgr. (Hermsd.)	11	. . .	4.160	869	1.444	1.197	2.641	240	. . .	. . .	. . .	11	. . .
Raspenau-Weissbach	6	. . .	6.855	1.801	1.760	2.422	4.182	697	. . .	. . .	. . .	6	. . .
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.730	906	1.692	3 240	4.932	197	6.017	241	— 18·3	25	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	. . .	9.760	. . .	10.138	10.138	845	6.668	556	+ 52·0	12	12
Kremsthal-Bahn	70	70	18.783	11.865	13.129	30.108	43.237	618	45.145	645	— 4·2	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	14.987	2.785	3.353	3.031	6 384	2.128	5.699	1.900	+ 12·0	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	2.957	552	2.628	1.516	4 144	218	3.304	174	+ 25·3	19	19
Localbahn Melnik-Mšeno	30	30	2.336	3.690	1.903	3.541	5.444	183	6.648	222	— 17·6	30	30
„ Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.586	618	562	992	1.554	104	1.616	108	— 3·7	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	10.158	1.350	14.633	5.449	20.082	837	20.080	837	0	24	24
Mutenitz-Gaya	15	. . .	2.466	4.465	1.049	3.828	4.877	325	. . .	. . .	. . .	15	. . .
Mühlkreis-Bahn	. . .	58	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	22.755	. . .	. . .	. . .	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.593	6.817	3.724	10.654	14.378	1.797	12.504	1.563	+ 15·0	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	38	. . .	3.958	1.281	2.252	3 502	5.754	151	. . .	. . .	. . .	38	. . .
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	6.420	633	2.999	2.408	5.407	216	5.958	238	— 9·2	25	25
Pielachthalbahn	49	49	9.789	3.555	6.362	9.568	15.930	325	13.165	269	+ 20 8	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.812	1.803	1.536	4.703	6.239	416	7 604	507	— 18·0	15	15
Radkersburg Luttenberg L.-B.	25	25	2.735	1.061	1.680	3.372	5.052	202	4.204	168	+ 20·2	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	43.426	17.547	32.002	33.074	65.076	1.914	67.993	2.000	— 4·3	34	34
Localbahn Saitz-Göding	38	38	6.838	4.785	3.063	9.534	12.597	332	8.016	211	+ 57·4	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	10.239	3.453	5.731	6.813	12.544	502	12 118	484	+ 3·8	25	25
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	8.755	5.013	8.435	10 096	18.531	276	16 019	239	+ 15·4	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	33	13.973	5.658	6.869	9.318	16.187	385	17.249	522	— 26·2	42	33
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	13.157	33.796	4.507	49.183	53.690	2.983	38.596	2.144	+ 39·1	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	8.710	3.869	5.740	10 250	15.990	333	15.769	329	+ 1·2	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	1.206	3.481	489	4.306	4.795	685	3.713	530	+ 29·2	7	7
Swoleňowes-Smečna Localbahn	10	10	2.022	20.767	285	32.700	32.985	3.299	4.177	418	+689·2	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	6.766	9.223	4.445	13.551	17.996	461	20.486	525	— 12·2	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	8.597	7.743	4.676	13.585	18.261	373	18.139	370	+ 0·8	49	49
Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	5.550	2.210	3.961	10.480	14.441	962	15.038	1.002	— 4·0	15	15
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . .	2.264	. . .	6.579	6.579	822	5.631	704	+ 16·8	8	8
Zillerthalbahn	17	. . .	6.648	1.675	4.401	4.302	8.703	512	. . .	. . .	. . .	14	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.: Přívoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	119.389	3.650	18.817	4.021	22.838	2.284	19.936	1.994	+ 14·5	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	211.343	422	56.049	1.582	57 631	1.372	49.055	1.168	+ 17·5	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	57.505	. . .	13.151	. . .	13.151	1.096	10.646	887	+ 23·6	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	99 278	. . .	14.081	. . .	14.081	2.012	13.026	1.861	+ 8·1	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	121.744	. . .	17 269	. . .	17.269	2.878	15.016	2.503	+ 15·0	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	9.596	4.908	2.544	6.825	9.369	669	8 806	629	+ 6 3	14	14
Wiener Localbahn-Actien-Ges.: Wien-Wr.-Neudorf-Guntramsdf.	25	25	81.844	15.302	16.369	19.802	34.171	1.367	35.348	1.413	— 3·2	25	25
Summe	19.418	19.062	11,360.832	8,791.957	10,020.129	36,810.932	46,831.061	2.412	44,550.381	2.337	+ 3·2	19.413	19.040

Vom 1. Jänner bis Ende März 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März								Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1901				1900							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													b) Localbahnen
15.587	3.018	3.918	4.468	8.386	1.198	3.392	4.591	7.983	1.140	+ 5·1	4.792	4.560	Auspitzer Localbahn
80.735	60.552	44.382	155.616	199.998	1.036	42.312	175.617	217 929	1.129	— 8·2	4.144	4.516	Böhm. Commercialb.
68.002	16.694	93.946	76.117	170.063	5.486	93.923	79.288	173.211	5.587	— 1·9	21.944	22.348	Bozen-Meraner Bahn
6.861	9.971	2.621	10.279	12.900	806	2.737	8.824	11.561	723	+ 11·5	3.224	2.892	Brandeis-Neratowitz
7.761	4.467	6.654	15.247	21.901	876	6.770	19.362	26.132	1.045	— 16·2	3.504	4.180	Deutschbrod-Humpoletz
													Friedlander Bezirksb.:
10.610	2.425	3.591	3.439	7.030	639	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.556	. . .	Friedland-Grenze
18.976	5.236	4.729	7.578	12.307	2.051	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	8.204	. . .	Raspenau-Weissbach
7.115	2 645	4.557	9.071	13.628	545	4.556	11.483	16.039	642	— 15 1	2.180	2.568	Gr.-Priesen-W.-Auscha
													Innsbr. Mittelgebirgsb.
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	(Berg Isel-Igls)
. . . . .	23.670	. . . .	24.873	24.873	2.073	. . . .	20.371	20.371	1.697	+ 22·2	8.292	6.788	Königshof-B.-Koněprus
50.272	33.670	35.395	81.732	117.127	1.673	35.269	88.849	124.118	1.773	— 5·6	6.692	7.092	Kremsthal-Bahn
40.997	7.439	8.989	7.613	16.602	5.534	6.345	9.030	15.375	5.125	+ 8·1	22.136	20.500	Kuttenberger Localb.
8.032	1.458	7.169	4.052	11.221	591	4.700	4.222	8.922	470	+ 25·7	2.364	1.880	Laibach-Oberlaibach
6.450	6.088	5.136	8.638	13.774	459	5.194	10.678	15.872	529	— 13·2	1.836	2.116	Localb. Melnik-Mšeno
4.224	2.063	1.431	2 973	4.404	294	1.568	2.742	4.310	287	+ 2·4	1.176	1.148	Mšeno—Unter-Cetno
25.968	3.260	33.177	13.090	46.267	1.928	31.598	15.498	47.096	1.962	— 1·7	7.712	7.848	Mori-Arco-Riva a. G.
6.737	14.647	2.692	15.319	18.011	1.201	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	4.804	. . .	Mutenitz-Gaya
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	30.288	33.163	63.451	. . .	. . .	. . .	. . .	Mühlkreis-Bahn
30.243	18.937	10.766	29.369	40.135	5.017	10.552	26 477	37.029	4.629	+ 8·4	20.068	18.516	Neutitscheiner Localb.
12.397	3.972	6.283	10.073	16.356	430	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.720	. . .	N.-Oe. Waldviertelbahn
19.841	1.842	9.152	6.926	16.078	643	7.541	9.109	17.450	698	— 7·9	2.572	2.792	Otrokowitz-Wisowitz
25.030	8.907	16.611	23.214	39.825	813	16.601	19.172	35.773	730	+ 11·3	3.252	2.920	Pielachthalbahn
7.748	4·891	4.417	12 585	17.002	1.113	5.018	15.487	20.505	1.367	— 17·1	4.532	5 468	Reichenau a/K.-Solnitz
8.135	2.479	4.974	7.593	12.567	503	5.065	5.623	10 688	428	+ 17·0	2.012	1.712	Radkersburg-Luttenbg.
119.678	48.528	86.097	91.967	178.073	5.237	86.407	98.199	184.606	5.430	— 3·6	20.948	21.720	Reichenberg-Gablonz-T.
20.835	13.925	9.251	28.628	37.879	997	7.560	17.818	25.378	668	+ 49·3	3.988	2.672	Saitz-Göding
25.790	9.626	14.320	18.070	32.390	1.296	12.081	18.018	30.099	1.204	+ 7·6	5.184	4.816	Salzburg-Lamprechtsh.
22.939	15.564	21.755	25.320	47.075	702	20.570	24.659	45.229	675	+ 4·0	2.808	2.700	Salzkammergut-Localb.
39.773	14.498	20.197	24.619	44.816	1.067	19.770	21.325	41.095	1.245	— 14·3	4.268	4.980	Schneebergbahn
33.326	85.098	11.886	122.865	134.751	7.486	10.468	98 284	108.752	6.042	+ 23·9	29.944	24.168	Stauding-Stramberger
25 040	10.766	16.230	26.900	43.130	898	18.350	27.305	45.655	952	— 5·7	3.592	3.808	Steyrthal-Bahn
3.215	8.697	1.305	10.644	11.949	1.707	1.170	9.413	10.583	1.512	+ 12·9	6.828	6.048	Stramberg-Wernsdorf
5.927	68.179	834	83.292	89.126	8.913	860	21.898	22.758	2.276	+291·6	35 652	9.104	Swoleňowes-Smečna
21.121	28.053	13.974	41.461	55.435	1.421	13 830	46 959	60.789	1.559	— 8·9	5.684	6.236	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
23.751	19.937	12.461	36.014	48.475	989	12.043	37.240	49.283	1.006	— 1·7	3.956	4.024	Preding-Wdf.-Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg-Seewies
17.259	4 904	12.165	22.930	35.095	2.339	12.234	28.007	40.241	2.682	— 12·9	9.356	10.728	Ueberetscherbahn
. . . .	3.988	. . . .	11.411	11.411	1.426	. . . .	12.679	12.679	1.585	— 10·0	5.704	6.340	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
14.109	3.115	9.098	7.872	16.970	1.212	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	4.848	. . .	Zillerthalbahn
													Dampftramways.
337.838	8.518	54.237	10.355	64.592	6.459	52.208	8.304	60.512	6.051	+ 6·7	25.836	24.204	BrünnerLocaleisenb.-G.: Ostrau-Witkow.-Ellg.
603.532	1.067	153.827	4.116	157.943	3 761	150.963	4.099	155.062	3.692	+ 1·9	15.044	14.768	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
153 009	. . . . .	37.816	. . . . .	37.816	3.151	32.334	. . . . .	32.334	2.694	+ 17·0	12.605	10.776	Innsbruck-Hall i. T.
276.343	. . . . .	38.389	. . . . .	38.389	5.484	41.415	. . . . .	41.415	5.916	— 7·3	21.936	23.664	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
329.588	. . . . .	45.750	. . . . .	45.750	7.625	46.657	. . . . .	46.657	7.776	— 1·9	30.500	31.104	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
23.517	10.787	6.534	13.577	20.111	1.437	5.801	15.340	21.141	1.510	— 4·8	5.748	6.040	Salzburger Eisenb. u. Tr.
218.432	39.121	44.237	35.774	80.011	3.200	42.763	42.017	84.780	3.391	— 5·6	12.800	13.564	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
30,717.555	24,593.881	27,769.222	102,028.430	129,797.652	6.686	27,813.476	96,376.330	124,189.806	6.521	+ 2·5	26.744	26.084	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate März		Im Monate Februar 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate März 1901				1900		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende März	
					für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom.		1901	1900
	1901	1900	Personen	Güter									
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn [1]	6·31	6·31											
Gaisbergbahn [1]	5·25	5·25											
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	2.287	20	1.531	133	1.664		1.196				
Schafbergbahn [1]	5·83	5·83											
Schneebergbahn [1]	9·67	9·67											
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	7·15	114.079		12.524		12.524		11.071				
Baden-Vöslau [2]	11·09	11.09	5.437		652		652		596				
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	25.105		2 853		2.853		2.487				
Brünner Strassenbahnen	18 61	10·37	413.402	6.936	49.220	9.112	58.332		20 234				
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	68·322		7.519		7.519		7.211				
Gablonzer elektr. Strassenbahn	21·90	9·82	115.007		21.170		21 170		11.531				
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	5.944		1.402		1.402		1.228				
Grazer elektrische Kleinbahnen	21·54	14.40	510.458		79.548		79.548		60.428				
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	23.100		5.812		5.812		5 154				
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb) [3]	0·21	0·21	3.882		697		697						
Krakauer elektrische Kleinbahnen	4·41		121.493		13.534		13.534						
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	316.854		38.744		38.744		35.294				
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·04	6·04	130.894		19.916		19.916		17.964				
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)													
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	85.621		13.001		13.001		12.357				
Pilsener elektrische Kleinbahnen	10·60	10.44	113.371		11.716		11.716		10.348				
Prager elektr. Strassenbahn	36·72	28·16	1,762.292		185.049		185.049		131.904				
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.) [1]	1·37	1·37											
Prag (Smichov)-Košíř	1·69	1·69	38.052		4.118		4.118		3 288				
Prag-Vysočan-Lieben	6·88	6·84	157.465		18.543		18.543		18 260				
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·14	6.14	123.627		13.857		13.857		13.136				
Teplitz-Eichwald	10·51	9·93	129.883	52	15.911	61	15.972		13.752				
Triester elektrische Kleinbahnen	17·30		524.489		59.064		59.064						
Wiener elektrische Strassenb.	44·47	25·21	3,847.296		509.727		509.727		263.403				
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	61.650		10.120		10.120		8.741				
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·10	0·10	17.456		587		587		352				
Auf den Laurenziberg in Prag [1]	0·39	0·39											
Auf die Festung Hohensalzburg [1]	0 19	0·19											

[1]) Im Monate März 1901 war der Betrieb eingestellt. [2]) Im Monate März 1901 war der Betrieb bis auf die Ringlinie in Baden eingestellt
[3]) Im Monate Mä z 1900 war der Betrieb eingestellt.

Im Personenverkehre resultiren von der Mehreinnahme K 188.103 (+ 600.341 Reisende) aus dem Verkehre auf den westlichen Staatsbahnen und K 32.607 (63 291 Reisende) aus jenen der Staatsbahnen in Galizien.

Im Güterverkehre vertheilt sich die Mehreinnahme mit K 844.436 (+ 257.902 t) auf die westlichen Staatsbahnen und mit K 14.608 (— 8676 t) auf die Staatsbahnen in Galizien.

In den Ergebnissen der westlichen Staatsbahnen sind jene der Wiener Stadtbahn mit inbegriffen. Dieselben belaufen sich pro März 1901 im Personenverkehre auf K 316.500 (2,277.100 Reisende), im Güterverkehre auf K 51.600 (22.700 t) und pro März 1900 im Personenverkehre auf K 256.078 (1,880.964 Reisende), im Güterverkehre K 47.474 (18.065 t).

Bezüglich der Wiener Stadtbahn ergibt sich mithin eine Mehreinnahme von K 60.422 (+ 396.136 Reisende) im Personenverkehre und K 4126 (+ 4635 t) im Güterverkehre.

Nach Ausscheidung der Wiener Stadtbahn betragen die Einnahmen der westlichen Staatsbahnen pro März 1901 im Personenverkehre K 2,649.100 (2,278.100 Reisende), im Güterverkehre K 10,026.900 (2,227.790 t) und pro März 1900 im Personenverkehre K 2,522.419 2,073.895 Reisende), im Güterverkehre K 9,186.590 (1,974.533 t).

Hienach ergibt sich bei den westlichen Staatsbahnen allein eine Mehreinnahme von K 127.681 (+ 204.205 Reisende) im Personenverkehre und von K 840.310 (+ 253.257 t) im Güterverkehre.

Die Mehreinnahme im Personenverkehre der westlichen Staatsbahnen und der Wiener Stadtbahn erklärt sich durch die günstigen Witterungsverhältnisse des Berichtsmonates, sowie durch den Umstand, dass der März 1901 sechs Ruhetage zählte, während in dem gleichen Monate des abgelaufenen Jahres nur vier Sonn-

Vom 1. Jänner bis Ende März 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März								Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1901				1900							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
Zahnradbahnen.													
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
3.469	81	2.387	337	2.724	. . .	2.902	56	2.958	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
mit elektrischem Betriebe.													
309.765	. . . . .	33.900	. . . . .	33.900	. . .	33.724	. . . . .	33.721	. . .	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
12.909	. . . . .	1 545	. . . . .	1.545	. . .	1.633	. . . . .	1.633	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
71.624	. . . . .	11.362	. . . . .	11.362	. . .	10.629	. . . . .	10.629	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
1,084.000	20.634	125.399	26.302	151.701	. . .	35.086	30 092	65.178	. . .	. . .	. . .	. . .	Brünner Strassenbahn
183.319	. . . . .	19.734	. . . . .	19.734	. . .	21.742	. . . . .	21.742	. . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. B.
299.274	. . . . .	55.229	. . . . .	55.229	. . .	11.531	. . . . .	11.531	. . .	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elektr. Str.-E.
16.741	. . . . .	3·986	. . . . .	3.986	. . .	3.611	. . . . .	3.611	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.-Stadt
1,396.459	. . . . .	223.092	. . . . .	223.092	. . .	181.195	. . . . .	181.195	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
53 319	. . . . .	12.949	. . . . .	12 949	. . .	14.750	. . . . .	14.750	. . .	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
8.619	. . . . .	1.538	. . . . .	1.538	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr.Betr.)
121.493	. . . . .	13.534	. . . . .	13.534	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Krakauer elektr. Kleinb.
897.629	. . . . .	109.853	. . . . .	109.853	. . .	107.503	. . . . .	107.503	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
369.656	. . . . .	55.387	. . . . .	55.387	. . .	53.322	. . . . .	53.322	. . .	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
242.088	. . . . .	37.141	. . . . .	37.141	. . .	37.301	. . . . .	37 301	. . .	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.-B.
296.213	. . . . .	29.938	. . . . .	29.938	. . .	31.619	. . . . .	31 619	. . .	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
4,869.274	. . . . .	517.771	. . . . .	517.771	. . .	387.195	. . . . .	387.195	. . .	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str.-B.
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
106.860	. . . . .	11.556	. . . . .	11.556	. . .	10.712	. . . . .	10.712	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Smichov)-Košíř
431.872	. . . . .	50.566	. . . . .	50.566	. . .	54.281	. . . . .	54.281	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
344.390	. . . . .	38.700	. . . . .	38.700	. . .	38.588	. . . . .	38.588	. . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr.St.
367.880	194	44.572	195	44.767	. . .	41.581	95	41.676	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
1,428.309	. . . . .	163.643	. . . . .	163.643	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Triester elektr. Kleinb.
10,322.229	. . . . .	1,389.405	. . . . .	1,389.405	. . .	800.541	. . . . .	800.541	. . .	. . .	. . .	. . .	Wiener elektr.Strassenb.
170.758	. . . . .	28.828	. . . . .	28.828	. . .	27.457	. . . . .	27.457	. . .	. . .	. . .	. . .	Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.													
18 940	. . . . .	635	. . . . .	635	. . .	679	. . . . .	679	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg

tage fielen, denn die Anzahl der Sonn- und Feiertage ist insbesondere auf den engeren Localverkehr von Einfluss. Das Plus im Personenverkehre der Staatsbahnen in Galizien erklärt sich sowohl durch den stärkeren Sonn- und Feiertagsverkehr, als auch durch die starken Arbeitertransporte nach Deutschland.

Die Steigerung im Güterverkehre der westlichen Staatsbahnen ist auf die Mehrverfrachtung von Holz, Steinen, Kalk, Ziegeln, Heu, Stroh, Eisen und lebenden Thieren, hauptsächlich aber auf den stärkeren Versandt von Kohle zurückzuführen. Die Ausfuhr nach dem Auslande beträgt von letzterer allein gegen den März 1900 mehr um rund 12.000 Wagenladungen.

Auf den Staatsbahnen in Galizien wurde von den Artikeln Getreide und Petroleum etwas mehr, von Holz und sonstigen Gütern dagegen etwas weniger verfrachtet, so dass sich im Ganzen eine geringe Verminderung in der beförderten Menge ergibt. Dass dennoch eine kleine Mehreinnahme resultirt, dürfte in der Mehrverfrachtung von höher tarifirenden Gütern liegen.

Vom 1. Jänner bis Ende März 1901 betragen die Einnahmen einschliesslich der Wiener Stadtbahn K 50,194.200, das ist gegen die gleiche Periode des Jahre 1900 mehr um K 2,499.440.

Die Einnahmen der Wiener Stadtbahn betragen im gleichen Zeitabschnitte K 1,033.400 (+ K 141.919) und jene der österreichischen Staatsbahnen, ohne der Wiener Stadtbahn, K 49,160.800 (+ K 2,357.521).

Localbahn Borki wielkie-Grzymalów. Von der Mehreinnahme entfallen K 77 (+ 131 Reisende) auf den Personenverkehr und K 3565 (+ 1374 t) auf den Güterverkehr, in welch letzterem hauptsächlich von den Artikeln Getreide und Kleie mehr verfrachtet wurde.

Neue Bukowinaer Localbahnen. Im Personenverkehre wurde infolge der stärkeren Frequenz auf den Linien Nepolokoutz—Wiznitz und Lužan—Zaleszczyki (+ 1263 Reisende) eine Mehreinnahme von

K 413 erzielt. Im Güterverkehre, welcher eine Steigerung von 10.444 t erfahren hat (meist Steine, Holz und Kalk), beträgt die Mehreinnahme K 8953.

Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanowka. Durch die stärkere Frequenz im Verkehre zwischen nahegelegenen Stationen ergibt sich im Personenverkehre ein Plus von 612 Reisenden. Dass trotzdem eine um K 103 geringere Einnahme resultirt, erklärt sich durch die Verminderung des Verkehres nach entfernteren Stationen. Im Güterverkehre rührt die Steigerung in der Einnahme (K 4719) aus der Zunahme im Durchzugsverkehre von und nach Ungarn (+ 3134 t Cement, Bretter, Mehl, Spiritus, Schwefelsäure und Eisenwaaren) her.

Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt. Von der Mehreinnahme entstammen K 232 (+ 627 Reisende) dem Personenverkehre und K 4721 (+ 1749 t) dem Güterverkehre, in letzterem vorwiegend aus dem stärkeren Durchzugsverkehre.

Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janów. Der Ausfall in der Einnahme rührt zum grösseren Theile aus dem Güterverkehre her (K 1331). Die Ursache liegt in der Minderverfrachtung von 1404 t Getreide und Bruchsteine. Im Personenverkehre beträgt die Mindereinnahme K 432 (— 1727 Reisende).

Localbahn Lupków-Cisna. Das Plus rührt zur Gänze aus dem Güterverkehre her, in welchem sich infolge Mehrbeförderung von 892 t Bauholz eine Mehreinnahme von K 2495 ergeben hat. Der Personenverkehr zeigt dagegen in der Einnahme und Frequenz einen Rückgang von K 86, beziehungsweise 116 Reisenden.

Mährische Westbahn. Im Personenverkehre hat sich im Verkehre zwischen nahegelegenen Stationen eine Steigerung von 4407 Reisenden mit einer Mehreinahme von K 282 ergeben. Im Güterverkehre resultirt infolge der geringeren Beförderung von Malz, Chamotte, Ziegel, Steine und Düngmittel (— 3259 t) eine Mindereinnahme von K 9687.

Localbahn Modřan-Čerčan. Infolge Mehrfrequenz von 612 Reisenden ergibt sich im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 322. Im Güterverkehre ist dagegen eine Abnahme der beförderten Menge um 665 t mit einer Wenigereinnahme von K 1794 wahrnehmbar.

Murthalbahn. Im Personenverkehre beträgt die Mehreinnahme K 132 (+ 170 Reisende). Im Güterverkehre hat sich eine geringe Abnahme in der beförderten Menge ergeben (— 80 t). Wenn trotzdem eine Mehreinnahme von K 4709 ausgewiesen wird, so ist dies darin begründet, dass im März 1900 um K 4500 mehr Einnahmenrückersätze geleistet wurden als im Berichtsmonate. Es steht mithin der Einnahme aus dem Güterverkehre des Monates März 1901 eine verhältnissmässig niedrigere Vergleichsziffer gegenüber.

Ostgalizische Localbahnen. Die Steigerung im Personenverkehre (+ K 239, + 1142 Reisende) resultirt hauptsächlich aus der Zunahme des Verkehres auf der Linie Tarnopol—Kopyczynce. Die Mehreinnahme im Güterverkehre, welche sich auf K 15.317 (+ 4408 t) beläuft, hat ihre Ursache in dem stärkeren Durchzugsverkehre von Brennholz, Getreide, Mais und Kartoffeln über die Linien der Ostgalizischen Localbahnen.

Localbahn Postelberg-Laun. Durch die Zunahme der Zucker- und Kalksteintransporte (+ 2686 t) ergibt sich im Güterverkehre eine Steigerung der Einnahme um K 2182. Die Zunahme im Personenverkehre ist unbedeutend (+ K 19, + 55 Reisende).

Localbahn Potscherad—Wurzmes. Die Mindereinnahme entstammt fast zur Gänze dem Güterverkehre (— K 2470, — 3199 t), welcher hauptsächlich bei den Artikeln Zucker und Kohle eine Abnahme in der beförderten Menge ersehen lässt. Im Personenverkehre, in welchem sich ebenfalls eine Verminderung ergeben hat, beträgt dieselbe nur K 44, beziehungsweise 112 Reisende.

Eisenbahn Wittmannsdorf-Ebenfurth. Im Personenverkehre hat sich eine Mindereinnahme von K 644 (— 926 Reisende) ergeben, im Güterverkehre hinwider eine Mehreinnahme von K 10.964, welche ihre Ursache weniger in der Verkehrssteigerung (1094 t), als vielmehr in dem Umstande hat, dass im März 1900 um K 8300 mehr Einnahmenrückersätze geleistet wurden als im März 1901, wodurch der Einnahme aus dem Güterverkehre des Berichtsmonates eine niedere Vergleichsziffer gegenübersteht.

Ybbsthalbahn. Im Personenverkehre zeigt sich eine Verminderung um K 501 (— 1520 Reisende), während der Güterverkehr eine Steigerung von K 7626 (+ 2237 t) erfuhr, welche ihre Erklärung in dem stärkeren Versandt von Langholz und Baumaterialien findet.

Localbahn Zwittau-Polička-Skutsch. Der Einnahmenausfall entspringt zum kleineren Theile dem Personenverkehre (— K 333, — 460 Reisende), zum grösseren Theile jedoch dem Güterverkehre (K 3461), welcher insbesondere bei Steinen, Holz, Ziegeln und Cellulose eine Wenigerbeförderung von 1646 t zeigt.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien). Die im Monate März 1901 gegenüber demselben Monate des Vorjahres erzielte Mehreinnahme erscheint durch den Bergarbeiterausstand vom 20. Jänner bis 20. März 1900, sowie den heuer infolge des günstigen Wasserstandes äusserst lebhaften Elbeverkehr begründet.

Böhmische Nordbahn. Die Mehreinnahmen resultiren aus einer Steigerung des Verkehres im Allgemeinen, besonders im Kohlenverkehre.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate März 1901 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 5973, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 169.627, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 175.600, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 6063, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 349.837, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 355.900 ergeben.

Die Mehreinnahme im Güterverkehre bei beiden Unternehmungen resultiren aus dem stärkeren Kohlenverkehre und dem Verkehre von diversen Gütern.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate März 1901 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 49.422 Personen und des Erträgnisses um K 66.694.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 71.168 t und des Erträgnisses um K 448.982.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich

bei	Getreide aller Art	um 5.664 t
„	Mehl und Mahlproducten	„ 2.827 t
„	Zucker, roh	„ 485 t
„	Steinen aller Art	„ 8.331 t
„	Holz aller Art	„ 11.754 t
„	Kohlen	„ 64.660 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen

bei	Zucker, raffinirt	um 1.438 t
„	Erzen und Schlacken	„ 3.312 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 5421 Personen und das Erträgniss um K 2493 zu.

Der Güterverkehr weist eine Zunahme des Frachtquantums um 4669 t und des Erträgnisses um K 7668 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere

bei	Mehl und Mahlproducten	um 362 t
„	Zucker, roh	„ 1.448 t
„	Holz aller Art	„ 2.671 t
„	Steinen aller Art	„ 2.990 t
„	Erzen und Schlacken	„ 618 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu constatiren

bei	Eisen und Stahl	um 153 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 2589 Personen und das Erträgniss um K 3074 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 5769 t und des Erträgnisses um K 8585 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich der Artikel Getreide aller Art eine Mehrverfrachtung und die Artikel Holz aller Art, Steine aller Art, sowie Erze und Schlacken eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Personenverkehre eine Zunahme um 1473 Personen und des Erträgnisses um K 695, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 1355 t und des Erträgnisses um K 3886.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Getreide aller Art, Mehl und Mahlproducte, Zucker, roh, Steine aller Art, sowie Eisen und Stahl eine Mehrverfrachtung zu verzeichnen.

Auf der Localbahn Auspitz resultirte im Personenverkehre eine Zunahme um 1391 Personen und des Erträgnisses um K 387, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 580 t und des Erträgnisses um K 1141.

Was endlich die Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz betrifft, so ergibt sich im Personenverkehre eine Zunahme um 1613 Personen und des Erträgnisses um K 781, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 356 t und des Erträgnisses um K 1332.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate März 1901 erzielte Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres kann ausser dem lebhaften Personenverkehre hauptsächlich Kohlentransporten zugeschrieben werden.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate März 1901 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

(provisorische Ziffern pro März 1901, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . . .	+ 17.506	Personen	— K 31.377
Ergänzungsnetz . . .	+ 1.724	„	— „ 11.997
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 3.874	„	— „ 4.624

Das Missverhältniss zwischen Verkehrszunahme und Einnahme ist durch Abnahme der Fahrten auf grössere Entfernungen zu erklären.

B. Frachtenverkehr:

(provisorische Ziffern pro März 1901, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz .	— 21.788 t	— K 62.389
„ „ Ergänzungsnetz .	— 11.292 t	— „ 251.056
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	— 49 t	— „ 62.663

Das garantirte und das Ergänzungsnetz der Oesterr. Nordwestbahn litten durch die verspätete Eröffnung der Schiffahrt auf der Donau und der Elbe.

Das Ergänzungsnetz hatte ausserdem dadurch zu leiden, dass die Transporte oberschlesischer Kohle, die im Vorjahre anlässlich des Strikes erheblich zugenommen und lange Strecken durchfahren hatten, im Berichtsmonate auf das normale Mass zurückgingen.

Die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn hatte aus demselben Grunde einen Ausfall an niederschlesischer Kohle auf längeren Strecken.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate März 1901 erzielten Einnahmen haben im Vergleiche mit dem correspondirenden Monate des Vorjahres eine Abnahme um K 330.944 erfahren. Hievon entfielen auf den Personenverkehr K 91.453, auf den Frachtenverkehr K 239.491.

Die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben hat gleichfalls eine Mindereinnahme von K 1115 erfahren.

Personenverkehr	— K	1.188
Frachtenverkehr	+ K	73

Dagegen wiesen die Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Mödling-Brühl Mehreinnahmen aus.

Dieselben betrugen

bei erstgenannter Bahn			K 68
Personenverkehr	+ K	57	
Frachtenverkehr	+ K	11	
bei letztgenannter Bahn			K 370

Bei den Pachtbahnen ergaben sich nachstehende Zunahmen der Erträgnisse:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn		K 73.339
Personenverkehr	+ K	2.851
Frachtenverkehr	+ K	70.488
Leoben-Vordernberger Bahn		K 23.228
Personenverkehr	+ K	1.003
Frachtenverkehr	+ K	22.225
Localbahn Radkersburg-Luttenberg		K 848
Personenverkehr	— K	194
Frachtenverkehr	+ K	1.042
Localbahn Laibach-Ober-Laibach		K 840
Personenverkehr	+ K	843
Frachtenverkehr	— K	3

Ein Rückgang in den Einnahmen trat hingegen bei nachbenannten Pachtbahnen ein, und zwar bei der

Graz-Köflacher Bahn . . . . . um K 22.753
Personenverkehr + K 123
Frachtenverkehr — K 22.876
und bei der
Localbahn Cilli-Wöllan . . . . um K 2.490
Personenverkehr — K 186
Frachtenverkehr — K 2.304

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Gegenstandsmonate wurden um 18.135 Personen mehr befördert als im Monate März des Jahres 1900 und steigerten sich die Einnahmen aus diesem Verkehre um K 3497.

Im Güterverkehre gelangten 4019 t mehr zum Versandt mit einer Mehreinnahme von K 7405.

Im Gesammten ergab sich somit eine Steigerung der Einnahmen um K 10.902.

Schneebergbahn (Adhäsionsstrecke). Der Personenverkehr weist eine Steigerung um 2209 Personen bei Mehreinnahme von K 347 aus.

Der Güterverkehr hat zwar um 703 t zugenommen, doch zeigen die Einnahmen einen Ausfall von K 1409, was seine Begründung in dem Umstande findet, dass der Versandt höher tarifirender Artikel (Gyps) abgenommen, jener billiger tarifirender hingegen (Kalk und Schotter) zugenommen hat.

Berichtigung der im Verordnungs-Blatte Nr. 20 ex 1901 publicirten Transporteinnahmen der österreichischen Hauptbahnen für das Jahr 1900 auf Grund nachträglicher definitiver Abrechnungen.

K. k. österr. Staatsbahnen
(Staatseisenbahnbetrieb).

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 (inclusive Mühlkreisbahn für die Betriebsperiode vom 18. October bis 31. December 1900)	K	235,689.691
Richtigstellung per IV. Quartal 1900	— „	162.620
Verbleiben . . .	K	235,527.071
Definitive Einnahmen per 1899 (exclusive Mühlkreisbahn)	„	222,832.329
Somit per 1900 Mehreinnahme . . .	K	12,694.742

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn
(alte Linien).

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	12,905.782
Hiezu Mehreinnahmen auf Grund definitiver Buchungen der Monate October bis December 1900	„	344 162
Summe . . .	K	13,249.944
Definitive Transporteinnahmen per 1899 . . .	„	13,422.785
Somit per 1900 Mindereinnahme . . .	K	172.841

Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg.

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	1,327.967
Hiezu Mehreinnahmen auf Grund definitiver Buchungen per October bis December 1900 .	„	24.825
Summe . . .	K	1,352.792
Definitive Transporteinnahmen per 1899	„	1,016.574
Somit per 1900 Mehreinnahme . . .	K	336.218

Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A.

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	7,974.894
Hiezu Mehreinnahmen auf Grund definitiver Abrechnungen bis Ende November 1900 . . .	„	58.690
Summe . . .	K	8,033.584
Definitive Einnahme per 1899	„	8,355.418
Daher per 1900 Mindereinnahme . . .	K	321.834

Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B.

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	14,619.135
Hiezu Mehreinnahmen per September bis November 1900	„	68.204
Summe . . .	K	14,687.339
Definitive Einnahme per 1899	„	14,862.078
Daher per 1900 Mindereinnahme . . .	K	174.739

Oesterr. Nordwestbahn, garantirtes Netz.

Publicirte Transporteinnahmen für das Jahr 1900	K	23,680.309
Hiezu Mehreinnahmen auf Grund buchhalterischer Richtigstellungen für die Monate September bis December 1900	„	601.747
Summe . . .	K	24,282.056
Definitive Transporteinnahmen per 1899 . . .	„	22,746.314
Daher für das Jahr 1900 Mehreinnahme . . .	K	1,535.742

Oesterr. Nordwestbahn, Ergänzungsnetz.

Publicirte Transporteinnahmen für das Jahr 1900	K	15,912.282
Hiezu Mehreinnahmen auf Grund buchhalterischer Richtigstellungen für die Monate September bis December 1900	„	388.944
Summe . . .	K	16,301.226
Definitive Transporteinnahmen per 1899 . . .	„	15,244.278
Daher Mehreinnahmen per 1900 . . .	K	1,056.948

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Publicirte Transporteinnahmen für das Jahr 1900	K	8,290.377
Hiezu Mehreinnahmen auf Grund buchhalterischer Richtigstellungen für die Monate September bis December 1900	„	123.719
Summe . . .	K	8,414.096
Definitive Transporteinnahmen per 1899 . . .	„	7,980.597
Daher Mehreinnahme per 1900 . . .	K	433.499

Südbahn-Gesellschaft.

a) Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich.

Publicirte Transporteinnahmen per 1900 . . .	K	88,686.821
Auf Grund der definitiven Abrechnungen bis Ende November 1900 richtiggestellte Einnahmen	„	88,850.573
Definitive Einnahmen per 1899	„	85,644.106
Daher Mehreinnahme per 1900 . . .	K	3,206.467

b) Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft.

Publicirte Transporteinnahmen für das Jahr 1900	K	3,822.139
Einnahmen per 1900 auf Grund definitiver Buchungen bis Ende November 1900 richtiggestellt	K	3,832.364
Definitive Einnahmen per 1899	„	3,516.683
Daher per 1900 Mehreinnahme . . .	K	315.681

c) Leoben-Vordernberger Bahn.

Publicirte Transporteinnahmen für das Jahr 1900	K	1,389.060
Einnahmen per 1900, richtiggestellt auf Grund definitiver Buchungen bis Ende November 1900	K	1,355.311
Definitive Einnahmen per 1899	„	1,261.906
Daher per 1900 Mehreinnahme . . .	K	93.405

d) Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Publicirte Transporteinnahmen für das Jahr 1900	K	2,892.008
Auf Grund definitiver Buchungen bis Ende November 1900 richtiggestellte Einnahmen . . .	K	2,956.420
Definitive Einnahmen per 1899	„	2,542.313
daher Mehreinnahme per 1900 . . .	K	414.107

Inland.

Parlamentarisches.

In der 40. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2. Mai wurde seitens der Regierung nachstehender Gesetzentwurf eingebracht:

Gesetz
vom . . . . . ,
betreffend
die im Jahre 1901 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, unter den Bedingungen dieses Gesetzes die Ausführung der nachfolgenden Bahnen niederer Ordnung sicherzustellen, und zwar:

1. von der Station Wallern oder einem anderen geeigneten Punkte der Localbahn Winterberg-Wallern über Tusset zur Reichsgrenze bei Brandhäuser mit einer Abzweigung nach

Salnau zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Budweis—Salnau;

2. von der Station Rakonitz der Staatsbahnlinie Beraun—Rakonitz über Opočna zum Anschlusse an die Localbahn Postelberg-Laun, eventuell in Laun;

3. von der Station Saar der Localbahn Deutschbrod-Saar nach Tischnowitz zum Anschlusse an die Linie Brünn—Tischnowitz der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft;

4. von der Station Hartberg der Localbahn Fürstenfeld-Hartberg nach Friedberg;

5. von Trient über S. Michele und Cles nach Malè;

6. von der Station Sudoměř oder einem anderen geeigneten Punkte der Localbahn Mscheno—Unter-Cetno über Jungbunzlau nnd Unter-Bautzen nach Alt-Paka zum Anschlusse an die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn und die Oesterreichische Nordwestbahn;

7. von der Station Sedletz-Kuttenberg der Oesterreichischen Nordwestbahn über Kuttenberg und Roth-Janowitz nach Zruč znm Anschlusse an die projectirte Localbahn Swětla-Kácow;

8. von der Station Kaaden-Brunnersdorf der Buschtěhrader Eisenbahn zur Station Willomitz der Staatsbahnlinie Kaschitz—Radonitz und von der Station Radonitz der genannten Staatsbahnlinie nach Duppan (Kaadener Localbahnen);

9. von der Station Böhmisch-Leipa der Böhmischen Nordbahn nach Steinschönau;

10. von der Station Petersdorf-Ullersdorf der Staatsbahnlinie Hohenstadt—Zöptau nach Winkelsdorf;

11. von der Station Hannsdorf der Staatsbahnlinie Sternberg—Grulich nach Mährisch-Altstadt;

12. von der Station Neumarkt der Localbahn Chabówka-Zakopane nach Snchahora;

13. von der Station Przeworsk der Staatsbahnlinie Krakau-Lemberg nach Bachórz;

14. von der Station Gmünd der Niederösterreichischen Waldviertelbahn über Weitra nach Gross-Gerungs;

15. von der Station Korneuburg der Oesterreichischen Nordwestbahn nach Ernstbrunn;

16. von der Station Gänserndorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Pyrawarth nach Gaunersdorf;

17. von der Station Mank der Localbahn St. Pölten-Kirchberg an der Pielach-Mank nach St. Leonhard am Forst;

18. von der Station Berg Isel der Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol nach Fulpmes (Stubaithalbahn).

Artikel II.

Die im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen sind mit Ausnahme der Linien von Rakonitz nach Laun und von Hartberg nach Friedberg, welche als Hauptbahnen zweiten Ranges herzustellen sind, als Localbahnen auszuführen, und zwar sind die unter 1 bis einschliesslich 4, dann unter 6 bis einschliesslich 12, und unter 15 und 16 angeführten Linien normalspurig, die Linien 5, 13, 14, 17 und 18 schmalspurig herzustellen.

Die Concessionsdauer der im Artikel I aufgezählten Eisenbahnen ist mit höchstens 90 Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, zu bemessen.

Artikel III.

Für die im Artikel I, ZZ. 1 bis 5, bezeichneten Eisenbahnen kann bei Ertheilung der Concession vom Staate auf die Dauer von 76 Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt werden, welches dem Erfordernisse für die vier Percent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote der zum Zwecke der Geldbeschaffnng für obige Bahnen aufzunehmenden Anlehen entspricht, so zwar, dass, wenn die jährlichen Reinerträgnisse der vorgenannten Bahnen die für dieselben garantirten Beträge nicht erreichen sollten, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Die obenerwähnten Anlehen dürfen für die einzelnen Bahnlinien nur bis zu jenen Nominalbeträgen aufgenommen werden, welche zur Beschaffung der nachfolgenden Summen in Baarem erforderlich sind, und zwar:

Wallern—Brandhäuser	K	2,200.000
Rakonitz—Laun	„	7,500.000
Saar—Tischnowitz	„	6,160.000
Hartberg—Friedberg	„	4,040.000
Trient—Malè	„	4,390.000

Artikel IV.

Für den Fall, als die Concession zum Baue nnd Betriebe der im Artikel I, ZZ. 1 und 3, angeführten Bahnlinien durch die Unternehmung einer anschliessenden, gleichfalls die Staatsgarantie geniessenden Bahn übernommen werden sollte, kann seitens der Regierung für die hiedurch entstehenden, je als einheitliches Ganzes zu behandelnden Bahnunternehmungen die Garantie eines jährlichen Gesammtreinertrages gewährt werden, welcher der Summe der für jede einzelne der vereinigten Bahnlinien staatlich gewährleisteten Reinerträgnisse entspricht.

In dem Falle, als die Durchführung des Baues der Eisenbahn Hartberg-Friedberg durch die Unternehmung der Localbahn Fürstenfeld-Hartberg übernommen werden sollte, ist für jede der beiden genannten Bahnen eine besondere Betriebsrechnung zu führen.

In Bezug auf die im Sinne der vorstehenden Bestimmungen gebildeten Unternehmungen sind, und zwar insbesondere bei der Ausgabe von Actien und Obligationen, sowie bei sonstigen Rechtsgeschäften (Fusionirungsverträgen), welche in diesen Fällen vorgenommen werden müssen, die in den Artikeln IV und V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen finanziellen Begünstigungen sinngemäss anzuwenden. Die in lit. d des letzten Artikels festgesetzte Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, dann von der Entrichtung der Couponstempelgebühr kommt den gedachten Unternehmungen in dem Umfange zu, in welchem dieselbe für jede einzelne der vereinigten Bahnlinien concessionsgemäss zugestanden worden ist.

Artikel V.

Die Zusicherung der im Artikel III bezeichneten Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, dass von den betheiligten Königreichen und Ländern aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen oder von einem dieser Theile allein mindestens die nachstehenden Beiträge zu den Kosten der Ausführung dieser Bahnlinien geleistet werden:

Wallern—Brandhäuser	K	720.000
Rakonitz—Laun	„	1,500.000
Saar—Tischnowitz	„	1,740.000
Trient—Malè	„	1,400.000

Hinsichtlich der Eisenbahn Hartberg-Friedberg wird die Regierung angewiesen, dahin zu wirken, dass seitens des Landes Steiermark und der betheiligten autonomen Körperschaften und Privatinteressenten angemessene Beitragsleistungen noch vor der Concessionsertheilung zugesichert werden.

Die Concessionsertheilung für die Linie Wallern—Brandhäuser mit der Abzweigung nach Salnau hat weiters erst in jenem Zeitpunkte zu erfolgen, in welchem die rechtzeitige Ausführung der auf bayerischen Gebiete herzustellenden Anschlusslinie gesichert sein wird.

Die im Vorstehenden behandelten Beitragsleistungen können in Actien der für jede der betreffenden Eisenbahnen zu bildenden Actiengesellschatten oder in den im Artikel IV vorgesehenen Fällen in Actien der daselbst bezeichneten Actiengesellschaften refundirt werden, wobei für diese zum vollen Nennwerthe zu berechnenden Titres Intercalarzinsen während der Bauzeit nicht zu bezahlen sind.

Die Zeichnung der sämmtlichen hienach von den Interessenten zu übernehmenden Actien und in der Regel auch die Einzahlung der auf diese Actien in Baarem zu leistenden Beträge hat unter den von der Staatsverwaltung vorzuschreibenden Modalitäten noch vor der Concessionsertheilung zu erfolgen.

Artikel VI.

Die Regierung wird ermächtigt, eine verhältnissmässige Herabminderung der im vorstehenden Artikel bedungenen Beitragsleistungen zu Gunsten der Interessenten insofern und insoweit zuzugestehen, als infolge der fortschreitenden Vorbereitung oder bei der Durchführung des Baues der betreffenden Localbahnen nach dem Ermessen der Regierung Ersparnisse an den veranschlagten Baukosten mit Grund gewärtigt werden können.

Artikel VII.

Bei der Ausführung der Artikel III und IV haben die Anordnungen im Artikel IV des Gesetzes vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, betreffend die Herstellung der Ybbsthalbahn, mit der Abänderung Anwendung zu finden, dass die Couponstempelgebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden dürfen.

Ebenso dürfen auch die für die aufzunehmenden Darlehen etwa zu bezahlenden Regiebeiträge, sowie etwaige an das darleihende Finanzinstitut zu leistende Rückersätze für Steuern und Gebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Artikel VIII.

In Ansehung der im Artikel I, ZZ. 6 bis 18, bezeichneten Localbahnen wird die Regierung ermächtigt, Stammactien der für diese Bahnen zu bildenden Actiengesellschaften oder im Falle der Durchführung dieser Bahnen durch die Actiengesellschaften der Anschlussbahnen Stammactien dieser letzteren

Gesellschaften in den nachstehenden Maximalbeträgen zu übernehmen, und zwar:

Sudoměř—Alt-Paka	K 1,360.000
Kuttenberg—Zruč	„ 860.000
Kaadener Localbahnen	„ 120.000
Böhmisch-Leipa—Steinschönan	„ 410.000
Petersdorf-Winkelsdorf	„ 400.000
Hannsdorf—Mährisch-Altstadt	„ 350.000
Neumarkt-Suchahora	„ 2,128.000
Przeworsk-Bachórz	„ 834.000
Gmünd—Gross-Gerungs	„ 530.000
Korneuburg-Ernstbrunn	„ 200.000
Gänserndorf-Gaunersdorf	„ 180.000
Mank-St. Leonhard a. F.	„ 70.000
Stubaithalbahn	„ 300.000

Artikel IX.

Die Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung für die im Artikel VIII genannten Localbahnen wird an die Bedingungen geknüpft, dass

1. die Beschaffung des restlichen Baucapitales dieser Localbahnen, soweit dasselbe nicht von den betheiligten Gemeinden, Bezirken und Privatinteressenten durch Uebernahme von Stammactien zum vollen Nennwerthe anfgebracht wird, eventuell unter finanzieller Mitwirkung der betheiligten Königreiche und Länder ohne weitere Belastung des Staates sichergestellt werde;

2. den vom Staate zu übernehmenden Stammactien, bezüglich welcher eine statutenmässige Beschränkung des Stimmrechtes anf eine Maximalstimmenzahl oder gegenüber den Besitzern von eventuell auszugebenden Prioritätsactien nicht stattfinden darf, gleiche Rechte mit den übrigen Stammactien eingeräumt werden, und

3. die Dividende, welche den eventuell auszugebenden Prioritätsactien gebührt, bevor für die Stammactien der Anspruch auf einen Dividendenbezug eintritt, nicht höher als mit vier Percent bemessen werde.

Bei der Stubaithalbahn kann den Prioritätsactien der Anspruch auf eine Vorzugsdividende bis zur Höhe von viereinhalb Percent eingeräumt werden, sofern diese Actien von den betreffenden Zeichnern zum vollen Nennwerthe übernommen werden.

Artikel X.

Die Einzahlungen auf die vom Staate nach Artikel VIII zu übernehmenden Stammactien haben bei der Linie Neumarkt—Suchahora nach Massgabe des Erfordernisses für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, bei der Linie Przeworsk—Bachórz in vier gleichen Jahresraten, bei den übrigen Linien dagegen erst nach Vollendung und Inbetriebsetzung der betreffenden Bahn gegen ungestempelte Empfangsbestätigungen zu erfolgen, und ist dafür Sorge zu tragen, dass die gezahlten Beträge nur zum Zwecke des Baues nnd der Ansrüstung der bezeichneten Bahnen verwendet werden.

Artikel XI.

Der Bau der im Arikel I bezeichneten Bahnen mnss binnen zwei Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, ausgeführt werden, nnd sind die fertigen Bahnen bis zu den angegebenen Zeitpunkten dem öffentlichen Verkehre zn übergeben.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung haben die Concessionäre nach dem Ermessen der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art nnd Weise entsprechende Caution zu leisten.

Artikel XII.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen bezüglich der im Artikel I, ZZ. 1 bis einschliesslich 5, bezeichneten Bahnen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und thunlichst nach den bei Staatseisenbahnbanten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat im Einvernehmen zwischen Staat und Interessenten und bei dessen Abgang dnrch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Die Aufstellung des Detailprojectes und Kostenvoranschlages, sowie die Vergebung des Baues und der Lieferungen der im Artikel I, ZZ. 6 bis einschliesslich 18, bezeichneten Localbahnen hat unter entsprechender Ingerenz der Regierung stattzufinden.

Artikel XIII.

Falls der Betrieb der im Artikel I bezeichneten Bahnlinien vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt wird, werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein.

Bezüglich der nach Artikel III auf Grund einer Garantiezusicherung des Staates sicher zu stellenden Bahnlinien bleibt in jedem Falle der Staatseisenbahnverwaltung, insolange die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten.

Artikel XIV.

Für den Fall, als die für die Eisenbahn Rakonitz - Laun zu bildende Actiengesellschaft die Localbahn Postelberg - Laun erwerben sollte, wird die Regierung ermächtigt, das für die Eisenbahn Rakonitz - Laun garantirte Reinerträgniss um jenen Jahresbetrag zu erhöhen, welcher zur höchstens vierpercentigen Verzinsung und zu der binnen längens 76 Jahren zu bewirkenden Tilgung des von der Actiengesellschaft der Eisenbahn Rakonitz - Laun zum Zwecke der Beschaffung des Erwerbungspreises aufzunehmenden Anlehens erforderlich ist. Diese Ermächtigung ist jedoch an die Voraussetzung geknüpft, dass der für die Localbahn Postelberg - Laun zu entrichtende Preis den concessionsmässigen Einlösungspreis dieser Localbahn nicht überschreitet.

Die Regierung wird weiters ermächtigt, bezüglich der Localbahn Postelberg - Laun von dem concessionsmässig vorbehaltenen Einlösuugsrechte Gebrauch zu machen und eventuell die eingelöste Localbahn der Actiengesellschaft der Eisenbahn Rakonitz - Laun gegen Refundirung des Einlösungspreises zu überlassen.

Artikel XV.

Zum Zwecke der Einbeziehung der Kuttenberger Localbahn in das Unternehmen der Localbahn Kuttenberg - Zruč wird die Regierung für den Fall, als über die Erwerbung der ersteren Localbahn durch die Unternehmung der letzteren Localbahn eine Vereinbarung nicht zustande kommen sollte, ermächtigt, bezüglich der Kuttenberger Localbahn von dem concessionsmässig vorbehaltenen Einlösungsrechte Gebrauch zu machen und die eingelöste Localbahn der Unternehmung der Localbahn Kuttenberg-Zruč gegen Refundirung des Einlösungspreises zu überlassen.

Artikel XVI.

Für die in den Artikeln XIV und XV erwähnten Rechtsgeschäfte, sowie für die durch diese Rechtsgeschäfte veranlassten Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden wird die Stempel- und Gebührenfreiheit gewährt.

Artikel XVII.

Die Regierung wird ermächtigt, die mit dem Gesetze vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 8 ex 1894, für die Valsugana-Eisenbahn, mit den Gesetzen vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, und vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141, für die Ybbsthalbahn und mit dem Gesetze vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141, für die Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan festgesetzten Maximalbeträge der Staatsgarantie zum Zwecke der Bedeckung der eingetretenen Mehrerfordernisse am Baucapitale der genannten Bahnen um jene Beträge zu erhöhen, welche den Erfordernissen für die vier Percent nicht überschreitende Verzinsung und die innerhalb der Amortisationsfrist der Prioritätsanlehen der betreffenden Bahn zu bewirkende Tilgung der zu dem angedeutenden Behufe aufzunehmenden Anlehensbeträge entsprechen. Die letztgedachten Anlehensbeträge dürfen für die einzelnen Bahnen nur bis zu jenen Nominalbeträgen aufgenommen werden, welche zur Beschaffung der nachstehenden Summen im Baaren erforderlich sind, und zwar:

Valsugana-Eisenbahn	K 3,200.000
Ybbsthalbahn	„ 1,500.000
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg—Wöllan	„ 1,500.000

Weiters wird die Regierung ermächtigt, den im Artikel III des Gesetzes vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, festgesetzten Maximalbetrag der Staatsgarantie für die Localbahn Jičin-Turnau auf den Betrag des Erfordernisses für die vier Percent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden Anlehens von jenem Nominalbetrage zu erhöhen, welche zur Beschaffung der Summe von K 2,870.000 im Baaren nothwendig ist.

Artikel XVIII.

Die Regierung wird ermächtigt, die zufolge Artikel VI des Gesetzes vom 19. Juni 1895, R.-G.-Bl. Nr. 83, und zufolge Artikel VIII des Gesetzes vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, festgesetzten Maximalbeträge der Beitragsleistungen des Staates für die folgenden Localbahnen um die nachstehenden Beträge zu erhöhen:

Neuhof-Weseritz	K	72.000
Trzebinia-Skawce	„	309.000
Piła-Jaworzno	„	133.000
Kołomea-Zaleszczyki	„	365.000
Tabor-Bechin	„	84.000
Polna-Stecken—Polna	„	30.000
Nixdorf-Rumburg	„	80.000

Die Bestimmungen im Artikel IX, Z. 3 des Gesetzes vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl Nr. 141, und im Artikel XXII, Absatz 2 des Gesetzes vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, werden dahin abgeändert, dass rücksichtlich der Localbahnen Jenbach-Mayrhofen und St. Georgen(Grobelno)-Landesgrenze den auszugebenden Prioritätsactien der Anspruch auf eine Vorzugsdividende bis zur Höhe von fünf Percent vor den zum Theile vom Staate zu übernehmenden Stammactien eingeräumt werden kann, sofern diese Prioritätsactien von den betreffenden Zeichnern zum vollen Nennwerthe übernommen werden.

Der im Artikel VIII des Gesetzes vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141, vorgesehene Staatsbeitrag für die Localbahn Karlsbad-Merkelsgrün im Maximalbetrage von K 80.000 kann der genannten Localbahn auch in dem Falle zugewendet werden, wenn dieselbe nicht in der Station Karlsbad, sondern in einer nächst Dallwitz neu anzulegenden Station von der Buschtěhrader Eisenbahn abzweigt.

Der im Artikel VIII des vorbezogenen Gesetzes für die Localbahn Jenbach-Mayrhofen bewilligte Staatsbeitrag im Maximalbetrage von K 300.000 kann unter Umgangnahme von den hiefür im Artikel X des obigen Gesetzes festgesetzten Nachweisungen ganz oder mit einem verhältnissmässigen Theilbetrage auch in dem Falle zur Auszahlung gelangen, wenn der Bau der genannten Localbahn zunächst auf die Theilstrecke von Jenbach nach Zell am Ziller beschränkt wird.

Artikel XIX.

Für die Bahnlinien der Neuen Bukowinaer Localbahngesellschaft, sowie für die Localbahn Krakau-Kocmyrzów kann an Stelle der für diese Bahnen auf Grund des Artikels IX, Z. 1 des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, zugestandenen Stundung der Betriebskostenvergütung unter den von der Regierung festzusetzenden Modalitäten auf die Dauer von höchstens 76 Jahren die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses in der Höhe des Erfordernisses für die vier Percent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote des Vorzugscapitales, dessen Maximalbetrag für die Linien der Neuen Bukowinaer Localbahngesellschaft mit K 9,200.000 und für die Localbahn Krakau-Kocmyrzów mit K 1,600.000 festgesetzt wird, gewährt werden.

Artikel XX.

Für Schuldverschreibungen, welche von den im Artikel VII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angeführten Anstalten, Landesbanken, Instituten, Gesellschaften oder selbstständigen Abtheilungen derselben ausgegeben werden, kann, sofern diese Schuldverschreibungen den Voraussetzungen des Artikels VIII, lit. a und lit. c des bezogenen Gesetzes entsprechen und ausschliesslich durch Forderungen mit einem Zahlungs- oder Bürgschaftsversprechen des Staates fundirt sind, unter den von der Regierung festzusetzenden Modalitäten die Staatsgarantie ausgesprochen werden.

Die gedachten Schuldverschreibungen, welchen einschliesslich der Coupons in sinngemässer Anwendung der Bestimmungen im Artikel III des Gesetzes vom 10. Juli 1865, R.-G.-Bl. Nr. 55, die Gebührenfreiheit zugestanden werden kann, sind zur fruchtbringenden Anlage von Capitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des Postsparcassenamtes, dann von Pupillar-, Fideicommiss- und Depositengeldern, endlich auch zum Börsencourse, jedoch nicht über dem Nennwerthe, zu Dienst- und Geschäftscautionen verwendbar.

Artikel XXI.

Die von Localbahnunternehmungen auszugebenden Schuldverschreibungen (Prioritätsobligationen), deren Verzinsung und Tilgung durch die Garantie eines der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder sichergestellt ist, können mittelst im Reichsgesetzblatte kundzumachender Verordnungen des Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit dem Finanzministerium, sowie mit den Ministerien des Innern und der Justiz als zur fruchtbringenden Anlage von Capitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des Postsparcassenamtes, dann von Pupillar-, Fideicommiss- und Depositengeldern, endlich auch zum Börsencourse, jedoch nicht über dem Nennwerthe, zu Dienst- und Geschäftscautionen verwendbar erklärt werden.

Die vorstehende Bestimmung findet auch auf die auf Grund der angeführten Schuldverschreibungen (Prioritätsobligationen), eventuell gemäss Artikel VII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auszugebenden Schuldverschreibungen Anwendung.

Artikel XXII.

In theilweiser Abänderung der Bestimmungen im Artikel XVI des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, können Bahnen niederer Ordnung, welchen vermöge ihrer Ausdehnung oder wegen des Umfanges des von ihnen zu bedienenden Verkehres nach dem Ermessen der Regierung eine erhöhte Bedeutung zukommt, auch dann als Localbahnen im Sinne des Gesetzes erklärt und behandelt werden, wenn sie nicht mit Dampf betrieben werden.

Artikel XXIII.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister, sowie Meine Minister des Innern und der Justiz beauftragt.

In derselben Sitzung richteten die Herren Abgeordneten Borčić und Genossen an Seine Excellenz den Herrn Handelsminister nachfolgende Interpellation:

„1. Sind Seiner Excellenz die Verhältnisse bekannt, in welchen sich die Bevölkerung des Dorfes Vranjic der Gemeinde Spalato in Ermanglung eines Landungsplatzes und der Nichtregulirung des Meeresstrandes dieses Dorfes befindet?

2. Ist seine Excellenz geneigt, anzuordnen, dass der für den Bau des erbetenen und unumgänglich nothwendigen Landungsplatzes in Vranjic und dessen südlichen Strandes erforderliche Betrag in den Staatsvoranschlag für das Jahr 1902 eingestellt werde?“

Ferner beantwortete der Herr Eisenbahnminister mehrere Interpellationen, wie folgt:

In der 27. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. März d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Sláma und Genossen eine Interpellation wegen der Unzulänglichkeit der Bahnhofeinrichtungen und insbesondere der Warteräume in der Station Königinhof der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn an mich gerichtet.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzutheilen, dass auf Grund einer gleichartigen seitens des Stadtrathes in Königinhof vor Kurzem eingebrachten Beschwerde eingehende Erhebungen durch die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen gepflogen wurden. Diese Erhebungen ergaben, dass die Frequenz in der genannten Station durchschnittlich 100 bis 200 Personen per Tag beträgt, so dass auf jeden der in Betracht kommenden vier Züge unter normalen Verhältnissen 25 bis 50 Personen entfallen, zu deren vorübergehendem Aufenthalte die beiden vorhandenen Wartesäle eben noch ausreichen. Mit Rücksicht auf diesen Sachverhalt bin ich vorläufig allerdings nicht in der Lage, auf die betheiligte Bahnverwaltung, welche ihrerseits einer Erweiterung der fraglichen Localitäten widerstrebt, in dem von den Herren Interpellanten gewünschten Sinne einzuwirken. Ich habe aber Veranlassung getroffen, dass die Frequenzverhältnisse in der Station Königinhof seitens der Generalinspection weiterhin sorgsam beobachtet werden, und behalte ich mir vor, nach Massgabe der bezüglichen Wahrnehmungen im geeigneten Zeitpunkte das Erforderliche zu veranlassen.

In der 28. Sitzung des hohen Hauses vom 26. März d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Gregorčič und Genossen an mich eine Interpellation gerichtet, enthaltend die Anfrage, ob ich bereit sei, den Bau einer normalspurigen Localbahn von der Station St. Lucia der in Aussicht genommenen Wocheiner Bahn einerseits nach Idria in Krain, andererseits nach Karfreit im Küstenlande mit der Fortsetzung über Flitsch bis Breth in Erwägung zu ziehen und eventuell eine darauf bezügliche Vorlage im Reichsrathe in Bälde einzubringen, sowie ob ich weiter bereit sei, das Nöthige zu veranlassen, damit bei der Vergebung des Baues der in Aussicht genommenen Wocheiner Bahn dem Unternehmer die Pflicht auferlegt werde, dass Arbeiter aus den einzelnen von der Bahn durchzogenen Bezirken unter denselben Bedingungen, das ist zu demselben Taglohne, aufgenommen werden, wie die auswärtigen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Nachstehendes mitzutheilen:

Hinsichtlich der den ersten Gegenstand der gestellten Fragen bildenden Localbahn von St. Lucia nach Idria in Krain liegen eingehende technische Erhebungen dem Eisenbahnministerium nicht vor. Doch lässt sich bereits auf Grund der einschlägigen topographischen Behelfe constatiren, dass eine solche Linie so erheblichen technischen Schwierigkeiten begegnen und mit einem so unverhältnissmässig hohen Kostenaufwande verbunden sein würde, dass deren Herstellung wohl nicht in ernstliche Erwägung gezogen werden könnte.

Günstiger liegen die Verhältnisse bezüglich einer Localbahn von St. Lucia nach Karfreit, beziehungsweise nach Flitsch. Die rücksichtlich der Predil-Bahn gepflogenen Erhebungen haben die Ausführbarkeit dieser Localbahn, deren Trassenführung mit jener der ersten Theilstrecke der Predillinie zusammenfallen würde, ausser Zweifel gestellt.

Es würde demnach vom technischen Standpunkte keinem Anstande unterliegen, im Falle des Zustandekommens der Wocheiner Linie späterhin, im Interesse der Erschliessung des oberen Isonzo-Thales, die Herstellung einer Localbahn von St. Lucia nach Karfreit, eventuell nach Flitsch ins Auge zu fassen, und wurde demnach bei der beantragten Trassenführung der Wocheiner Linie, sowie bei der Projectirung der Station St. Lucia darauf Bedacht genommen, dass diese Anlagen für den Fall der Erbauung der in Rede stehenden Localbahn nicht hindernd im Wege stehen. Andererseits wäre ich jedoch beim besten Willen ausser Stande, eine auf diese Bahn bezügliche Gesetzvorlage in nähere Aussicht zu stellen, da hiefür derzeit noch alle seitens der Interessenten und des Landes zu erfüllenden Voraussetzungen maugeln und es auch aus anderen Rücksichten wohl kaum angeht, insolange die Localbahn Görz-Haidenschaft und die Wocheiner Bahn nicht zur Ausführung gelangt sind, in der Grafschaft Görz noch einen weiteren grösseren Eisenbahnbau in Angriff zu nehmen. Anlangend die zweite Frage wegen Berücksichtigung einheimischer Arbeitskräfte beim Bau der Wocheiner Bahn, verweise ich auf die einschlägigen Bestimmungen der bei den Staatsbahnbauten in Geltung stehenden Bedingnisshefte, und werde ich unbeschadet der meiner bestimmenden Einflussnahme entzogenen Frage der Lohnhöhe dafür Vorsorge treffen, dass bei der eventnellen Vergebung des Baues dieser Linie auf die Unternehmer noch in der Richtung besonders eingewirkt werde, um Arbeitern aus den einzelnen von der Bahn durchzogenen Bezirken nach Thunlichkeit die Aufnahme zu nicht ungünstigeren Bedingungen zu sichern, als sie auswärtigen Arbeitern derselben Kategorie gewährt werden.

In der 31. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. März d. J. haben die Herren Abgeordneten Cingr und Genossen die bereits in der vorigen Session des Abgeordnetenhauses von den damaligen Herren Abgeordneten Berner und Genossen eingebrachte Interpellation, der zufolge bei der Erprobung und Uebernahme der für die k. k. österreichischen Staatsbahnen von den Witkowitzer Eisenwerken gelieferten Fahrbetriebsmittel-Materialen verschiedene unlautere Manipulationen vorgekommen sein sollen, wiederholt und haben an mich die Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, dem hohen Hause die öffentliche Mittheilung zu machen, welche Resultate die hierüber eingeleitete Untersuchung ergeben, und welche Massregeln ich ergriffen habe, um den Staat vor derlei betrügerischen Schädigungen zu schützen und die Schuldigen der Strafe zuzuführen.

In Beantwortnng dieser Anfrage habe ich die Ehre, dem hohen Hause mitzutheilen, dass die in der Interpellation der Herren Abgeordneten Berner und Genossen gemachten Angaben zunächst seitens des Eisenbahnministeriums selbst einer eingehenden Prüfung, welche aber naturgemäss nur informativen Charakter hatte, unterzogen wurden, und dass sohin sowohl die in der vorerwähnteu Interpellation angeführten Thatsachen als auch das Ergebniss der diesbezüglichen bahnseitigen Erhebungen im Sinne des § 84 der Strafprocess-Ordnung der Staatsanwaltschaft in Neutitschein zur weiteren Amtshandlung mitgetheilt worden sind.

Thatsächlich wurde über diese Mittheilung das Strafverfahren beim k. k. Kreisgerichte in Neutitschein eingeleitet, doch hat nach Abschluss der Vorerhebungen die genannte Staatsanwaltschaft und auch die Oberstaatsanwaltschaft in Brünn keinen Grund zu einer weiteren Verfolgung der beschuldigten Personen gefunden.

Nach der Mittheilung der mehrgedachten Staatsanwaltschaft haben nämlich die mit aller Sorgfalt durchgeführten Vorerhebungen ergeben, dass die in der Interpellation behaupteten Manipulationen theils überhaupt nicht vorgekommen sein können, theils auf irgend ein unreelles Vorgehen oder auf eine unlautere Absicht der Organe der Witkowitzer Gewerkschaft nicht zurückgeführt werden können.

Bei den gedachten Erhebungen hat sich vielmehr herausgestellt, dass die belastenden Angaben der von dem ehemaligen Herrn Abg. Berner bei Gericht namhaft gemachten Gewährsmänner, nämlich zweier von der Witkowitzer Gewerkschaft entlassenen Taglohnarbeiter, hauptsächlich auf einer dem Mangel an Fachkenntnissen zuzuschreibenden irrigen Beurtheilung der von ihnen im Werke gemachten Wahrnehmungen beruhten.

Angesichts dieses Ergebnisses der gepflogenen Vorerhebungen wurde das weitere Strafverfahren eingestellt und liegt somit im Hinblicke hierauf, wie auch auf die vom Eisenbahnministerium selbst gepflogenen Erhebungen kein Grund zur Annahme vor, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung bei den fraglichen Lieferungen in irgend welcher Weise geschädigt worden wäre.

Der Herr Präsident machte die Mittheilung, dass die Herren Abgeordneten Basevi und Mazorana ihre Mandate als Mitglieder des Wasserstrassen-Ausschusses niedergelegt haben, und dass an Stelle des aus diesem Ausschusse ausgeschiedenen Herrn Abgeordneten Freiherrn von Klein der Herr Abgeordnete Carl Moritz Graf Zedtwitz in denselben gewählt wurde. Weiters wurde der Antrag, betreffend den Canalbau mit dem Endpunkte Brody, dem Wasserstrassen-Ausschusse zugewiesen.

Der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 2. Mai eine Sitzung ab, in welcher zunächst die Berathung des Bau- und Investitionsprogrammes bei Punkt 11, „Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen und Erwerbung der Linie Asch—Rossbach" fortgesetzt wurde.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek bemerkt, dass der Grund für die Einstellung eines Betrages für die in den nächsten fünf Jahren zu subventionirenden Localbahnen in das vorliegende Bau- und Investitionsprogramm darin liege, dass das Erforderniss hiefür im Wege einer Creditoperation aufgebracht werden soll, weshalb es zur Fixirung der Anlehenssumme unerlässlich ist, einen Maximalbetrag im Gesetze festzustellen. Hiedurch soll auch dem Uebelstande vorgebeugt werden, dass die Auszahlung der den durch frühere Gesetze bereits sichergestellten und auch schon concessionirten Localbahnen zugesicherten Subventionen Schwierigkeiten begegnet, weil die hiefür erforderlichen Deckungsmittel nicht zur Verfügung stehen. Die Regierung ging bei der Festsetzung des Betrages mit K 13,480.000 von der Voraussetzung aus, dass mit dieser Maximalcreditsumme für die bereits durch Zusagen gebundenen Staatsbeiträge und auch für Subventionirung neuer Localbahnen das Auslangen gefunden werden kann. Was die in der letzten Sitzung des Eisenbahn-Ausschusses von dem Herrn Referenten, bezw. von dem Herrn Abg. Dr. Götz beantragte Erhöhung dieser Creditpost um 3, bezw. 7·2 Millionen Kronen anbelangt, so erklärt der Minister, dass die Regierung mit Rücksicht auf das dem Hause vorgelegte Localbahngesetz, mit welchem unsere neuen Localbahnen im Wege der Subventionirung sichergestellt werden sollen, keine Einwendnng erheben wird, wenn der Antrag des Herrn Referenten auf Erhöhung des Credites für die Subventionirung von Localbahnen um drei Millionen Kronen vom Ausschusse angenommen werden sollte, äussersten Falles könnte seitens der Regierung einer Erhöhung um vier Millionen Kronen zugestimmt werden.

Abg. Dr. Götz stellt den von ihm bereits in der vorigen Sitzung angekündigten und begründeten Antrag, das bei Punkt 11 des Programmes für die Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen und die Erwerbung der Linie Asch—Rossbach für die Jahre 1901 bis inclusive 1905 angesprochene Gesammterforderniss per K 13,480.000 auf K 17,480.000 zu erhöhen.

Abg. Dr. Ellenbogen beantragt die Ablehnung aller auf Erhöhung der in Rede stehenden Beträge abzielenden Anträge.

Berichterstatter Abg. Kaftan referirt über die Investitionen im Staatsbahnbetriebe und macht auf die Nothwendigkeit der Verlängerung des zweiten Geleises auf der Strecke Prag—Gmünd von Beneschau nach Wessely, auf der Prag-Duxer Bahn in der Strecke Laun—Slonitz—Schlan aufmerksam und verlangt die Erstellung einer zweiten Verbindungslinie zwischen Klostergrab und Moldau, da durch die Ausführung eines zweiten Parallelgeleises der Zweck, nämlich die Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieser stark frequentirten Linie, nicht erreicht werden würde. Der Berichterstatter weist insbesondere auf die dringende Ausgestaltung der Localbahn Budweis-Krumau-Salnau hin. auf

welcher der Verkehr sich ausserordentlich gehoben habe. Bezüglich der Stationsanlagen verlangt der Referent die Ausgestaltung der Station Tabor, wo aus Sicherheitsrücksichten, insbesondere an dem Prager Ende der Station, wo die Linie nach Pisek abzweigt, eine Erweiterung dringend nothwendig ist. Was die Vermehrung des Fahrparkes anbelangt, so sei insbesondere die Beistellung einer grösseren Anzahl von Holzlowries für Langholzverladungen nothwendig, an welchen insbesondere die Strecken in Böhmen Mangel leiden, wodurch der Holzhandel ausserordentlich geschädigt werde.

Abg. Dr. Ellenbogen stellt an den Eisenbahnminister die Anfrage, warum das Princip der Scheidung zwischen Nah- und Fernverkehr nicht auf den k. k. Staatsbahnen eingeführt wurde.

Abg. Nikolaj Ritter von Wassilko verweist auf die in den zwei letzten Landtagssessionen einstimmig angenommenen Resolutionen des Bukowinaer Landtages, die sich gegen den Bau des Rangirbahnhofes und der Betriebswerkstätte in Zuczka, einem Vororte von Czernowitz, aussprechen und diese Bauten in der Landeshauptstadt selbst verlangen, ausserdem auf den endlichen Aufbau eines Personalbahnhofes Czernowitz-Volksgarten dringen. Nichtsdestoweniger habe die Regierung diese Wünsche unberücksichtigt gelassen und wolle mit einem Aufwande von K 2,050.000 den Bahnhof Zuczka erweitern und in das alte baufällige Stationsgebäude Czernowitz K 960 000 investiren. Redner beantragt, dass diese Beträge, sowie der für ein zweites Geleise Zuczka—Czernowitz eingestellte Betrag zusammen gezogen werden und der Gesammtbetrag per K 3,434.000 einerseits zur sofortigen Inangriffnahme des Aufbaues des Personenbahnhofes in Czernowitz-Volksgarten, weiter nach gepflogenem Einvernehmen mit der Commune Czernowitz zur Anlage eines Rangirbahnhofes und einer Betriebswerkstätte in Czernowitz (Stadt) verwendet werde.

Abg. Dr. Fořt bringt eine Resolution in Vorschlag, wodurch die thunlichst baldige Verlängerung des zweiten Geleises von Prag bis Wessely angeregt wird. Ferner bespricht Redner die gegenwärtige gleichsam monopolistische Stellung der cartellirten Waggonfabriken, denen die Staatsbahnverwaltung auf fünf Jahre hinaus Neuanschaffungen von Fahrbetriebsobjecten vergeben haben soll, und ersucht den Eisenbahnminister, das Erforderliche zu veranlassen, damit bei der Vergebung der neu anzuschaffenden Waggons auch die ausserhalb des Cartells stehenden Fabriken berücksichtigt werden.

Abg Wenzel Sehnal beantragt folgende Resolution: „Das Eisenbahnministerium wird aufgefordert, die neuen, besonders die amerikanischen Blocksignale studiren zu lassen, und sind Normalien für solche Signale festzustellen, damit nach diesen die Anfertigung derselben durch freie Concurrenz an einzelne Erzeuger vergeben werden kann.

Abg. Maštálka befürwortet die Unterstützung der heimischen Industrie, speciell der Koliner Waggonfabrik und der böhmisch-mährischen Actiengesellschaft in Prag bei der Lieferung der neuen Waggons, er begrüsst die Richtung, welche das Eisenbahnministerium bezüglich der Unterstützung der heimischen Industrie endlich eingeschlagen habe, und wünscht, dass auf diesem Wege auf das energischeste fortgeschritten werde.

Abg. Endres beantragt eine Resolution wegen vorzugsweiser Berücksichtigung der inländischen Industrie.

An der Debatte betheiligten sich noch die Abgeordneten Dr. Kolischer, Mazorana, Stwiertnia, Giżowski und Dr. Ellenbogen.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek führt rücksichtlich einer Anfrage des Abg. Dr. Ellenbogen wegen Einführung der Trennung des Fern- vom Nahverkehre aus, dass diesen Bestrebungen, welche übrigens nicht ein neues Transportsystem, sondern die weitere Fortbildung eines im Eisenbahnverkehre längst geübten Vorganges darstellen, vom Eisenbahnministerium das angelegentlichste Augenmerk zugewendet werde. Wie jedoch schon der Abg. Dr. Kolischer ganz richtig bemerkte, liegen die der ausgedehnten Anwendung dieser Transportart entgegen stehenden Schwierigkeiten darin, dass bei uns die Stationsanlagen nicht entsprechend ausgestaltet sind. Ein weiteres Hinderniss liege darin, dass der Stückgutverkehr, auf den sich die erwähnte Beförderungsweise bezieht, in Oesterreich noch nicht so entwickelt ist wie in Deutschland, so dass insbesondere auf unseren Alpenbahnen das erforderliche Material zur Verladung für eigene Fernverkehrswagen fehlt, so dass die ökonomischen Resultate nach den einzelnen Directionsbezirken schwankende sind. Bei Einführung solcher Reformen darf aber aus Vorliebe für die Neuerung die Betriebsökonomie nicht ausser Acht gelassen werden. Den Abg. Ritter von Wassilko bittet der Minister, seinen Widerstand gegen das zweite Geleise Zuczka—Czernowitz aufzugeben, nachdem dasselbe für die Betriebssicherheit, insbesondere wegen des Anschlusses nach Nowosielitza unbedingt erforderlich sei. Hinsichtlich der Czernowitzer Bahnhofsfrage erhebt der Minister gegen die beantragte Resolution keine Einwendung und verweist auf die schon früher ausgesprochene Bereitwilligkeit, die Angelegenheit einem eingehenden Studium mit thunlichster Bedachtnahme auf die Wünsche des Landes und der Landeshauptstadt unterziehen zu lassen. Bezüglich der vom Abg. Dr. Fořt beantragten Resolution, betreffend Legung des zweiten Geleises auf der Strecke Beneschau—Wessely bemerkt der Minister, dass gegenwärtig nur die gebotenen finanziellen Rücksichten einer weitergehenden Ausgestaltung, als sie im Programme beantragt ist, im Wege stehen.

Die Abgeordneten Maštálka und Dr. Fořt ersucht der Minister, die Versicherung entgegenzunehmen, dass er gewiss bestrebt sein werde, auch die neuerrichteten Waggonfabriken bei der in Aussicht genommenen Ergänzung des Fahrparkes der österreichischen Staatsbahnen thunlichst zu berücksichtigen. Die Anregung des Abg. Sehnal wegen Einführung amerikanischer Blocksignale wird der Minister in Erwägung ziehen, und bemerkt er, dass bereits Versuche mit den amerikanischen Signalbrandern „Fusees“ auf den Staatsbahnen gemacht werden.

Was die vom Abg. Dr. Kolischer erbetene Beistellung von Specialwagen betrifft, so seien die Staatsbahn-Directionen und auch die Centralverwaltung stets bestrebt, den Wünschen der Interessenten zu entsprechen; doch sei dies nicht immer möglich, da die Verhältnisse vielgestaltig sind, andererseits der Bedarf stets wechselt und auf die Einheitlichkeit der Waggontypen aus staatlichen Rücksichten Gewicht gelegt werden muss. Die vom Abg. Mazorana aufgeworfene Frage, in welchem Jahre die Ausgestaltung des Bahnhofes Triest-St. Andrea erfolgen soll, beantwortet der Minister dahin, dass diese Stationserweiterung mit dem Ausbau des neuen Hafens in der Bucht von Muggia im Zusammenhange stehe und mit der Herstellung der Strecke Görz—Triest, der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest, zur Ausführung gelangen werde. Die vom Abg. Stwiertnia in einer Anfrage besprochene Unterfahrt Stanislau sei im Investitionsprogramme vorgesehen.

Bei der Abstimmung wird Punkt 11 des Bau- und Investitionsprogrammes mit der vom Abg. Dr. Götz beantragten Erhöhung des Betrages um 4 Millionen Kronen angenommen.

Sodann gelangten die restlichen Programmpunkte 12—20 (Staatsbahnbetrieb) zur Verhandlung.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek hält sich nach den ausführlichen und sachkundigen Ausführungen des Specialreferenten Abg. Kaftan hinsichtlich der für Investitionen im Staatsbahnbetriebe eingestellten Positionen der Aufgabe überhoben, die Details dieses für die Staatsbahnverwaltung ausserordentlich wichtigen Theiles des Investitionsgesetzes noch näher zu erörtern.

Bezüglich der vom Referenten und anderen Abgeordneten gemachten Anregungen bittet der Minister den Ausschuss, die Versicherung entgegenzunehmen, dass diese Anregungen den Gegenstand eingehender und sorgsamster Erwägung seitens der Staatsbahnverwaltung bilden werden. Der Minister theilt weiter in Beantwortung einer gestellten Frage mit, dass auf der Wiener Stadtbahn, und zwar in der Theilstrecke Heiligenstadt—Michelbeuern, probeweise Versuche mit der elektrischen Traction in Vorbereitung sich befinden. Die Contactschiene sei bereits gelegt und eine Zugsgarnitur geliefert, so dass demnächst mit den Versuchen der elektrischen Traction begonnen werden kann, vorerst müssen jedoch noch gewisse Vorkehrungen getroffen werden, um eventuellen Gefahren dieser neuen Betriebsart, insbesondere für das dabei beschäftigte Personal, vorzubeugen.

Die Programmpunkte 12—20 werden nach der Regierungsvorlage, das Gesammterforderniss sohin gemäss dem Antrage des General-Berichterstatters Dr. Sylvester mit K 487,038.000 angenommen. Die Resolutionsanträge der Abgeordneten Ritter von Wassilko, Dr. Fořt, Sehnal und Endres werden gleichfalls angenommen.

Hierauf wird die Berathung abgebrochen und die Sitzung geschlossen.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Aenderung des Stationsnamens Starkenbach in Starkenbach-Martinitz.) Ab 1. Mai wurde die bisherige Bezeichnung der Station Starkenbach auf den Namen „Starkenbach-Martinitz“ abgeändert.

— (Aenderung des Stationsnamens Leschtina in Leschtina-Habern.) Ab 1. Mai wurde die bisherige Bezeichnung der Station Leschtina auf den Namen Leschtina-Habern abgeändert.

Zusammenstellung

der im Monate März 1901 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien	419	10267	992	11678	21	19	1	41	0·4	33	.	3	.	1	.	.	4	.	4
„ Linz	156	3263	217	3636	4	12	2	18	0·5	14	.	7	.	1	.	.	2	.	1
„ Innsbruck	248	2124	124	2496	.	50	18	68	2·7	65	1	52	.	8	.	.	.	12	.
„ Villach	155	2080	2728	4963	15	40	24	79	1·6	55	.	26	.	6	.	.	1	3	1
„ Triest	62	923	124	1109	2	5	.	7	0·6	3	.	4	.	.	.	.	.	.	.
„ Pilsen	186	2395	4065	6646	1	22	30	53	0·8	39	3	53	5	5	.	.	.	.	23
„ Prag	155	2755	3140	6050	4	24	9	37	0·6	22	.	8	1	6	.	.	.	.	9
„ Olmütz	124	1798	3131	5053	1	1	25	27	0·5	15	.	11	.	.	1	.	.	.	1
„ Krakau	93	1851	310	2254	2	19	34	55	2·4	5	.	57	.	.	.	.	3	.	2
„ Lemberg	62	1736	465	2263	1	2	.	3	0·1	3	.	.	.	.	.	.	.	.	2
„ Stanislau	124	1736	3185	5045	6	17	7	30	0·6	16	3	11	.	.	.	.	.	.	4
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	1099	496	1595	.	3	1	4	0·3	.	.	5	2	.	.	.	.	.	1
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1178	1083	2447	3	15	7	25	1·2	25	6	38	5	5	.	.	.	.	3
Buschtěhrader Eisenbahn	124	434	1674	2232	1	3	3	7	0·3	1	.	.	5	.	.	.	1	.	5
Eisenbahn Wien-Aspang	.	1117	26	1143	.	7	.	7	0·6	5	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	310	62	372	.	1	1	2	0·5	.	.	1	.	1	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	613	5302	5049	10964	43	60	1	104	1·0	82	19	30	3	.	.	2	10	.	17
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	79	620	.	699	1	8	.	9	1·2	6	.	3	.	.	.	.	.	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	373	5867	124	6364	6	11	1	18	0·3	9	.	7	.	3	.	.	1	.	15
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	620	5630	3782	10032	54	50	7	111	1·1	69	1	71	.	.	.	1	2	4	3
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	323	44	367	.	5	.	5	1·4	7	1	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1276	6272	434	7982	83	65	10	158	2·0	123	7	47	.	3	.	.	1	3	13
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	2016	.	2016	.	5	.	5	0·3	4	.	1	.	.	.	.	.	.	4
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	589	.	589	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Betriebsleitung Czernowitz: Eröffnung der Linie Kimpolung—Valeputna für den Personenverkehr.) Laut einer Kundmachung obiger Betriebsleitung wurde die bisher nur für den Güterverkehr eingerichtete Strecke Kimpolung—Valeputna der Bukowinaer Localbahnen am 1. Mai für den Personenverkehr eröffnet.

— (Staatsbahn-Direction Krakau: Auflassung der Personenhaltestelle Wieliczkaer Abzweigung.) Ab 1. Mai wurde die an der Linie Krakau—Rzeszów (—Podwołoczyska) zwischen den Stationen Podgórze-Płaszów und Bierzanów gelegene Personenhaltestelle Wieliczkaer Abzweigung aufgelassen.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung der Sommerfahrordnung.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass mit 1. Mai die diesjährige Sommerfahrordnung in Kraft getreten ist. Wir beschränken uns darauf, sowie im Vorjahre (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 52 ex 1900), nur derlei Aenderungen im Zugsverkehre jener Relationen hervorzuheben, die im Anschlusse an fremde Eisenbahnen von Bedeutung für den internationalen Verkehr sind, und zwar auf den Linien:

Budapest—Györ (Raab)—Bruck a. d. L. (—Wien).

Der Budapest-Wiener Nachmittags-Schnellzug geht von Budapest-Ostbahnhof um 5 M. früher, d. i. um 2 U. 15 M. Nm. ab, hingegen trifft der in der Früh von Wien abgehende Schnellzug in Budapest um 5 M. später, d. i. um 1 U. 50 M. Nm. ein. Diese Eilzüge halten in Bánhida und Almás-Füzitö regelmässig, in Tata-Tóváros und Ács bedingungsweise, hingegen in der Station Szár nicht mehr an.

Der Verkehr des gegenwärtig von Budapest nach Bicske Nachmittags abgehenden Localpersonenzuges wurde bis Komárom ausgedehnt. Dieser Zug geht von Budapest um 2 U. 25 M. Nm. ab und trifft in Komárom um 5 U. 19 M. Nm. ein. Von Komárom nach Budapest wird ein neuer Personenzug täglich in Verkehr gesetzt. Dieser Zug geht von Komárom um 7 U. 53 M. Abds. ab und kommt in Budapest um 10 U. 50 M. Nachts an.

Beide Züge finden in Komárom sowohl nach Wien, als auch nach Budapest und vice versa Anschluss an die auf der Hauptstrecke verkehrenden Postzüge.

Budapest-Ostbahnhof—Györ—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring (—Graz) mit Anschlüssen an die Südbahnlinien in Szombathely und Graz.

Die Fahrordnung der zwischen Budapest-Ostbahnhof und Fehring verkehrenden directen Schnellzüge erleidet eine wesentliche Abänderung und erhalten diese Züge auch zwischen Fehring

und Graz durch directe Schnellzüge ihre Fortsetzung im Anschlusse an die Züge der Südbahn. Nach der neuen Fahrordnung geht dieser Schnellzug von Budapest Ostbahnhof um 7 U. 30 M. Früh, von Györ um 10 U. 20 M. Vm. ab, trifft in Fehring um 2 U. 1 M. Nm. und in Graz-Südbahnhof um 3 U. 46 M. Nm. ein; in der Gegenrichtung erfolgt die Abfahrt von Graz-Südbahnhof um 1 U. 15 M. Nm., von Fehring um 3 U. Nm., von Györ um 6 U 58 M. Abds. und die Ankunft in Budapest-Ostbahnhof um 9 U. 45 M. Abds. Ausser diesen neuen directen Schnellzügen bleibt zwischen Györ und Szombathely in beiden Richtungen auch der bisherige Schnellzug in Verkehr, jedoch mit solcher Abänderung des Fabrplanes, dass dieser Schnellzug in Györ von, resp. nach Budapest directen Anschluss zu dem Budapest-Wiener, bezw. Wien-Budapester Schnellzug findet. Dieser Schnellzug geht von Szombathely um 8 U. 50 M. Vm. ab, trifft in Györ um 11 U. Vm. ein und hält auch in Szemere an; in der Gegenrichtung geht derselbe von Györ um 5 U. 6 M. Nm. ab, trifft in Szombathely um 7 U. 29 M. Abds. ein und hält zwischen Pápa und Szombathely in jeder Station an. Diese Schnellzüge finden in Szombathely Anschluss an den von Fehring um 5 U. 35 M. Früh abgehenden, bezw. in Fehring um 10 U. 7 M. Abds. anlangenden gemischten Zug. Dagegen wurde der gegenwärtig von Szombathely um 11 U. 10 M. Vm. nach Fehring abgehende und der von dort in Szombathely um 6 U. Abds. eintreffende Localpersonenzug aufgelassen.

Budapest-Westbahnhof—Galánta—Pozsony (Pressburg)—Marchegg (—Wien).

Der im Sommer vorigen Jahres zwischen Budapest-Westbahnhof und Wien in beiden Richtungen eingeführt gewesene dritte Schnellzug verkehrt auch heuer, doch nur mit Wagen I. und II. Classe. Dieser Zug geht von Budapest-Westbahnhof um 5 U. 15 M. Nm. ab und trifft in Wien um 9 U. 15 M. Abds. ein; in der Gegenrichtung geht der Zug von Wien um 3 U. Nm. ab und trifft in Budapest-Westbahnhof um 7 U. Abds. ein.

Budapest-Westbahnhof—Galánta—Zsolna (Sillein)—Berlin im Anschlusse an die Kaschau-Oderberger Bahn in Zsolna.

a) Zwischen Budapest — Galánta und Zsolna verkehren die im Jahre 1899 in Verkehr gewesenen sogenannten „Berliner Schnellzüge" auch heuer wieder, und zwar derart, dass die Abfahrt von Budapest-Westbahnhof um 6 U. 15 M. Abds., die Ankunft in Zsolna um 12 U. 13 M. Nachts und in Berlin um 11 U. 19 M. Vm. erfolgt. In der Gegenrichtung erfolgt die Abfahrt von Berlin um 4 U. 15 M. Nm., von Zsolna um 3 U. 45 M. Nachts, und die Ankunft in Budapest-Westbahnhof um 9 U. 45 M. Vm. Diese Schnellzüge erhalten zwischen Galánta und Pozsony durch je einen anschliessenden Localzug Fortsetzung.

b) Zwischen Budapest-Westbahnhof und Párkány-Nána verkehrt der im Vorjahre vom 1. Mai bis 30. September im Verkehre gewesene beschleunigte Nachmittags-Localpersonenzug mit Anschluss in Párkány-Nána nach Balassa-Gyarmat und Garam-Berzencze wieder täglich. Infolge Einleitung dieses Zuges hält der von Budapest-Westbahnhof um 1 U. 45 M. Nm. nach Wien abgehende Schnellzug in den Stationen Vácz, Nagy-Maros und Párkány-Nána, doch nur behufs Einsteigen von Reisenden. Der von Nagy-Maros in Budapest-Westbahnhof gegenwärtig um 8 U. 45 M. Abds. eintreffende Personenzug verkehrt von Párkány-Nána aus.

Wien—Pozsony.

Vom 5. Mai bis inclusive 15. September verkehrt an Sonn- und Feiertagen in der Früh von Wien nach Pozsony und Abends von Pozsony nach Wien je ein Localpersonenzug.

Budapest—Szered—Nagy-Szombat (Tyrnau) (—Berlin).

Im Anschlusse an die Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Zsolna verkehrt in beiden Richtungen je ein neuer Personenzug, welcher von Nagy-Szombat um 6 U. 5 M. Früh abgeht und daselbst um 7 U. 31 M. Früh eintrifft. Ersterer findet in Szered Anschluss an den neuen Berliner Schnellzug gegen Budapest. An Stelle des gegenwärtig von Szered um 6 U. 50 M. Abds. abgehenden personenbefördernden Lastzuges verkehrt von Szered im Anschlusse an den aus der Richtung von Budapest ankommenden neuen Berliner Eilzug ein neuer Personenzug, der von Szered um 9 U. 10 M. Abds. abgeht und in Nagy-Szombat um 9 U. 36 M. Abds. eintrifft.

Budapest—Püspök-Ladány—Máramaros-Sziget—Körösmezö (—Woronienka—Stanislau).

Die zwischen Budapest—Püspök-Ladány und Máramaros-Sziget verkehrenden Schnellzüge wurden fortsetzungsweise zwischen Máramaros-Sziget und Körösmezö wieder in Verkehr gesetzt, und zwar mit Aufenthalt in der Station Borkut. Dieser Schnellzug gebt von Körösmezö um 9 U. 30 M. Vm. ab, bezw. trifft daselbst um 7 U. 30 M. Abds. ein und finden beide Züge in Körösmezö an die Züge der k. k. Staatsbahnen in der Richtung nach, bezw. von Stanislau Anschluss. Der von Budapest um 7 U. 5 M. Abds. nach M.-Sziget abgehende und von dort in Budapest um 5 U. 45 M. Früh ankommende Personenzug verkehrt bis Körösmezö, woselbst er ebenfalls an die Züge der k. k. Staatsbahnen in der Richtung nach, bezw. von Stanislau Anschluss findet. Hingegen wurde der von M.-Sziget gegenwärtig um 10 U. 24 M. Vm. nach Körösmezö abgehende und der von Körösmezö in M.-Sziget um 7 U. 10 M. Abds. eintreffende Zug aufgelassen.

Budapest—Miskolcz—Lawoczne (—Stryj—Lemberg) und Miskolcz—Kassa (Kaschau) im Anschlusse an die Kaschau-Oderberger Eisenbahn und weiterhin nach Deutschland.

Die im Sommer des Vorjahres zwischen Budapest und Kassa im Anschlusse nach, bezw. von Csorba vom 15. Juni bis 15. September im Verkehre gewesenen Schnellzüge verkehren in derselben Periode nur zwischen Budapest und Miskolcz und haben in Miskolcz von, bezw. nach Kassa an die beschleunigten Personenzüge directen Anschluss. Der Schnellzug geht von Budapest-Ostbahnhof um 9 U. 45 M. Abds. ab, trifft in Miskolcz um 1 U. 39 M. Nachts und der anschliessende Personenzug in Kassa um 4 U. 40 M. Früh ein; in der Gegenrichtung geht der Personenzug von Kassa um 11 U. 40 M. Nachts, von Miskolcz der anschliessende Schnellzug um 2 U. 37 M. Nachts ab und trifft in Budapest-Ostbahnhof um 6 U. 55 M. Früh ein. Im Anschlusse an den von Budapest um 8 U. 55 M. gegen Szerencs abgehenden und an den in der Richtung von Szerencs nach Budapest um 6 U. 35 M. Früh anlangenden Personenzug wurde in Miskolcz von, resp. nach Kassa ein Eillastzug mit Personenbeförderung eingeleitet. Diese neuen Züge vermitteln in Kassa ebenfalls Anschluss an die Züge der Kaschau-Oderberger Bahn. Während der Badesaison, d. i. vom 15. Juni bis inclusive 31. August wird zwischen Munkács und Szolyva-Hársfalva in beiden Richtungen täglich je ein Lastzug mit Personenbeförderung wieder verkehren.

Budapest—Temesvár—Orsova—Verciorova im Anschlusse an die rumänischen Eisenbahnen.

Von Budapest bis Czegléd wurde ein neuer Personenzug in Verkehr gesetzt, welcher von Budapest-Westbahnhof um 9 U. 5 M. Abds. abgeht. Infolge Einleitung dieses Zuges haltet der von Budapest-Westbahnhof um 10 U. 10 M. Nachts nach Szeged abgehende Schnellzug in den Stationen Vecsés und Monor überhaupt nicht, in den Stationen Pilis und Alberti-Irsa hingegen nur bedingungsweise. Der von Budapest-Westbahnhof um 2 U. 30 M. abgehende Schnellzug hält in der Station Orosslámos behufs Ein- und Aussteigen von Reisenden bedingungsweise an.

Budapest—Arad—Tövis—Orsova—Verciorova im Anschlusse an die rumänischen Eisenbahnen.

Die gegenwärtig von Kolozsvár und Arad in Budapest-Ostbahnhof vereinigt ankommenden, bezw. von hier nach denselben Richtungen vereinigt abgehenden Nachmittagsschnellzüge verkehren zwischen Budapest und Szolnok wieder getrennt. Der Budapest-Arader Schnellzug wurde in beiden Richtungen vom 1. Mai zwischen Arad und Tövis, vom 1. Juni hingegen zwischen Tövis und Predeal fortsetzungsweise in Verkehr gesetzt und schliesst in Predeal wieder unmittelbar an die Schnellzüge der rumänischen Staatsbahnen von und nach Bukarest an.

Zwischen Brassó und Predeal verkehrt in beiden Richtungen, und zwar täglich je ein Lastzug mit Personenbeförderung, welcher von Predeal um 7 U. 55 M. Früh in Brassó und von Brassó um 8 U. 19 M. Abds. in Predeal eintrifft. Hingegen wurde die Personenbeförderung bei dem jeden Freitag von Brassó um 2 U. 10 M. Nm. nach Agostonfalva, sowie bei dem von Predeal jeden Freitag 5 U. 11 M. Früh nach Brassó abgehenden Lastzuge aufgelassen.

Budapest—Dombovár—Gyékényes—Dugoselo—Zágráb (Agram)—Fiume im Anschlusse an die Schiffe der „Adria" und der „Hungaro-Croatia".

Im Interesse des Verkehres mit dem Jodbade Lipik (Station Pakrac der Staatsbahnlinie Dugoselo—Banovajaruga—Pakrac und der im Betriebe der Direction der Südbahn-Gesellschaft stehenden Linie Barcs—Pakrac-Lipik) verkehrt gleichwie im Vorjahre zwischen Dugoselo—Banovajaruga und Pakrac im Anschlusse an die zwischen Budapest und Fiume verkehrenden Tages-Schnellzüge in beiden Richtungen je ein directer Personenzug. Infolge Einführung dieser Züge wurde der von Pakrac um 7 U. 50 M. Früh nach Banovajaruga abgehende und von dort um 7 U. Abends in Pakrac ankommende gemischte Zug aufgelassen.

Die im Bereiche der vorbenannten Hauptlinien vorgenommenen Aenderungen im Zugsverkehre, welche — rein localer Bedeutung — den internationalen Verkehr nicht tangiren, wurden in diesen Bericht nicht aufgenommen, sowie auch nicht die

Fahrordnung jener Hauptbahnen (so z. B. der Linie Budapest—Zimony [Semlin]—Belgrad), deren internationale Anschlüsse auch während der Sommerfahrordnung unverändert verbleiben.

Schliesslich ist zu bemerken, dass die Fahrpläne der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahnen durch Einführung neuer Züge vielfach ergänzt wurden, wobei nicht nur auf die Befriedigung localer Interessen, sondern auch auf Verbesserung und Vermehrung der Anschlüsse an das Hauptbahnnetz Rücksicht genommen wurde.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsunfälle auf deutschen Eisenbahnen im Monate Februar 1901.) Im Monate Februar 1901 sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 36 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 18 bei Personenzügen), 31 Entgleisungen in Stationen (davon 11 bei Personenzügen), 5 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 3 bei Personenzügen), 16 Zusammenstösse in Stationen (davon 4 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 3 Bahnbedienstete getödtet, 18 Reisende und 11 Bahnbedienstete verletzt. Von den Entgleisungen ist ein grosser Theil durch die ungünstigen Witterungsverhältnisse verursacht worden.

— (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate Februar.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Februar folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. Februar der Haltepunkt Vehs im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Münster für den unbeschränkten Gepäckverkehr; die Haltestelle Alt-Altmannsdorf zwischen den Stationen Münsterberg und Camenz im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Haltestelle Oldenbrok der grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Abfertigung von Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen ist nach wie vor ausgeschlossen;

am 15. Februar die Station Hohenmölsen an der Bahnstrecke Deuben-Corbetha im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Halle a. S. auch für die Annahme und Auslieferung von Leichen und Fahrzeugen aller Art, ferner die Stationen Dehlitz (Saale), Rippach-Poserna, Webau und Werschen an der Bahnstrecke Deuben—Corbetha im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Halle a. S. für den Fahrzeugverkehr mit der Einschränkung, dass die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, ausgeschlossen bleibt.

Preussen. (Heizung von Personenwagen.) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat die kgl. Eisenbahn-Directionen daranf aufmerksam gemacht, dass auch in diesem Winter mehrfach Beschwerden wegen Ueberheizung der Wagen laut geworden sind, die zum Theil berechtigt waren und besonders durch die Nachlässigkeit der Wagenwärter bei der Bedienung der Niederdruckheizung und durch mangelhafte Aufsicht auf den Zugbildungsstationen hervorgerufen wurden. Es soll daher geprüft werden, ob die Anweisung für die Einstellung des Dampfventils an den mit Niederdruckheizung versehenen Fahrzeugen entsprechend der Temperatur der äusseren Luft nicht bestimmter wie bisher gefasst werden kann, und wie die Controle über die vorgeschriebene Bedienung der Heizung während der Fahrt und auf den Zugbildungsstationen wirksamer zu handhaben sein möchte.

— (Abstempelung der Frachtbriefformulare.) Da nach den von den Eisenbahn-Directionen erstatteten Berichten keine grundsätzlichen Bedenken bestehen, solchen Druckereien, die nach ihrem Rufe und ihrer Leistungsfähigkeit Gewähr für die vorschriftsmässige Herstellung von Frachtbriefen bieten, die Erlaubniss zur Benützung des amtlichen Frachtbriefstempels bei der Anfertigung von Frachtbriefen für private Rechnung auf Antrag widerruflich zu ertheilen, so hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten die kgl. Eisenbahn-Directionen unter Aufhebung des Erlasses vom 13. Februar 1884 ermächtigt, geeignet erscheinenden Anträgen unter zweckentsprechenden Controlbedingungen und gegen Erhebung einer Gebühr von 1 Mk. für je 1000 Stück abgestempelte deutsche Frachtbriefformulare, 2 Mk. für je 1000 Stück abgestempelte internationale Frachtbriefformulare widerruflich zu entsprechen.

— (Freie bahnärztliche Behandlung.) Nach einem Erlasse des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten soll es, soweit bestimmungsmässig den Beamten des äusseren Eisenbahndienstes freie bahnärztliche Behandlung zu gewähren ist, falls über die Berechtigung Zweifel entstehen, zur Entscheidung der Frage lediglich auf die Beschäftigung der Beamten im äusseren Dienste ankommen, nicht auf die Stelle, die die Beamten bekleiden. Demzufolge steht auch den im Bureaudienste überzählig gewordenen, im Abfertigungsdienste weiter beschäftigten Bureaubeamten für die Dauer dieser Beschäftigung freie bahnärztliche Behandlung zu.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Württemberg. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate Februar.) Im Monate Februar wurden bei einer Bahnlänge von 1840·48 km (im Vorjahre 1822·87 km) befördert 2,137.298 (2,176.212) Personen und 505.710 (561 553) t Güter. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehre Mk. 1,021.000 (Mk. 1,036 573), aus dem Güterverkehre Mk. 1,988.000 (Mk. 2,198.540), aus sonstigen Quellen Mk. 427.000 (Mk. 436.000), im Ganzen Mk. 3,436.000 (Mk. 3,671.113). Vom 1. April 1900 bis Ende Februar 1901 betrugen die Einnahmen Mk. 51,286.000, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit Mk. 49,867.453 mehr Mk. 1,418.547.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2352 Tonnen Gehalt ist am 18. März 1901 nach 18tägiger Fahrt mit 50 Passagieren und 2161 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher eine Tonne nach Fiume, 241 Tonnen nach Venedig und 19 Tonnen nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Malabar 15.782 kg Kaffee (wovon 5176 kg für Venedig), 110.142 kg Pfeffer (wovon 10.150 kg für Venedig und 1015 kg für Fiume), 735 kg Thee, 65.975 kg Mirabellen, 2233 kg Fasern; aus Bombay 1,435.600 kg Baumwolle (wovon 185.000 kg für Venedig), 406.000 kg Sämereien (wovon 50.750 kg für Venedig), 1522 kg Pfeffer, 6293 kg Gummi, 93.177 kg Mirabellen; aus Aden 8526 kg Häute (für Salonichi), 3045 kg Gummi, 515 kg Myrrhen; aus Suez 3412 kg Gummi und aus Port Said 6000 kg Kaffee und 1800 kg Thee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,134.914.

— (Ankunft des Dampfers „Marie Valerie" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2648 Tonnen Gehalt ist am 18. März 1901 mit 12 Passagieren und 2599 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 309 Tonnen nach Venedig und vier Tonnen für das übrige Ausland bestimmt waren, nach 62tägiger Fahrt von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 2000 kg Wachs, 500.000 kg Reis, 139.000 kg Kupfer; aus Hongkong 1190 kg Curiositäten, 9000 kg Sternanis, 11.375 kg Quassia, 600 kg Oelessenzen; aus Singapore 4050 kg Häute (für Salonichi), 1680 kg Conserven, 49.800 kg Pfeffer, 1500 kg Wurzel, 75.600 kg Zinn, 95.880 kg Cocosnussfasern, 2240 kg Perlmutter, 1622 kg indisches Rohr; aus Penang 15.120 kg Pfeffer; aus Colombo 9940 kg Thee, 5000 kg Zuckerrohr, 160.470 kg Cocosnussfasern, 1800 kg naturwissenschaftliche Gegenstände; aus Pondicherry 702.089 kg Sämereien; aus Bombay 45.675 kg Mirabellen, 2537 kg Gummi, 223.850 kg Baumwolle; aus Karachi 46.376 kg Häute (wovon 29.730 kg für Venedig), 485.061 kg Baumwolle (wovon 279.625 kg für Venedig), 710 kg Gummi, und aus Macassar 5075 kg Perlmutter. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,168.812.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Von Samstag den 4. Mai an werden an Samstagen und den einem Feiertage vorangehenden Tagen von der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft besonders ermässigte Tour- und Retourkarten für die Schiffsstrecke von Wien (Praterquai)—Nussdorf—Korneuburg nach Krems—Melk ausgegeben. Dieselben berechtigen zur Bergfahrt mit dem Postschiffe am Tage der Ausgabe des Billets und zur Rückfahrt mit dem Postschiffe am nächsten Tage. Wenn zwei Feiertage auf einander folgen, ist es gestattet, das Postschiff zur Thalfahrt auch am zweiten Feiertage zu benützen.

Die Fahrpreise betragen ab Wien (Praterquai), Nussdorf, Korneuburg nach allen Stationen bis inclusive Krems, Stein und retour I. Platz K 4.—, II. Platz K 2.20, nach Rossatz, Weissenkirchen, Spitz, Aggsbach und retour I. Platz K 5.—, II. Platz K 3.—, nach Melk und retour I. Platz K 6.—, II. Platz K 3.40.

Für zwei Kinder unter zehn Jahren gilt ein Billet; halbe Karten werden nicht ausgegeben.

Schiffahrtsverkehr auf dem Pruth im Jahre 1900. Nach den Aufzeichnungen, welche bei der Gemischten Pruth-Commission über den Schiffahrtsverkehr geführt werden, sind im Jahre 1900 306 Schiffe mit zusammen 28.307 t aus der Donau in den Pruth eingelaufen und 282 Schiffe mit 25.614 t, sowie 8 Flösse aus dem Pruth auf die Donau übergegangen.

Bergverkehr.

Unter den eingelaufenen Schiffen waren der Flagge nach 1 österreichischer Segler mit 80 t, 215 griechische Segler mit 18 501 t, 41 rumänische Segler mit 4911 t, 25 russische Segler mit 3849 t, 22 russische Dampfer mit 633 t und 2 türkische Segler mit 303 t. Nach den einzelnen Sectionen des Flusses genommen, gestaltete sich der Bergverkehr folgendermassen:

In die erste Section, Mündung—Rogojeni, gingen ein 8 Dampfer mit 267 t und 4 Segler mit 345 t, u. zw. 8 Dampfer mit 267 t und 2 Segler mit 204 t nach Kahoul und 2 Segler mit 141 t nach Oancea.

In die zweite Section, Rogojeni—Falciù, ging 1 Segler mit 165 t ein, u. zw. nach Falciù.

In die dritte Section, Falciù—Nemtzeni, gingen ein 14 Dampfer mit 366 t und 19 Segler mit 2725 t, und zwar nach Leova 14 Dampfer mit 366 t und 17 Segler mit 2500 t und nach Nemtzeni 2 Segler mit 225 t.

Unbeladen sind in die vorgenannten drei Sectionen eingelaufen 260 Fahrzeuge mit 24.439 t.

Thalverkehr.

Im Auslaufe war die österreichische Schiffahrt durch 1 Segler mit 80 t vertreten, die bulgarische durch 1 Segler mit 141 t, die griechische durch 190 Segler mit 16.099 t, die rumänische durch 38 Segler mit 4232 t, die türkische durch 4 Segler mit 549 t und die russische durch 22 Dampfer mit 633 t und 26 Segler mit 3880 t.

Aus der ersten Section, Mündung—Rogojeni, kamen 7 Dampfer mit 228 t und 51 Segler mit 4618 t, u. zw. aus Giurgiulesti 1 Segler mit 85 t, aus Vad-Isaac 4 Segler mit 643 t, aus Oancea 2 Segler mit 101 t, aus Kahoul 7 Dampfer mit 228 t und 20 Segler mit 1351 t, aus Rogojeni 24 Segler mit 2438 t.

Aus der zweiten Section, Rogojeni—Falciù, kamen 2 Dampfer mit 63 t und 76 Segler mit 6192 t, und zwar aus Vadeni 3 Segler mit 318 t, aus Kardja 6 Segler mit 358 t, aus Giltoasa 1 Segler mit 173 t, aus Renjesti 6 Segler mit 548 t, aus Gotesti 4 Segler mit 204 t, aus Konstantinofea 1 Segler mit 61 t, aus Bogdanesti 2 Segler mit 134 t, aus Falciù 2 Dampfer mit 63 t und 53 Segler mit 4396 t.

Aus der dritten Section, Falciù—Nemtzeni, kamen 13 Dampfer mit 342 t und 102 Segler mit 10.338 t, und zwar aus Leova 13 Dampfer mit 342 t und 42 Segler mit 4275 t, aus Duda 1 Segler mit 63 t, aus Matasar 1 Segler mit 97 t, aus Pogonesti 4 Segler mit 415 t, aus Drenczeni 8 Segler mit 724 t, aus Ghermanesti 6 Segler mit 731 t, aus Nemtzeni 40 Segler mit 4033 t.

Aus der vierten Section, Nemtzeni—Ungheni, kamen 16 Segelschiffe mit 1789 t, u. zw. aus Macaresti, ferner aus Visnitza 8 Flösse.

Unbeladen sind ausgelaufen 15 Fahrzeuge mit einem Ladevermögen von 2044 t.

Waarenverkehr.

Zugeführt wurden zu den Pruthstationen aus der Donau Waaren in den Gesammtmengen von 480.000 kg und 283 t, und zwar gingen in die erste Section nach Oancea 30 t Pflastersteine und 20 t Bretter, nach Kahoul 67.000 kg Colonialwaaren; in die zweite Section nach Falciù 11 t Ziegel und 11 000 kg Colonialwaaren; in die dritte Section nach Leova 10 t Kalk, 26 t Bretter, 121 t Ziegel, 32.000 kg Salz und 570.000 kg Colonialwaaren, nach Nemtzeni 85 t Ziegel.

Ausgeführt wurden 240.749 hl Mais, 91.866 hl Weizen, 115.603 hl Roggen, 71.194 hl Gerste, 1560 hl Leinsamen und 7336 hl Raps; ferner 236 t Bauholz, 1983 t Brennholz und 129 t Käse.

Die einzelnen Sectionen sind an diesem Exportverkehre in folgender Weise betheiligt: die erste Section mit 1270 hl Mais, 12.898 hl Weizen, 46.840 hl Roggen, 542 hl Gerste, 4 t Bauholz und 1983 t Brennholz; die zweite Section mit 13 800 hl Mais, 56.968 hl Weizen, 30 980 hl Roggen, 43.254 hl Gerste, 1560 hl Leinsamen, 5983 hl Raps, 24 t Bauholz und 96 t Käse; die dritte Section mit 182.796 hl Mais, 18.262 hl Weizen, 37.783 hl Roggen, 24 686 hl Gerste, 1353 hl Raps, 208 t Bauholz und 33 t Käse: die vierte Section mit 42.883 hl Mais, 3738 hl Weizen und 2712 hl Gerste.

Auf die verschiedenen Stationen vertheilt sich die Ausfuhr wie folgt: Giurgiulesti 2170 hl Roggen; Vad Isaac 9344 hl Roggen; Oancea 2256 hl Roggen und 10 t Brennholz; Kahoul 800 hl Mais, 8871 hl Weizen, 27.780 hl Roggen und 4 t Bauholz; Rogojeni 470 hl Mais, 4027 hl Weizen, 5290 hl Roggen, 542 hl Gerste und 1973 t Brennholz; Vadeni 1400 hl Weizen und 5330 hl Roggen; Kardja 1272 hl Mais, 1363 hl Weizen und 6507 hl Roggen; Giltoasa 686 hl Raps und 11 t Käse; Renjesti 1680 hl Mais, 11.326 hl Weizen und 1713 hl Roggen; Gotesti 4768 hl Roggen und 1457 hl Raps; Konstantinofea 1760 hl Weizen; Bogdanesti 3300 hl Weizen; Falciù 10.848 hl Mais, 37.819 hl Weizen, 12.662 hl Roggen, 43.254 hl Gerste, 1560 hl Leinsamen, 3840 hl Raps, 85 t Käse und 24 t Bauholz; Leova 88.513 hl Mais, 4477 hl Weizen, 7377 hl Roggen, 1464 hl Gerste, 1353 hl Raps, 208 t Bauholz und 33 t Käse; Duda 1603 hl Mais; Matasar 2400 hl Roggen; Pogonesti 3956 hl Mais und 5376 hl Roggen; Drenczeni 17.086 hl Mais und 2350 hl Roggen; Ghermanesti 5520 hl Mais, 729 hl Weizen, 5496 hl Roggen und 6897 hl Gerste; Nemczeni 66.118 hl Mais, 13.056 hl Weizen, 14.784 hl Roggen und 16.325 hl Gerste; Macaresti 42.883 hl Mais, 3738 hl Weizen und 2712 hl Gerste.

An Gebühren wurden im Berichtsjahre eingenommen Frcs. 20.256·70, u. zw. Schiffahrtsgebühren Frcs. 20.176·70 und Flossgebühren Frcs. 80·—.

Von den Schiffahrtsgebühren entfielen: auf die österreichische Schiffahrt Frcs. 56·—, auf die bulgarische Frcs. 98·70, auf die griechische Frcs. 13.571 25, auf die rumänische Francs 3621·80, auf die russische Frcs. 2401·15 und auf die türkische Frcs. 427·80. In den Monaten Jänner, Februar, März und November hatte die Pruthcassa gar keine Einnahmen. Im April gingen an Schiffahrtsgebühren ein Frcs. 5495·45, im Mai Francs 3521·30, im Juni Frcs. 1596·80, im Juli Frcs. 2921·30, im Augnst Frcs. 4676·85, im September Frcs. 1734·40, im October Francs 280 60 und im December Frcs. 30·—.

Der durchschnittliche Frachtsatz für Cerealien nach Galatz beträgt aus der vierten Section Frcs. 3·5 per Hektoliter, aus der dritten Frcs. 0·85, aus der zweiten Section Francs 0 60 und aus der ersten Section Frcs 0·50.

Die mittlere Fahrwassertiefe betrug im Durchschnitte des Jahres annähernd in der vierten Section 6·5 engl. Fuss, in der dritten und zweiten Section 6 Fuss, in der ersten Section 6¾ Fuss und an der Mündung 12 Fuss. Die Maximal-Fahrwassertiefe war 7·5 Fuss in der vierten, 8 Fuss in der dritten, 9 Fuss in der zweiten und ersten Section und 14 Fuss an der Mündung; die Minimal-Fahrwassertiefe 5 Fuss in der vierten, 4 Fuss in der dritten, 3 Fuss in der zweiten und 4·5 Fuss in der ersten Section und 8 Fuss an der Mündung.

Verschiedene Mittheilungen.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 18. April fand in Wien im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Sectionsrathes Dr. August Weeber, die diesjährige (30.) ordentliche Generalversammlung der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn statt. Bei derselben waren 16 Actionäre erschienen, welche 10.663 Actien vertraten. Nach dem Geschäftsberichte ergaben die gesellschaftlichen Bergwerke im abgelaufenen Betriebsjahre einen Reinertrag von K 599.994. Nach Hinzurechnung der für die verstaatlichten Linien gezahlten Einlösungsrente per K 3,800.000, bezw. abzüglich der Steuer per K 3,420.000 und der sonstigen Einnahmen, sowie nach Abrechnung des Prioritätenerfordernisses per K 3,272.749 und der übrigen Auslagen ergab sich ein Ueberschuss von K 784.642. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und beschloss, aus obigem Ueberschusse eine achtpereentige Dividende zur Vertheilung zu bringen, den Reservefond mit K 19.232 zu dotiren, K 35.953 dem Verwaltungsrathe als Tantième zuzuweisen, K 50.000 von dem Duxer Kohlenwerke in Abschreibung zu bringen, K 25.000 einem zu errichtenden Pensionsfonds für Beamte zu überweisen und K 14.457 auf neue Rechnung vorzutragen. Dem Verwaltungsrathe wurde eine Minimaldividende von K 28.000 für das Jahr 1901 zur Verfügung gestellt und der Werth der Präsenzmarken mit K 40 festgesetzt. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder, Commereienrath Alexander von Pflaum und Director Johann Pechar wurden wiedergewählt. [E.-M.-Z. 18.001 ex 1901.]

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. (Generalversammlung.) Am 3. April fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Dr. Josef Joly und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerialsecretärs Dr. Max Ritter von Pichler, die diesjährige (26.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn statt. Bei derselben waren 12 Actionäre erschienen, welche 1630 Actien mit 80 Stimmen vertraten. Die Generalversammlung genehmigte den Bericht des Verwaltungsrathes und den Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte wurde aus dem seitens der Südbahn-Gesellschaft für den Betrieb der gesellschaftlichen Bahnlinie entrichteten Pachtschillinge per K 1,100.000. dem Zinsenerträgnisse per K 8.268, den eingegangenen Pachtgeldern per K 206 die Zahlung der Zinsen und Amortisationsquoten für das Prioritätsobligationen-Capital, die Bedeckung der Verwaltungskosten und die Couponsstempelgebühren, sowie die fünfpercentige Actiendividende bestritten und ein Ueberschuss von K 4.266 erzielt, dessen Uebertragung auf neue Rechnung beschlossen wurde. Ferner wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, aus dem eingehenden Pachtschillinge der Südbahn-Gesellschaft den nächsten Juli-, sowie auch den Jänner-Coupon 1902 der gesellschaftlichen Actien mit fünf Percent einzulösen. Das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Dr. Carl Ritter von Feistmantel wurde wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisors und dessen Ersatzmannes schloss die Generalversammlung. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurde Dr. Josef Joly neuerlich zum Präsidenten erwählt. [E.-M.-Z. 16.227 ex 1901.]

Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Generalversammlung.) Am 2. April fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Dr. Guido Freiherrn von Clauer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerialrathes Dr. Rudolf Schuster Edlen von Bonnott, die diesjährige (10.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt statt. Bei derselben waren 10 Actionäre erschienen, welche 12.810 Actien mit 1275 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte hat sich die Anzahl der gesellschaftlichen Wagen im Jahre 1900 von 2854 auf 3148 Stück, das in denselben angelegte Capital von K 11,271.699 auf K 12,478.901 erhöht. Die Capitalsbetheiligung an verwandten und Localbahn-Unternehmungen hat zum grössten Theile zu einem befriedigenden Ergebnisse geführt. Die Betriebseinnahmen sind von K 1,845.055 auf K 1,897.842, die Ausgaben von K 132.999 auf K 170.791 gestiegen. Das nach Abzug des Zinsensaldos unter Berücksichtigung des Gewinnvortrages sich ergebende Reinerträgniss bezifferte sich mit K 1,155.130 (K 1,140.605). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss sie K 69.172 dem Reservefonds, K 34.586 als Tantième dem Verwaltungsrathe, K 13.834 als Tantième der Direction, K 40.000 dem Pensionsfonds zuzuwenden, eine Dividende von 11 Percent (wie im Vorjahre zur Vertheilung zu bringen und K 50.000 als Steuerreserve, sowie K 67.537 auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder, kais. Rath Robert Eisner und Joseph Simon, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Sectionsrath Dr. Guido Freiherr von Clauer und Hofrath von Poschacher-Arelsh-öh neuerlich zum Präsidenten und Vicepräsdenten erwählt.

[E.-M.-Z. 15.336 ex 1901.]

Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel. (Constituirende Generalversammlung.) Am 23. März 1901 fand in Wien in Anwesenheit des k. k. Ministerialsecretärs im Eisenbahnministerium Dr. Max Ritter von Pichler als Regierungsvertreter die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel" statt. Bei derselben waren 5 Actienzeichner, bezw. Bevollmächtigte von solchen zugegen, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 1485 Actien mit 292 Stimmen vertraten. Nachdem Hofrath Moriz Westermayer zum Vorsitzenden gewählt worden war, nahm die Versammlung den Bericht der Concessionäre über ihre Geschäftsführung zur Kenntniss, wobei alle Urkunden vorgelegt wurden, aus denen die von den Concessionären auf die Actiengesellschaft übergehenden Rechte und Verbindlichkeiten zu entnehmen sind. Sodann erfolgte der Nachweis der Zeichnung und Volleinzahlung des Actiencapitales gemäss § 5 der Gesellschaftsstatuten, worauf die Versammlung beschloss, die vom k. k. Ministerium des Innern genehmigten Gesellschaftsstatuten als Gesellschaftsvertrag anzunehmen, und in die den Concessionären als solchen zukommenden Rechte und Verbindlichkeiten einzutreten. Hierauf wurde die Anzahl der zu wählenden Mitglieder des Verwaltungsrathes mit 5 bestimmt, und wurden zu solchen gewählt:

1. Eduard Engländer, Fabriksbesitzer in Rechberg;
2. Hermann Hinterhuber, Bergrath in Klagenfurt;
3. Carl Weidholz, gräflich Thurn'scher Forstmeister in Eisenkappel;
4. Josef Gross junior, Badbesitzer in Vellach, und
5. Dr. Friedrich Münzer, Secretär des k. k. priv. Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien.

Seitens des kärntnerischen Landesausschusses war Oberbergrath Carl Ritter von Hillinger in den Verwaltungsrath entsendet worden.

Seitens des Eisenbahnministeriums wurden endlich Hofrath Moriz Westermayer und Regierungsrath Dr. Siegfried Werner zu Regierungs-Verwaltungsrathsmitgliedern ernannt.

In der sodann abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Hofrath Moriz Westermayer zum Präsidenten und Oberbergrath Carl Ritter von Hillinger zu dessen Stellvertreter gewählt, worauf die Uebertragung der societären Agenden der Gesellschaft an das k. k. priv. Oesterr. Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten beschlossen wurde. [E.-M.-Z. 14.079/01.]

Localbahn Lambach - Haag. (Constituirende Generalversammlung.) Am 13. April 1901 fand in Wien in Anwesenheit des k. k. Ministerialsecretärs Dr. Hans Dobner von Dobenau als Regierungsvertreter die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft Localbahn Lambach-Haag statt. Bei derselben waren 6 Actienzeichner und Bevollmächtigte von solchen erschienen, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 1755 Actien mit 351 Stimmen vertraten. Nach Constatirung der ordnungsmässigen Einberufung der Generalversammlung und nach der Wahl des Herrn Hofrathes Moriz Westermayer zum Vorsitzenden, nahm die Versammlung den vom Regierungsrathe Dr. Siegfried Werner als Bevollmächtigten der Concessionäre über deren Geschäftsführung unter Vorlage aller, die Rechte und Verbindlichkeiten derselben betreffenden Urkunden erstatteten Bericht zur Kenntniss, und ertheilte den Concessionären das Absolutorium. Hierauf wurde der Nachweis über die Zeichnung und Einzahlung des Actiencapitales erbracht, sodann der Beschluss gefasst, in die Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre einzutreten, und endlich die Gesellschaft seitens der Versammlung für constituirt erklärt.

Die Anzahl der zu wählenden Mitglieder des Verwaltungsrathes wurde mit 5 bestimmt, wobei constatirt wurde, dass seitens der k. k. Staatsverwaltung Hofrath Moriz Westermayer und Regierungsrath Dr. Siegfried Werner, seitens des oberösterreichischen Landesausschusses der Beisitzer desselben Ignaz Huber und Landessecretär Carl Dauzer in den Verwaltungsrath entsendet worden sind.

Von der Versammlung wurde sohin in den Verwaltungsrath gewählt:

1. Alois Quirchtmayer, Bürgermeister;
2. Dr. Adolf Mösenbacher, Advocat;
3. Georg Friedl, Privatier, sämmtliche in Haag;
4. Franz Niederwieser, Bürgermeister, und
5. Ignaz Fuchs, Gemeinderath, diese beiden in Lambach.

Sämmtliche Beschlussfassungen und Wahlen erfolgten mit Stimmeneinheit. Sodann wurde die Generalversammlung nach Erschöpfung der Tagesordnung geschlossen.

In der unmittelbar hierauf stattgehabten constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Hofrath Moriz Westermayer zum Präsidenten und Landesausschuss Huber zu dessen Stellvertreter einstimmig gewählt, und einhellig beschlossen, die Führung der societären Agenden dem Oesterr. Creditinstitute für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien zu übertragen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 4. Mai d. J. dem pensionirten Locomotivführer der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Roman Brichta in Anerkennung seines pflichtgetreuen Verhaltens bei Behebung der Folgen eines Eisenbahnunfalles das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Einführung directer Fahrkarten und Gepäcksätze von Bremen nach Teplitz.

In Bremen gelangen directe einfache Fahrkarten, giltig für alle Züge (D- und L- [Luxus-] Züge tarifm. Zuschlag), sowie directe Gepäcksätze nach Teplitz zur Einführung.

Der Preis jeder ganzen Fahrkarte und die Gepäcksätze betragen:

Von Bremen nach	Ueber	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Gepäcksfracht für je 10 kg a) des Gesammtgewichtes	Gepäcksfracht für je 10 kg b) des Uebergewichtes
		Mark				
Teplitz	Wunstorf—Helmstedt od. Oebisfelde oder Hildesheim Goslar oder Uelzen Stendal—Halle—Leipzig—Dresden—Bodenbach—Aussig	54·60	40·20	27·90	0·12	2·92
Teplitz	Wunstorf—Helmstedt od. Oebisfelde oder Uelzen Stendal—Magdeburg—Zerbst—Falkenberg—Elsterwerda Röderau—Dresden—Bodenbach—Aussig	53·50	39·40	27·30	0·12	2·86

Wien, am 7. Mai 1901. [393]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung eines neuen Tarifes für den Rollfuhrdienst der Station Salzburg.

Mit 15. Juni 1901 gelangt für den Rollfuhrdienst der Station Salzburg der nachstehende neue Tarif zur Einführung:

Von oder nach	Nach oder von	Für	Allgemeine Rollfuhrtaxe Heller	Ausnahme- Rollfuhrtaxe Heller
Bahnhof Salzburg	Stadt Salzburg, ausnahmlich Mönchsberg und Kapuzinerberg und der Bezirke Mülln, Riedenburg und Nonnthal	je angefangene 10 kg bis zu 20 kg	10	Todte Kälber, todtes Wild (unverpackt), mit Ausnahme von Hasen und Federwild, für das Stück 20 Heller
		weitere je 10 kg . . .	5	

Als Mindestgebühr werden per Sendung 20 Heller eingehoben.

Bei Sendungen an einen Adressaten im Gewichte von 500 kg und darüber findet eine 20percentige Ermässigung der Sätze des allgemeinen Tarifes statt.

Die Sätze des allgemeinen, sowie des Ausnahmetarifes erfahren im Verkehre mit den Bezirken Mülln, Riedenburg und Nonnthal eine 50percentige Erhöhung. Nach oder von Mönchsberg und Kapuzinerberg findet weder eine Zu- noch Abstreifung von Gütern statt.

Innsbruck, am 24. April 1901. [394]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Woźniki.

Am 15. Mai 1901 wird auf der Localbahn Trzebinia-Skawce (Linie Sucha — Skawce — Siersza-Wodna) zwischen den Stationen Wadowice und Spytkowice die Personenhaltestelle Woźniki für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt durch die Conducteure im Zuge.

Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Die Abfahrtszeiten der in dieser Haltestelle anhaltenden Züge sind folgende:

	Gemischter Zug Nr. 6051	Nr. 6053
Abfahrt von der Haltestelle Woźniki gegen Siersza-Wodna	5^{33} Früh	4^{18} Nachm.
	Gemischter Zug Nr. 6052	Nr. 6054
Abfahrt von der Haltestelle Woźniki gegen Sucha	9^{22} Vorm.	8^{02} Abds.

Die Verkehrszeiten der Züge sind in der mitteleuropäischen Zeit angegeben.

Die Nachtzeiten von 6^{00} Abends bis 5^{59} Morgens sind durch Unterstreichen der Minutenziffern bezeichnet.

Krakau, im April 1901. [395]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung eines Nachtrages zu den Kartirungssätzen nach und von Sigmundsherberg.

Am 1. Juni 1901 tritt ein Nachtrag II zu den Kartirungssätzen nach und von Sigmundsherberg in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung der Station St. Veit a. d. Gölsen und die Berichtigung der Kilometer und Frachtsätze der Station Judenau.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 10 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 7. Mai 1901. [396]

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Frachtermässigung für Drainröhren.

Vom 15. Mai 1901 findet der im Nachtrage V zum Localgütertarife, Theil II, vom 1. Februar 1894, auf Seite 34 enthaltene Ausnahmetarif IX der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg auch auf Drainröhren der Pos. T—21 a des Tarifes, Theil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, und zwar bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen Anwendung.

Teplitz, am 7. Mai 1901. [397]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Localbahn Chlumetz-Königstadtl.

Die genannte Localbahnstrecke mit den Stationen Chlumetz a. Cidlina, Lovčic, Běronitz und Königstadtl und Verladestelle Lišic wird am 9. Mai 1901 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangen die Stationen Chlumetz a. Cidlina (bestehende Anschlussstation der Oesterr. Nordwestbahn), Lovčic, Běronitz und Königstadtl (Anschlussstation der Böhmischen Commercialbahnen) für den Gesammtverkehr und die Verladestelle Lišic für den Güterverkehr in vollen Wagenladungen zur Eröffnung.

Prag, am 5. Mai 1901. [398]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Zágráb M. Á. V. in die Ausnahmetarife V und VI des Tarifes, Theil II, Heft 1.

Die in den Ausnahmetarifen V und VI des Tarifes, Theil II, Heft 1, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes für die Station Zágráb d. v. enthaltenen Frachtsätze werden bis zur Durchführung im Tarifwege auch im Verkehre mit Zágráb M. Á. V. angewendet.

Im Kilometerzeiger desselben Tarifheftes sind die Entfernungen bei Zágráb M. Á. V. (Seite 222) und bei Zágráb d. v. (Seite 224) in der Rubrik „{Wien-Südbhf. und Matzleinsdorf / Wien-Südbhf. und Matzleinsdorf}“ auf 378 km abzuändern, ferner ist auf Seite 224 in der Rubrik „Zuschlagsfrist“ bei Zágráb d. v. — {Wien-Südbhf. und Wien-Matzleinsdorf} „12 Stunden“ einzustellen.

Wien, am 4. Mai 1901. [399]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der Verbandsverwaltungen.

In einem grossen Speditionsbureau in **Prag** wird ein versirter, correct arbeitender

Tarifbeamter aufgenommen.

Offerte nebst Angabe von Referenzen werden unter Chiffre **„Chaix W. T. 957“** an **Haasenstein & Vogler, Wien, I.,** erbeten.

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN
Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschl. autorisirte Fabrik
H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.
Patente in allen Staaten. (620)
Central-Heizungen aller Systeme.
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Heim's rauchverzehrende Kamine
Heim's rauchverzehrende „Calorifères“.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber **K 50** pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1208	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Wasserglas (Pos. W—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B.	Krakau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Besteht kein directer Frachtsatz	18 Heller		Im Kartirungswege		
1209	k. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18, 19 und 20 der Güterclassification	Grulich (Stadt)	Wichstadtl-Lichtenau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	12 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1210	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Steinkohlenkoks	P o l i č k a		Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 20. Mai 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Steinkohlenkoks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau (Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk) nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen etc. (giltig vom 1. September 1897)	86 Heller	85*) Heller	1 Heller	Im Kartirungswege		

dem auf Seite 9 in Schnitt-Tafel II des Ia der Rubrik 8 genannten Tarifes angeführten Schnittpunkt

*) Die Gesammtfrachtsätze ergeben sich durch Zusammenstoss mit den auf Seite 8 des in der Rubrik 8 genannten Tarifes in Schnitt-Tafel I enthaltenen Theilfrachtsätzen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1211	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Malzkeime und Treber (Malztreber), nasse und getrocknete	Leoben k.k.St.B. Linz Redl-Zipf Puntigam oder umgekehrt	Eggenfelden	Es gelten die Frachtsätze der Abtheilung I, bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief; Abtheilung II, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 10. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	Tarif, Theil II, Heft 1 (Ausnahmetarif Nr. 35) des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz Abtheilung I: 1·91 II: 1·00 I: 1·02 II: 0·66 I: 0·78 II: 0·55 I: 2·42 II: 1·34		Im Kartirungswege		
1212	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Bukowinaer Localbahnen	**Holz der Pos. H—18 der Güterclassification, welches aus einem jenseits des Mesticanestie gelegenen Sägewerke zur Bahnstation Valeputna zugeführt wird**	V a l e p u t n a	Hatna transit in westlicher Richtung nach dem Auslande, nach Wien loco oder transit, nach Böhmen, Triest, Tirol, Vorarlberg, Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, Lindau transit oder nach einem Elbeumschlagsplätze	Aufgabe mit directen Frachtbriefen als Frachtgut, Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Verpflichtung des betreffenden Sägewerkes mittels schriftlicher Erklärung, sein gesammtes mittels Eisenbahn zum Versandt gelangendes Productionsquantum ausschliesslich via Hatna per Bahn zu verfrachten. Auf den Frachtbriefen, bezw. auf den Frachtbrief-Duplicaten ist die Provenienz des Gutes durch das k. k. Bahnstationsamt Valeputna zu bestätigen	vom 1. Mai 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	74	69	5				
					Nowosielitza-Reichsgrenze transit für Russland	Aufgabe als Frachtgut mit directen nach einer russischen Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr.		Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	95	90	5		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist	Sägewerke, welche von den nebenstehenden Frachtbegünstigungen Gebrauch machen wollen, haben dies der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorher anzuzeigen und die vorgeschriebene Erklärung wegen Verfrachtung ihrer gesammten Production per Bahn via Hatna abzugeben

Fortlaufende Nummer	1	1213	1214	1215
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Regie- und Materialgegenstände der k. k. österr. Staatsbahnen, sofern Beförderung auf Kosten der letzteren erfolgt, und zwar: Eisenbahnfahrzeuge (Locomotiven, Tender und Eisenbahnwagen), neue, auf eigenen Rädern laufend, unbeladen	Tafelglas (Glastafeln der Classe B)	Güter des Specialtarifes I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Oswięcim	Bilin (A.T.E. und k.k.St.B.)	Nagy-Sáros
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach (oder umgekehrt)	5	Troppan K.F.N.B.	Budapest*)	Freiwaldau-Gräfenberg Neutitschein K.F.N.B. Stadt Weidenau
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der k. k. österr. Staatsbahnen oder einer ihrer Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Absender und Empfänger	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarif bestimmungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1901, bezw. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	65 Heller	306 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	56 Heller	256 Heller	276 / 229 / 302 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	9 Heller	50 Heller	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14	Die nebenstehende Frachtbegünstigung ist für Parteien unzugänglich	*) Der Frachtsatz findet auf nachstehende Budapester Bahnhöfe Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti teherpalyaudvár, fövambaz, fővarosi közraktarak, Józsefváros, kiterö, Lipótváros, nyugoti palyaudvár, Kelenföld, deli vasut und Ó-Buda-Filatorigát	

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route): nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1217 Südbahn-Gesellschaft	1216 k. k. österr. Staatsbahnen												
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn												
Schotter	des Ausnahmetarifes 1/B im Tarif-Theil II vom 1. Jänner 1897, für den Grenzverkehr Russland—Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach												
Reichenburg	Bregenz, Buchs, St. Margretben, Lindau, Romanshorn nnd Rorschach												
R a n n	Granica transit, bezw. Szczakowa transit												
Anfgabe des genannten Artikels im Mindestquantnm des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Sendungen müssen znr Erhaltung der Bezirksstrasse in Rann bestimmt nnd an den Bezirksausschnss dortselbst bestimmt sein. Anf- und Abladen obliegt den Parteien	Anfgabe von Sammelladnngen im Gewichte von 5000 kg, welche aus Artikeln des nebenbezeichneten Ausnahmetarifes und aus Gütern der allgemeinen Wagenladungsclassen (vergl. II, Tarifvorschriften, Punkt 1, Seite 6) zusammengesetzt sind												
vom 13. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1901	vom 15. Mai 1901 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1901												
Localtarif	Tarif-Tbeil II vom 1. Jänner 1897 für den Grenzverkehr Russland—Vorarlberg, einscbliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romansborn nnd Rorschacb												
10 Heller	der Wagenladungsclasse A												
8 Heller	Für das wirkliebe Gewicht der Artikel des in Rubrik 4 genannten Ausnabmetarifes kommt der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 1/B—b, für das wirkliche Gewicbt der übrigen beigeladenen Güter und — wenn das Gesammtgewicht einer solcben Sammelladung 5000 kg nicht erreicht — auch für das auf 5000 kg fehlende Ergänzungsgewicht der Frachtsatz der Wagenladungsclasse A zur Anwendung												
2 Heller	V e r s c b i e d e n												
Im Kartirungswege	Im Kartirungswege												

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
29	Nr. 44 vom 16. April 1901	1017	K. k. österr. Staatsbahnen		Schwellen und Extrahölzer	Przemyśl und Krosno	Oświęcim transit	In der Rubrik 5 ist anstatt der Aufgabsstationen Przemyśl und Krosno zu setzen: Lubaczów	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
48	Nr. 51 vom 2. Mai 1901	1165	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Canditen und Chocolade	Budweis	Sigmundsherberg transit, Wien St.E.G. transit u. s. w.	In der Rubrik 13 hat der letzte Satz wie folgt zu lauten: **Die Vorlage ist vom Absender an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien bis längstens Ende März 1902 zu bewirken**	
49	Nr. 49 vom 27. April 1901	1118	K. k. österr. Staatsbahnen		Zündhölzchen	Freiung im Böhmerwald, Goldenkron u. s. w.	Wien-Donauquaibahnhof und Wien-Prätergquai	In der Rubrik 13 hat der letzte Satz wie folgt zu lauten: **Die Vorlage ist vom Absender an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien bis längstens Ende März 1902 zu bewirken**	

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probennummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_2$, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.576.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 55. **Wien, 11. Mai 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Entscheidung des k. k. Finanzministeriums. — Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien. — Inland: Parlamentarisches. Staatseisenbahnrath. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. Mai 1901, Z. 20.673, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Russland.

Mit Note vom 22./24. März a. St. 1901 hat das Ministerium der Verkehrswege, Verwaltung der Eisenbahnen in St. Petersburg, dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern zur Kenntniss gebracht, dass dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr auch das Netz der transkaukasischen Eisenbahnen unterstellt werden soll. Demzufolge ist die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, wie folgt zu ergänzen:

Russland.

A. Vom Staate betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

17 a. Transkaukasische Eisenbahnen.

Der wirkliche Eintritt dieser Bahnen in den internationalen Transportdienst wird gemäss Art. 58, Abs. 2 des Internationalen Uebereinkommens nach einem Monate vom Datum des gegenwärtigen Schreibens erfolgen.

Das genannte Centralamt hat hievon den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 3. Mai 1901 Kenntniss gegeben.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Linie Steinbrück—Rann der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Heiligenkreuz und für eine Localbahn von der Station Rann nach Rudolfswerth.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Stefan v. Daubachy in Agram die mit den Erlässen vom 24. September 1899, Z. 41.669/2, bezw. vom 23. Jänner 1900, Z. 505/2 (Verordnungs-Blatt Nr 117 vom 10. October 1899, bezw. Nr. 17 vom 13. Februar 1900), ertheilten und seither abgelaufenen Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten 1. für eine normalspurige Localbahn von der Linie Steinbrück—Rann der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zwischen der letztgenannten Station und der Landesgrenze bei Dubova über Slogonsko, Altendorf, Neudorf, Felddorf und Windisch-Landsberg nach Heiligenkreuz zum Anschlusse an die projectirte Localbahn St. Georgen (Grobelno)-Rohitsch-Landesgrenze und 2. für eine normalspurige Localbahn von der Station Rann der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Landstrass und St. Peter zur Station Rudolfswerth der Unterkrainer Bahnen unter den mit den bezogenen Erlässen bekanntgegebenen Bedingungen und Vorbehalten neuerlich auf ein Jahr ertheilt.

Wien, am 9. April 1901. Z. 15.080/2.

Entscheidung des k. k. Finanzministeriums.

Die von Bank- und Creditinstituten in Form einer kaufmännischen Correspondenz ausgefertigten Garantieerklärungen geniessen die bedingte Gebührenfreiheit.

(Entscheidung vom 2. April 1901, Z. 16.503.)

Aus Anlass eines concreten Falles hat das k. k. Finanzministerium entschieden, dass Garantieerklärungen von Bank- und Creditinstituten, welche in Form einer kaufmännischen Correspondenz ausgefertigt sind, sofern hinsichtlich derselben die gesetzliche Vermuthung des Art. 274 des Handelsgesetzbuches zutrifft, die bedingte Gebührenfreiheit nach Tarifpost 60, Z. 4, des Gesetzes vom 13. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, beziehungsweise nach § 9 des Gesetzes vom 29. Februar 1864, R.-G.-Bl. Nr. 20, zukommt.

Hingegen unterliegt in jenen Fällen, in denen aus der von einem Bank- oder Creditinstitute ausgefertigten Garantieurkunde oder aus den Umständen, unter denen die Ausstellung der Urkunde erfolgte, hervorgeht, dass die Bürgschaftsübernahme nicht einen Gegenstand des Handelsbetriebes des Institutes bildet, dieselbe, sofern nicht die Voraussetzung des Absatzes 2 der Tarifpost 84 des Gesetzes vom 13. December 1862, R. G.-Bl. Nr. 89, vorliegt, der in der Tarifpost 31 des Gesetzes vom 9. Februar 1850, R.-G.-Bl. Nr. 50, festgesetzten Gebühr.

[E.-M.-Z. 16.262 ex 1901.]

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Zur Feststellung der Rückwirkung einer projectirten Strassenniveau-Regulirung auf den consensgemässen Bestand anrainender Gebäude, beziehungsweise auf die den Besitzern derselben zustehenden Rechtsansprüche auf einen besonderen, durch die Anlage des Baues bedingten und bestimmten Gebrauch.

Erkenntniss vom 17. Februar 1899, Z. 1161.

Aus Anlass des vom Ministerium des Innern vorgelegten Projectes über die Parcellirung der südlichen Theile der dem Aerar gehörigen Catastralparcelle 790 und der dem Wiener Stadterweiterungsfonds gehörigen Catastralparcelle 1744 im I. Wiener Stadtbezirke (Franz Josefs-Kasernengründe) wurde auch die Herstellung des theilweise provisorischen Niveau der Dominikanerbastei beantragt und von den hiezu berufenen Baubehörden bewilligt.

Diese Niveauregulirung besteht im Wesentlichen darin, dass auf der halben Breite der Dominikanerbastei sofort das seinerzeit beschlossene definitive tiefer liegende Niveau hergestellt werde, dass jedoch jene Strassenpartien, welche sich vor den Häusern der Dominikanerbastei, darunter auch die Häuser der heutigen Beschwerdeführerin O.-Nr. 3 und 5 Predigergasse und 3 und 5 Dominikanerbastei befinden, im bisherigen Niveau belassen und zur Ausgleichung, beziehungsweise Verkehrsvermittlung auf den in verschiedenem Niveau befindlichen Strassentheilen, Rampen hergestellt werden.

Mit den angefochtenen Entscheidungen wurde die fragliche Niveauregulirung in dem eben angedeuteten Sinne genehmigt, insoferne jedoch im Administrativverfahren die Einwendung erhoben wurde, dass durch die Theilung der Strasse, die Aenderung des Niveau einer Hälfte derselben, dann durch die Schmälerung der Fahrbahn und die erschwerte Zufahrt das Recht auf die consensmässige Benützung ihrer Häuser verletzt sei, wurden die streitenden Parteien auf den Rechtsweg verwiesen.

Die dagegen beim Verwaltungsgerichtshofe eingebrachte Beschwerde richtet sich vor Allem gegen diese Verweisung auf den Rechtsweg, indem dieselbe darin die Ablehnung einer Entscheidung über die von der Beschwerdeführerin behaupteten Rechtsverletzungen erblickt, während doch, da es sich um Einwendungen handelt, die sich auf die Bauordnung beziehen, die Baubehörden in erster Linie darüber zu entscheiden hatten, ob durch die projectirten Regulirungen eine Verletzung des Rechtes der Beschwerdeführerin auf den consensmässigen Besitz und Genuss ihrer Häuser stattfinde und daher die Niveauregulirung eventuell nur nach vorausgegangenem Enteignungsverfahren zu bewilligen war.

Der Verwaltungsgerichtshof hat die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Sowohl nach den älteren Bauvorschriften, als auch nach der gegenwärtig in Geltung stehenden Bauordnung ist der Bauconsens jener Rechtsact, welcher in Form und mit der Wirkung einer Entscheidung für den concreten Fall den Inhalt und Umfang jener Einschränkungen festsetzt, „die nach den Gesetzen zur Erhaltung und Beförderung des allgemeinen Wohles", also aus öffentlichen Rücksichten, der Eigenthümer bei Benützung seines Grundstückes durch Verbauung auf sich zu nehmen hat (§ 364 a. b. G.-B. und § 23 Bauord. für Wien ex 1883).

Hieraus folgt:

1. dass der Eigenthümer des consensmässig aufgeführten Gebäudes dieses fortan in eben jener Art und Weise zu besitzen und zu benützen berechtigt ist, welche der consentirten Bauanlage entspricht, und

2. dass die Strassen und Gassen der Stadt, weil der consensmässige Bestand eines Gebäudes die genehmigte Strassen- und Gassenanlage und insbesondere auch das Strassenniveau zur rechtlichen Grundlage hat, nicht blos dem öffentlichen Verkehre im engeren Sinne des Wortes dienen, sondern auch die weitere Bestimmung haben, die der baulichen Anlage der einzelnen Häuser entsprechende Benützung derselben zu ermöglichen, also dem besonderen Bedürfnisse der einzelnen Bauten nach Licht, Luft, Zugänglichkeit u. s. w. zu dienen, und dass eben darum den Hausbesitzern Rechtsansprüche auf einem besonderen, durch die Anlage des Baues bedingten und bestimmten Gebrauch zustehen.

Wenn es nun auch richtig ist, dass mit der angefochtenen Entscheidung nicht ausdrücklich ausgesprochen wurde, dass in den eben angedeuteten Richtungen der projectirten Niveauregulirung auf der Dominikanerbastei ein Hinderniss nicht entgegensteht, so könnte die hiezu thatsächlich ohne weitere Beschränkung erfolgte Genehmigung nur dann als gesetzlich nicht begründet angesehen werden, wenn durch dieses Project der consensmässige Bestand der Häuser und die mit Rücksicht auf die bauliche Anlage erforderliche Strassenbenützung in Frage gestellt und Beschwerdeführerin wegen der etwa dieserhalb eintretenden Einschränkungen ihres Eigenthumes in Bezug auf ihre Häuser als Enteignete anzusehen wäre, da ja, falls in dieser Richtung nicht ein Uebereinkommen zustande käme, etwaige Eigenthumseinschränkungen nur im Wege des Enteignungsverfahrens statthaben könnten.

Der Verwaltungsgerichtshof musste daher in die Untersuchung dieser Frage an der Hand des genehmigten vorgelegten Projectes näher eingehen.

Hienach bleibt das gegenwärtige Strassenniveau längs des Hauses Nr. 3 in der Breite von 10 m und längs des Hauses Nr. 5 in der Breite von 6 m vollkommen unverändert, und wird die Tieferlegung des Strassenniveau erst ausserhalb dieser Breite erfolgen.

Die Verbindung dieser in verschiedenem Niveau befindlichen Strassentheile wird durch eine 3·5 m breite, im Verhältnisse von 4 : 100, daher mässig ansteigende Rampe vermittelt, auf welcher sich der bisher längs der Realität des Dominikanerordens vollziehende Verkehr entwickeln wird.

Die stadtseitigen Strassen, Predigergasse und Barbaragasse, bleiben in jeder Richtung unverändert, und bleibt der Verkehr auf diesen Strassen wie bisher zugänglich und vor dem Hause Nr. 3, Predigergasse, ein Platz X mit dem Durchmesser von 17·3 m im bisherigen Niveau, welcher als Umkehrstelle und Wagenaufstellungsplatz gerade den Häusern der Beschwerdeführerin zu statten kommt.

Aus diesem Thatbestande geht hervor, dass einerseits der consensmässige Bestand der Häuser der Beschwerdeführerin auf der Dominikanerbastei durch die fragliche Niveauregulirung in keiner Weise gefährdet und beeinträchtigt wird, da das Strassenniveau unmittelbar vor diesen Häusern unverändert bleibt, und Beschwerdeführerin zum Zwecke der Weiterbenützung ihrer Häuser auch in keiner Weise zur Vornahme etwaiger Baulichkeiten genöthigt sein würde, und weiter auch der Zugang, sowie die Zufahrt in genügender Weise gesichert bleiben.

Wenn sich auch bei dem gegenwärtigen Bestande der Strasse (Dominikanerbastei) die Verkehrsverhältnisse, insbesondere für den Wagenverkehr günstiger gestalten mögen, als dies der Fall sein wird, wenn die Strasse durch die provisorische Niveauregulirung eigentlich in zwei Strassen getheilt sein wird, so kann hieraus Beschwerdeführerin noch keinen Rechtsanspruch auf den fortwährenden weiteren Bestand dieses heutigen Zustandes ableiten, da — wie gezeigt — die Niveauregulirung die Rechtssphäre der Beschwerdeführerin in Bezug auf ihren Hausbesitz nicht tangirt, darauf aber, dass wegen des öffentlichen Verkehres auf den Strassen einer Stadt diese Strassen stets in dem ursprünglichen Zustande verbleiben, ein Hausbesitzer ebensowenig Anspruch erheben kann wie jedes andere Gemeindemitglied.

Die seitens der Administrativbehörden in ihrer Entscheidung beigefügte Verweisung auf den Rechtsweg stellt sich sonach nur als ein die Rechte der Partei in keiner Weise beeinträchtigender Vorbehalt für den Fall dar, dass die Beschwerdeführerin auch allfällige civilrechtliche Ansprüche geltend machen zu können vermeinte.

Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Bei nachträglicher Anwendung des Militärtarifes auf ursprünglich nach dem Civiltarife abgefertigte Sendungen kann die Frachtberechnung über die auf den Frachtbriefen vorgeschriebene Route nicht verweigert werden, auch wenn die Sendungen über einen bei Vergleichung der betreffenden Civilgütertarife günstigeren Transportweg abgefertigt worden sind.

(Entscheidung vom 5. Jänner 1901, Z. C b I $\frac{423/00}{4}$.)

Der Militärlieferant N. N. hatte acht Roggensendungen à 10.000 kg in der Station K. an das k. und k. Militär-Verpflegsmagazin in O. aufgegeben. In allen Frachtbriefen hatte er die Route „via Vlarapass—Ung.-Hradisch“ vorgeschrieben. Die Sendungen wurden vorschriftsmässig nach dem Civiltarife abgefertigt, jedoch nicht über den vorgeschriebenen Weg, sondern auf Grund des der Eisenbahn nach § 51, lit. l), B.-R., über zustehenden Rechtes über den Transportweg via Marchegg, für welchen sich nach dem Civiltarife weder eine höhere Fracht, noch eine längere Lieferfrist ergab als für den vorgeschriebenen. Nachdem das k. und k. Militär-Verpflegsmagazin diese Sendungen in das Eigenthum des k. und k. Militärärars übernommen und diesen Umstand auf den Frachtbriefen vorschriftsmässig bestätigt hatte, verlangte der Militärlieferant in Gemässheit der bezüglichen Bestimmung des Militärtarifes die nachträgliche Anwendung des letzteren, welchem Verlangen die betreffende Bahnverwaltung auch entsprach. Hiebei berechnete sie jedoch die Militärfracht unter Zugrundelegung der thatsächlich benützten Route via Marchegg. Auf Grund dieser Berechnung ergab sich eine Frachtdifferenz von 70 Kronen per Sendung, welche die Bahnverwaltung dem Reclamanten erstattete. Dieser verlangte jedoch, dass die Fracht nach dem Militärtarife unter Zugrundelegung der vorgeschriebenen Route via Vlarapass berechnet werde, in welchem Falle sich die Frachtdifferenz gegenüber dem eingehobenen Civiltarife um 17 Kronen per Sendung höher gestellt hätte. Die Bahnverwaltung lehnte diesen Anspruch unter Berufung auf den Wortlaut der Bestimmung auf Seite 28, Absatz 4 des Militärtarifes vom 1. Jänner 1898 ab, weil daselbst ausdrücklich festgesetzt sei, dass die nachträgliche Anwendung des Militärtarifes unter Berechnung der Gebühren über die thatsächlich benützte Route zu erfolgen habe. Der Reclamant überreichte hierauf die Klage, welcher der Richter mit nachstehender Begründung Folge gab:

Nach der bezogenen Bestimmung des Militärtarifes sind allerdings für Sendungen der hier in Frage kommenden Art die Gebühren über die thatsächlich benützte Route zu berechnen. Es versteht sich aber von selbst, dass die Bahn die thatsächlich benützte Route nur dann der Berechnung zugrunde legen darf, wenn sie diese Route mit Recht wählen durfte. Anderenfalls wäre es, wenn die Bahn eine beliebige Route, welche bedeutend länger ist als die gewöhnliche, wählen und den Militärtarif nach dieser Route berechnen könnte, in die Hände der Bahn gegeben, die durch den Militärtarif gewährte Ermässigung illusorisch zu machen. Es ist somit klar, dass die von der Bahn berufene Bestimmung auf Seite 28, Absatz 4 des Militärtarifes zur selbstverständlichen Voraussetzung hat, dass die Bahn auch berechtigt gewesen sei, die thatsächlich zurückgelegte Route zu wählen. Es ist nun allerdings richtig, dass die Bahn vorliegend die Route über Marchegg nach dem Civiltarife trotz Vorschreibung der Route über Vlarapass wählen durfte, weil die Fracht über Marchegg nicht höher und die Lieferfrist nicht länger ist als über Vlarapass. Es war auch die Berechnung der Fracht nach dem Civiltarife über Marchegg eine dem Betriebs-Reglement und den Tarifen entsprechende. Allein diese Berechnung ist in dem vorliegendem Falle nicht massgebend, denn es musste nachträglich nach den Bestimmungen des Militärtarifes eine neue Berechnung der Fracht auf ganz anderer Grundlage, und zwar nach dem Militärtarife stattfinden. Auch für diese Berechnung müssen die Bestimmungen des Betriebsreglement an-

gewendet werden. Nun ergibt sich, dass die Fracht nach dem Militärtarife unter Zugrundelegung der Route über Marchegg höher ist als die über die vorgeschriebene Route Vlarapass, deshalb erscheint das Abgehen von der vorgeschriebenen Route gemäss § 51 des Betriebsreglement nicht gesetzmässig, und es muss der neuen Berechnung der Fracht nach dem Militärtarife die vorgeschriebene Route zugrunde gelegt werden und nicht die dem Gesetze nicht entsprechende, wirklich zurückgelegte Route über Marchegg. Der Kläger hat auch offenbar mit Rücksicht auf den Umstand, dass er die Anwendung des Militärtarifes nachträglich begehren werde, die Route über Vlarapass vorgeschrieben, und es geht nicht an, dass die Bahn der Partei die Vortheile einer solchen Vorschreibung entziehe.

Wäre das Gut nicht von der Militärbehörde angenommen worden, beziehungsweise in ihren Besitz übergegangen, so hätte der Kläger bei Einhaltung der vorgeschriebenen Route nach dem Civiltarife mehr an Fracht gezahlt als über die von der Bahn gewählte Strecke Marchegg. Dieses Risico hat aber der Kläger offensichtlich deshalb übernommen, um sich die Vortheile, die diese Route gegenüber der Route über Marchegg nach dem Militärtarife gewährt, zu sichern. Mit der Bestimmung, dass die nachträgliche Berechnung nach dem Militärtarife auf Grund der thatsächlich benützten Route stattzufinden hat, konnte nur die Anwendung der Zusatzbestimmung XVII zu § 51 B.-R. ausgeschlossen werden, keineswegs aber war es beabsichtigt oder auch nur zulässig, die zwingenden Bestimmungen des Betriebsreglement bei Anwendung des Militärtarifes auszuschliessen.

Es muss also nach dem Vorgesagten festgehalten werden, dass nach dem Militärtarife die Berechnung der Gebühren über die thatsächlich benützte Route nur unter der Einschränkung zulässig ist, dass die Bahn zur Benützung dieser Route auch nach dem Militärtarife gesetzmässig berechtigt war; weiters muss festgehalten werden, dass in dem hier in Frage kommenden Falle die Berechnung nach dem Civiltarife durchaus nicht die nachträgliche Berechnung nach dem Militärtarife beeinflusst. Die Berechnung nach dem Militärtarife ist eine ganz neue auf neuer Grundlage, und es muss diese Berechnung nicht nur den Bestimmungen des Militärtarifes, sondern auch den Bestimmungen des Betriebsreglements entsprechen. Wenn nun bei den vorliegenden Frachtgeschäften die Berechnung nach dem Civiltarife eine dem Betriebsreglement vollkommen entsprechende war, so war sie es dennoch nicht bei der Berechnung nach dem Militärtarife, weil diese Berechnung den Bestimmungen des § 51 B.-R. nicht entsprach.

Demgemäss war dem Klagebegehren als begründet stattzugeben.

Vorliegend waren acht Klagebeträge von je 17 Kronen cumulirt, weshalb die besonderen Bestimmungen der §§ 448—453 C.-P.-O. zur Anwendung kamen.

Inland.

Parlamentarisches.

Begründung
zu dem
Gesetzentwurfe, betreffend die im Jahre 1901 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung.

Mit dem Gesetze vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, ist die Ausführung mehrerer Bahnen niederer Ordnung mit finanzieller Unterstützung durch den Staat sichergestellt worden. Seither hat eine weitere gesetzliche Sicherstellung von Bahnen niederer Ordnung nicht mehr stattgefunden. Dagegen ist eine Reihe von Bahnprojecten, welche zu ihrer Verwirklichung einer materiellen Unterstützung von Seiten des Staates bedürfen, in der technischen und der finanziellen Vorbereitung so weit fortgeschritten, dass nunmehr deren gesetzliche Sicherstellung in Aussicht genommen werden kann.

Bevor auf diese erst der Sicherstellung zuzuführenden Projecte des Näheren eingegangen wird, soll in Folgendem der dermalige Stand der in den früheren Sicherstellungsgesetzen behandelten Bahnprojecte in übersichtlicher Weise dargelegt werden.

Zufolge der Gesetze vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 129, vom 19. Juni 1895, R.-G.-Bl. Nr. 83, vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141 und vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, sind im Ganzen 79 Bahnen niederer Ordnung mit einer Gesammtlänge von 2481 km und mit einem Gesammtanlagecapitale von K 274,105.400 finanziell sichergestellt worden.

Von diesen 79 Bahnlinien sind gegenwärtig 48 in ihrer vollen Ausdehnung von 1439 km und 2 (Kolin—Cerčan und Jenbach—Mayrhofen) mit Theilstrecken in der Länge von 52 km im Betriebe, die restlichen Theilstrecken der zwei letztgedachten Linien mit 61 km, sowie weitere 10 Linien (Neuhof—Weseritz, Schönwehr — Elbogen, Bregenz — Bezau, Görz — Haidenschaft, Hintertřeban — Lochowitz, Chlumetz — Königstadtl, Lambach—Haag, Triest — Parenzo, Freudenthal — Klein-Mohrau und die Dalmatiner Strecken der Bahn in die Bocche di Cattaro) mit einer Länge von 369 km befinden sich im Baue, bei 6 Linien (Wlaschim — Unter-Kralowitz, Teltsch — Zlabings, Waidhofen—Zlabings, Kühnsdorf — Eisenkappel,, Schweissing — Haid und Spalato—Aržano) mit einer Gesammtlänge von 208 km ist die Inangriffnahme des Baues für die nächste Zeit zu gewärtigen, 11 Bahnen (St. Georgen—Rohitsch—Landesgrenze, Stockerau—Absdorf, Karlsbad—Merkelsgrün, Rossbach—Adorf, Jičin—Turnau, Meran—Mals, Tabor—Bechin, Polna-Stecken—Polna, Swětla—Kácow, Nixdorf—Rumburg und Neunkirchen—Willendorf) mit einer Gesammtlänge von 275 km konnten wegen der noch ausständigen Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen bisher noch nicht concessionirt werden und 2 Linien (Brüsau—Polička und Neuberg—Mariazell) mit 77 km sind als endgiltig aufgegeben anzusehen.

Die äussere Entwicklung der unter finanzieller Mitwirkung des Staates durchgeführten Localbahnaction darf hienach füglich als eine befriedigende bezeichnet werden.

Minder befriedigend sind die unmittelbaren finanziellen Ergebnisse der bereits im Betriebe befindlichen Bahnlinien, von welchen einige, und zwar gerade die finanziell am schwersten ins Gewicht fallenden, den gehegten Erwartungen bisher nicht ganz entsprochen haben. Zwar ist auch in dieser Hinsicht zumeist eine mit der fortschreitenden Verkehrsentwicklung einhergehende Besserung der Betriebsergebnisse zuversichtlich zu gewärtigen; immerhin muss aber der augenblicklich wahrnehmbare Tiefstand der Reinerträgnisse bei den die Staatsgarantie geniessenden Localbahnen einen Gegenstand ernster Erwägung bilden, und — wie dies bereits anlässlich der Vorlage des Investitionsprogrammes angedeutet wurde — zur Zurückhaltung gegenüber den in grosser Zahl auftauchenden neuen Projecten anregen.

Andererseits ist aber nicht zu verkennen, dass die geschaffenen Verkehrsmittel für die berührten Landestheile schon jetzt mannigfache wirthschaftliche Vortheile gezeitigt, dass sie Landwirthschaft, Industrie und Handel derart wirksam befruchtet haben, dass die vom Staate im Interesse des Zustandekommens dieser Bahnen gebrachten und noch zu bringenden finanziellen Opfer vom staatswirthschaftlichen Standpunkte wohl als überwiegend gerechtfertigt angesehen werden können.

Angesichts dieser Ergebnisse und im Hinblicke auf die cifrige Förderung, welche die Entwicklung der Bahnen niederer Ordnung in den benachbarten Staaten findet, hält es die Regierung für ihre Pflicht, in der weiteren Fortführung der durch die bezogenen Sicherstellungsgesetze eingeleiteten Localbahnaction, unbeschadet des vorhin gekennzeichneten und durch die staatlichen Eisenbahninvestitionen verstärkten Gesichtspunktes, keinen Stillstand eintreten zu lassen. Die zuverlässigste Richtschnur für das weitere Vorgehen der Regierung in dieser Richtung bieten die von den Landtagen der betreffenden Königreiche und Länder in Betreff der Unterstützung weiterer Localbahnprojecte gefassten Beschlüsse, zu deren Verwirklichung in der Mehrzahl der Fälle eine finanzielle Mitwirkung des Staates erforderlich ist.

Von den durch die gedachten Landtagsbeschlüsse als in erster Linie der Unterstützung und Fördernng würdig bezeichneten

Bahnprojecten können allerdings im gegenwärtigen Zeitpunkte noch nicht alle als zur gesetzlichen Sicherstellung hinlänglich ausgereift angesehen werden, indem bei mehreren solchen Projecten noch wesentliche Voraussetzungen für die gesetzliche Sicherstellung, vor Allem die Höhe des erforderlichen Baucapitales, noch nicht genügend klargelegt erscheinen. Die legislative Behandlung solcher Projecte wird daher füglich einem späteren Zeitpunkte vorbehalten bleiben müssen.

Von den vorstehenden allgemeinen Gesichtspunkten ausgehend, bringt die Regierung laut des vorliegenden Gesetzentwurfes dermalen die Sicherstellung von 18 Bahnen niederer Ordnung in der Gesammtlänge von 605 km in Antrag, deren Ausbau einen effectiven Kostenaufwand von K 69,402.200 erfordern würde, welcher bei Annahme eines Begebungscurses von 93 pCt. für das Vorzugscapital einem Nominalanlagecapital von K 72,889.600 entspricht. Von dem angeführten Effectivcapitale per K 69,402.200 sollen Beträge von zusammen K 24,290.000 auf Grund von Reinertragsgarantien des Staates, K 23,014.600 auf Grund gleichartiger Garantien der Königreiche und Länder, K 7,742.000 durch Capitalsbeiträge des Staates, K 3,280.000 durch Capitalsbeiträge der Königreiche und Länder und K 11,075.600 durch Capitalsbeiträge der Interessenten aufgebracht werden.

Die in Aussicht genommene finanzielle Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung für die projectirten 18 Bahnlinien würde für den Staat eine nominelle Jahresverpflichtung von rund K 1,464.000 zur Folge haben, welche durch die thatsächlichen Erträgnisse der projectirten Bahnen nur zum geringen Theile aufgewogen werden dürfte.

Das hienach vom Staate zu übernehmende finanzielle Opfer erscheint zweifellos als ein sehr beträchtliches, es darf jedoch im Hinblicke auf die volkswirthschaftliche Bedeutung der sicherzustellenden Bahnen gleichwohl als ein voll gerechtfertigtes bezeichnet werden.

Die im Artikel I des vorliegenden Gesetzentwurfes angeführten 18 Bahnlinien, über deren Trasseführung, volkswirthschaftliche Wichtigkeit und Capitalsverhältnisse in dem besonderen Theile dieser Begründung die entsprechenden näheren Angaben enthalten sind, lassen sich nach den Modalitäten ihrer finanziellen Sicherstellung in zwei gesonderte Gruppen eintheilen.

Die erste Gruppe umfasst die im Artikel I, ZZ. 1—5, und im Artikel III aufgezählten 5 Bahnlinien mit einer Gesammtlänge von 223 km und einem effectiven Anlagecapitale von K 29,650.000, bezüglich welcher vom Staate behufs Beschaffung des Vorzugscapitales im Betrage von K 24,290.000 die Reinertragsgarantie gewährt werden soll, wogegen die betheiligten Länder im Vereine mit den Localinteressenten das restliche Capitalserforderniss im Betrage von K 5,360.000 gegen Uebernahme von Stammactien aufbringen sollen.

Unter den Bahnlinien, denen hienach eine staatliche Erträgnissgarantie zuzusichern wäre, befinden sich auch die Eisenbahnen Rakonitz—Laun und Hartberg—Friedberg, für welche zufolge Artikel II des in parlamentarischer Verhandlung befindlichen Gesetzentwurfes, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahn-Verwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905, der Ausbau auf Staatskosten nur für den Fall in Aussicht genommen wird, als die in erster Linie anzustrebende Sicherstellung dieser Bahnbauten im Wege der Concessionsertheilung auf Grund einer staatlichen Ertragsgarantie innerhalb einer angemessenen Frist sich als nicht durchführbar erweisen sollte.

Die näheren Modalitäten für die in Aussicht genommene staatliche Garantieleistung, welche in den Artikeln III bis VII des Gesetzentwurfes festgesetzt werden, entsprechen — abgesehen von einzelnen, durch die besonderen Verhältnisse der betreffenden Bahnlinien bedingten Specialbestimmungen, welche in dem nachfolgenden besonderen Theile der Begründung näher erörtert werden — im Wesentlichen den in den früheren Sicherstellungsgesetzen getroffenen analogen Anordnungen. Eine principielle Aenderung soll bezüglich der Bestimmung des Ausmasses der Garantie (Artikel III) insofern stattfinden, als in den früheren Sicherstellungsgesetzen der Maximalbetrag des zu garantirenden Reinerträgnisses, hiemit zugleich aber auch indirecte der Nominalbetrag des Vorzugscapitales und der für die Realisirung dieses Vorzugscapitales in Aussicht genommene Begebungscours gesetzlich festgelegt wurde, wogegen nach dem vorliegenden Entwurfe, um die Aufbringung des erforderlichen Capitales unabhängig von den Schwankungen des Geldmarktes für alle Fälle sicherzustellen, unmittelbar die Effectivbeträge festgesetzt werden sollen, welche durch die Aufnahme von Anlehen im entsprechenden Nominalbetrage auf Grund der staatlichen Erträgnissgarantie zu beschaffen sind. Im Hinblicke auf die bei verschiedenen Bahnunternehmungen hinsichtlich der Hereinbringung der Interessentenbeiträge gemachten Erfahrungen wird ferner im Artikel V als Regel normirt, dass die Baareinzahlungen auf die von den Interessenten übernommenen Actien noch vor der Concessionsertheilung zu leisten sind.

Die zweite Gruppe der projectirten neuen Bahnen besteht aus den im Artikel I, ZZ. 6 bis 18, und im Artikel VIII behandelten 13 Localbahnen mit einer Gesammtlänge von 382 km und einem effectiven Anlagecapital von K 39,752.200, von welchem K 23,014.600 auf Grund von Reinertragsgarantien der betreffenden Königreiche und Länder beschafft, K 7,742.000 durch Beitragsleistungen des Staates gegen Uebernahme von Stammactien bedeckt und die restlichen K 8,375.600 von den Interessenten mit Unterstützung der betheiligten Länder und eventuell der betreffenden Bauunternehmungen aufgebracht werden sollen.

Die näheren Modalitäten der staatlichen Beitragsleistung für diese Bahnen sind in den Artikeln VIII bis X im Allgemeinen in Uebeinstimmung mit den einschlägigen Bestimmungen der früheren Sicherstellungsgesetze geregelt. Hiebei wurde für die Prioritätsactien der Stubaithalbahn, welche, trotzdem dieselben keinerlei Erträgnissgarantie geniessen, von der Bauunternehmung zum vollen Nennwerthe übernommen werden sollen, ausnahmsweise die Zusicherung einer Vorzugsdividende von $4^1/_2$ Percent für zulässig erklärt. Zur Vermeidung der bei der Durchführung der früheren Sicherstellungsgesetze mehrfach entstandenen Schwierigkeiten soll im Artikel X bestimmt werden, dass, abgesehen von den Linien Neumarkt—Suchahora und Przeworsk—Bachórz, bei welchen den obwaltenden besonderen Verhältnissen, respective den bereits getroffenen Vereinbarungen durch entsprechende Ausnahmsbestimmungen Rechnung getragen wurde, die Einzahlungen auf die vom Staate zu übernehmenden Stammactien erst nach Vollendung und Inbetriebsetzung der betreffenden Bahnlinien erfolgen sollen.

In den Artikeln XI bis XIII werden in der üblichen Weise Bestimmungen hinsichtlich der Bauvollendungsfristen, der Durchführung des Baues und der Besorgung des Betriebes der Bahnlinien getroffen. Bei der Formulirung dieser Bestimmungen dienten die bezüglichen Anordnungen der früheren Sicherstellungsgesetze als Vorbild und wurden nur insofern einige Modificationen vorgenommen, als sich dies mit Rücksicht auf die bei der praktischen Durchführung der erwähnten Gesetze gemachten Erfahrungen als wünschenswerth erweist.

Im Artikel XIV wird die Einbeziehung der bestehenden Localbahn Postelberg-Laun in die neu herzustellende Bahnlinie Rakonitz—Laun vorgesehen. Die Erwerbung des ersteren Localbahnunternehmens erscheint nämlich schon aus dem Grunde wünschenswerth, weil die Localbahn Postelberg-Laun für den Verkehr der Linie Rakonitz—Laun in ausgedehntem Masse mitbenützt werden wird.

Diese Erwerbung hätte für den Fall, als die Eisenbahn Rakonitz-Laun auf Grund einer staatlichen Reinertragsgarantie sichergestellt wird, in der Weise zu erfolgen, dass zur Aufbringung des Kaufpreises, welcher jedoch die Höhe des concessionsmässigen Einlösungspreises keinesfalls übersteigen darf, seitens der Actiengesellschaft der Eisenbahn Rakonitz-Laun ein auf eine entsprechende Erhöhung der Staatsgarantie fundirtes Anlehen aufgenommen wird.

Der Einlösungspreis der Localbahn Postelberg-Laun ist nach den einschlägigen Bestimmungen der Concessionsurkunde vom 18. September 1894, R.-G.-Bl. Nr. 211, derart zu ermitteln, dass nebst der Uebernahme des bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufgenommenen Anlehens per K 818.000 zur Selbstzahlung noch die zur vierpercentigen Verzinsung und zur Tilgung des Actiencapitales per K 934.400 erforderliche Annuität oder eventuell der Capitalswerth dieser Annuität zu entrichten kommt. Nachdem nun das im Falle der Ausführung der Linie Rakonitz—Laun zu gewärtigende wesentlich erhöhte Reinerträgniss der Localbahn Postelberg-Laun das Erforderniss für die Bestreitung des concessionsmässigen Einlösungspreises aller Voraussicht nach voll decken wird, erscheint die, wie erwähnt, aus administrativen Rücksichten wünschenswerthe Erwerbung der Localbahn Postelberg-Laun selbst dann ohne finanzielles Risiko für die Eisenbahn Rakonitz-Laun durchführbar, wenn für diese Erwerbung der volle concessionsmässige Einlösungspreis entrichtet werden müsste.

Um übrigens die Angliederung der Localbahn an die Eisenbahn Rakonitz-Laun für alle Fälle zu sichern, soll die Regierung ermächtigt werden, eventuell bezüglich dieser Localbahn von dem concessionsmässigen Einlösungsrechte Gebrauch zu machen.

Die im Artikel XV behandelte Einbeziehung der bestehenden Localbahn von der Station Sedletz-Kuttenberg der Oesterreichischen Nordwestbahn zur Stadt Kuttenberg in die projectirte Localbahn Kuttenberg-Zruč erscheint deshalb geboten, weil einerseits die letztere Bahnlinie im Interesse ihrer wirthschaftlichen Selbstständigkeit jedenfalls einer unmittelbaren Verbindung mit der Oesterreichischen Nordwestbahn bedarf, andererseits aber die ursprünglich beabsichtigte Herstellung einer neuen Verbindung zwischen der Station Sedletz-Kuttenberg und der Stadt Kuttenberg mit Rücksicht auf die concessionsmässigen Rechte der bestehenden Localbahn gewichtigen Bedenken begegnen würde.

Im Hinblicke auf diesen Sachverhalt wurden auch bereits Verhandlungen mit der Eigenthümerin der bestehenden Kuttenberger Localbahn (Firma Michael B. Teller) wegen Abtretung dieser Bahn an die neue Unternehmung eingeleitet, welche jedoch bisher zu einem Einverständnisse nicht geführt haben.

Bei der Bemessung des für die Erwerbung der gedachten Localbahn zu entrichtenden Preises kommt der Umstand in Betracht, dass nach den Bestimmungen der bezüglichen Concessionsurkunde vom 23. Jänner 1882, R.-G.-Bl. Nr. 27, im Falle der Geltendmachung des concessionsmässigen Einlösungsrechtes als Uebernahmspreis lediglich die zur fünfpercentigen Verzinsung und zur Tilgung des Anlagecapitales erforderliche Annuität oder eventuell der Capitalswerth dieser Annuität zu entrichten ist.

Um nun die Angliederung der Kuttenberger Localbahn an die Unternehmung der Localbahn Kuttenberg-Zruč unter angemessenen, die letztere Unternehmung nicht über Gebühr belastenden Modalitäten unter allen Umständen zu ermöglichen, erbittet sich die Regierung die Ermächtigung, gegebenen Falles das concessionsmässige Einlösungsrecht bezüglich der Kuttenberger Localbahn geltend machen und sohin die eingelöste Bahn der Unternehmung der Localbahn Kuttenberg-Zruč gegen dem überlassen zu dürfen, dass der entrichtete Einlösungspreis von der letzteren dem Staate refundirt, eventuell im Compensationswege von der Beitragsleistung des Staates für die Localbahn Kuttenberg-Zruč in Abzug gebracht wird.

Artikel XVI enthält nähere Bestimmungen über die Stempel- und Gebührenbefreiuungen, welche aus Anlass der Durchführung der im Vorstehenden erörterten Transactionen bezüglich der Localbahn Postelberg-Laun und der Kuttenberger Localbahn geboten erscheinen.

Zufolge Artikel XVII soll die Regierung ermächtigt werden, die für die Valsuganabahn, für die Ybbsthalbahn und für die Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan seinerzeit zugesicherte Reinertragsgarantie behufs Bedeckung des bei diesen Bahnen eingetretenen Capitalsabganges durch Aufnahme weiterer Prioritätsanlehen, entsprechend zu erhöhen. Hiezu ist bezüglich der einzelnen, vorangeführten Bahnen Nachstehendes zu bemerken:

Der Bau der mit dem Gesetze vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 8 ex 1894, sichergestellten, den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 6. Februar 1894, R.-G.-Bl. Nr. 70, bildenden Valsugana-Eisenbahn von Trient über Borgo bis an die Reichsgrenze bei Tezze wurde an einen Generalbauunternehmer um den Pauschalpreis von fl. 5,549.000 vergeben.

Die präliminirten Baukosten wurden jedoch erheblich überschritten und hat eine sachverständige Prüfung des Anlagewerthes der Bahn ergeben, dass infolge von Umständen und Forderungen, die erst während der Baudurchführung hervorgekommen sind, ein solcher höherer, thatsächlich begründeter Aufwand in dem Sachwerthe der Bahu bis zu einer bestimmten Grenze seine Deckung findet.

Die Discrepanz zwischen Präliminare und Effectivbetrag der Baukosten führte dazu, dass zahlreiche Forderungen aus dem Bau ungedeckt blieben; die hievon betroffenen Grundeigenthümer, Lieferanten, Handwerker u. s. w. erhoben hierüber lebhafte, auch von amtlichen Stellen und von der Publicistik unterstützte Beschwerden und Vorstellungeu. Die Regierung konnte sich der Pflicht nicht entziehen, die allmählig über einen ganzen Landestheil verbreitete Beunruhigung und Verstimmung auf ihre Berechtigung zu prüfen und konnte nach eingehender Untersuchung der Sach- und Rechtslage ihre Mitwirkung zu der von der k. k. privilegirten Valsugana-Eisenbahngesellschaft eingeleiteten Ausgleichsaction nicht versagen, welche auf eine quotenmässige Befriedigung der aus realen Sach- und Arbeitsleistungen herrührenden Forderungen abzielte.

Das Resultat dieser Action kommt in der Vorlage dadurch zum Ausdrucke, dass eine Erhöhung der Staatsgarantie in dem Masse in Aussicht genommen wird, als es die erforderliche Vermehrung des Anlagecapitales der Bahn nothwendig macht. Der Maximalbetrag des auf Grund der Erhöhung der Staatsgarantie aufzubringenden Effectivcapitales wurde hienach unter Bedachtnahme auf die Schaffung einer entsprechenden Reserve mit K 3,200.000 beziffert.

Bei der mit dem Gesetze vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, beziehungsweise rücksichtlich der Flügelstrecke Gstadt—Ybbsitz mit dem Gesetze vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141, sichergestellten, den Gegenstand der Concessionsurkunden vom 22. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 219, und vom 20. Mai 1898, R.-G.-Bl. Nr. 92, bildenden Ybbsthalbahn hat die geologisch ungünstige Formation des Terrains, in welchem die Trasse dieser Bahn geführt werden musste, wesentlich zur Ueberschreitung der Baukosten beigetragen.

Infolge dieser Formation sind während des Baues der ersten Theilstrecke (Waidhofen an der Ybbs—Gross-Hollenstein) ausgedehnte Rutschungen eingetreten, deren Behebung bedeutende, im Kostenvoranschlage in diesem Umfange nicht vorgesehene Kosten verursacht hat.

In weiterer Folge dieser Rutschungen mussten zur Sicherung des Bahnbestandes die abgerutschten Flächen eingelöst werden, wodurch eine erhebliche Ueberschreitung der Kosten der Grundeinlösung herbeigeführt wurde.

Auch in den beiden anderen Theilstrecken der Ybbsthalbahn hatte der Bau unter derselben Ungunst der Terrainformation zu leiden, und haben die Baukosten nicht nur behufs Behebung der Rutschungen, sondern auch wegen der als Folge der ungünstigen Bodenbeschaffenheit erforderlichen tieferen Fundirung der Bahnobjecte eine bedeutende Erhöhung erfahren.

Die im Jahre 1897 eingetretene Hochwasserkatastrophe hat nicht nur die bereits im Betriebe gestandene erste Theilstrecke, sondern noch mehr die gegen solche Wasserfluthen noch nicht geschützten, im Baue befindlichen Strecken derart zerstört, dass die Neuherstellungen und die Behebung der Wasserschäden eine weitere Ueberschreitung der Baukosten herbeiführten.

Schliesslich haben die Betriebsabgänge, welche vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Waidhofen—Holleustein, das ist vom 15. Juli 1896 bis zur Betriebseröffnung der letzten Theilstrecke, das ist bis zum 1. November 1898, dem Bauconto angelastet wurden, zur Ueberschreitung der Baukosten beigetragen.

Zur Bedeckung des Mehrerfordernisses an Baucapital, sowie behufs Bildung einer angemessenen Capitalsreserve soll auf Grund der vom Staate zu gewährenden Garantieerhöhung ein Effectivbetrag von höchstens K 1,500.000 aufgebracht werden.

Für die mit dem Gesetze vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 129, sichergestellten Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan wurde bereits einmal infolge Abänderung des ursprünglichen Finanzirungsprogrammes die staatliche Garantie erhöht (Artikel VIII des Gesetzes vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141).

Hienach war das effective Anlagecapital der beiden vorgenannten, den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 22. Juni 1897, R.-G.-Bl. Nr. 152, bildenden Eisenbahnen, welche concessionsgemäss als Hauptbahnen zweiten Ranges ausgeführt wurden,

rücksichtlich der ersteren Linie mit	K 8,207.000
rücksichtlich der letzteren Linie mit	„ 6,337.000
daher für beide Bahnen mit zusammen	K 14,544.000

vorgesehen.

Die Ergebnisse der Gebahrung mit den Baucrediten haben jedoch gezeigt, dass mit diesem Anlagecapitale das Auslangen nicht gefunden werden konnte.

Unter Bedachtnahme auf den voraussichtlichen Erfolg der im Zuge befindlichen Abrechnungen mit den Bauunternehmungen ergibt sich gegenüber den seinerzeit veranschlagten Baukosten ein Mehrerforderniss, daher eine Baukostenüberschreitung bei der Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg von rund K 740.000, bei der Eisenbahn Unterdrauburg-Wöllan von rund K 440.000.

Dieses Mehrerforderniss ist zum grössten Theil darauf zurückzuführen, dass die präliminirten Cubaturen an Erdarbeit und Mauerwerk wegen des ungünstigen, stellenweise zu Rutschungen geneigten Terrains, in welchem beide Bahnen geführt werden mussten, bedeutende, unvorhergesehene Vermehrungen im Interesse der dauernden Sicherung des Bahnbestandes erfahren haben. Ueberdies hat zu der Baukostenüberschreitung die den zu gewärtigenden Verkehrsbedürfnissen angepasste reichlichere Ausgestaltung einzelner Stationsanlagen, sowie die Mehrlänge der Tunnele auf der Linie Unterdrauburg—Wöllan beigetragen.

Nachdem weiters auch für eine ausreichende Capitalsreserve vorzusorgen ist, soll der Effectivbetrag, welcher auf Grund der vom Staate zuzusichernden Garantieerhöhung aufzubringen sein wird, mit K 1,500.000 bemessen werden.

Weiters soll nach Artikel XVII mit Rücksicht darauf, dass sich bei der Localbahn Jičin-Turnau schon anlässlich der Aufstellung des Detailprojectes ein effectives Mehrerforderniss von K 440.000 gegenüber dem zufolge des Gesetzes vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, für diese Bahn in Aussicht genommenen Baucapitale ergeben hat, die Regierung ermächtigt werden, den mit dem bezogenen Gesetze festgesetzten Maximalbetrag der Staatsgarantie insoweit zu erhöhen, als dies nothwendig erscheint, dass auf Grund der zu gewährenden Garantie im Ganzen ein Effectivbetrag von K 2,870.000 beschafft werden kann. Nach Bewilligung dieser Garantieerhöhung wird sohin mit der Concessionsertheilung für die projectirte Localbahn vorgegangen werden.

Artikel XVIII behandelt in erster Linie die Erhöhung der staatlichen Beitragsleistungen für einige Localbahnen in Böhmen und in Galizien, bezüglich welcher bei der Ausführung und in einzelnen Fällen schon bei der Aufstellung der Detailprojecte sich die Unmöglichkeit herausgestellt hat, mit den ursprünglich präliminirten Anlagecapitalien das Auslangen zu finden. Der Umstand, dass die Erhöhung der staatlichen Beitragsleistungen gerade bei den im Königreiche Galizien gelegenen Localbahnen Trzebinia-Skawce, Piła-Jaworzno und Kolomea-Zaleszczyki sehr ansehnliche Beträge ausmacht, findet darin seine Erklärung, dass die bei diesen Localbahnen eingetretenen Capitalsüberschreitungen zum grossen Theil durch die rücksichtlich der Leistungsfähigkeit dieser Bahnen vom Standpunkte der gesammtstaatlichen Interessen erhobenen Anforderungen herbeigeführt worden sind.

Die weitere Bestimmung des Artikels XVIII, derzufolge für die Localbahnen Jenbach-Mayrhofen und St. Georgen-Landesgrenze, für welche nach den bezüglichen Sicherstellungsgesetzen eine Beitragsleistung des Staates gegen Uebernahme von Stammactien in Aussicht genommen ist, den Prioritätsactien ausnahmsweise der Anspruch auf eine Vorzugsdividende von 5 Percent vor den Stammactien eingeräumt werden kann, erscheint dadurch gerechtfertigt, dass diese Prioritätsactien, deren Erträgniss durch keinerlei Garantie gewährleistet erscheint, gleichwohl zum vollen Nennwerthe übernommen werden.

Artikel XVIII soll ferner die Möglichkeit schaffen, dass die für die Localbahn Karlsbad-Merkelsgrün zugesicherte Staatssubvention per K 80.000 zur Auszahlung gebracht werden kann, wiewohl die genannte Localbahn nach dem dermaligen Stande der Projectsarbeiten nicht, wie ursprünglich beabsichtigt und in dem bezüglichen Sicherstellungsgesetze angenommen war, in der Station Karlsbad, sondern in einer nächst Dallwitz neu anzulegenden Station von der Buschtěhrader Eisenbahn abzweigen soll.

Endlich wird im Artikel XVIII auch auf die besonderen Verhältnisse der Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) Bedacht genommen.

Zufolge Artikel X des Gesetzes vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141, ist nämlich die Regierung angewiesen worden, die nach Artikel VIII dieses Gesetzes vom Staate zu übernehmenden Stammactien der für die Localbahn Jenbach-Mayrhofen unter der Firma Zillerthalbahn errichteten Actiengesellschaft im Nominalbetrage von K 300.000 erst in jenem Zeitpunkte zur Einzahlung zu bringen, wenn nach dem Ermessen der Regierung und nach den von ihr zu prüfenden Nachweisungen die Einhaltung des concessionsmässigen Bautermines und die Aufbringung der erforderlichen Baucapitalien ohne weitere Belastung des Staatsschatzes als gesichert anzusehen ist.

Nach dem gegenwärtigen Stande der Bauarbeiten für die Zillerthalbahn kann aber weder die Einhaltung des concessionsmässigen Bautermines, noch das Auslangen mit dem concessionsmässig vorgesehenen Anlagecapitale als gesichert angesehen werden.

Nachdem jedoch die Beschaffung der nothwendigen Geldmittel dieser Localbahn nicht durch ein Finanzinstitut, sondern beinahe ausschliesslich durch Inanspruchnahme der Geldkräfte der Localinteressenten erfolgt, erscheint es wohl nicht unbillig, die Bestrebungen der Interessenten, die Localbahn möglichst aus eigener Kraft zu finanziren, dadurch zu erleichtern und zu unterstützen, dass die vom Staate zufolge Artikel VIII des oben bezogenen Gesetzes zu übernehmenden Stammactien im Nominalbetrage von K 300.000, sei es zur Gänze, sei es mit einem angemessenen Theilbetrage, unter Umgangnahme von den obengedachten, im Artikel X desselben Gesetzes geforderten Nachweisungen übernommen und eventuell schon nach Vollendung und Inbetriebsetzung der Theilstrecke von Jenbach bis Zell a. Z. zur Einzahlung gebracht werden.

Zufolge Artikels XIX soll die Regierung ermächtigt werden, für die Bahnlinien der Neuen Bukowinaer Localbahnen, sowie für die Localbahn Krakau-Kocmyrzów an Stelle der für diese Bahnen bisher zugestandenen Begünstigung der Betriebskostenstundung unter noch festzusetzenden näheren Modalitäten die Staatsgarantie in der Höhe des Erfordernisses für die Verzinsung und Tilgung des Vorzugscapitales zu gewähren. Die Erfahrungen, welche bei den genannten Localbahnen hinsichtlich der Aufbringung des Vorzugscapitales auf Grund der Zusicherung der Betriebskostenstundung gemacht worden sind, lassen es nämlich wünschenswerth erscheinen, an Stelle dieser Form der staatlichen Mitwirkung bei der Finanzirung die dem Capitalsmarkte geläufigere Form der directen Staatsgarantie eintreten zu lassen. Im Hinblicke darauf, dass nach den bisher erzielten Betriebsergebnissen der in Frage kommenden Bahnen die Deckung des Erfordernisses für die Verzinsung und Tilgung des Vorzugscapitales aus den Bruttoeinnahmen als vollständig gesichert angesehen werden kann, kommt die Garantie für den Staat auf denselben finanziellen Effect hinaus, wie die bisher auf Grund der Bestimmungen im Artikel IX des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im administrativen Wege zugestandene Stundung der Betriebskostenvergütung und es wird daher der beabsichtigte, durch die Gesetzgebung zu bewilligende Ersatz der letzteren durch die Staatsgarantie keinerlei materielle Mehrbelastung für den Staat zur Folge haben.

Die Bestimmungen des Artikels XX sollen die Möglichkeit schaffen, dass für solche Schuldverschreibungen der im Artikel VII des mehrbezogenen Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angeführten Anstalten, Landesbanken, Institute u. s. w., welche den Voraussetzungen des Artikels VIII, lit. a) und lit. c) des bezogenen Gesetzes entsprechen und ausschliesslich durch Forderungen mit einem Zahlungs- oder Bürgschaftsversprechen des Staates fundirt sind, die Staatsgarantie ausgesprochen werden kann.

Durch eine derartige formelle Zusicherung der Staatsgarantie würde aller Voraussicht nach eine wesentliche, mittelbar zweifellos dem Staatsschatze zugute kommende Erhöhung der Marktgängigkeit jener Schuldverschreibungen erzielt werden, welche von den oben gedachten Anstalten auf Grund ihres Besitzes von Forderungen mit einem Zahlungs- oder Bürgschaftsversprechen des Staates emittirt werden, ohne dass hieraus im Hinblicke auf die beantragte Einschränkung der erbetenen Ermächtigung für den Staat irgend eine materielle Mehrbelastung oder irgend ein finanzielles Risico erwachsen könnte.

Zur Vermeidung etwaiger Zweifel über die Anwendbarkeit der Artikel VII und VIII des vorbezogenen Gesetzes soll diesen mit der Staatsgarantie auszustattenden Schuldverschreibungen die Gebührenbefreiung und die Pupillarqualification ausdrücklich zuerkannt werden.

Im Artikel XXI wird die Ertheilung der Pupillarqualification für die von Localbahn-Unternehmungen, welche die Garantie eines der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder geniessen, auf Grund dieser Garantie ausgegebenen Schuldverschreibungen geregelt. Hiebei wurde die Ertheilung dieser für die Verwerthung der in Frage kommenden Schuldverschreibungen sehr wichtigen Qualification nicht, wie dies in dem Sicherstellungsgesetze vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233 (Artikel XXIII), geschehen ist, nur mit der Beschränkung auf jene Localbahn-Unternehmungen, für welche zugleich eine finanzielle Unterstützung des Staates in Aussicht genommen ist, sondern ganz allgemein vorgesehen, weil nach dem Erachten der Regierung wohl kein genügender Anlass vorliegt, zwischen den durch die Landesgarantie sichergestellten Schuldverschreibungen einen Unterschied in der Richtung zu machen, ob für die betreffenden Localbahn-Unternehmungen zugleich auch eine staatliche Unterstützung gewährt wird oder nicht. Durch diese allgemeine Fassung der Gesetzesbestimmungen erscheint zugleich einer vom hohen Abgeordnetenhause anlässlich der Berathung des letzten Localbahn-Sicherstellungsgesetzes in der Sitzung vom 14. December 1898 gefassten Resolution Rechnung getragen, mit welcher die Regierung aufgefordert wurde, einen Gesetzentwurf einzubringen, durch welchen die von den einzelnen Ländern garantirten Localbahnprioritäten als pupillarsicher erklärt werden.

Durch Artikel XXII soll eine Schwierigkeit beseitigt werden, welche sich bei der praktischen Durchführung der Bestimmungen des Artikels XVI des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, ergeben hat.

Nach der bezogenen Gesetzesbestimmung wird nämlich die Anordnung getroffen, dass alle Bahnen, welche nicht mit Dampf betrieben werden, als Kleinbahnen zu behandeln sind. Die Fortschritte, welche in den letzten Jahren insbesondere auf dem Gebiete der Anwendung der elektrischen Kraft im Bahnverkehre gemacht worden sind und noch weiters in Aussicht

stehen, haben jedoch dahin geführt, dass nunmehr auch für solche Bahnlinien der elektrische Betrieb in Aussicht zu nehmen ist, welche nach ihrer wirthschaftlichen und verkehrspolitischen Bedeutung füglich nicht in die Kategorie der Kleinbahnen eingereiht werden können, und auf welche daher die für die letztere Kategorie aufgestellten Sonderbestimmungen nicht anwendbar erscheinen. Mit Rücksicht hierauf erbittet die Regierung die Ermächtigung, solche Bahnen, welchen nach ihrem Ermessen eine erhöhte Bedeutung zukommt, auch dann als Localbahnen behandeln zu dürfen, wenn dieselben nicht mit Dampf betrieben werden.

Artikel XXIII endlich enthält die Anordnungen über den Beginn der Wirksamkeit und über den Vollzug des Gesetzes.

Postnummer	Name der Bahn	Länge in km	Anlagecapital		Zu garantiren				Beitragsleistung		
					vom Staate		vom Lande				
			effectiv	nominal	effectiv	nominal	effectiv	nominal	des Staates	der Länder	der Interessenten
1	Wallern-Brandhäuser . .	28	2,920.000	3,086.000	2,200.000	2,366 000	.	.	.	440.000	280.000
2	Rakonitz-Laun	45	9.000.000	9,564.000	7,500.000	8,064.000	.	.	.	780.000	720.000
3	Saar-Tischnowitz	62	7,900.000	8,354.000	6,160.000	6,624.000	.	.	.	1,240.000	500.000
4	Hartberg-Friedberg . . .	27	4,040 000	4,344.000	4,040 000	4,344 000	.	.	.	.	.
5	Trient-Male	61	5,790.000	6,120.000	4,390.000	4,720.000	.	.	.	200.000	1,200.000
6	Sudoměř—Alt-Paka . . .	76	10,060.800	10,579.200	.	.	7,416.000	7,934.400	1,360.000	.	1,284.800
7	Kuttenberg-Zruč	35	4,668.000	4,908.600	.	.	3,195.400	3,436.000	860.000	.	612.600
8	Kaadener Localbahnen .	33	4,345.600	4.552.800	.	.	3,207.400	3,414.600	120.000	.	1,018.200
9	Böhm.-Leipa–Steinschönau	22	2,662.800	2,800.000	.	.	1,822.800	1,960.000	410.0 0	.	430.000
10	Petersdorf-Winkelsdorf .	13	1,500.000	1,500.000	.	.	.	.	400.000	200.000	900.000
11	Hannsdorf—M.-Altstadt .	10	1,200.000	1,200.000	.	.	.	.	350.000	200.000	650.000
12	Neumarkt-Suchahora . .	22	2,128.000	2,128.000	.	.	.	.	2,128.000	.	.
13	Przeworsk-Bachórz . . .	47	3,241.000	3,400.000	.	.	2,107.000	2,266.000	834.000	.	300.000
14	Gmünd—Gross-Gerungs .	45	3,170.000	3,333.000	.	.	2,170.000	2,333.000	530.000	.	470.000
15	Korneuburg-Ernstbrunn .	30	2,282.000	2,400.000	.	.	1,562,000	1,680.000	200.000	.	520.000
16	Gänserndorf-Gaunersdorf .	22	1,712.000	1,800.000	.	.	1,172.000	1,260.000	180.000	.	360.000
17	Mank-St. Leonhard . . .	8	532.000	560.000	.	.	362.000	390.000	70.000	.	100.000
18	Stubaithalbahn	19	2.250.000	2,250,000	.	.	.	.	300.000	220.000	1,730.000
	Summe .	605	69,402.200	72,889.600	24,290.000	26,118.000	23,014.600	24,674.000	7,742.000	3,280.000	11,075.600

Nähere Angaben

über die einzelnen im Artikel I des Gesetzentwurfes, betreffend die im Jahre 1901 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, angeführten Bahnprojecte.

1. Normalspurige Localbahn Wallern-Brandhäuser mit Abzweigung nach Salnau.

(28 km, effective Kosten K 2,920.000).

Die projectirte Localbahn bildet die natürliche Fortsetzung der auf Grund der staatlichen Reinertragsgarantie hergestellten Localbahnen Strakonitz-Winterberg-Wallern und Wodnian-Prachatitz-Wallern. Sie zweigt in der Station Wallern oder besser an einer geeigneten Stelle der currenten Strecke zwischen der Station Wallern und der Haltestelle Säumerbrücke von der Localbahn Winterberg-Wallern ab, führt in südlicher Richtung zur Uebersetzung der warmen Moldau und gelangt am östlichen Abhange des die Filz- oder Todte Au begrenzenden Ledererberges nach Uebersetzung der kalten Moldau in die Station Schwarzes Kreuz. Von hier aus bewegt sich die Bahn an der rechtsseitigen Thallehne der kalten Moldau aufwärts bis zu der nächst der Resonanzholzfabrik im Tusseter Gebiete zu errichtenden Station Tusset und führt sodann in südwestlicher Richtung in das Ortsgebiet von Böhmisch-Röhren, woselbst in dem nächst der Reichsgrenze anzulegenden Grenzbahnhofe Brandhäuser der Anschluss an die auf bayerischem Gebiete herzustellende Bahnstrecke Waldkirchen—Brandhäuser stattfinden soll. Die Abzweigung nach Salnau beginnt in der vorbezeichneten Station Schwarzes Kreuz, führt am rechten Ufer der vereinigten warmen und kalten Moldau abwärts, stets entlang der am Fusse der östlichen Ausläufer des Dreisesselberges angelegten Tusset-Salnauer Bezirksstrasse hinziehend, berührt hiebei die Ortsgebiete von Hintring, Neuofen und Parkfried und gelangt im Westen der Station Salnau zum Anschlusse an die k. k. Staatsbahnlinie Budweis—Salnau.

Für das Zustandekommen dieser Bahnverbindung hat sich der Landtag des Königreiches Böhmen bereits zu wiederholtenmalen ausgesprochen. Dieselbe hat unzweifelhaft eine grosse wirthschaftliche Bedeutung, nicht nur für das unmittelbar berührte Gebiet, sondern zugleich für das südwestliche Böhmen überhaupt. In erster Linie wird das dermalen noch zum grossen Theile auf dem Wasserwege versendete ausgezeichnete Bauholz der Böhmerwaldforste in grossen Mengen aus dem böhmisch-bayerischen Grenzgebiete sowohl nach Süden, als auch in den industriereichen Pilsener Kreis verfrachtet werden können. Die von der Bahn aufzuschliessenden Hochwaldreviere Tusset, Hutschenbach und Neuthal umfassen allein eine bestockte Waldfläche von 8495 Hektar; an der Linie liegt ferner die bereits erwähnte Resonanzholzfabrik Tusset und die durch ihre Kleinholzindustrie hervorragende Ortschaft Neuthal. Für das von den Localbahnen Strakonitz-Wallern und Wodnian-Wallern durchzogene Gebiet würde die projectirte Verbindung einen wesentlich erleichterten Absatz der wegen ihrer vorzüglichen Qualität berühmten Artikel der dortigen Glasindustrie, sowie der schon gegenwärtig in bedeutenden Mengen zur Ausfuhr gelangenden Erzeugnisse der Landwirthschaft und der Viehzucht herbeiführen. Die Zweiglinie nach Salnau hätte insbesondere für die südböhmische Graphitindustrie in Krumau und Schwarzbach-Stuben, ferner für die dortige Celluloseindustrie, sowie auch für die Städte Krumau und Budweis eine ausserordentliche Bedeutung. Die Linie Budweis—Salnau der k. k. Staatsbahnen würde hiedurch einen bedeutend regeren Frachtenverkehr gewinnen.

Da die projectirte Localbahn sich als Fortsetzung der bestehenden staatlich garantirten Böhmerwaldbahnen darstellt, empfiehlt es sich, die Finanzirung derselben nicht im Wege der Bildung einer besonderen Actiengesellschaft, sondern durch Angliederung an eine der bestehenden Anschlussbahnen Strakonitz-Winterberg-Wallern oder Wodnian-Prachatitz-Wallern auf Grund einer entsprechenden Erhöhung der staatlichen Reinertragsgarantie unter Zuhilfenahme von Landes- und Interessentenbeiträgen durchzuführen.

Der Mindestbetrag des vom Königreiche Böhmen und von den Interessenten zu deckenden Theiles des Anlagecapitales soll mit K 720.000 festgesetzt werden, so dass noch ein effectiver Restbetrag von K 2,200.000 auf Grund der Reinertragsgarantie durch Aufnahme eines Prioritätsanlehens in der entsprechenden Höhe zu beschaffen wäre.

Die Concessionsertheilung für die in Rede stehenden Linien wäre jenem Zeitpunkte vorzubehalten, in welchem der Ausbau der bayerischen Anschlussstrecke endgiltig sichergestellt sein wird, nachdem der wirthschaftliche Zweck der diesseitigen Linie nur im Falle des Ausbaues der bayerischen Fortsetzungsstrecke in der Richtung nach Waldkirchen verwirklicht werden kann.

2. Normalspurige Eisenbahn Rakonitz-Laun.

(45 km, effective Kosten K 9,000.000.)

Nach Artikel II des Gesetzentwurfes, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905, soll die Bahnverbindung Rakonitz-Laun nur dann auf Staatskosten ausgeführt werden, wenn es nicht gelingen sollte, diesen Bahnbau im Wege der Concessionsertheilung auf Grund einer staatlichen Erträgnissgarantie sicherzustellen.

Hienach kommt für diese Bahnlinie, deren hervorragende Wichtigkeit in der Begründung zu dem oben bezogenen Gesetzentwurfe (S. 23 ff.) des Näheren dargelegt wurde, in erster Linie die Gewährung der Staatsgarantie für das Vorzugscapital in Betracht zu ziehen.

Zu Gunsten dieser Form der Sicherstellung spricht insbesondere auch der Umstand, dass zufolge des Beschlusses des Landtages des Königreiches Böhmen vom 22. December 1900 für diesen Fall die Aufbringung eines Gesammtbetrages von mindestens K 1,500.000 in Stammactien von Seiten des Königreiches Böhmen (K 780.000) und der Localinteressenten (K 720.000) als gesichert angesehen werden kann, so dass die Staatsgarantie nur rücksichtlich des Effectivbetrages von höchstens K 7.500.000 einzutreten hätte.

Andererseits würde aber der Bau auf Staatskosten, für welchen gleichfalls angemessene Beitragsleistungen von Seiten des Königreiches Böhmen, sowie von Seiten der Localinteressenten zu beanspruchen wären, anderweitige, auch materiell ins Gewicht fallende Vortheile bieten.

Die Frage, welcher Form der Sicherstellung der Vorzug zu geben sein wird, erscheint demnach gegenwärtig noch nicht endgiltig spruchreif und es empfiehlt sich daher dringend, sowohl für den Fall des unmittelbaren Staatsbaues, als auch für den Fall der Gewährung der Staatsgarantie legislative Vorsorge zu treffen.

3. Normalspurige Localbahn Saar-Tischnowitz.

(62 km, effective Kosten K 7,900.000.)

Die zu erbauende Localbahn nimmt ihren Ausgangspunkt in der Station Saar der Localbahn Deutschbrod-Saar, führt sodann in vorwiegend östlicher Richtung unter Berührung der Ortschaften Mělkowitz, Wesselička, Slawkowitz und Radňowitz zu der nordöstlich der Stadt Neustadtl zu errichtenden Station gleichen Namens. In ihrem weiteren Zuge berührt die Trasse die Ortschaften Divischow, Rowny, Kundratiz und Rossoch und gelangt sodann zu der im Südwesten der Stadt Bystritz anzulegenden gleichnamigen Station. Nach Berührung der Orte Rotkow, Rožna und Jablonow entwickelt sich die Trasse im Thale des Nedwěditzbaches bis zur Ortschaft Nedwěditz. Von da führt die Linie im Thale der Schwarzawa über Doubrawnik, Podoly und Stěpanowitz nach Tischnowitz, woselbst sie in die Endstation der Linie Brünn—Tischnowitz, der privilegirten Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft einmündet.

Die projectirte Bahn Saar-Tischnowitz durchzieht ein Gebiet, in welchem die Grundbedingungen für eine rege industrielle Thätigkeit im reichsten Masse vorhanden sind. Mangels entsprechender Communicationsmittel befindet sich dieses Gebiet jedoch in fortschreitendem Niedergange. Die bestehenden Eisenwerke sind kaum mehr concurrenzfähig; die reichen Waldbestände können nicht rationell verwerthet werden, ihre Erträgnisse müssen vielmehr als Brennholz abgesetzt werden, obwohl einige, jetzt allerdings nicht ausgenützte Sägewerke vorhanden sind, in welchen das Holz zu Mercantilwaare verarbeitet werden könnte. Infolge dieser misslichen Umstände hat die Bevölkerung der in Rede stehenden Gegend infolge Auswanderung in den letzten Jahrzehnten erheblich abgenommen. Durch den Ausbau der projectirten Bahn würde zweifellos das Erträgniss der Ackerwirthschaft reicher gestaltet, die gewerbliche Thätigkeit gehoben, die Industrie wieder concurrenzfähig gemacht werden, die jetzt grösstentheils brachliegenden Kalkstein- und Granitlager könnten exploitirt und damit auch der einheimischen Bevölkerung neue Erwerbsquellen geschaffen werden.

Die Beschaffung des mit K 7,900.000 veranschlagten effectiven Anlagecapitales soll bezüglich des Vorzugscapitales per K 6,160.000 effectiv durch Aufnahme eines Prioritätsanlehens auf Grund der dem Unternehmen zu gewährenden staatlichen Reinertragsgarantie erfolgen, während der Betrag von K 1,740.000 durch Ausgabe von Stammactien aufgebracht werden soll. Von diesen letzteren sind K 500.000 durch Interessentenzeichnungen aufzubringen, während K 1,240.000 von dem Lande Mähren auf Grund des Landtagsbeschlusses vom 12. Februar 1898 übernommen werden.

Im Interesse der Vereinfachung und der Verwohlfeilung der Verwaltung dürfte es sich empfehlen, für die projectirte Bahn keine besondere Actiengesellschaft zu bilden, sondern die Durchführung der neuen Bahn der für die anschliessende, gleichfalls die Staatsgarantie geniessende Localbahn Deutschbrod-Saar bestehenden Actiengesellschaft zu übertragen.

Das Reinerträgniss der Bahnlinie Saar—Tischnowitz wird nach dem Ergebnisse der angestellten amtlichen Berechnungen sich innerhalb sehr niedriger Grenzen halten, und es wird demnach die Uebernahme der Reinertragsgarantie dem Staatsschatze eine namhafte Belastung verursachen, welche jedoch im Hinblicke auf die wirthschaftliche Bedeutung der Bahn wohl als gerechtfertigt bezeichnet werden kann.

4. Normalspurige Eisenbahn Hartberg - Friedberg.

(27 km, effective Kosten K 4,040.000.)

Der Ausbau der Eisenbahn von Hartberg nach Friedberg (als Theilstrecke der Wechselbahn Hartberg-Aspang) auf Staatskosten ist zufolge Artikel II des Gesetzentwurfes, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahn-Verwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905, nur für den Fall in Aussicht genommen, als es nicht gelingen sollte, diesen Bahnbau im Wege der Concessionsertheilung auf Grund einer staatlichen Erträgnissgarantie sicherzustellen.

Für die hienach in erster Linie anzustrebende Sicherstellung dieser Bahnlinie mittelst Gewährung einer Staatsgarantie wäre sohin durch das gegenwärtige Gesetz die verfassungsmässige Grundlage zu schaffen.

Nachdem über die Höhe der im Falle der Ertheilung der Staatsgarantie zu gewärtigenden Beitragsleistungen bisher zuverlässige Daten nicht vorliegen, sondern vielmehr von Seiten der steiermärkischen Landesvertretung, sowie der betheiligten autonomen Körperschaften an Stelle derartiger directer Beitragsleistungen die Abtretung von Stammactien der anschliessenden Localbahnen Fürstenfeld-Hartberg und Fehring-Fürstenfeld in Aussicht gestellt wurde, empfiehlt es sich, als Maximalbetrag des im Wege der Staatsgarantie aufzubringenden Capitals das gesammte effective Erforderniss für den Bau der Eisenbahn Hartberg-Friedberg mit K 4,040.000 einzusetzen, zugleich jedoch die Regierung anzuweisen, auf die Zusicherung angemessener Beitragsleistungen seitens des Herzogthumes Steiermark, sowie der betheiligten autonomen Körperschaften und der Privatinteressenten hinzuwirken.

Zur Durchführung der Concession für die Eisenbahn Hartberg-Friedberg wäre keine besondere Actiengesellschaft zu bilden, sondern diese Concession der Actiengesellschaft der anschliessenden Localbahn Fürstenfeld-Hartberg zu verleihen; da diese letztere Localbahn keine Staatsgarantie geniesst, wäre für jede der beiden Bahnen eine besondere Betriebsrechnung zu führen.

Hinsichtlich der näheren Daten über die Trassenführung, die wirthschaftliche Bedeutung u. s. w. der Eisenbahn Hartberg-Friedberg wird auf die einschlägigen Ausführungen der Begründung zu dem eingangs bezogenen Gesetzentwurfe (S. 25 ff.) Bezug genommen.

5. Schmalspurige Localbahn Trient-Malè.

(61 km, effective Kosten K 5,790.000.)

Die als Strassenbahn mit einer Spurweite von 1 m und mit elektrischem Betriebe geplante Localbahn Trient-S. Michele-Malè beginnt in der nächst der Via Torre Verde in Trient anzulegenden Station, umfährt den Dante-Platz und gelangt, an der Station Trient der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft vorbeiführend, zur Reichsstrasse. Sodann führt die Linie auf dieser Strasse weiter, gelangt über Gardolo nach Lavis, kreuzt unter steter Benützung der Reichsstrasse die Südbahnlinie Kufstein—Ala zunächst unterhalb Pressano und dann bei Nave S. Felice im Niveau, übergeht auf eigenen Unterbau und erreicht den Ort S. Michele. Unmittelbar hierauf übersetzt die Bahn den Etschfluss, sowie den Kalterergraben, kreuzt die Südbahnlinie Kufstein—Ala abermals im Niveau und führt eine Strecke längs derselben zu der gegenüber der Südbahnstation S. Michele anzulegenden Localbahnstation. Von da führt die Linie über Mezzolombardo zur Rocchettabrücke, und sodann auf der nach Malè führenden Reichsstrasse bis Sabino, ersteigt sodann auf eigenem Unterbau die Höhe von Mollaro, führt dann abermals auf der Reichsstrasse, durchzieht die Orte Tajo und Dermullo und senkt sich zu der über den Nocefluss führenden Strassenbrücke S. Giustina. Hierauf steigt die Bahn nochmals, anfänglich auf

eigenem Unterbau, sodann auf der Reichsstrasse über Cles führend, und senkt sich sodann unter öfterem Wechsel zwischen eigenem Unterbau und Benützung der Reichsstrasse zur Brücke Mostizzolo über den Nocefluss. Nunmehr benützt die Bahn auf eine längere Strecke abermals die Reichsstrasse nach Malè, gelangt unter Berührung der Orte Bardiana, Caldes und Terzolas zur Brücke über den Wildbach Rabbies und führt schliesslich auf eigenem Unterbau zu der nächst dem Orte Malè anzulegenden gleichnamigen Endstation.

Der projectirten Bahn, deren Zustandekommen von der gesammten Bevölkerung des Etschthales zwischen Trient und S. Michele, sowie von jener des Nonsberg- und Sulzbergthales auf das dringendste gewünscht wird, kann eine hohe wirthschaftliche Bedeutung für den berührten Landestheil nicht abgesprochen werden. In den in Betracht kommenden Thälern befindet sich eine Reihe grösserer Ortschaften, für welche der Ausbau dieses Schienenweges nahezu die einzige Möglichkeit für ihre wirthschaftliche Weiterentwicklung bietet. Hiebei ist ferner nicht zu verkennen, dass die Südbahn durch die ungünstige Lage ihrer Stationen zwischen S. Michele und Trient und durch deren grosse Entfernung von fast allen Ortschaften nicht in der Lage ist, den localen Verkehr zwischen den einzelnen Orten unter einander und mit Trient in entsprechender Weise zu bedienen. Die gesammten Bodenerzeugnisse des Nonsberg- und Sulzbergthales, insbesondere der schon jetzt nicht unbedeutende Export von Holz ist gänzlich auf den Absatzweg in das untere Etschthal angewiesen. Auch erfolgt die Beschaffung der in diesem Thale nicht, oder nicht ausreichend producirten Lebensmittel und sonstigen Bedürfnissartikel in erster Linie aus Trient. Die Herstellung der fraglichen Bahn, welche den gedachten Wechselverkehr weitaus leichter und billiger gestalten würde, ist bei der grossen Entfernung der bedeutenden Ortschaften Tajo, Cles, Malè und der Orte des Hinterlandes vom Etschthale höchst wichtig für die Hebung des Wohlstandes dieser Gegend. Als ein weiteres, kaum minder wichtiges Moment für die Realisirung der in Rede stehenden Bahn ist die Entwicklung des Fremdenverkehres zu bezeichnen. Dieser für die Gebirgsbewohner als bedeutende Einnahmequelle sehr wichtige Verkehr ist dem Nonsberg- und Sulzbergthale im Verhältnisse zu anderen Theilen Tirols bisher nur in beschränkterem Umfange zugute gekommen. Der Grund hiefür ist ausschliesslich in den bestehenden Verkehrserschwernissen gelegen, bei welchen es nicht gelingen konnte, einen entsprechenden Theil des Tiroler Fremdenverkehres in dieses an landschaftlichen Reizen reiche Alpengebiet zu lenken.

Die an der Hand des bereits vorliegenden Detailprojectes mit K 5,790.000 zu veranschlagenden effectiven Baukosten der intendirten Bahnlinie sollen in der Weise aufgebracht werden, dass ein Betrag von K 4,390.000 mittels eines auf Grund der vom Staate zu gewährenden entsprechenden Reinertragsgarantie aufzunehmenden Prioritätsanlehens beschafft, der Rest von K 1,400.000 dagegen durch Ausgabe von zum vollen Nennwerthe zu berechnenden Stammactien bedeckt werden soll.

Von den Stammactien wäre der Betrag von K 200.000 durch das Land Tirol (zufolge des bezüglichen Landtagsbeschlusses vom 26. Mai 1899), der Restbetrag von K 1,200.000 durch die betheiligten Gemeinden und Privatinteressenten zu übernehmen.

Die Reinerträgnisse der projectirten Bahn dürften sich dem zu gewärtigenden lebhaften Verkehre entsprechend ziemlich günstig gestalten; gleichwohl aber erscheint eine nicht unbedeutende Inanspruchnahme der zu gewährenden Staatsgarantie wenigstens für die Anfangszeit als ausser Zweifel stehend.

6. Normalspurige Localbahn Sudoměř—Alt-Paka.

(76 km, effective Kosten K 10,060.800.)

Die projectirte Bahn zweigt in der Station Sudoměř oder an einem geeigneten Punkte zwischen den Stationen Sudoměř und Skalsko von der Localbahn Mšeno—Unter-Cetno in südöstlicher Richtung ab. Nach Ueberschreitung des Thales bei Skalsko führt die Trasse nordöstlich gegen Katusitz und Bukovno, von hier fällt sie südlich und südöstlich zum Iserflusse und kreuzt die Böhmische Nordbahn und die Oesterreichische Nordwestbahn nächst Jungbunzlau.

In ihrem weiteren Verlaufe berührt die Bahn die Stadt Jungbunzlau, kreuzt in der Station Unter-Bautzen die Linie Kopidlno — Bakow der Böhmischen Commercialbahnen, führt hierauf nordöstlich gegen Sobotka und in einer Krümmung über Mladějow nach Libuň, wo sie die Trasse der projectirten Bahn Jičin - Turnau kreuzt. Von hier aus biegt die Linie nordöstlich nach Lomnitz ab und schliesst in der Station Alt-Paka an die Oesterreichische Nordwestbahn und an die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn an.

Die projectirte Bahn hat den Zweck, durch Schaffung eines neuen Verkehrsweges die ökonomischen Verhältnisse der in Betracht kommenden Gegend zu verbessern, einen stärkeren Absatz und eine günstigere Verwerthung der Bodenproducte zu bewirken, sowie die Erstarkung der bestehenden Industrie und die Entwicklung neuer Gewerbszweige zu ermöglichen.

Das culturell hoch entwickelte Attractionsgebiet der projectirten Linie gehört in administrativer Beziehung zu den Bezirkshauptmannschaften Münchengrätz, Jungbunzlau, Jičin, Turnau und Semil, in geographischer Beziehung zum westlichen Theile des südlichen Sudetenvorlandes.

In dieser Gegend herrscht der agriculturelle Charakter vor. Von der Gesammtarea sind circa 70 Percent dem Ackerbau gewidmet, 20 Percent der Forstwirthschaft, 7 Percent der Wiesencultur und etwa 3 Percent dem Obstbaue. Von hervorragender Bedeutung ist der Anbau der Zuckerrübe, für deren Verwerthung sechs Zuckerfabriken im Attractionsgebiete in Betracht kommen. Der Rübentransport wird somit für die projectirte Bahn von grosser Tragweite sein. Von sonstigen Bodenproducten wäre der Export von Cerealien, Stroh, Heu, Kartoffeln und namentlich von Obst zu erwähnen. Eine grosse Rolle dürfte auch der Viehverkehr spielen, da die Viehzucht im ganzen von der Bahn durchzogenen Gebiete auf einer hohen Stufe steht. Die Verwerthung der aus den an die Bahntrasse angrenzenden, theilweise sehr ansehnlichen Forsten gewonnenen Holzproducte wird durch den Ausbau der Projectsbahn zweifellos eine wesentliche Förderung erfahren. Bezüglich des industriellen Verkehres ist hervorzuheben, dass vor Allem die Stadt Lomnitz mit ihrer alten Industrie im Interesse der Aufrechthaltung der Concurrenzfähigkeit derselben die Angliederung an das Schienennetz dringend benöthigt. Der bedeutendste Industrieort an der neuen Bahn — Jungbunzlau — besitzt allerdings schon Bahnverbindungen, doch unterliegt es keinem Zweifel, dass auch diese Stadt durch die Schaffung einer dritten Verbindung viel gewinnen wird. Als industrielle Etablissements im Attractionsgebiete sind ausser den Zuckerfabriken noch zu nennen: Webereien, Spinnereien, Gerbereien, Maschinenfabriken, Brauereien, sehr viele Mühlen, dann Brettsägen und zahlreiche Ziegeleien, welch letztere besonders leistungsfähig sind und ihre Erzeugnisse auf weitere Distanzen absetzen. Ausgezeichnetes Baumateriale werden auch die ausgiebigen Sandsteinbrüche bei Sobotka und Mladějow liefern, deren Ausnutzung bis jetzt mangels eines Schienenweges nur in ziemlich engen Grenzen erfolgte. Bemerkenswerth ist noch, dass im Attractionsgebiete auch Hausindustrie lebhaft betrieben wird (Schuhwaarenerzeugung in Sobotka und Weberei im Lomnitzer Bezirke).

Das Anlagecapital dieser 76 km langen Bahnverbindung kann mit ungefähr K 10,060.800 effectiv, respective K 10,579.200 nominal veranschlagt werden.

Die Finanzirung ist in der Weise beabsichtigt, dass 75 Percent des Anlagecapitales auf Grund der Landesgarantie, die restlichen 25 Percent durch Interessentenbeiträge und eine Staatssubvention aufgebracht werden sollen.

Der Landtag des Königreiches Böhmen hat mit Beschluss vom 10. Mai 1899 den Landesausschuss ermächtigt, dem in Rede stehenden Eisenbahnunternehmen die Landesgarantie für die Verzinsung und Tilgung von Eisenbahnschuldverschreibungen (Darlehen) in der Höhe von 70 Percent des Anlagecapitales, sowie für die Verzinsung von Prioritätsactien in der Höhe von 5 Percent des Anlagecapitales im Sinne des Landesgesetzes vom 17. December 1892, L.-G.-Bl. Nr. 8 ex 1893, zu gewähren.

Die Interessenten haben die namhafte Summe von K 1,284.800 im Wege der Zeichnung von Stammactien zum vollen Nennwerthe aufgebracht. Zur Ergänzung auf die zu bedeckende 25percentige Quote des Anlagecapitales erscheint somit noch ein Betrag von K 1,360.000 erforderlich, welcher vom Staate gegen Uebernahme von Stammactien beizusteuern wäre.

Diese Subvention würde für den Staat allerdings eine dauernde Belastung bedeuten, da nach der aufgestellten Rentabilitätsberechnung auf die Erzielung eines Erträgnisses für die Stammactien nicht gerechnet werden kann.

7. Normalspurige Localbahn Kuttenberg-Zruč.

(35 km, effective Kosten K 4,668.000.)

Die projectirte Bahn nimmt ihren Anfang am südöstlichen Ende der Station Sedletz - Kuttenberg der Oesterreichischen Nordwestbahn und führt zunächst unter Benützung der bestehenden, in das Unternehmen einzubeziehenden Kuttenberger Localbahn bis zur Station Kuttenberg. Von hier aus führt die Trasse unter Berührung der Ortsgebiete von Poličan, Maleschau, Tynischt und Bahno nach Cernin, ersteigt nächst der Gemeindegrenze von Hetlin und Zbraslawitz die Wasserscheide zwischen

der Elbe und Sazawa und gelangt sodann nach Zbraslawitz. In ihrem weiteren Laufe senkt sich die Trasse in das Thal des Hodkoverbaches und entwickelt sich hierauf im Thale des Wostrowerbaches bis zur Endstation Zruč, woselbst der Anschluss an die bereits gesetzlich sichergestellte Localbahn Swětla-Ledeč-Kácow erfolgen soll.

Die projectirte Localbahn stellt sich als ein Theil der seinerzeit angestrebten Transitverbindung zwischen dem südwestlichen und nordöstlichen Böhmen (Elbeteinitz—Moldautein) dar, welche das zwischen den Linien der k. k. Staatsbahnen, der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft liegende, für ein reges Verkehrsleben und eine lebhaftere industrielle Thätigkeit noch nicht erschlossene Gebiet durchziehen und zu höherer culturellen Entwicklung bringen sollte. Die seither geänderte und verbesserte Situirung der Verkehrsadern brachte auch eine Wandlung des Bedürfnisses nach neuen Schienenwegen mit sich, so dass heute zunächst nur die Nothwendigkeit zutage tritt, der alten Bergstadt Kuttenberg, welche der Sitz eines Kreisgerichtes, einer Bezirkshauptmannschaft, eines Revierbergamtes und eines Bezirksgerichtes ist und zugleich auch zahlreiche Industriestätten aufzuweisen hat, eine Bahnverbiudung mit ihrem südlichen Hinterlande zu schaffen, welches zum grössten Theile nach Kuttenberg gravitirt und im Westen durch die Localbahn Kolin - Cerčan, im Osten durch die Linie Kolin—Swěla der Oesterreichischen Nordwestbahn und im Süden durch den Flügel Rattay—Kácow der Localbahn Kolin-Cerčan und durch die voraussichtlich in Bälde zum Ausbaue gelangende Localbahn Swětla-Ledeč-Kácow in verkehrspolitischer Beziehung begrenzt erscheint.

Das Attractionsgebiet der Localbahn Kuttenberg-Zruč trägt durchaus ein landwirthschaftliches Gepräge. Vorherrschend wird hier Ackerbau (68 Percent) betrieben, der Wiesen- und Obstbau (8, bezw. 2 Percent) ist weniger von Bedeutung. Umso wichtiger dagegen ist die Forstwirthschaft für die projectirte Bahnlinie, an welcher ausgedehnte Waldungen gelegen sind. Aus diesen bedeutenden Forstbetrieben werden ausgiebige Holztransporte zur Ausfuhr über die neue Linie gelangen. Anderseits wird der namhafte Import von Kohle, die heute schon per Achse — insbesondere in die Gegend von Zbraslawitz — eingeführt wird, befruchtend auf die neue Bahn einwirken. Die landwirthschaftlichen Erzeugnisse werden eine bessere Verwerthung finden. Zur Verfrachtung dürften hauptsächlich Zuckerrüben, deren Anbau angesichts der besonderen Eignung des Bodens beim Vorhandensein einer günstigen Bahnverbindung sehr an Ausdehnung gewinnen dürfte, dann Kartoffeln und Gerste gelangen, in geringeren Mengen auch Obst. Einen besonderen Ruf geniesst unter den landwirthschaftlichen Producten der im Gebiete der Bahn gezogene „Maliner Kren". In dem von der Bahn berührten Gebiete befinden sich auch ansehnliche Granit- und Marmorbrüche, die bisher mangels eines billigen Transportsmittels nicht in entsprechender Weise ausgebeutet werden konnten. In montanistischer Beziehung ist die begründete Hoffnung vorhanden, dass der seinerzeit in dieser Gegend betriebene Bergbau wieder aufblühen wird, insbesondere die reichhaltigen Magneteisensteinlager gewinnbringend zur Ausnützung gelangen werden.

Eine segensreiche Rückwirkung auf die Belebung der von der Trasse durchzogenen Gegend lässt sich umso eher erwarten, als diese alle zur Entwicklung einer regeren commerciellen und industriellen Thätigkeit nothwendigen Vorbedingungen aufweist. Es sind reiche Wasserkräfte vorhanden, die Gegend ist ziemlich dicht bevölkert und die Arbeitslöhne sind mässig.

Die hervorragende wirthschaftliche Bedeutung der projectirten Localbahn ist seitens des Landtages des Königreiches Böhmen bereits voll anerkannt worden. Mittels des Landtagsbeschlusses vom 10. Mai 1899 wurde nämlich der Landesausschuss ermächtigt, für dieses Localbahnunternehmen entweder jenen Betrag in Stammactien zu übernehmen, welcher zur Ergänzung der Interessentenbeiträge auf 30 Percent des Anlagecapitales erforderlich erscheint, oder aber die Garantie des Landes für die Verzinsung und Tilgung des Vorzugscapitales in der Höhe von 70 Percent des Anlagecapitales zu gewähren.

Die nähere Prüfung dieses Alternativbeschlusses hat ergeben, dass vom Standpunkte des Staates der letzteren Finanzirungsmodalität der Vorzug zu geben ist. Das effective Anlagecapital der Localbahn ist einschliesslich des Erfordernisses für die — nöthigenfalls mittels Ausübung des concessionsmässigen Einlösungsrechtes durchzuführende — Erwerbung der bestehenden Kuttenberger Localbahn auf K 4,668.000, das entsprechende Nominalanlagecapital auf K 4,908.600 zu veranschlagen.

Hievon wären im Sinne des oben bezogenen Landtagsbeschlusses 70 Percent = K 3,436.000 durch ein auf Grund der zugesicherten Landesgarantie aufzunehmendes Prioritätsanlehen, die restlichen 30 Percent = K 1,472.600 durch Ausgabe von Stammactien aufzubringen. Von diesen Stammactien erscheinen K 612.600 seitens der Interessenten bereits gezeichnet und wäre somit im Interesse des Zustandekommens der Bahn der Restbetrag per K 860.000 vom Staate zu übernehmen.

Nach dem Ergebnisse der aufgestellten Rentabilitätsberechnung ist für diese Stammactien allerdings ein Erträgniss nicht zu erhoffen, im Hinblicke auf die volkswirthschaftliche Bedeutung der Bahn kann jedoch das vom Staate hienach zu bringende Opfer nicht als ein übermässiges angesehen werden.

8. Normalspurige Kaadener Localbahnen (Kaaden-Willomitz und Radonitz-Duppau).

(33 km, effective Kosten K 4,345.600.)

Die projectirte Bahnlinie Kaaden—Willomitz zweigt am westlichen Ende der Station Kaaden-Brunnersdorf der Strecke Komotau—Eger der Buschtěhrader Eisenbahn ab, wendet sich mittelst eines Kehrbogens zur Reichsstrasse und führt in der Nähe derselben bis zu der nordöstlich der Stadt Kaaden anzulegenden gleichnamigen Station. Von hier aus zieht sich die Trasse nach Uebersetzung des Egerflusses an Bergstadtl, Horschenitz und Pohlig vorüber nach Fünfhunden und dann weiter im Thale des Aubaches zur nordöstlich der Stadt Willomitz anzulegenden Station gleichen Namens, von welcher aus zum Anschlusse an die k. k. Staatsbahnlinie Kaschitz—Radonitz Verbindungsgeleise nach beiden Richtungen hergestellt werden. Die Linie Radonitz—Duppau schliesst am westlichen Ende der Station Radonitz der vorerwähnten Staatsbahnlinie an und führt unter Berührung der Ortsgebiete Gehac, Gestob und Wobern nach Duppau.

Die projectirten Bahnen, für deren Zustandekommen die Interessenten seit langer Zeit und mit Bethätigung grosser Opferwilligkeit bemüht waren, haben den Zweck, durch Einbeziehung des südlichen Theiles des Kaadener Bezirkes, sowie des eines modernen Verkehrsmittels noch ganz entbehrenden Duppauer Bezirkes in das Schienennetz die Weiterentwicklung des culturell ziemlich hochstehenden Attractionsgebietes zu ermöglichen und zu fördern.

Die landwirthschaftlichen Producte und die Erzeugnisse des heimischen Gewerbefleisses sollen eine bessere Verwerthung finden, die Concurrenzkraft der industriellen Unternehmungen soll gestärkt und der Entstehung neuer Erwerbszweige Bahn gebrochen werden. In dem grösstentheils aus Ackerland, zum geringeren Theile aus Forsten, Wiesen und Gärten bestehenden Attractionsgebiete befinden sich drei Zuckerfabriken, drei Brauhäuser, zahlreiche Ziegeleien und Mühlen, ferner Kaolinwerke und Kohlenbergwerke in einer Ausdehnung von mehr als 300 Grubenmassen.

Bei diesem Bahnunternehmen sind demnach die Bedingungen für einen lebhaften Frachten- und Personenverkehr in hohem Masse gegeben und es bildet somit der Ausbau dieser zwei Linien eine zweckmässige Ergänzung des bestehenden Bahnnetzes. Die Linie erhält auch als Transitroute eine gewisse Bedeutung, indem für jene Transporte, welche sich gegenwärtig über Kaschitz—Saaz in der Richtung gegen Eger und umgekehrt bewegen, bei der Instradirung via Kaschitz—Willomitz—Kaaden eine kleine Wegkürzung eintritt. Dieser Transitverkehr wird sich jedoch nach Lage der Dinge nur in ziemlich engen Grenzen bewegen.

In Anerkennung der volkswirthschaftlichen Bedeutung der projectirten Localbahnen hat der Landtag des Königreiches Böhmen mit Beschluss vom 4. März 1897 den Landesausschuss ermächtigt, den Localbahnen Brunnersdorf-Kaaden—Willomitz und Radonitz-Duppau die Landesgarantie für die Verzinsung und Tilgung von Eisenbahn-Schuldverschreibungen (Darlehen) bis zu 70 Percent des Anlagecapitales zuzusichern und mit Beschluss vom 10. Mai 1899 wurde diese Ermächtigung auf die Zusicherung einer weiteren fünfpercentigen Landesunterstützung ausgedehnt.

Von dem auf höchstens K 4,345.600 effectiv, respective K 4,552.800 nominal veranschlagten Anlagecapitale sind daher durch die Landesgarantie K 3,414.600 gesichert. Seitens der Interessenten wurde der Betrag von K 1,018.200 gegen Uebernahme von Stammactien aufgebracht; den Rest von höchstens K 120.000 hätte der Staat gleichfalls gegen Uebernahme von Stammactien beizusteuern.

Die Zuwendung dieses im Verhältnisse zum Gesammtcapitale sehr geringen Staatsbeitrages erscheint durch die wirthschaftliche Bedeutung der Bahn zweifellos gerechtfertigt.

Nachdem seitens der Interessenten behufs möglichst rascher Realisirung der projectirten Bahnen ausreichende Garantien für die gesicherte Beschaffung des Anlagecapitales geboten

wurden, konnte bereits am 22. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 220, die Concession zum Baue und Betriebe der projectirten Localbahnen ertheilt werden.

9. Normalspurige Localbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau.

(22 km, effective Kosten K 2,662.800.)

Diese Bahnlinie nimmt ihren Anfang bei der Haltestelle Böhmisch-Leipa der Böhmischen Nordbahn, übersetzt sodann das Thal der Bäche Rohn und Sporka, zieht sich gegen das Plateau von Manisch, führt an den Ortschaften Liebich, Neudörfel, Meistersdorf und Ulrichsthal vorüber, erreicht auf dem Plateau von Steinschönau ihren höchsten Punkt, bewegt sich hierauf in ziemlich starkem Gefälle an Parchen, Schelten und Oberpreschkau vorüber und endigt in der Station Steinschönau der Böhmischen Nordbahn.

Die Hauptaufgabe der projectirten Bahn, welche in der Theilstrecke Böhmisch-Leipa—Meistersdorf eine vorwiegend agriculturelle Gegend, in der Theilstrecke Meistersdorf—Steinschönau dagegen ein industriell sehr hochentwickeltes Gebiet durchzieht, ist einerseits in der Angliederung der dem Steinschönauer Glasindustriebezirke angehörigen Gemeinden Meistersdorf, Ulrichsthal, Parchen, Schelten und Oberpreschkau an das Bahnnetz, andererseits in der Erstellung eines neuen kürzeren Verkehrsweges von Steinschönau in südöstlicher Richtung nach dem Innern der Monarchie zu suchen.

Von hervorragender Bedeutung für die Bevölkerung des Attractionsgebietes ist, wie erwähnt, die Glasindustrie, deren Erzeugnisse einen Weltruf geniessen und Gegenstand eines weit verzweigten, über alle europäischen und aussereuropäischen Culturstaaten sich erstreckenden Exportes sind. Diese Industrie wird weniger in fabriksmässigen Etablissements, als vielmehr durch Heimarbeiter in zerstreuten Werkstätten betrieben und umfasst nahezu alle Zweige der Glasraffinerie nebst dem Hilfsgewerbe der Gürtlerei (Herstellung von Metallverzierungen für Luxusgläser). Die Gesammtsumme der bezüglichen Werkstätten beläuft sich auf 321, die Zahl der beschäftigten Personen auf 815. Das im Steinschönauer Bezirke raffinirte Rohglas wird grösstentheils aus nicht im Bezirke gelegenen Hütten bezogen; im Bezirke selbst befinden sich nur zwei Rohhütten. Projectirt ist die Errichtung einer grösseren Glashütte in Parchen. Von einigen Firmen wird die verwandte Raffinerie von Porzellanwaaren mit der Glasraffinerie verbunden. Weiters wird kleingewerblich und hausindustriell die Drechslerei und die Draht- und Siebweberei betrieben. In der Wolfersdorfer Gegend befinden sich reichhaltige Lager für keramische Zwecke vorzüglich verwerthbaren Lehmes, der bisher nur zu Mischungszwecken nach keramischen Fabriken versendet und für Töpferwaaren verarbeitet wurde. Auch ausgedehnte, bisher wenig ausgenützte Steinlager sind vorhanden, welche zu Bau- und Schotterungszwecken sehr brauchbares Material liefern. Erwähnenswerth für den Transport sind auch die Verpackungsmaterialien für Glasartikel, als: Stroh, Holzwolle, leere Kisten u. s. w. Was landwirthschaftliche Producte anbelangt, dürften nur Hafer, Gerste und Kartoffeln zum Exporte kommen. Von geringerer Bedeutung wird der Viehtransport sein, dagegen ist der Holztransport, besonders aber der Kohlenverkehr sehr in Betracht zu ziehen.

Für die Localbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau wurde seitens des Königreiches Böhmen zufolge des Landtagsbeschlusses vom 21. December 1900 die Garantie für die Verzinsung und Tilgung der in Form eines Prioritätsanlehens zu beschaffenden 70 Percent des Anlagecapitals in Aussicht gestellt.

Von dem mit K 2,662.800 effectiv, respective rund K 2,800.000 nominal veranschlagten Anlagecapitale erscheinen hiedurch K 1,960.000 gesichert. Von dem Reste per K 840.000 wird der Betrag von K 430.000 seitens der Interessenten gegen Uebernahme von Stammactien aufgebracht; die erübrigenden K 410.000 wären als Staatssubvention gegen Refundirung in Stammactien zu gewähren.

Im Hinblicke auf die wirthschaftliche Nützlichkeit der Bahn kann eine derartige Subvention nur befürwortet werden, trotzdem für die zu übernehmenden Stammactien nach der aufgestellten Rentabilitätsrechnung ein Erträgniss nicht zu erwarten ist.

10. Normalspurige Localbahn Petersdorf-Winkelsdorf.

(13 km, effective Kosten K 1,500.000.)

Die projectirte Localbahn Petersdorf-Winkelsdorf beginnt in der Station Petersdorf-Ullersdorf der Linie Hohenstadt—Zöptau der k. k. Staatsbahnen und zieht, stetig ansteigend, in nordöstlicher Richtung im Thale des Tessflusses über Gross-Ullersdorf und Wiesenberg nach Winkelsdorf, woselbst nächst der Einmündung der rauschenden Tess in den Tessfluss die Endstation Winkelsdorf angelegt werden soll.

Die in Rede stehende Bahn ist dazu bestimmt, den Industrieerzeugnissen, sowie den land- und forstwirthschaftlichen Producten einer wirthschaftlich sehr entwickelten Gegend eine billige und regelmässige Verfrachtungsgelegenheit zu bieten. Industriell und commerciell bedeutende Glasfabriksanlagen in Reitendorf, eine grosse Flachsspinnerei in Wiesenberg, eine Leinenwaarenfabrik in Gross-Ullersdorf, eine Leinenbleiche und Appretur, sowie ein Eisenwerk in Reitenhau und mehrere andere Industrialien bieten Gewähr für einen genügenden Verkehr in Industrieerzeugnissen und in Kohle; ebenso ist im Hinblicke auf die dicht bevölkerte Gegend, das Schwefelbad Ullersdorf, den Wallfahrtsort Bründlheide und die landschaftlichen Reize der Gegend ein lebhafter Personenverkehr zu erwarten.

Zu den effectiven Kosten der Bahn trägt das Land Mähren zufolge Beschlusses des mährischen Landtages vom 17. Februar 1898 den Betrag von K 200.000 bei, die Localinteressenten haben gleichfalls K 200.000 aufgebracht. Weitere K 400.000 hätte in Hinblick auf die wirthschaftliche Bedeutung der Bahn der Staat beizutragen. Diese Beträge von zusammen K 800.000 werden in Stammactien der für die Localbahn zu bildenden Actiengesellschaft refundirt werden. Der Rest des Baucapitals per K 700.000 wäre eventuell seitens der Bauunternehmung zu beschaffen.

11. Normalspurige Localbahn Hannsdorf—Mährisch-Altstadt.

(10 km, effective Kosten K 1,200.000.)

Die zu erbauende Localbahn Hannsdorf—Mährisch-Altstadt zweigt von der freien Strecke der Staatsbahnlinie Hannsdorf-Grulich nächst der Einmündung des Graupabaches in den Marchfluss ab und führt im Graupathale aufwärts, unter Berührung der Ortsgebiete von Waltersdorf, Hohenseibersdorf und Kratzdorf zu der im Süden des Ortes Mährisch-Altstadt anzulegenden gleichnamigen Endstation.

Die projectirte Localbahn bezweckt, das Graupathal und die Stadt Mährisch-Altstadt mit dem Eisenbahnnetze zu verbinden, und die Industrie und den Bergbau dieser Gegend zu heben und zu beleben. Nebst der bedeutenden Waldcultur ist der in früherer Zeit blühende Bergbau in Betracht zu ziehen, welcher noch jetzt Eisenerz, Graphit, Antimonit, Serpentin und Schwefelkies liefert. Ein reiches Eisenerzlager (Magneteisenstein) liegt nur 3 km von Altstadt entfernt in Klein-Würben und ist nur wegen der zu hohen Achsfrachtspesen gegenwärtig nicht im Betriebe. Ausserdem sind noch Granit-, Sand- und Lehmlager in der nächsten Nähe der Bahn vorhanden, so dass auf einen ziemlich lebhaften Verkehr gerechnet werden kann, wenn sich die Frachtverhältnisse günstiger gestalten. Zu erwähnen wären noch eine bedeutende Garnbleicherei, eine Holzschleiferei und mehrere Mühlen in der Umgebung. Die Herstellung der projectirten Bahn ist für die Gegend geradezu eine Lebenfrage, da dieselbe andernfalls bei der Ungunst ihrer Lage, von der Reichsgrenze und den Gebirgen eingeengt, dem Verfalle entgegen geht, dessen Zeichen bereits jetzt eine starke Auswanderung ist, infolge welcher die Bevölkerung in dem letzten Jahrzehnt in Altstadt um fünf Percent, in den umliegenden Dorfgemeinden um acht bis zehn Percent abgenommen hat und der Grund- und Hausbesitz um nahezu dreissig Percent entwerthet wurde.

Die Aufbringung der für den Bahnbau erforderlichen effectiven Kosten von K 1,200.000 soll in der Weise erfolgen, dass ein Landesbeitrag von K 200.000 gegen Uebernahme von Stammactien zufolge des einschlägigen Beschlusses des mährischen Landtages vom 3. Mai 1900 dem Unternehmen gewidmet wird, während seitens der Localinteressenten der Betrag von K 100.000 gleichfalls gegen Uebernahme von Stammactien beizusteuern sein wird. Seitens des Staates wären weitere K 350.000 als Subvention in Stammactien zu übernehmen. Der Restbetrag von K 550.000 stellt das eventuell von der Bauunternehmung zu beschaffende Vorzugscapital dar.

12. Normalspurige Localbahn Neumarkt-Suchahora.

(22 km, effective Kosten K 2,128 000.)

Die zu erbauende Localbahn von Neumarkt bis Suchahora zweigt am südöstlichen Ende der Station Neumarkt der Eisenbahn Chabówka-Zakopane ab, führt in südwestlicher Richtung bis zur Uebersetzung des Rogóznikbaches und gelangt bis zu der von Neumarkt nach Czarny Dunajec führenden Bezirksstrasse. In ihrem weiteren Laufe bewegt sich die Trasse entlang der vorbezeichneten Bezirksstrasse bis zur Station Czarny Dunajec, wendet sich nach dem Verlassen dieser Station gegen Südwest und führt nach Uebersetzung des Czarny Dunajecflusses aufwärts

bis zur Landesgrenze, nach deren Ueberschreitung die projectirte Bahn in die auf ungarischem Gebiete unmittelbar an der Grenze hergestellte Station Suchahora der Arvathal-Localbahn einmündet.

Das Project einer Localbahn von Neumarkt nach Suchahora verfolgt den Zweck, dem in erster Linie gesammtstaatlichen Interessen entspringenden Bedürfnisse nach Herstellung einer Verbindung zwischen der Eisenbahn Chabówka-Neumarkt-Zakopane und der auf ungarischem Gebiete hergestellten Arvathalbahn zu genügen. Für diese Verbindung lagen zwei Alternativprojecte vor, und zwar das für die hier in Rede stehende Localbahn Neumarkt-Suchahora, sowie jenes für eine Localbahn Zakopane-Kościelisko-Suchahora. Nach eingehender Erwägung aller für die eine oder die andere Linie sprechenden volkswirthschaftlichen und sonstigen Rücksichten musste die Entscheidung zu Gunsten des ersteren Projectes getroffen werden.

Diese Projectslinie durchzieht ein Gebiet von ausgesprochen agricolem Charakter, und sind es demnach vorwiegend landwirthschaftliche Producte, welche den Localverkehr der Bahn alimentiren werden. Von industriellen Unternehmungen ist nur die Torfproductenfabrik Humus in Rogóznik zu erwähnen. Die Bruttoeinnahmen der hier in Rede stehenden Localbahn werden auf Grund amtlicher Erhebungen mit einem Betrage veranschlagt, welcher erwarten lässt, dass nach Deckung der Betriebskosten noch ein allerdings mässiges Reinerträgniss sich ergeben wird.

Das effective Anlagecapital in dem veranschlagten Betrage von K 2,128.000 soll nach dem bestehenden Finanzprogramme, nachdem Beitragsleistungen von Seiten des Königreiches Galizien, sowie von Seiten der Localinteressenten im vorliegenden Falle in nennenswerthen Beträgen kaum zu gewärtigen sein dürften, nöthigenfalls zur Gänze von Seiten des Staates gegen Refundirung in Stammactien der bestehenden Actiengesellschaft Eisenbahn Chabówka-Zakopane, an welche das neue Unternehmen angegliedert werden soll, beigestellt werden. Zu diesem Zwecke war schon in dem Investitionspräliminare für das Jahr 1900 ein Theilbetrag von K 600.000 eingestellt, welcher Credit jedoch mit Ende 1900 erloschen ist.

13. Schmalspurige Localbahn Przeworsk-Bachórz.

(47 km, effective Kosten K 3,241.000.)

Die zu erbauende Localbahn von Przeworsk nach Bachórz zweigt am östlichen Ende der Station Przeworsk ab, wendet sich nach Südwest und gelangt nach Umfahrung der Stadt Przeworsk in das Thal des Mleczkabaches. In ihrem weiteren Zuge folgt die Trasse linksseits dem Thallaufe des vorgenannten Baches aufwärts unter Berührung der Gebiete von Urzejowice, Kańczuga und Manasterz, tritt sodann in das Thal des Legibaches und gelangt nach Jawornik polski. Von hier aus ersteigt die Trasse den die Wasserscheide zwischen dem Wisłok- und Sanflussgebiete bildenden Höhenrücken, senkt sich an den Abhängen des letzteren in das Santhal, woselbst an der Einmündung des Hartabaches in den Sanfluss westlich der Ortschaft Bachórz die Endstation angelegt wird.

Das Project einer Eisenbahnverbindung zwischen Przeworsk und Bachórz verdankt sein Entstehen dem Umstande, dass die Umgebung von Przeworsk, insbesondere der südlich der Staatsbahnlinie Rzeszów—Jaroslau gelegene Abschnitt, eine Bodenbeschaffenheit aufweist, welche allen Bedingungen der Rübencultur in hohem Grade entspricht. Dieser Umstand war massgebend dafür, dass in Przeworsk eine Zuckerfabrik in grossem Stile angelegt wurde. Da nun die Leistungsfähigkeit dieser Fabrik noch weit ausgedehntere Rübenmengen erfordert, als solche die unmittelbare Umgebung von Przeworsk und die sonstigen an den benachbarten Bahnlinien gelegenen, zum Rübenbau geeigneten Gebiete produciren können, so musste die Unternehmung der Zuckerfabrik darauf bedacht sein, ein nahe gelegenes, wegen des Mangels entsprechender Communicationen bisher für die Rübencultur unausgenützt gebliebenes Terrain, wie es die Sanebene bei Bachórz ist, mit der Fabrik durch einen Schienenstrang in Verbindung zu bringen. Dass dem beabsichtigten Zwecke auch eine schmalspurige Bahn vollständig entspricht, bedarf wohl keines Beweises.

Aber auch abgesehen von der Rübencultur, ist das Attractionsgebiet der projectirten Localbahn als ein in agricoler Beziehung hochstehendes zu bezeichnen, dessen Bodenproducte zur Hebung des Verkehres der Bahn zweifellos beitragen werden. In industrieller Beziehung ist das in Frage kommende Gebiet allerdings ziemlich arm und ist in dieser Beziehung nur die Kunstmühle in Iskań und die Kalkbrennerei in Węgierka zu erwähnen. Dagegen ist in der ganzen Gegend der Handel ziemlich belangreich, durch dessen Vermittlung landwirthschaftliche Erzeugnisse in bedeutender Menge zum Exporte gelangen.

Die Erspriesslichkeit der hier in Rede stehenden Bahnverbindung wurde von dem hohen Abgeordnetenhause bereits in einer anlässlich der Berathung des Gesetzes, betreffend die im Jahre 1898 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, zum Beschlusse erhobenen Resolution ausdrücklich anerkannt.

Die Beschaffung des mit K 3,241.000 effectiv, respective K 3,400.000 nominal veranschlagten Anlagecapitales soll bezüglich des Vorzugscapitales auf Grund der Garantie des Königreiches Galizien und Lodomerien im Sinne der Landtagsbeschlüsse vom 20. März und vom 30. December 1899 durch Aufnahme eines Prioritätsanlehens in der Höhe von K 2,266.000 erfolgen, während der Restbetrag von K 1,134.000 durch Ausgabe von Stammactien aufgebracht werden soll. Von diesen letzteren sind durch Interessentenzeichnungen K 300.000 aufzubringen, so dass auf den Staat eine Beitragsleistung von K 834.000 gegen Refundirung in Stammactien entfallen würde, deren Einzahlung in vier gleichen Jahresraten zu je K 208.500 zu erfolgen hätte.

Das Reinerträgniss der Bahn dürfte zwar ein relativ günstiges sein, für die Stammactien ist jedoch gleichwohl eine Dividende nicht zu gewärtigen.

14. Schmalspurige Localbahn Gmünd—Gr.-Gerungs.

(45 km, effective Kosten K 3,170.000.)

Die zu erbauende Localbahn von Gmünd über Weitra nach Gross-Gerungs beginnt in der Station „Gmünd-Localbahn" der schmalspurigen Linie Gmünd—Litschau—Heidenreichstein, nimmt zunächst eine südöstliche Richtung, unterfährt nach Uebersetzung des Lainsitzflusses den Bahnkörper der Staatsbahnstrecke Wien—Gmünd, und folgt, unter Berührung der Ortsgebiete von Ehrendorf, Dietmanns und Eichberg dem Laufe des gedachten Flusses. In ihrem weiteren Zuge umfährt die Bahn den Eichberg und gelangt, den Thallauf des Lainsitzflusses nächst der Ortschaft Unser Frauen verlassend, in südlicher Richtung nach Weitra, woselbst im Osten der Stadt die Station Weitra angelegt wird. Nach dem Verlassen dieser Station folgt die Bahn wieder dem Laufe des Lainsitzflusses, ersteigt den Höhenrücken bei Bruderndorf, senkt sich sodann in das Thal des kleinen Zwettlbaches und führt nach Berührung der Ortschaft Langschlag zu der im Osten von Gross-Gerungs zu errichtenden gleichnamigen Endstation.

Durch die vorstehend beschriebene Projectslinie soll ein relativ dicht bevölkerter Theil des Viertels ober dem Manhartsberge mit der Stadt Weitra und den Märkten Langschlag und Gross-Gerungs dem Verkehre erschlossen werden. Die Möglichkeit, das massenhaft vorhandene Holz aus den grossen, insbesondere an der oberösterreichischen Landesgrenze gelegenen Waldcomplexen mittelst Eisenbahn zur Verfrachtung bringen zu können, bedeutet nicht allein für die im Attractionsgebiete begüterten Grundbesitzer eine wesentliche Steigerung der Ertragsfähigkeit ihres Bodens, sondern eröffnet zugleich auch die Aussicht auf die Entwicklung einer, auf bessere Verwerthung des Holzes abzielenden Industrie, welche der zwar armen, aber arbeitslustigen Bevölkerung Gelegenheit zu lohnendem Verdienste bieten würde.

Die projectirte schmalspurige Localbahnlinie soll nach den Normaltypen der Pielachthalbahn ausgeführt und mit der bestehenden, bereits dem öffentlichen Verkehre übergebenen schmalspurigen Localbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein (Niederösterreichische Waldviertelbahn) zu einem einheitlichen Unternehmen vereinigt werden. Die zur Herstellung erforderlichen Gesammtkosten sind mit K 3,170.000 effectiv, entsprechend einen Nominalcapitale von K 3,333.000 präliminirt; hievon erscheinen 70 pCt. = K 2,333.000 dadurch gedeckt, dass der niederösterreichische Landtag in seiner Sitzung vom 11. April 1899 unter der Voraussetzung, dass 30 pCt. des vom k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem niederösterreichischen Landesausschusse festzusetzenden Nominalanlagecapitales von den Interessenten mit Beihilfe des Staates durch Uebernahme von Stammactien zum vollen Nennwerthe oder durch Leistungen à fonds perdu aufgebracht werden, die Reinertragsgarantie für die zur Beschaffung des sohin weiter erforderlichen Aufwandes auszugebenden, mit 4 pCt. zu verzinsenden und innerhalb 75 Jahren rückzuzahlenden Prioritätsobligationen (Eisenbahnschuldverschreibungen) übernommen hat.

Diese Reinertragsgarantie wird zufolge des Landtagsbeschlusses vom 3. Mai 1900 in der Weise gewährt werden, dass die für die Linie Gmünd—Litschau—Heidenreichstein zugesicherte Landesgarantie um den entsprechenden Betrag erhöht wird.

Von dem nach dem Vorstehenden durch Uebernahme von Stammactien aufzubringenden Restbetrage per K 1,000.000 wurden seitens der Localinteressenten K 470.000 gesichert. Der Rest-

betrag von K 530.000 wird seitens des niederösterreichischen Landesausschusses als Staatssubvention erbeten. Wenn diese Summe auch im Vergleiche mit dem seitens der Localinteressenten aufgebrachten Kostenantheile ziemlich hoch erscheint, so kann eine Gewährung der Subvention in der angegebenen Höhe nicht nur im Hinblicke auf die geringe finanzielle Leistungsfähigkeit der Bevölkerung des Attractionsgebietes, sondern auch aus dem Grunde als gerechtfertigt bezeichnet werden, weil durch den Ausbau der Projectslinie den anschliessenden Linien der k. k. Staatsbahnen erhebliche Frachtquantitäten werden zugeführt werden und das hieraus entspringende Reinerträgniss die dem Staate aus der bezeichneten Subventionsgewährung erwachsenden finanziellen Opfer zum grossen Theile ausgleichen dürfte.

15. Normalspurige Localbahn Korneuburg-Ernstbrunn.

(30 km, effective Kosten K 2,282.000.)

Im Hinblicke auf den Umstand, dass durch die projectirte Localbahn Korneuburg-Ernstbrunn ein ausgedehntes Gebiet, welches bisher unter schwierigen Communicationsverhältnissen zu leiden hatte, dem Verkehre erschlossen werden soll, hat der niederösterreichische Landtag in seiner Sitzung vom 7. April 1899 concrete, auf die Realisirung dieses Bahnunternehmens abzielende Beschlüsse gefasst. Sobald nämlich der Nachweis erbracht sein wird, dass 30 pCt. des vom k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem niederösterreichischen Landesausschusse festgesetzten Nominalanlagecapitales für die genannte normalspurige Localbahn von den Localinteressenten mit Beihilfe des Staates durch Uebernahme von Stammactien zum vollen Nennwerthe oder durch Leistungen à fonds perdu aufgebracht werden, übernimmt nach dem genannten Landtagsbeschlusse das Land Niederösterreich die Reinertragsgarantie für die zur Beschaffung des weiters erforderlichen Aufwandes auszugebenden, mit 4 pCt. zu verzinsenden und längstens innerhalb 75 Jahren rückzuzahlenden Prioritätsobligationen bis zum Höchstbetrage von K 1,680.000.

Da der gesammte Bauaufwand für das in Rede stehende Localbahnunternehmen mit K 2,282.000 effectiv oder mit Kronen 2,400.000 nominal veranschlagt wird, so beziffert sich der nach dem Vorstehenden durch die Localinteressenten und den Staat aufzubringende 30percentige Kostenantheil mit K 720.000. In Bethätigung weitgehender Opferwilligkeit haben die Gemeinden des Attractionsgebietes zusammen mit den am Bahnprojecte interessirten Privaten die Summe von K 520.000 gezeichnet. Die sohin auf den Staat entfallende Tangente der aufzubringenden Kosten beläuft sich daher auf K 200.000 oder 8·3 pCt. des präliminirten Gesammterfordernisses.

Die projectirte Localbahn durchzieht ein vorzugsweise dem Betriebe der Landwirthschaft gewidmetes Gebiet, welches jedoch zugleich auch eine industrielle Thätigkeit (Erzeugung von Kalk, Mauerziegeln und Schotter) aufweist. Die intensiv betriebene Landwirthschaft, sowie der Consum der ziemlich kaufkräftigen Bevölkerung des Attractionsgebietes bilden die wichtigsten Grundlagen des zu erwartenden Güterverkehres. Die Nähe Wiens, welche eine günstige Verwerthung der landwirthschaftlichen und industriellen Producte ermöglicht, lässt auch einen ziemlich lebhaften Personenverkehr erwarten, an welchem auch Ausflügler und Sommergäste aus Wien einen grossen Antheil nehmen dürften.

Die Trasse der zu erbauenden, circa 30 km langen Localbahn zweigt am nordwestlichen Ende der Station Korneuburg der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn ab, führt unter theilweiser Mitbenützung des Schleppgeleises zur niederösterreichischen Landes-Zwangsarbeitsanstalt in nordöstlicher Richtung in das Thal des Donaugrabens, bewegt sich in demselben am östlichen Abhange des Teiritzberges und gelangt unter Berührung des Ortsgebietes von Tresdorf in die nächst der Strasse von Klein-Rötz nach Rückersdorf anzulegende Station Harmansdorf-Rückersdorf. Von hier aus ersteigt die Bahn die Wasserscheide zwischen dem Donaugraben und dem Russbache, erreicht nach Berührung der Ortsgebiete von Hetzmannsdorf, Weinsteig und Karnabrunn das Russbachthal und führt sodann in einem Seitenthale über Naglern aufwärts zur Wasserscheide zwischen dem Russ- und Taschlbache. An den Lehnen des Riedenthalgrabens abwärts ziehend, gelangt die Bahn nach Uebersetzung des Taschlbaches in die im Osten des Marktes Ernstbrunn unmittelbar an der Bezirksstrasse von Korneuburg nach Ernstbrunn anzulegende Endstation Ernstbrunn.

16. Normalspurige Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf.

(22 km, effective Kosten K 1,712.000.)

Die zu erbauende Localbahn zweigt am östlichen Ende der Station Gänserndorf der Linie Wien—Krakau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ab und wird zunächst in vorwiegend nördlichem Zuge gegen die Ortschaft Prottes geführt. Hierauf wendet sich die Trasse gegen Nordwesten, berührt die Ortsgebiete von Matzen, Raggendorf und Gross-Schweinbarth, durchzieht in ihrem weiteren Zuge die Ortschaft Pyrawarth und endet in der östlich vom Marktflecken Gaunersdorf anzulegenden gleichnamigen Station.

Dieses vom niederösterreichischen Landesausschusse schon seit längerer Zeit geplante Bahnproject soll in erster Linie der Erschliessung der sehr productiven Gegend entlang des Weiden- und Waldbaches dienen; es beansprucht auch im Hinblicke auf den Personenverkehr einerseits zu dem den Sitz eines k. k. Bezirksgerichtes bildenden Markte Matzen, andererseits zu dem im Aufblühen begriffenen Kur- und Badeorte Pyrawarth eine erhebliche Bedeutung.

Von den Baukosten, welche mit K 1,712.000 effectiv, entsprechend einem Nominalcapitale von K 1,800.000 präliminirt sind, soll zufolge der einschlägigen Landtagsbeschlüsse vom 28. Februar 1898 und vom 3. Mai 1900 eine Quote von 70 Percent durch ein die Garantie des Landes Niederösterreich für die Verzinsung und Tilgung geniessendes Vorzugscapital im Betrage von K 1,260.000 aufgebracht werden. Der Restbetrag von K 540.000 dagegen soll durch Ausgabe von Stammactien der für das Bahnunternehmen zu bildenden Gesellschaft beschafft werden.

Nachdem die Localinteressenten nicht mehr als K 360.000 aufzubringen vermögen, wäre vom Staate ein in Stammactien des erwähnten Unternehmens zu refundirender Beitrag von K 180.000 zu leisten, eine Summe, welche sowohl an sich, als auch im Vergleiche mit den Gesammtkosten des Projectes und mit den von Seiten der Interessenten in Aussicht gestellten finanziellen Opfern wohl als mässig bezeichnet werden darf.

17. Schmalspurige Localbahn Mank-St. Leonhard am Forst.

(8 km, effective Kosten K 532.000.)

Die Herstellung dieser Bahnlinie bildet schon seit längerer Zeit den Gegenstand angelegentlicher Bemühungen der betheiligten Localinteressenten. Demzufolge wurde auch bereits in der Concessionsurkunde vom 11. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 124, für die schmalspurige Localbahn St. Pölten Kirchberg an der Pielach mit der Abzweigung von Obergrafendorf nach Mank dem niederösterreichischen Landesausschusse als Concessionär die Berechtigung eingeräumt, die Zweiglinie nach Mank, eventuell bis St. Leonhard am Forst, beziehungsweise Ruprechtshofen fortzuführen.

Die Realisirung der genannten Fortsetzungsstrecke, welche nebst der Befriedigung der localen Verkehrsbedürfnisse hauptsächlich auch eine Alimentation des bestehenden Unternehmens der Pielachthalbahn bezweckt, soll nunmehr in Angriff genommen werden.

Die Aufbringung des mit K 532.000 effectiv, respective K 560.000 nominal präliminirten Bauerfordernisses ist in der Weise geplant, dass ein durch die Garantie des Landes Niederösterreich hinsichtlich der Verzinsung und Tilgung gesichertes Prioritätseapital im Nominalbetrage von K 390.000 zur Ausgabe gelangt, während eine Summe von K 170.000 seitens der Localinteressenten und des Staates gegen Uebernahme von seitens der Actiengesellschaft Localbahn St. Pölten-Kirchberg an der Pielach-Mank (Pielachthalbahn) neu zu emittirenden, mit den Actien der Stammbahn gleichberechtigten Actien aufgebracht werden soll.

Die Zusicherung der erwähnten Landesgarantie im Wege einer entsprechenden Erhöhung der für das Stammunternehmen gewährten Reinertragsgarantie wurde bereits in der Sitzung des niederösterreichischen Landtages vom 3. Mai 1900 beschlossen; seitens der Localinteressenten sind Stammactien im Betrage von K 100.000 gezeichnet. Der sohin bisher unbedeckt verbleibende Restbetrag von K 70.000 wäre nunmehr vom Staate beizusteuern, welcher zufolge der Gesetze vom 19. Juni 1895, R.-G.-Bl. Nr. 83, und vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141, an dem Stammunternehmen bereits mit einem Actienbesitze im Betrage von K 560.000 betheiligt ist.

Was schliesslich die Trasseführung der Projectslinie anbelangt, so beginnt die zu erbauende schmalspurige, circa 8 km lange Localbahn Mank-St. Leonhard am Forst in der Station Mank der Zweiglinie Ober-Grafendorf—Mank der Pielachthalbahn, führt anfänglich in nordwestlicher Richtung absteigend zur Uebersetzung des Mankflusses und entwickelt sich sodann gegen St. Leonhard am Forst, woselbst im Nordwesten des Ortes die Endstation St. Leonhard am Forst-Ruprechtshofen angelegt wird.

18. Schmalspurige Localbahn Berg Isel-Fulpmes (Stubaithalbahn).

(19 km, effective Kosten K 2,250.000.)

Die mit 1 m Spurweite herzustellende Stubaithalbahn beginnt in der Gemeinschaftsstation Berg Isel der Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol und der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn und führt vorerst theils entlang, theils auf der Brennerstrasse bis zur Haltestelle Gärberbach, worauf sich die Bahn nach Westen wendet, um unter schleifenartiger Entwicklung zu den Orten Natters und Mutters zu gelangen. Sodann zieht die Bahn, nunmehr eine vorwiegend südliche Richtung nehmend, zunächst an der Lehne des Sillthales weiter und tritt vor Kreit in das Stubaithal ein. Die bis dahin stetig ansteigende Bahn wird nunmehr theils horizontal, theils in schwacher Steigung an der linken Lehne des Stubaithales, hoch über der Sohle des Ruzbaches bis nach Telfes geführt, worauf die Linie in scharfem Abstiege zur Endstation Fulpmes gelangt.

In dem von der projectirten Bahn durchzogenen Stubaithale blühte einstens eine bedeutende Eisenindustrie; da dieselbe jedoch mit den durch Schienenstränge in den Weltverkehr einbezogenen Productionsstätten die Concurrenz nicht bestehen konnte, geriethen allmälig viele Werkstätten zum Stillstande. Die Realisirung der projectirten Stubaithalbahn lässt aber mit Sicherheit erwarten, dass diese Industrie, deren Hauptsitz seit Jahrhunderten Fulpmes ist, neu belebt und damit auch der Wohlstand des Thales wieder gehoben werden würde. Eine nachhaltige Verbesserung der wirthschaftlichen Verhältnisse des Stubaithales kann von der projectirten Localbahn auch insofern erwartet werden, als durch den Ausbau derselben die wichtigste Vorbedingung für eine rationelle Ausnützung der nicht unbedeutenden Erzlager und der Waldbestände dieses Thales gegeben würde. Ausserdem besitzt das Stubaithal für einen bedeutenden Viehstand ausreichende Wiesenculturen und Weiden, und würde daher die Erzeugung von zum grossen Theile in der Landeshauptstadt absatzfähigen Milchproducten in Verbindung mit der Viehzucht voraussichtlich einen bedeutenden Aufschwung nehmen. Besondere Beachtung verdient die intendirte Localbahn endlich auch vom Standpunkte des Fremden- und namentlich des Touristenverkehres, indem sie die weitberühmten Stubaier Ferner dem grossen Strome der Innsbruck besuchenden Reisenden um ein Bedeutendes näherrückt.

In Anerkennung der Bedeutung und der Nützlichkeit des fraglichen Bahnbaues soll auf Grund der Beschlüsse des Tiroler Landtages vom 3. Mai 1900 und vom 22. December 1900 zu den Baukosten der Linie Berg Isel—Fulpmes ein Beitrag von K 220.000 aus Landesmitteln gegen Uebernahme von Stammactien gewidmet werden.

Seitens des Staates wäre zufolge des vorliegenden Gesetzentwurfes ein Beitrag von K 300.000 gleichfalls gegen Uebernahme von Stammactien zu leisten. Für die Gewährung dieses Beitrages sprechen nicht nur die oben geschilderten wirthschaftlichen Verhältnisse des Stubaithales, sondern auch der Umstand, dass im Falle der Realisirung der Stubaithalbahn der bisher beabsichtigte Strassenbau in das Stubaithal ohne Bedenken unterbleiben könnte und somit durch die Subventionirung des Bahnprojectes der nach dem Tiroler Landesgesetze vom 22. August 1897, L.-G.-Bl. Nr. 31, für die Strasse zu leistende Staatsbeitrag entfällt. Die Localinteressenten haben sich bereit gefunden, ihrerseits für eine Beitragsleistung von K 300.000 in Stammactien aufzukommen. Der hienach erübrigende Capitalsrest von K 1,430.000, dessen Beschaffung voraussichtlich zum grössten Theile durch Ausgabe von Prioritätsactien mit einer Vorzugsdividende von $4^1/_2$ Percent zum vollen Nennwerthe erfolgen dürfte, wird, soweit nicht etwa noch weitere Interessentenbeiträge erzielt werden, von dem künftigen Bauunternehmer aufzubringen sein.

Die von den Interessenten geplante Fortsetzung der Bahn von Fulpmes bis Matrei muss jenem Zeitpunkte vorbehalten bleiben, in welchem die Capitalsbeschaffung für diese Fortsetzung gesichert sein wird.

Der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses setzte in seiner am 7. Mai unter dem Vorsitze des Obmannes Freiherrn von Schwegel in Anwesenheit des Eisenbahnministers Dr. Ritter von Wittek und des Finanzministers Dr. Ritter Böhm von Bawerk abgehaltenen Sitzung die Berathung der Investitionsvorlage bei Artikel VIII (Bau- und Investitionsprogramm) fort.

Abg. Dr. Ellenbogen stellt den Antrag, die Credite seien vorläufig nur für das Jahr 1901 und 1902 zu bewilligen und jene für die folgenden Jahre erst später verfassungsmässig anzusprechen. Es sei das Festhalten an dem jährlichen Bewilligungsrechte des Parlamentes bei der gegenwärtigen ungeklärten politischen Situation nothwendig, deren Bedenklichkeit die Regierung selbst durch die übermässig rasche Vornahme der Delegationswahlen anerkannt habe. Aus demselben Grunde stellt Redner den Antrag, dass die für die Bahnen Rakonitz-Laun und Hartberg-Friedberg bewilligten Credite nur dann aufgenommen werden dürfen, wenn es nicht gelinge, sie als Privatbahnen sicherzustellen. Dies entspreche der im Artikel II enthaltenen Alternative.

Abg. Kaftan bespricht die ersten Anträge des Abg. Dr. Ellenbogen. Dessen gute Intentionen verkenne er nicht, der Ausführung seiner Anträge stehen jedoch technische Schwierigkeiten entgegen. Es könnten dann die einzelnen grossen Bauarbeiten nicht in ihrer Gänze an die Unternehmer vergeben werden, sondern von Jahr zu Jahr, was die Arbeit nicht nur vertheuern, sondern gewisse Bauten unmöglich machen würde. Aber in Anbetracht der grossen Opfer, welche der Steuerzahler der finanziellen Durchführung des vorliegenden Gesetzentwurfes zu bringen gezwungen sein werde, sei es begreiflich, dass derselbe die Beruhigung haben wolle, dass die bewilligten Gelder wirklich nur für den hiezu bestimmten Zweck ausgegeben werden. Redner stelle folgenden Antrag: „Die im beiliegenden Programme eingesetzte Summe darf nur zu dem in diesem Gesetze genau bestimmten Zwecke verwendet werden. Die stete Controle über die richtige Verwendung der hiedurch bewilligten Summe wird bis zur Bauvollendung und definitiven Abrechnung der im beiliegenden Bau- und Investitionsprogramme vorgezeichneten Arbeiten durch eine sechsgliedrige Commission in ähnlicher Weise wie bei der Controle der Staatsschuld ausgeübt, in welche Commission vier Mitglieder das Abgeordnetenhaus und zwei Mitglieder das Herrenhaus zu wählen hat.“

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek beruft sich bezüglich der vom Abg. Dr. Ellenbogen erhobenen Bedenken, dass durch das vorliegende Gesetz nicht blos für das laufende Jahr, sondern auch für vier weitere Jahre die Credite bewilligt werden sollen, auf seine bei der ersten Lesung dieses Gesetzentwurfes im Hause gemachten Ausführungen, mit welchen er die Gründe darlegte, warum die Regierung ein fünfjähriges Programm in Vorschlag bringt, und hebt nochmals hervor, dass dieser Vorgang in der Natur, in der Eigenart und in den specifischen Erfordernissen der geplanten grossen Bauwerke begründet sei. Wie schon der Abg. Kaftan ganz richtig bemerkt habe, sprechen technische Rücksichten gegen eine partielle, auf einzelne Jahre beschränkte Creditbewilligung. Es sei ausgeschlossen, die grösseren Bahnbauten in einzelnen Jahresportionen aufzulösen, wofür die Creditbewilligung mit der Bauleistung zusammenfalle. Auch sei zu bedenken, dass, wenn das Parlament nicht in die Lage kommen sollte, die erforderlichen Credite vor Jahresschluss zu bewilligen, Störungen in den Arbeiten eintreten würden. Auch ökonomische Rücksichten sprechen gegen die alljährliche Creditbewilligung, nachdem es sich um grosse Bauwerke, wie Alpentunnele, grosse Thalübersetzungen etc., handelt, welche eine mehrjährige Arbeit erfordern, daher auch in einem Acte vergeben werden müssen und nicht in einzelne Theile aufgelöst werden können, weil sonst ein bedeutendes Mehrerforderniss eintreten würde.

Der Minister bemerkt, dass auch bei den Investitionen im Staatsbahnbetriebe nicht minder ein Bedürfniss für ein fünfjähriges Programm vorliege, welches den Gedanken planmässigen Vorgehens bei diesen Investitionen zum Ausdrucke bringe; der Minister verweist speciell auf die Stationserweiterungen, auf die im Umbau begriffenen grossen Bahnhöfe, wozu mehrere Jahre erforderlich sind.

Der Minister glaubt, dass die Regierung das Richtige getroffen habe, indem ja die beanspruchten Credite auf einzelne Jahre aufgetheilt werden, so dass das Haus einen Ueberblick über die Belastung der jeweiligen Jahre habe. Aus finanziellen Rücksichten könne es — nachdem die erforderlichen Mittel durch Anlehensbegebung beschafft werden sollen — zweckmässiger sein, einen grösseren Betrag auf einmal zu begeben, und sollte der Finanzverwaltung diesfalls möglichst freie Hand gelassen werden.

Was die Anregung des Abg. Kaftan auf Einsetzung einer eigenen Controlcommission anbelangt, so führt der Minister aus, dass sich die Regierung entschieden dagegen aussprechen müsse, und weist darauf hin, dass die durch das vorliegende Gesetz zu bewilligenden Credite unter denselben verfassungsmässigen Schutz gestellt sind und dieselben Cautelen geniessen wie alle anderen vom Parlament bewilligten Credite.

Im Staatshaushalte kommen im Ganzen alljährlich Creditsummen von ebenso grossem Umfange vor, ohne dass irgend eine specielle Einrichtung hinsichtlich der Einhaltung der Credite und ihrer Zweckbestimmung als nothwendig erachtet wird.

Die Donauregulirungs-Commission, die Commission für die Wiener Verkehrsanlagen, sowie die Commission für die Moldauregulirung, welche der Abg. Kaftan als Beispiele angeführt hat, seien keine Controlorgane, sondern autonome Executivorgane, welche die Anlehen aufnehmen, die Arbeiten leiten und die Bauten vergeben. Die Einsetzung einer Commission lediglich zur Controle dürfte auf Bedenken und Schwierigkeiten stossen, Collisionen zwischen der Controlcommission und den staatlichen Executivorganen seien nicht ausgeschlossen, worunter die Durchführung der grossen Arbeiten leiden würde. Auch die Verantwortlichkeit der Regierung würde durch eine solche parlamentarische Commission verdunkelt werden.

Gegen die Aufnahme eines Zusatzes, dass die Credite nur für die in dem Gesetze vorgesehenen Zwecke verwendet werden dürfen und eventuell über die Verwendung besondere Nachweise zu liefern seien, erhebt der Minister keine Einwendung.

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester tritt für die Festsetzung einer parlamentarischen Controle ein und beantragt, dass nach Artikel IX folgende Bestimmung als Artikel X eingeschaltet werde: „Der Erlös der in Gemässheit des Artikels IX zu vergebenden Obligationen darf nur zu den im Artikel VIII bezeichneten Zwecken verwendet werden, und hat die Regierung alljährlich zugleich mit der Einbringung des Staatsvoranschlages einen Specialausweis vorzulegen, aus welchem der Umfang der Begebung der Obligationen, sowie die Verwendung des Erlöses derselben während der letztabgeschlossenen Rechnungsperiode zu ersehen ist."

Abg. Dr. Götz stellt und begründet folgenden Antrag: Am Schlusse des Artikels IX wäre anzufügen: „Der aus der Begebung dieser Obligationen erzielte Erlös darf nur zur Deckung der Kosten der Ausführung des Bau- und Investitionsprogrammes und zur Abgabe von K 80,000.000 an die Staatscassen — vorausgesetzt, dass der Ausschuss die Stärkung der Cassebestände mit K 80,000.000 aus Anlehensmitteln annimmt — verwendet werden. Die Controle über die Einhaltung dieser Bestimmung hat die Staatsschulden-Controlcommission des Reichsrathes zu führen. Die k. k. Regierung hat dieser Commission alljährlich über die gesetzmässige Verwendung des Erlöses der dem Finanzminister übergebenen Obligationen Bericht zu erstatten und Rechnung zu legen. Die Commission hat über die Ausühung dieser Controle und über die von ihr gemachten Wahrnehmungen, so oft sie es als angemessen erachtet, jedoch mindestens alljährlich einmal, dem Abgeordnetenhause einen Bericht zu erstatten und die erforderlichen Antrage zu stellen."

Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk verweist gegenüber den Ausführungen des Abg. Dr. Götz auf die Bestimmung des § 10 des Gesetzes vom 10. Juni 1868 über die Gebahrung und Controle der Staatsschuld, wo der Fall der Ermächtigung der Regierung zur Aufnahme einer schwebenden Schuld auf Grund des § 14 des Staatsgrundgesetzes ausdrücklich vorgesehen sei. Die Verfassungsmässigkeit dieser in den Budgetprovisorien enthaltenen Ermächtigung stehe daher ausser Zweifel.

Hinsichtlich der angeregten Controlmassregeln schliesst sich der Finanzminister den Ausführungen des Eisenbahnministers an; die Betrauung der Staatsschulden-Controlcommission mit einer derartigen neuen Aufgabe würde zudem vielleicht eine Aenderung der Verfassung involviren.

Uebrigens sei die verfassungsmässige Ingerenz des Reichsrathes schon im Rahmen der bestehenden Gesetze, hinsichtlich der Aufnahme der Investitionsanleihe durch die Institution der Staatsschulden-Controlcommission und hinsichtlich der Verwendung der Anlehensgelder durch die Verpflichtung zur Vorlage der Gebahrungsausweise an den Reichsrath gesichert. Gegen die Anträge des Abg. Sylvester erhebe die Regierung keine Einwendung.

Abg. Dr. Steinwender stellt den Antrag, schon jetzt die Genehmigung für die Fertigstellung der Bahnen nach dem Jahre 1905 zu ertheilen und nur die Vertheilung auf die einzelnen Jahre der verfassungsmässigen Behandlung vorzubehalten.

Abg. Dr. Foft erblickt im Antrage Steinwender ein Novum, welches ohne eingehende Prüfung prima facie nicht in Erörterung gezogen werden kann. Dagegen ist er für die Schaffung eines Controlorganes, da die blosse Festlegung d s Verwendungszweckes im Texte des Gesetzes nicht genüge.

Abg. Dr. Ellenbogen beharrt auf seinem Antrage.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek gibt bezüglich des Antrages des Abg. Dr. Steinwender, die nach dem Jahre 1905 für die Tauernbahn und für die Linie Lemberg—Sambor erforderlichen Credite schon jetzt sicherzustellen, zu, dass dieser Antrag sehr verführerisch erscheine, gleichwohl müsse er sich jedoch gegen denselben aussprechen, weil die durch das fünfjährige Programm geschaffene Ausnahme von der Regel des Budgets nicht so weit ausgedehnt werden sollte, dass auch für die in verhältnissmässig weiter Zukunft liegenden Erfordernisse schon jetzt Vorsorge getroffen werde.

Die Regierung glaube durch Einstellung der für fünf Jahre erforderlichen Credite Genüge geleistet zu haben, es handle sich nicht allein um die grossen Bahnbauten, sondern auch um Investitionen im Staatsbahnbetriebe. Die künftigen Betriebserfordernisse für eine lange Reihe von Jahren vorauszusehen, sei nicht möglich, was schon daraus zu entnehmen sei, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung nicht in der Lage war, für das Jahr 1905 den für Fahrbetriebsmittel erforderlichen Credit schon jetzt zu beziffern.

Durch die Bewilligung der für Staatsbahnbauten nach dem Jahre 1905 erforderlichen Credite würde eine grosse Ungleichmässigkeit im Programme entstehen, indem die eine Hälfte weit über das Jahr 1905 hinausreichen, während die andere mit fünf Jahren abschliessen würde.

Der Minister bittet sohin von der vom Abg. Dr. Steinwender beantragten anticipativen Creditbewilligung Umgang zu nehmen.

Nachdem noch die Abgeordneten Dr. Götz und Kaftan gesprochen, wird zur Abstimmung geschritten. Bei derselben werden alle zu Artikel VIII gestellten Abänderungs- und Zusatzanträge abgelehnt, darunter jener des Abg. Kaftan in namentlicher Abstimmung mit 23 gegen 11 Stimmen, und Artikel VIII in der Fassung der Regierungsvorlage angenommen.

Die Verhandlung wird sodann abgebrochen.

In der 41. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. Mai wurde der Antrag, betreffend den Ausbau der Bahnlinien Innsbruck—Seefeld und Arlbergbahn—Reutte, sowie jener, betreffend die Herstellung einer Eisenbahn Fehring—Radkersburg als Ergänzung, beziehungsweise den Ausbau der Linie Fehring—Hartberg—Aspang, an den Eisenbahnausschuss überwiesen.

In der 42. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. Mai wurde seitens der Regierung ein Gesetzentwurf, betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Juli bis Ende December 1901 eingebracht.

In dieser Sitzung wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachfolgende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. Der Herren Abgeordneten Krempa, Bomba und Genossen, betreffend die Erbauung entsprechender Durchlässe behufs Ableitung des sich längs des Eisenbahndammes auf der Strecke Przybyły — Padew narodowa ansammelnden Wassers;

2. der Herren Abgeordneten Herzog, Pacher und Genossen, betreffend einen am 23. April d. J. auf der Strecke Weipert — Komotau der Buschtéhrader Bahn vorgekommenen Unfall und betreffend die Beseitigung der „gemischten" Züge, sowie deren Trennung in reine Personen- und Lastenzüge auf dieser Strecke.

Weiters wurden in derselben Sitzung an Stelle der Herren Abgeordneten Basevi und Mazorana, die Herren Abgeordneten Dr. Antonelli und Freiherr von Malfatti in den Wasserstrassen-Ausschuss gewählt.

Ferner wurde der Antrag, betreffend die Regulirung des Kremsflussbettes im Gemeindegebiete der Stadt Krems und der Gemeinde Weinzierl durch Sträflinge der k. k. Strafanstalt Stein an der Donau, an den Wasserstrassen-Ausschuss und die Regierungsvorlage, betreffend die im Jahre 1901 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, an den Eisenbahnausschuss überwiesen.

Staatseisenbahnrath.

Der Eisenbahnminister hat den Staatseisenbahnrath gemäss § 4 des mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Februar 1897 genehmigten Statutes zur diesjährigen regelmässigen Frühjahrssession für Freitag den 7. Juni d. J. einberufen.

Auf der Tagesordnung der an diesem Tage um 9 Uhr Vormittags im Festsaale des Niederösterreichischen Gewerbevereines (Wien, I. Eschenbachgasse 11, I. Stock) stattfindenden Plenarsitzung stehen folgende Gegenstände:

A. Allgemeine Angelegenheiten.

1. „Mittheilungen". I. Theil.

B. Fahrordnungs-Angelegenheiten.

2. „Mittheilungen", II. Theil.

3. Vorlage der Grundzüge für die Winterfahrordnung 1901/1902 der im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnlinien.

4. Antrag des Mitgliedes Moriz Dattner, betreffend Erstellung einer Schnellzugsverbindung in der Strecke Tarnów—Neu-Sandez—Orló zum Anschlusse an den um 2 Uhr 45 Min. Nachmittags von Eperies nach Budapest abgehenden Schnellzug und in der Gegenrichtung im Anschlusse an den von Budapest um 2 Uhr 10 Min. Nachmittags in Eperies eintreffenden Schnellzug.

C. Commercielle und Tarif-Angelegenheiten.

5. „Mittheilungen", III. Theil.

6. Bericht des Specialcomité zur Vorberathung eines Programmes für die Ausgestaltung der Exporttarife hinsichtlich der in die Gruppe II fallenden Artikel: Getreide, Mahlproducte, Malz, Sämereien, Bier, Wein, Obst, Eier, Mineralwässer, Zucker und Spiritus.

7. Antrag des Mitgliedes Moriz Dattner, betreffend Aenderung in der Dimensionirung der eine begünstigte Tarifirung geniessenden „Eierkisten-Bretter".

Weitere von Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes bis spätestens 24. Mai d. J. einlaufende Anträge.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Verlängerung der Linie durch die Burggasse, und zwar von der Kaiserstrasse bis zum Neubaugürtel, bezw. der Wiener Stadtbahn [Gürtellinie]. Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 19. April 1901, E.-M.-Z. 16.134 die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom Magistrat der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes für die Verlängerung der Linie durch die Burggasse, und zwar von der Kaiserstrasse bis zum Neubaugürtel, bezw. der Wiener Stadtbahn (Gürtellinie) die Trassenrevision, Stationscommissiou und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung die politische Begehung vorzunehmen. Auf Grund des obcitirten Eisenbahnministerial-Erlasses hat die k. k. Statthalterei in Wien die Trassenrevision, Stationscommission und politische Begehung für das obgenannte Project auf den 11. Mai 1901 anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. v. Galatti betraut. [E.-M.-Z. 19.189.]

Projectirte elektrische Kleinbahn Triest-Scorcola-Opčina. (Variantenprojecte: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat hinsichtlich der von Dr. Gustav Adolf Krauseneck, Advocat in Triest, vorgelegten Variantenprojecte der projectirten elektrischen Kleinbahn Triest-Scorcola-Opčina, und zwar Variante I, betreffend die Erweiterung der Strasse von Kilometer 0·3—0·467 und die Anlage eines Stockgeleises, Variante II, betreffend die Ausweichstelle in Scorcola und Variante III, betreffend die Endstation in Opčina, die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 10. Mai 1901 anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Fabiani betraut. [E.-M.-Z. 20.146.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

1. Mai. — In der Strecke Torskic—Worwolince wurde mit Zug Nr. 3559 der Güterverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Kattowitz: Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse der Station Beuthen R.O.U.E.) Zufolge einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 29. April wird die Station Beuthen R.O.U.E. am 15. Juni für den Eilgutverkehr geschlossen und werden Eilgutsendungen von diesem Zeitpunkte ab nur noch von und nach der Güterabfertigungsstelle Beuthen O.S.E. abgefertigt werden.

— (Directionsbezirk Cassel: Aenderung der Bezeichnung des Bahnhofes Brilon in Brilon [Wald].) Der an der Strecke Scherfede—Fröndenberg gelegene Bahnhof Brilon führt fortan zur besseren Unterscheidung von dem Bahnhofe Brilon (Stadt) die Bezeichnung Brilon (Wald).

— (Directionsbezirk Breslau: Eröffnung der Haltestelle Raudten Süd für den Gesammtverkehr.) Am 1. Mai ist die an der Strecke Liegnitz—Raudten zwischen den Verkehrsstellen Gross-Rinnersdorf und Raudten gelegene Haltestelle Raudten Süd für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Stück- und Wagenladungsgütern eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Die neue Haltestelle wurde der Betriebsinspection 2, der Maschinen- und Verkehrsinspection, sämmtlich in Liegnitz, und der Nebenwerkstatt in Glogau unterstellt. Die Entfernung von Raudten Süd bis Raudten beträgt 4 km, diejenige bis Gross-Rinnersdorf 5 km.

— (Directionsbezirk Altona: Güterverkehr nach und von der Ortschaft Landkirchen.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge wurde ab 1. Mai der Verkehr nach und von der Ortschaft Landkirchen durch die Güterabfertigungsstelle Burgstaken a. F. in derselben Weise geregelt, wie dies bezüglich des Verkehres von und nach Burg und Burgstaken geschieht. Es werden mithin nach Landkirchen bestimmte Eil- und Frachtstückgüter, Wagenladungsgüter, Land- (Strassen-) Fahrzeuge und lebende Thiere nach der Güterabfertigungsstelle Burgstaken direct abgefertigt, wenn aus der Frachtbriefadresse hervorgeht, dass diese Sendungen nach Landkirchen bestimmt sind, und wenn im Frachtbriefe nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist: „Auszuliefern auf Station Heiligenhafen".

— (Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn: Wiedereröffnung des Betriebes.) Einer Kundmachung der Betriebsleitung obiger Eisenbahn zufolge wurde am 1. Mai der Betrieb auf der Strecke Drei-Annen-Hohne—Brocken wieder aufgenommen. Auf der vorgenannten Strecke wird der regelrechte Betrieb für die Folge nur in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September jeden Jahres durchgeführt werden.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Verkehrsstelle Heimenkirch.) Ab 1. Mai wurde der bisherige Halteplatz für den Personenverkehr mit Localzügen, Heimenkirch, auch für den vollständigen Güterverkehr eröffnet.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 8. bis 14. Mai 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

8. Mai, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Bosnia", Capitän E. Tarabocchia,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

9. „ *) um 8½ Uhr Früh (Bildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld,
mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

10. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro),
Dampfer „Sultan", Capitän V. Ivellich,
mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsaveccnia, Casteinuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

11. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Metcovich", Capitän G. Grando,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

14. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie)
Dampfer „Selene", Capitän A. Bartole,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Casteinnovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.

NB. Rundreisebillets 1. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel impérial in Ragusa, K 90.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Venedig.

9. Mai, Dampfer „Massimiliano", Capitän P. Komnenovich,
11. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän P. Komnenovich,
14. „ Dampfer „Massimiliano", Capitan P. Komnenovich,
} um Mitternacht

Vergnügungsfahrten:

8. Mai, um 1 Uhr Nachm., Dampfer „Metcovich", Capitän G. Grando.
12. „ 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld.

Levante und Mittelmeer.

9. Mai, um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

9. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Achille", Capitän G. Lucovich, mit Berührung von Fiume,* Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candieu, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Ineholi, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

12. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Castore", Capitän G. Damianovich, mit Berührung von Fiume*), Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmè, Smyrna, Mitylene, Dardanellen, Galipoli, Kustendjè, Sulinà, Braila und Galatz.

14. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Urano", Capitän A. Mocolle, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Durazzo, Medna, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

16. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän R. Mitis, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Adriatico", Capitän G. Hreglich, [von Fiume†) am 11. Mai] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Calcutta und Rangoon.

25. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand", Capitän A. Martinolich [von Fiume†) am 21. Mai] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay**), Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

3. Juni, um 4 Nachmittags (direct nach Bombay), Dampfer „.....", Capitän .....
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

Brasilien.

10. Mai, Dampfer „Moravia", Capitän L. Ivancich, nach Santos mit Berührung von Fiume,*) Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. und 25. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Donaufahrten.) Am Sonntag den 5. Mai wurden die diesjährigen Donaufahrten eröffnet. Dieselben finden bis auf Weiteres an jedem Sonn- und Feiertage bei günstiger Witterung von den Stationen Weissgärber und Sophienbrücke abwärts bis zur Canalmündung und donauaufwärts bis zur Reichsbrücke, dann abwärts bis Kaiser-Ebersdorf und canalaufwärts (unter Berührung der Landungsplätze Sophienbrücke und Schüttel) bis zur Station Weissgärber statt.

Abfahrt von der Station Weissgärber 9 Uhr Vormittags und 3 Uhr Nachmittags.

Die Fahrpreise betragen per Person und Fahrt 80 Heller, für Kinder unter zehn Jahren und Militärpersonen 40 Heller. Die Karten sind nur für eine ununterbrochene Fahrt und den Tag giltig, an welchem sie gelöst wurden.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5pCt. Silberprioritäten, 5 pCt. Goldprioritäten II. Em., 4 pCt. Silberprioritäten, Em. 1890 (Rückzahlung ab 2. November).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1898 (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Krakau-Kocmyrzow. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. August).

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. Actien I., II., III. und IV. Em. und 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. November).

Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Schwarzenau-Zwettl. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Ungarische Staatseisenbahn - Goldanleihe. 4½ pCt. v. J. 1889 (Rückzahlung ab 1. August).

Ybbsthalbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Dividenden.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Ab 1. Juli K 32.—.

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. Coupon per 1. Juli K 6.—.

Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. Für die Prioritätsactie I., II. und III. Em. K 18.—.

Graz-Köflacher Eisenbahn. Coupon per 1. Juli für die Actie K 28.—, für den Genussschein K 8.—.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Ab 1. Mai für die Actie K 17.—, für den Genussschein K 7.—.

Eisenbahn Swolenowes-Smečna. Ab 1. Juli für die Actie K 45.—, für den Genussschein K 25.—.

Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien. Für die Actie lit. A K 9.70, für die Actie lit. B K 9.—.

Generalversammlungen.

Im Monate Mai:

4. (Wien.) Localbahn Wolframs-Teltsch.
6. (Wien.) Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz.
6. (Bozen.) Ueberetscherbahn.
6. (Teplitz.) Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
7. (Wien.) Localbahn Laibach-Oberlaibach.
9. (Wien.) Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen.
10. (Wien.) Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.
11. (Graz.) Leoben-Vordernberger Eisenbahn.
13. (Wien.) Maschinen- und Waggonbaufabriks-Actiengesellschaft in Simmering, vorm. H. D. Schmid.
13. (Graz.) Grazer Tramway-Gesellschaft.
13. (Prag.) Buschtěhrader Eisenbahn.
14. (Wien.) Localbahn Schwarzenau-Zwettl.
14. (Prag.) Böhmische Nordbahn.
17. (Wien.) Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
17. (Prag.) Prag-Duxer Eisenbahn.
18. (Wien.) Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
18. (Wien.) Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
18. (Innsbruck.) Innsbrucker Mittelgebirgsbahn.
20. (Wien.) Localbahn Wodňan-Moldauthein.
20. (Wien.) Eisenbahn Marienbad-Karlsbad.
20. (Wien.) Böhmische Commercialbahnen.
20. (Wien.) Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
20. (Deés.) Szamosthaler Eisenbahn-Actiengesellschaft.
21. (Wien.) Oesterreichische Nordwestbahn.
21. (Wien.) Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt.
22. (Wien.) Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
26. (Arad.) Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen.
29. (Wien.) Neue Wiener Tramway-Gesellschaft.
29. (Steyr.) Steyrthalbahn-Gesellschaft.
30. (Wien.) Südbahn-Gesellschaft.
31. (Wien.) Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 4. Mai 1901 dem Oberingenieur der privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn, behördlich autorisirten Civilingenieur Eduard Ritter von Löhr in Wien den Titel eines Baurathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für die in den Kaposvárer Lagerhäusern eingelagerten Getreide- etc. Sendungen.

Vom 15. Mai 1901 angefangen wird für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und Mahlproducten in vollen Wagenladungen, welche in den mit der Station Kaposvár in Schienenverbindung stehenden öffentlichen Lagerhäusern der „Landeslagerhäuser - Actiengesellschaft“ (Országos raktárházak részvénytarsaság) per Eisenbahn ankommen und aus diesen Lagerhäusern per Eisenbahn weiterbefördert werden, unter Aufrechthaltung der vom 1. Jänner 1899 giltigen „Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern, bezw. Reexpeditionsstationen der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden“, die Reexpeditionsbegünstigung, d. h. die Anwendung der zur Zeit der Beförderung von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der definitiven Abgabsstation bestehenden directen Frachtsätze unter nachstehenden Bedingungen und Modalitäten im Ungarisch-Adriatischen Eisenbahn-Verbandsverkehre bewilligt.

Die Reexpeditionsbegünstigung findet nur rücksichtlich solcher Relationen Anwendung, deren Verkehr sich laut den bestehenden Instradirungsvorschriften über Kaposvár bewegt.

Die Reexpeditionsbegünstigung findet nur rücksichtlich solcher Sendungen Anwendung, welche an die genannte Lagerhaus - Unternehmung adressirt sind und von derselben innerhalb zwölf Monaten, vom Tage der Einlagerung gerechnet, behufs Weiterbeförderung neuerdings zur Aufgabe gebracht werden. Es ist jedoch gestattet, in den Frachtbriefen die Firma zu benennen, welche als Eigenthümerin, resp. Vermittlerin figurirt.

Von der Reexpeditionsbegünstigung sind solche Sendungen ausgeschlossen, welche mit Routenvorschrift auf den Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Die Reexpeditionsbegünstigung findet in der Regel gleich bei der Weiterbeförderung der Sendungen aus den Lagerhäusern im Kartirungswege Anwendung, und zwar auf Grund des seitens der Station Kaposvár beim Anlangen der Sendung ausgefertigten Frachtkartenauszuges, welcher mit dem schriftlichen Ansuchen der Lagerhaus-Verwaltung versehen sein muss, dass die Sendung unter Anwendung der directen Frachtsätze weiterbefördert werde.

Ausser den directen Frachtsätzen wird eine Reexpeditionsgebühr von 3 h per 100 kg berechnet.

Im Uebrigen sind bezüglich der Einlagerung der Reexpedition des Frachtausgleiches und der hier nicht angeführten sonstigen Modalitäten die oben citirten Lagerhausbestimmungen massgebend.

Wien, am 8. Mai 1901. [400]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Vereins-Reiseverkehr.

Ausgabe eines neuen Fahrscheinverzeichnisses.

Mit 1. Juni 1901 gelangt ein neues Verzeichniss für zusammenstellbare Fahrscheinhefte zur Ausgabe, wodurch das gleichnamige Verzeichniss vom 1. Juni 1900 aufgehoben wird.

Das neue Verzeichniss nebst Uebersichtskarte ist bei allen Ausgabestellen für Fahrscheinhefte zum Preise von K 1·10 zu erhalten und kann auch durch Vermittlung der Stationen bezogen werden.

Wien, am 8. Mai 1901. [401]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 1. Juni 1901 gelangen einfache directe Fahrkarten I., II. und III. Classe für alle Züge von Plauen i. V. ob. Bhf. nach Marienbad, und Rückfahrkarten I., II. und III. Classe von Plauen i. V. ob. und unt. Bhf. nach Marienbad und Wien zur Einführung.

Wien, am 6. Mai 1901. [402]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich - Riesa - Elbkai.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Juni 1901, und insoweit Frachterhöhungen eintreten am 1. Juli 1901, tritt ein neuer Tarif für den Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. November 1896 sammt den Nachträgen I—III aufgehoben wird.

Der Tarif ist bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Prag, am 8. Mai 1901. [403]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Predeal, Verciorova und Gyimes-Palanka.
Deutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Bettenbenützung und Quaitaxe bei Reisen nach oder von Constantinopel.

In den Fahrpreisen der Fahrkarten I. und II. Classe (einfache und Rückfahrkarten) nach, resp. von Constantinopel via Constanza ist der Preis für die Benützung des Bettes auf der Strecke Constanza—Constantinopel oder umgekehrt inbegriffen.

Ferner ist für die Aus- oder Einschiffung der Reisenden in Constantinopel (Hafen) in den Fahrpreisen der Fahrkarten I., II. und III. Classe (einfache und Rückfahrkarten) auch die Quaitaxe enthalten.

Wien, am 9. Mai 1901. [404]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung welche auf Grund eines der nachsteheuden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1218	k. k. österr. Staatsbahnen		Kohlenlösche (Asche)	Linz	Wels oder St. Valentin	Der genannte Artikel muss von den k. k. Staatsbahnen bezogen und mit Frachtbriefen, auf welchen der Trabrennverein in Linz sowohl als Absender wie auch als Empfänger erscheint, aufgegeben werden. Die Beförderung der Sendungen hat als Frachtgut zu erfolgen. Das Auf- und Abladen hat der Trabrennverein auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	80 h per Tonne	40 h per Tonne (= 1000 kg), in minimo 4 Kronen per Wagen	40 b per Tonne	Im Kartirungswege		
				dem Trabrennplatze auf dem k. u. k. Exercierfelde in Linz	Linz				a) Bei Beförderung mittelst Verbindungsbahn: 30 h per Tonne, in minimo 3 Kronen per Wagen. b) Bei Beförderung mittelst Sonderzuges bis zu 10 Wagen: 4 Kronen für jede, wenn auch nur angefangene Viertelstunde unter den in den „Gemeinsamen Beilagen zum Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen" sub V enthaltenen Bestimmungen					
1219	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Schotter aus Pos. 8—55a der Güterclassification	Rawa ruska	Lubycza	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Die Sendungen müssen zur Conservirung der Gemeindestrasse Lubycza-Josefówka bestimmt sein	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	14 Heller	9 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (bezichungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1220	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Ostgalizischen Localbahnen	Kartoffeln und Mais	Stationen der im Abschnitte A des Tarif-Theiles II, Heft 2, enthaltenen Staatsbahnlinien, sowie von Stationen der Ostgalizischen Localbahnen aus Abschnitt B des vorgenannten Tarif-Theiles II, Heft 2	den Stationen des die politischen Bezirke: Bohorodczany, Buczacz, Dolina, Drohobycz, Jaroslau, Kalusz, Nadwórna, Przemysl, Rohatyn, Rudki, Sanok, Stanislau, Stary Sambor, Stryj, Tlumacz, Turka und Zydaczów umfassenden Nothstandgebietes	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der für die Frachtberechnung massgebenden tarifarischen Bestimmungen. Die Sendungen müssen von Gemeindeämtern oder Gutsgebietvorstehern, von Bezirksvertretungen oder von den mit der Hilfsaction sich befassenden Vorschussvereinen, landwirthschaftlichen Ganvereinen oder Pfarrämtern der vorhenannten politischen Bezirke auf Grund von durch dieselben nach den nachstehend angeführten Formularien ausgefertigten und seitens der zuständigen k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigten Cumulativ-Bestellscheinen, von denen jeder einzelne über kein grösseres Quantum als 10.000 kg lauten darf und die genaue Angabe aller darin geforderten Daten enthalten muss, bezogen und mit Frachtbriefen aufgegeben werden, welche in Uebereinstimmung mit den Bestellscheinen an das betreffende Gemeindeamt, bezw. an den Gutsgebietvorsteher, an die Bezirksvertretung, an den Vorschussverein, landwirthschaftlichen Gauverein oder Pfarramt als Empfänger lauten. In dem Frachtbriefe ist bei Aufgabe der Sendung der betreffende bestätigte Bestellschein anzuheften	bis auf Weiteres, längstens bis 31. Juli 1901	Localtarif	Verschieden	Ausnahmetarif II bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, soferne sich die Frachtberechnung nach dem Effectivgewichte zu den um 50 pCt. gekürzten Frachtsätzen der Classe A nicht billiger stellt	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen in Wagenladungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken

Cumulativ-Bestellschein.

Das (der, die) gefertigte Gemeindeamt (Gutsgebietvorsteher, Bezirksvertretung, Vorschussverein, landwirthschaftliche Verein, Pfarramt) in . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeinde- (Guts-) Angehörigen (Vereinsmitglieder) folgende Quantitäten an Kartoffeln und Mais:

Vor- und Zuname des Gemeinde- (Guts-) Angehörigen (Vereinsmitgliedes)	Kartoffel- Quantum in Kilogramm	Mais- Quantum in Kilogramm	Anmerkung
Zusammmen . . .			

Dieses Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes (Gutsgebietvorstehers, Bezirksvertretung, Vorschussvereines, landwirthschaftlichen Vereines, Pfarramtes) nach der Station . . . . . aufgegeben und in der letztgenannten Station mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden.

Das Anfladen der Sendungen in Wagenladungen wird vom Absender, das Abladen derselben hingegen vom Empfänger auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässigen Frist bewirkt.

Das (der) Gemeindeamt (Gutsgebiet, landwirthschaftliche Verein etc.) verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorstehend bezeichneter Artikel nur an die genannten Gemeinde- (Guts-) Angehörigen (Vereinsmitglieder) zur eigenen Verwendung abzugeben.

Gemeindeamt (Gutsgebiet, landwirthschaftlicher Verein etc.) . . . . . den . . . . . 1 . .

L. S. Unterschrift.

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt, dass das vorbezifferte Quantum bezeichneter Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der genannten Gemeinde- (Guts-) Angehörigen (Vereinsmitglieder) bestimmt und dem Bedarfe derselben angemessen ist, daher hiefür die seitens der k. k. Oesterr. Staatsbahnen aus Anlass des wirthschaftlichen Nothstandes mit Giltigkeit bis Ende Juli 1901 vorgeschenen Frachtermässigungen bei dem weiteren Umstande Anwendung finden können, als die (das, der) obige Gemeinde (Gutsgebiet, Bezirksvertretung, Vorschussverein, landwirthschaftliche Verein, Pfarramt) dem tiefer genannten Bezirke angehört.

K. k. Bezirkshauptmannschaft . . . . . den . . . . . 1 . .

L. S. Unterschrift.

Anmerkung. Der Cumulativ-Bestellschein darf über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
1221	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Bukowinaer Localbahnen	Bier	Hliboka	Berhometh a. S.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	72	60	12	Im Kartirungswege		
					Czudin				42	35	7			
					Lukawetz a. S.				64	55	9			
					Petrontz a. S.				32	25	7			
					Storożynetz				32	25	7			
					Żadowa				55	45	10			
				Hatna	Frassin a. M.				73	60	13			
					Gurahumora				63	50	13			
					Illischestie				54	40	14			
					Kimpolnng				100	80	20			
					Paltinoasa				58	45	13			
					Pożoritta				112	90	22			
					Valepntna				127	100	27			
					Wama				84	65	19			
					Dragosza				105	85	20			
					Rnss. Moldawitza				118	95	23			
					Rnss. Moldawitza Säge				120	95	25			
					Watra-Moldawitza				112	90	22			
1222	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltung	Eisen und Stahl laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 82 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Rosenau	Stuttgart Hauptbahnhof	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Theil II, Heft 1 des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes	Es bestehen keine directen Frachtsätze	a) 2·60 Mark b) 1·90 „		Im Kartirungswege		
					Stuttgart Nordbahnhof					a) 2·62 Mark b) 1·91 „				
					Stuttgart Westbahnhof					a) 2·64 Mark b) 1·93 „				
1223	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Tabak in Säcken und Ballen, sowie Cigarren in Kisten	Petrowitz transito	Freistadt i. B.	Aufgabe in beliebigen Mengen, sowie Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	18 Heller	12 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Emballagen (Säcke, Ballen, Kisten) von Tabak oder Cigarren	Freistadt i. B.	Petrowitz transito				16 Heller	12 Heller	4 Heller			

1	Fortlaufende Nummer	1224	1225	1226
2	Die Publication erfolgt von der	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
3	und im Namen der	a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn		betheiligten Verwaltungen
4	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Holz zu Grubenzwecken a) der Pos. H—20 a b) der Pos. H—20 b der Güterclassification	Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	Dampfkessel der Tarifpos. D—6 / Maschinentheile (auch zerlegte Maschinen) der Tarifpos. E—6
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Brüsau-Brünnlitz Greifendorf Lettowitz Ahtsdorf Brüsau-Brünnlitz Greifendorf Lettowitz Zwittau (St.E.G.) Brüsau-Brünnlitz Greifendorf Lettowitz	Prag (Smichow) B.E.B. (Station)	Schimitz / Brünn (St.E.G. oder Schimitz)
5	nach	Střebichowitz-Winařitz / Kladno / Duby	Brünn (K.F.N.B.) und Olmütz (K.F.N.B.)	Hronov
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für das Effectivgewicht. Anfrechtbaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarif bestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg / 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
7	und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarife	Localtarif
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Besteht kein directer Frachtsatz	111 / Verschieden
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller ad a) 91 90 91 / b) 92 92 92 86 97 93 97 86 87 98 94 98 87 78 78 78 78 78	150 Heller	89 / 113 Heller
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden		22 / Verschieden
12	Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1902
14	Besondere Bemerkungen	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Anf den bezüglichen Frachtdocumenten muss die Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder eine Dienststelle dieser Verwaltung als Empfängerin angeführt erscheinen	Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Errichtung einer mechanischen Weberei in Hronov bestimmt sein

NB. Ausser den vorstehenden Frachtsätzen gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schlepphahnen zur Einhebung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1227	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe Tabelle	Siehe Tabelle	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Juni 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, Schima bezw. Prag vom 1. Juli 1899	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		In den Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten

Nach	Von den Stationen der österr. Staatsbahnen								
	Bruch	Dux-Liptitz	Eisenberg	Kosten	Oberleutensdorf	Osseg und Ossegg II	Ossegg-Riesenberg	Teplitz-Waldthor	Wiesa-Oberleutensdorf
	Kronen für 10.000 Kilogramm								
den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:									
Beřkowitz-Melnik	56·0	56·0	56·0	56·0	56·0	56·0	55·0	57·4	56·0
Buhentsch	56·0	56·0	56·0	56·0	56·0	56·0	56.0	57·4	56·0
Hrobetz	56·0	53·6	56·0	56·0	56·0	53·6	56·0	56·6	56·0
Jenschowitz	56·0	56·0	56·0	56·0	56·0	56·0	56·0	57·4	56·0
Libschitz	56·0	56 0	56·0	56·0	56·0	56 0	56·0	57·4	56·0
Mühlhansen	56 0	56 0	56·0	56·0	56·0	56·0	56·0	57·4	56·0
Randnitz	56·0	53·6	56·0	56·0	56·0	53·6	56·0	56·6	56·0
Rostok	57·4	57·4	57·4	57·4	57·4	57·4	57·4	58·8	57·4
Selz	57·4	57·4	57·4	57·4	57·4	57·4	57·4	58·8	57·4
Theresienstadt	50 6	47·6	54·6	50·6	50·4	47·6	50·6	50·6	50·4
Wegstädtl-Hněwitz	56·0	56·0	56·0	56·0	56·0	56·0	56·0	57·4	56·0
Weltrus	56·0	56·0	56·0	56·0	56·0	56·0	56·0	57·4	56·0

1228	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Trupschitz	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Juni 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, Schima vom 1. Juli 1899				Im Kartirungswege	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
							den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:	Kronen für 10.000 kg				
							Beřkowitz-Melnik	66·0	60·0	6·0		
							Bnbentsch	66·6	60·0	6·6		
							Jenschowitz	66·6	60·0	6·6		
							Libschitz	66·6	60·0	6·6		
							Mühlhansen	66·6	60·0	6·6		
							Rostok	66·6	61·4	5·2		
							Selz	66·6	61·4	5·2		
							Weltrus	66·6	60·0	6·6		

Fortlaufende Nummer	1229	1230	1231
Die Publication erfolgt	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
von der Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Bahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Schmieröle, mineralische in Fässern (Pos. O 4 des Tarifes, Theil I)	verschiedene Artikel	Steine der Classe C und des Specialtarifes 3
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Anssig (St.E.G.) / Schreckenstein / Anssig (Oe.N.W.B.)	verschiedenen Stationen	Wostromĕř
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) / Wien, Oe.N.W.B., K.F.N.B. und St.E.G. / Wien (Oe.N.W.B.)	Anssig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Laube und Dresden-Elbkai, sowie vice versa	Chlumetz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege giltigen Bedingungen	Die Frachtzahlung erfolgt für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das An- und Abladen obliegt den Parteien
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Juni 1901 bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif, bezw. Tarif für den Oesterr. Eisenbahnverband	Nachtrag IV zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Localtarif der Oesterreichischen Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	268 / 268 / 268		18 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	198 / 198 / 198		11 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	70 / 70 / 70		7 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege vorgeschriebenen Documente	
Besondere Bemerkungen		Die vollständigen, auf dieses Zugeständniss bezughabenden Tariftabellen sind in dem mit 1. Juni 1901 zur Einführung kommenden Nachtrag IV zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 enthalten	Die Steine müssen zu Brücken- und Canalbauten in Chlumetz bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Chlumetz als Empfänger erscheinen

Heller

Fortlaufende Nummer	1232	1233	1234
1			
2	Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz
3	von der und im Namen der		
4	für Artikel	Holz der Pos. H—18, Ziffer 1, der Güterclassification im Tarife, Theil I	Schnittholz der Pos. H—18 des Tarifes, Theil I	Bruchsteine, unbearbeitete, aller Art (mit Ausnahme von Dolomit, Feuerstein, Magnesit, Quarz, Schmiergelstein und Spath), sowie Schotter und Schiefer
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Barcs	Heilenstein-Frasslau	Otrokowitz
	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) excl. bis Wr. Neustadt incl., sowie nach Stationen der Linie Wien (excl.)—Pottendorf-Landegg und der Strecke Pottendorf-Landegg—Wr. Neustadt	Triest	Maleuowitz
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen der Sendungen obliegt der Partei	Anfgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Auflieferung einer Mindestmenge von 200 Tonnen
7	in der Zeit	bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 13. Mai 1901 bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1901	bis Ende December 1901
8	Bezeichnung	Localtarif	Tarif, Theil II, der Localbahn Cilli-Wöllan, bezw. Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Localbahntarif, giltig vom Tage der Betriebseröffnung
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Besteht kein directer Frachtsatz	14 Heller
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	128 Heller incl. ungar. Steuer	118 Heller	10 Heller
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden		4 Heller
12	Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erfolgen hat; die genannten Frachtdocumente werden nicht mehr zurückgestellt
14	Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1235	**k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz**	Neuen Bukowinaer Localbahnen	Maschinen und Eisentheile (circa 117.000 kg)	Hadikfalva	Putna	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendung muss für die Erweiterung der Holzdestillationsfabrik in Putna bestimmt sein	vom 3. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt B, unter B 3 c II enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle, unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·4 Hellern per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 Hellern per 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Originalfrachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-direction in Stanislau zu bewirken ist	
1236	**Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft**	Für die zum Bane einer Fabrik in Niederkreibitz dienenden Banmaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901 die laut Ausnahmetarif 15 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft festgesetzte Ermässigung der normalen Frachtsätze nach Schönfeld zur Anwendung.												

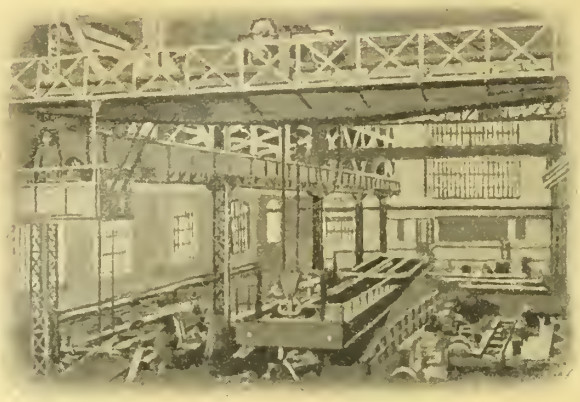
Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
50	Nr. 13 vom 29. Jänner 1901	567	K. k. Staatsbahn-Direction Lemberg		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. 6—9, Oelfrüchte der Pos. 0—5, Oelsaaten der Pos. 0—7, Samen der Pos. 8—9 und Düngemittel der Pos. 10—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I B vom 1. Jänner 1898	Reexpeditionsbefugniss für das Lagermagazin der Firma Bank rolniczy (Landwirthschaftliche Bank) in der Station Lemberg		In der Rubrik 7 hat es richtig zu lauten: „vom 1. Februar 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901“	

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.



Krabnbau-Werkstätte von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nord-bahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem **BUREAU in WIEN, I. Wipplingerstrasse 21.**

Grassamen-Offerte.

Eisenbahn-Mischungen.

Mischung	gewöhnlicher Qualität	per 100 Kilo K 24.—
„	für schnellere Entwicklung, kräftigeren Wuchs und grössere Haltbarkeit der Grasnarbe	„ „ „ „ 36.—
„	„ Böschungs- und Dammrasen von grosser Haltbarkeit, von egaler, schöner Rasenfläche und reichlicher Futterbenützung, und zwar:	
„	„ Kalkboden	„ „ „ „ 60.—
„	„ Lehmboden	„ „ „ „ 60.—
„	„ leichten Humusboden	„ „ „ „ 56.—
„	„ Sandboden	„ „ „ „ 64.—
„	„ Sandlehmboden	„ „ „ „ 60.—
„	„ kalkhaltigen Sandboden	„ „ „ „ 64.—
„	„ sterilen (Schotter-) Boden	„ „ „ „ 60.—
„	„ frischen, mittelfeuchten Boden	„ „ „ „ 64.—
„	„ sehr feuchte Lage	„ „ „ „ 66.—
„	„ Moor, Sumpf	„ „ „ „ 66.—
„	„ trockene Lage	„ „ „ „ 60.—
„	„ sehr heisses Klima	„ „ „ „ 68.—
Grasmischung	für sehr feinen haltbaren Gartenrasen (wie im Parke des Westbahnhofes in Wien)	„ „ „ „ 132.—

Preise verstehen sich netto Cassa, Säcke extra berechnet.

Bei Bestellungen wolle bemerkt werden, wo die zu bebauende Strecke sich befindet, resp. welches Saatquantum bestimmt ist für Ebene, mittelhohe Lage oder Gebirgsgegend.

Hochachtungsvoll

P. Hüttig

Samenhandlung. — Specialität: **Grassamen**

Wien, I. Weihburggasse 17.

Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und vieler Bauunternehmungen.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

PRIVILEGIRTE OESTERREICHISCHE NORDBAHN
STAATS-EISENBAHN-
GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 56. **Wien, 14. Mai 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien. — Erträgniss der ungarischen Eisenbahnen ersten Ranges im Jahre 1899. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate März 1901. — Betriebsergebnisse der Bosnisch-herzegovinischen Eisenbahnen im Monate März 1901. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

I. Die Frage, ob eine Localbahn in das Netz einer anderen (Haupt-) Bahn einmünde, lässt sich nur an der Hand der einschlägigen Bestimmungen der Concessionsurkunde der betreffenden Localbahn lösen, da diese allein über die rechtliche Existenz einer Eisenbahn hinsichtlich ihrer Streckenentwicklung und Verkehrslinie Aufschluss geben.

II. Eine Localbahn, welche concessionsmässig ihren Endpunkt in einer Station der anschliessenden Hauptbahn findet, ist als in das Netz dieser Hauptbahn einmündend auch dann anzusehen und zu behandeln, wenn die betreffende Localbahn im Zuge der Entwicklung ihrer Verkehrslinie eine dritte in dieselbe Anschlussstation einmündende Eisenbahn mitbenützt.

Mit Erlass vom 3. April 1900, Z. 810, hat das k. k. Eisenbahnministerium den Verwaltungsrath der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingeladen, sich mit der Localbahn Krakau-Kocmyrzów und der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau wegen der hinsichtlich des Anschlusses der Localbahn Krakau-Kocmyrzów an den Bahnhof in Krakau zu treffenden Vereinbarungen ins Einvernehmen zu setzen und dieselben unter Zugrundelegung der Bestimmungen des § 10, Alinea 5, der Concessionsurkunde vom 1. Jänner 1886, R.-G.-Bl. Nr. 7, und des Punktes 5, lit. b und c des Protokolles vom 29. August 1896 ehestens zum Abschlusse zu bringen oder die etwa entgegenstehenden Hindernisse längstens binnen 14 Tagen mitzutheilen.

Gegen diese Entscheidung überreichte die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof, welche mit dem Erkenntnisse dieses Gerichtshofes ddto. 23. Jänner 1901, Z. 545/V.-G.-H. ex 1901, als unbegründet abgewiesen wurde.

Entscheidungsgründe:

Die beschwerdeführende Gesellschaft wendet gegen die angefochtene Entscheidung ein, dass ihr die im § 10, Absatz 5 der Concessionsurkunde obliegende Verpflichtung nur rücksichtlich solcher Localbahnen auferlegt sei, welche unmittelbar in das Nordbahnnetz einmünden, welche Voraussetzung hinsichtlich der Localbahn Krakau-Kocmyrzów, die laut ihrer Concessionsurkunde vom 31. Juli 1898, R.-G.-Bl. Nr. 139, bei km 1·4/5 in die k. k. Staatsbahnlinie Krakau—Lemberg einmünde, eben nicht gegeben sei.

Der Verwaltungsgerichtshof war von nachstehenden Erwägungen geleitet:

Laut § 10, Absatz 5 der citirten Concessionsurkunde ex 1886, hat in Ansehung jener bereits bestehenden oder erst künftig zu erbauenden, in das Nordbahnnetz einmündenden Localbahnen, deren Betrieb nicht für Rechnung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geführt wird, ausnahmslos als Grundsatz zu gelten, dass für die Mitbenützung bestehender Anlagen in den Anschlussbahnhöfen der Hauptbahn und für den daselbst durch Nordbahnorgane besorgten Stationsdienst keine wie immer geartete Vergütung oder Beitragsleistung der Localbahnunternehmung auferlegt, beziehungsweise aufgerechnet werden darf.

Hienach ist also allerdings die Kaiser Ferdinands-Nordbahn nur dann verhalten, die hier statuirte Begünstigung einer Localbahn einzuräumen, wenn diese in das Nordbahnnetz einmündet, und die Frage, ob diese Voraussetzung gegeben ist oder nicht, wird sich naturgemäss nur durch die Constatirung der Endpunkte der jeweilig in Frage kommenden Localbahn lösen lassen, welche Feststellung wiederum lediglich an der Hand der betreffenden Concessionsurkunde vorgenommen werden kann, da diese allein über die rechtliche Existenz einer Eisenbahn hinsichtlich ihrer Streckenentwicklung und Verkehrslinie Zeugniss zu geben vermag.

Nun wurde in der Concessionsurkunde vom 31. Juli 1898, R.-G.-Bl. Nr. 139, unter Berufung auf die Allerhöchste Ermächtigung und das Einvernehmen mit den

betheiligten Ministerien dem Bauunternehmer Jakob Tudkiewicz die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Krakau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn — unter Mitbenützung der Theilstrecke von km 0 bis 1·4/5 der k. k. Staatsbahnlinie Krakau—Lemberg — nach Kocmyrzów nebst einer Abzweigung . . . . . ertheilt.

Nach diesem Wortlaute kann es aber keinem Zweifel unterliegen, dass die hier in Betracht kommende Localbahn ihre Endpunkte — von den Abzweigungen abgesehen — einerseits in Kocmyrzów, andererseits in der Station Krakau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn findet, und daher in das Nordbahnnetz einmündet.

Diese constitutive Festsetzung der Verkehrslinie vermag aber auch durch das der Localbahn eingeräumte Mitbenützungsrecht der Theilstrecke von km 0 bis 1·4/5 der k. k. Staatsbahnlinie Krakau—Lemberg nicht alterirt zu werden, und noch weniger können durch dieses seitens der Staatsbahnen-Verwaltung der Localbahn gemachte Zugeständniss lediglich bautechnischer Bedeutung, im Zuge der Entwicklung ihrer Verkehrslinie eine Theilstrecke der Staatsbahnen benützen zu dürfen, die sonst zwischen der Localbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestehenden Rechtsverhältnisse eine Veränderung erfahren.

Da sonach thatsächlich die Localbahn Krakau-Kocmyrzów concessionsmässig — und zwar in der Station Krakau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn — in das Nordbahnnetz einmündet, und hiemit die Voraussetzungen zur Anwendung des § 10, Absatz 5 der Concessionsurkunde vom 1. Jänner 1886 gegeben waren, war das Eisenbahnministerium auch berechtigt, den Verwaltungsrath der beschwerdeführenden Bahn einzuladen, sich mit der Localbahn wegen der hinsichtlich des Anschlusses in Krakau zu treffenden Vereinbarungen ins Einvernehmen zu setzen und dieselben unter Zugrundenahme der Bestimmungen des citirten § 10, Absatz 5 zum Abschlusse zu bringen.

Auf Grund dieser Erwägungen musste auf Abweisung der Beschwerde erkannt werden.

[V.-G.-H.-E. v. 23. Jänner 1901, Z. 545 ex 1901/V.-G.-H.; E.-M.-Z. 16.990 ex 1901.]

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Wenn gegen einen Kostenbestimmungsbeschluss Recurs erhoben wird, so sind Recurskosten selbst in dem Falle nicht zuzusprechen, wenn der Recurs Erfolg hatte.

(Entscheidung vom 3. Jänner 1901, Z. 16.941.)

Der Advocat Dr. S. liess gegen seine Partei M. W. beim Bezirksgerichte für Handelssachen in Wien die Kosten bestimmen. Gegen den Kostenbestimmungsbescheid brachte die Partei den Recurs ein.

Das k. k. Handelsgericht in Wien als Recursgericht setzte die Kosten des Dr. S. von K 92·15 auf K 84·95 herab und sprach dem Recurrenten ein Drittel der mit K 13·65 bestimmten Recurskosten zu.

Ueber den Revisionsrecurs des Dr. S. erkannte der Oberste Gerichtshof laut Decretes vom 3. Jänner 1901, Nr. 16.941:

Dem Revisionsrecurse wird, insoferne derselbe gegen die Herabsetzung der Vertretungskosten auf den Betrag von K 84·95 gerichtet ist, keine Folge gegeben und dieser Theil des angefochtenen Beschlusses des Recursgerichtes bestätigt; dagegen wird demselben, insoferne er gegen den Ausspruch bezüglich des Ersatzes der gegnerischen Recurskosten gerichtet ist, stattgegeben und dieser Theil des Beschlusses des Recursgerichtes dahin abgeändert, dass M. W. die Kosten seines Recurses selbst zu tragen hat. Ebenso hat der Beschwerdeführer die Kosten seines Revisionsrecurses selbst zu tragen.

Gründe:

Da die Gerichte bei der Liquidirung der Advocatengebühren nach Art. V E.-G. zur C.-P.-O. die Nothwendigkeit der von den Advocaten vorgenommenen Vertretungshandlungen zu prüfen haben, so muss ihnen auch das Recht zustehen, die Nothwendigkeit der mit der Bestimmung dieser Gebühren verbundenen Rechtshandlungen zu prüfen. Dass aber die Ueberreichung eines besonderen Kostenbestimmungsgesuches in vorliegendem Falle nicht nothwendig war, hat das Recursgericht zutreffend begründet. Dagegen waren dem M. W. Recurskosten nicht zuzusprechen, weil Art. I E.-G. zur C.-P.-O. die Geltung der letzteren, daher auch deren Bestimmung über die Processkosten ausdrücklich auf das Verfahren in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten beschränkt, während die Bestimmung der Gebühren der Advocaten nach dem im Art. V E.-G. zur C.-P.-O. in Wirksamkeit erhaltenen Hofdecrete vom 4. October 1833, Nr. 2633, J.-G.-S., im amtlichen Wege und ohne Gestattung eines förmlichen Processes zu erfolgen hat, daher auch die Bestimmungen der Civilprocessordnung über die Kosten des Rechtsmittelverfahrens hier keine Anwendung finden können und jeder Theil die Kosten seines Rechtsmittels selbst zu tragen hat.

Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Refactiebedingungen müssen zur Erwerbung des Anspruches auf Liquidirung nicht blos materiell, sondern auch formell erfüllt sein.

Auch bei nachträglicher Aenderung der Refactiebedingungen ist für die Erwerbung des Anspruches die Erfüllung jener Bedingungen massgebend, welche zur Zeit der betreffenden Sendung in Kraft standen.

(Entscheidung vom 24. April 1900, Z. C b I $\frac{110/00}{4}$.)

Die Firma N. N. (Mühlenetablissement) hatte für mehrere im Jahre 1898 bezogene Getreidesendungen die Liquidirung der Mühlenrefactie (Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1897, Pos. 2993) beansprucht. Die Bahnverwaltung hatte die Rückvergütung mit der Begründung abgelehnt, dass den publicirten Bedingungen der Frachtermässigung bei den fraglichen Sendungen nicht entsprochen sei, weil nicht auf den Aviso- und Bezugscheinen bestätigt war, dass das bezogene Getreide durch das beziehende Mühlenetablissement vermahlen werden wird. Gegen diese Abweisung erhob die reclamirende Firma die Klage. In der Verhandlung bot sie den Beweis dafür an, dass in früheren analogen Fällen auf Grund der Bestätigung des Stationschefs auf dem Frachtbriefe, das bezogene Getreide sei in dem Etablissement der Klägerin vermahlen worden, die Refactie liquidirt worden sei, ohne dass die erwähnte Bestätigung auf den Aviso- und Bezugscheinen verlangt worden wäre. In den vorliegenden Fällen nun habe der Stationschef die Bestätigung auf den Frachtbriefen abgelehnt;

andererseits aber habe die Bahnverwaltung die Zulassung der nachträglichen Beisetzung der erforderlichen Bestätigung auf den Aviso- und Bezugscheinen verweigert.

Der Richter wies das Klagebegehren aus folgenden Gründen kostenpflichtig ab:

In den vorliegenden Fällen hat die Klagsfirma P. 1 der am Fusse der Publication angeführten Bedingungen nicht erfüllt, nach welchem die beziehenden Mühlenetablissements auf den Aviso- und Bezugscheinen bestätigen müssen, dass das bezogene Getreide durch sie vermahlen werden wird. Die Ansicht der Klägerin, dass es bei der in Frage kommenden Begünstigung lediglich auf den Zweck, nämlich, dass die Sendungen zur Vermahlung bezogen werden, ankomme, und dass die Bedingung Punkt 1 nicht als eine solche aufzufassen sei, bei deren Nichteinhaltung die Begünstigung nicht gewährt werden könne, konnte sich das Gericht nicht anschliessen. Es heisst nämlich in der betreffenden Publication ausdrücklich: „Diese Begünstigung findet unter folgenden Bedingungen Anwendung:", worauf hinter dem Doppelpunkte die Bedingung P. 1 folgt. Daraus geht klar hervor, dass die Einhaltung dieser Bedingung eine wesentliche ist und die betreffende Begünstigung nur bei dem Zutreffen dieser Bedingung gewährt werden kann. Eine nachträgliche Beisetzung der Bestätigung auf dem Aviso- und Bezugscheine erscheint aber unzulässig, nachdem die Aviso- und Bezugscheine als Bestätigungen des Empfanges noch vor dem Bezuge der Sendung der Bahn übergeben werden müssen und von derselben als Quittung des Empfanges aufbewahrt werden. Es kann der Bahn auch nicht zugemuthet werden, solche Bestätigungen wieder herauszugeben, weshalb in der betreffenden Publication des Verordnungs-Blattes an eine nachträgliche Bestätigung auf dem Aviso- und Bezugscheine nicht gedacht sein konnte. Dies ergibt sich auch daraus, dass die Bestätigung lautet, das bezogene Getreide werde durch das Mühlenetablissement vermahlen werden. Zur Zeit, als die Rückerstattung begehrt wurde, bezw. als die Ausfolgung der Avisi und Bezugscheine zum Zwecke der nachträglichen Beisetzung der Bestätigung verlangt wurde, waren auch die Mühlenetablissements nicht in der Lage, zu bestätigen, dass die Sendungen werden vermahlen werden, weil sie zu dieser Zeit auch bereits vermahlen waren. Der Zweck der angeführten Bedingung sub 1 ist daselbst zum Ausdrucke dadurch gebracht, dass der Bestimmungsstation das Recht eingeräumt wird, zu controliren, ob die Sendung in dem betreffenden Mühlenetablissement wirklich zur Vermahlung gelangt ist. Wenn nun erst nachträglich, nachdem die Vermahlung bereits erfolgt ist, eine solche Bestätigung ertheilt wird, so wird die Möglichkeit einer solchen Controle vereitelt oder doch erschwert. Es ändert auch der Umstand nichts an dieser Sachlage, dass in früheren Fällen ohne Beobachtung der im Verordnungs-Blatte bei der betreffenden Publication vorgeschriebenen Bedingung die Begünstigung gewährt wurde. Dadurch, dass die Bahn in den früheren Fällen nicht vorschriftsmässig vorgegangen ist, kann den Parteien ein Recht nicht erwachsen, u. zw. umsoweniger bei Gewährung von Tarifnachlässen, da nach § 11 der Verordnung des Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, ein Abgehen von den publicirten Bedingungen untersagt ist. Es erschien daher der Beweis darüber, dass in früheren Fällen von der hier in Frage kommenden Bedingung abgegangen worden sei, unentscheidend, und war daher nicht zuzulassen. Auch kommt nicht in Betracht, dass seither diese Bedingung dahin geändert wurde, es sei die Bestätigung statt auf dem Aviso- und Bezugscheine auf dem Frachtbriefe beizusetzen, denn es muss die Publication zur Anwendung kommen, welche zur Zeit dieser Sendungen in Kraft stand. Es war daher das Klagebegehren abzuweisen.

Erträgniss der ungarischen Eisenbahnen ersten Ranges im Jahre 1899.

Der „Pester Lloyd" Nr. 92 vom 17. April 1901 veröffentlicht wie alljährlich den vom Statistiker der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, Director Wilhelm Maurer, auf Basis officieller Daten verfassten statistischen Bericht über die Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen erster Classe im Jahre 1899 (vergl. Bericht pro 1898, Vrdgs.-Bl. Nr. 80 ex 1900). Diesem zufolge betragen mit Ende 1899 die Betriebsüberschüsse, ohne die Ueberträge vom Vorjahre, und zwar: bei den kgl. Ungarischen Staatsbahnen fl. 37,477.916.—, bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn (im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen: mit Einrechnung der Auslagen für Umgestaltungen) fl. 286.685.—, bei der Kaschau-Oderberger Bahn (ungarische Linien) fl. 2,654.702.—, bei der Südbahn (ungarische Linien) fl. 2,330.741.—, bei der Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn fl. 431.996.—, und bei der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn fl. 621.984.—, zusammen fl. 43,804.024.—. (Ueberdies ist bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn noch der fl. 348.376.— betragende Reinerträgniss-Ueberschuss der österreichischen Linien in Ansatz zu bringen, weil derselbe gemäss der zwischen der ungarischen und der österreichischen Regierung seinerzeit zustande gekommenen Vereinbarung der Staatsgarantie der ungarischen Linien zugute fällt.)

Um die angeführten Erträgnisse näher beleuchten zu können, müssen dieselben in ihrer Beziehung zu den Anlagewerthen ins Auge gefasst werden. Als Anlagewerth oder „investirtes Capital" einer Bahn sind die zur Deckung der Kosten für den Ausbau der Bahn und für die Ausrüstung derselben emittirten Prioritätsanleihen und das Actiencapital zu betrachten; das heisst das Nominalcapital. Ausserdem ist es aber unerlässlich — wie dies in den die Erträgnisse in den Vorjahren an dieser Stelle besprechenden Erörterungen wiederholt betont wurde — auch das effective Capital zu berücksichtigen, das heisst die Erträgnisse auch in ihrer Beziehung zu den für den Bau und die Ausrüstung der Bahn thatsächlich verwendeten Kosten in die Vergleichung aufzunehmen, insbesondere weil diese Vergleichung, nachdem das effective Capital von den sehr verschiedenen Emissionscoursen unabhängig ist, in vieler Hinsicht ein verlässlicheres Urtheil möglich macht.

Hier sei die folgende Bemerkung eingeschaltet: Bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn lassen sich die Capitalsquoten der ungarischen Linien im Verhältnisse der beiderseitigen Staatsgarantien ermitteln; bei der Südbahn ist das Nominalcapital der ungarischen Linien aus dem Gesammt-Nominalcapital im Verhältnisse der effectiven Bau- und Ausrüstungskosten ausgeschieden, wobei die durch den italienischen Staat erworbenen italienischen Linien, als auch die dem ungarischen Staate

abgetretene Agram-Karlstädter Linie ausser Beachtung zu lassen sind; bei der Mohács-Fünfkirchner Bahn ist das Nominalcapital dieser Bahn in der Schlussrechnung nicht ersichtlich gemacht, daher erscheint das Nominal- und Effectivcapital nahezu gleich. (Die Baukosten dieser Bahn hat nämlich die k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft als Betriebseigenthümerin gedeckt und findet sich diesbezüglich auch im Rechnungsabschlusse der Gesellschaft kein Anhalt vor.)

Um die nach dem Nominal-, beziehungsweise dem Effectivcapitale berechneten Ertragsziffern (Percentzahlen) gehörig erwägen zu können, müssen noch jene Beträge in die Betrachtung eingezogen werden, welche zur Verzinsung und zur Amortisation der Prioritätsanleihen (Prioritätsdienst), sowie zur vollen Verzinsung der Actien (bei der Südbahn auch zur Amortisation der Actien) erforderlich wären; sie werden als die erforderlichen Erträgnisse bezeichnet. Diese betreffend, ist Folgendes zu bemerken: Bei den kgl. Ungarischen Staatsbahnen sind die thatsächlichen Lasten des Staates, das heisst die Annuitäten der für diese Bahnen aufgenommenen Anleihen (Staatsschulden), die Zinsen und die Amortisation der infolge der Verstaatlichung übernommenen Eisenbahnanleihen, beziehungsweise jener Renten in Rechnung zu stellen, welche für die verstaatlichten ungarischen Linien der Oesterreichisch-ungarischen Staatsbahn und die Arad-Temesvárer Eisenbahn, als auch für die abgelöste Südbahnlinie Agram—Karlstadt zu zahlen sind; während bei den garantirten Bahnen, das ist bei der Kaschau-Oderberger Bahn und der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn die entsprechende Staatsgarantie die Grundlage bietet. Bei der Südbahn berechnet sich das erforderliche Erträgniss aus dem Gesammtbedarf an Zinsen und Amortisationen, beziehungsweise an Dividenden im Verhältnisse des effectiven Capitals, wobei die Actiendividende mit vollen 5 pCt. angenommen ist (statt der thatsächlich gezahlten mit 0·4 pCt.), weil bei den garantirten und verstaatlichten Eisenbahnen — mit Ausnahme der Kaschau-Oderberger Bahn, bei welcher die garantirte Actiendividende mit 4 pCt. festgestellt ist — überall eine solche Dividende bestimmt war. Wenngleich diese Annahme den Verhältnissen nicht vollständig entspricht, muss im Interesse des Vergleiches mit den Vorjahren und um auf gleicher Basis vorgehen zu können, auch diesmal daran festgehalten, daher auch, gleich wie in den Vorjahren, bei der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn die Actiendividende (statt der gezahlten einpercentigen) mit 5 pCt. in die Berechnung gestellt werden. Bei der Mohács-Fünfkirchner Bahn ist die Angabe der Betriebseigenthümerin als massgebend anzusehen.

Die wirklichen Erträgnisse in ihrer Beziehung zum erforderlichen Erträgnisse sind in folgender Zusammenstellung übersichtlich nachgewiesen:

Postnummer	Benennung der Bahn	Investirtes Capital in Gulden: Effectiv-	Investirtes Capital in Gulden: Nominal-	Erforderliches Erträgniss: Gulden	Erforderliches Erträgniss: in Percenten des Nominal-Capitals	Wirkliches Erträgniss: Gulden	Wirkliches Erträgniss: in Percenten des effectiven Capitals	Wirkliches Erträgniss: in Percenten des nominalen Capitals
1	Kgl. Ungarische Staatsbahnen	888,894.901	1032,105.010	48,938.846	4·7417	37,477.916	4·2162	3·6312
2	Fünfkirchen-Barcser	5,500.000	7,226.000	570.430	5·1264	286.685	5·2125	3·9674
3	Kaschau-Oderberger (ungar. Linien)	49,320.085	82,490.850	3,215.998	3·8986	2,654.702	5·3826	3·2182
	Zusammen . . .	54,820.085	89,716.850	3,586.428	3·9975	2,941.387	5·3655	3·2785
	Zusammen . . .	943,714.986	1121,821.860	52,525.274	4·6821	40.419.303	4·2830	3·6030
4	Südbahn (ungarisches Netz) .	73,116.340	115.090.400	4,181.887	3·6336	2,330.741	3·1877	2·0251
5	Mohács-Fünfkirchner	8,338.147	8,363.169	447.025	5·3452	431.996	5·1810	5·1655
6	Raab-Oedenburg-Ebenfurter .	10,723.123	19,841.314	901.941	4·5458	621.984	5·8004	3·1348
	Zusammen . . .	92,177.610	143,294.883	5,530.853	3·8598	3,384.721	3·6720	2·3621
	Insgesammt . . .	1035,892.596	1265,116.743	58,056.127	4·5890	43,804.024	4·2286	3·4625

Aus dieser Zusammenstellung erhellt, dass das effective Erträgniss der kgl. ungarischen Staatsbahnen in Percenten des effectiven Capitals 4·2162 und in Percenten des nominalen Capitals 3·6312 betrug, wogegen das erforderliche Erträgniss (in Percenten des Nominalcapitals) 4·7417 pCt. ausmachte. (Im Vorjahre waren die entsprechenden Zahlen: 4·2670, beziehungsweise 3·665 und 4·8211 pCt.) Dieses Resultat kann — mit Rücksicht auf die speciellen Verhältnisse, welche bei jeder Staatsbahn, so auch bei den Ungarischen Staatsbahnen zu würdigen sind — als vollkommen befriedigend betrachtet werden, obzwar bei den auf das wirkliche Erträgniss hindeutenden Zahlen eine kleine Verminderung zu verzeichnen ist.

Der durchschnittliche Ertrag der unter 2—3 angeführten, die Staatsgarantie geniessenden Bahnen zeigt sich mit 5·3655 und 3·2785 pCt., dem entgegen das erforderliche Erträgniss 3·9975 pCt. beträgt. (Im Vorjahre 5·2113 und 3·1860, beziehungsweise 3·9919 pCt.) Bei den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Bahn und der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn deckte das wirkliche Erträgniss nicht nur den Prioritätsdienst der Silber- und Goldanleihe, sondern es erübrigte noch bei ersterer (den Reinerträgnissüberschuss der österreichischen Linie eingerechnet) ein Betrag von fl. 514.948, bei letzterer ein solcher von fl. 89.464 zur theilweisen Begleichung des Dividenden-Erfordernisses der Actien.

Das thatsächliche Erträgniss der unter 4—6 benannten Bahnen, bei welchen der ungarische Staat nur mittelbar interessirt ist, ergab sich im Jahre 1899 mit 3·672 und 2·3621 pCt., während dessen das erforderliche Erträgniss 3·8598 pCt. zeigt. (Im Vorjahre: 3·6331, 2·3512 und 3·9039 pCt.).

Das effective Erträgniss aller hier besprochenen Bahnen (Bahnen ersten Ranges, Hauptbahnen) beträgt im Durchschnitte im Jahre 1899 in Percenten 4·2286, beziehungsweise 3·4625, gegenüber einem erforderlichen Ertrage von 4·589 pCt. (Im Jahre 1898: 4·2611, 3·482 und 4·6578 pCt.).

Die wirklichen Erträgnisse verzinsten also im Durchschnitte die Anlagewerthe im Jahre 1899 etwas ungünstiger als im Vorjahre, was wohl der allgemeinen Stagnation im Handel und Geschäftsbetriebe zuzuschreiben ist; das erforderliche Erträgniss stellt sich aber im Durchschnitte günstiger.

Zur Ergänzung des Berichtes sei noch der Erträgnisse der Gesammtnetze der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Südbahn erwähnt, und zwar:

a) Kaschau-Oderberger Eisenbahn (sämmtliche Linien): Effectives Capital fl. 62,256.588, Nominalcapital fl. 101,518.750; effectives Erträgniss in Percenten des effectiven Capitals 6·1632, des nominellen Capitals 3·7796; erforderlicher Ertrag 3·9899 pCt. (Im Vorjahre: 6·0910 und 3·7371, beziehungsweise 3·9841 pCt.).

b) Südbahn (ungarisches und österreichisches Bahnnetz): Effectives Capital fl. 389,841.798, nominelles fl. 654,530.200; wirkliches Erträgniss 5·1757 und 3·0826 pCt., erforderlicher Ertrag 4·1740 pCt. (Im Vorjahre 5·5049, 3·2532 und 4·1889 pCt.).

Bei den letztgenannten zwei Bahnen, deren Linien sowohl auf ungarischem als auch auf österreichischem Gebiete liegen, sind die Ergebnisse der österreichischen Linien günstiger, als jene der ungarischen. Bei der Kaschau-Oderberger Bahn österreichischer Linie erübrigte sogar — wie bemerkt — ein Reinertragsüberschuss von fl. 548.376, welcher in Percenten des effectiven Capitals der ungarischen Linien mit 0·7064, in Percenten des nominellen Capitals derselben aber mit 0·4223 der ungarischen Staatsgarantie zugute kam.

Gegenüber den Erträgnissen der Vicinalbahnen stellen sich die obenerwähnten Ziffern nach amtlicher Quelle folgendermassen:

	Erträgniss in Perc. im Jahre	
	1899	1898
A) Nach dem effectiven Capital:		
a) Kgl. Ungarische Staatsbahnen	4·22	4·27
b) Hauptbahnen insgesammt	4·23	4·26
c) Vicinalbahnen insgesammt	2·73	2·75
B) Nach dem nominalen Capital:		
a) Kgl. Ungarische Staatsbahnen	3·63	3·66
b) Hauptbahnen insgesammt	3·46	3·48
c) Vicinalbahnen insgesammt	3·45	3·20

Inland.

Parlamentarisches.

Gesetzentwurf
betreffend
die Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Juli bis Ende December 1901.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, die directen Steuern und indirecten Abgaben nach den bestehenden Normen in der Zeit vom 1. Juli bis Ende December 1901 fortzuerheben.

§ 2.

Die in der Zeit vom 1. Juli bis Ende December 1901 sich ergebenden Auslagen sind nach Erforderniss für Rechnung der durch das Finanzgesetz für das Jahr 1901 festzustellenden Credite zu bestreiten.

§ 3.

Für die im Laufe des Jahres 1901 zur Rückzahlung fällig werdenden Capitalien der allgemeinen Staatsschuld können, in Ausführung des § 2 des Gesetzes vom 24. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 3 ex 1868, Obligationen der durch das Gesetz vom 20. Juni 1868, R.-G.-Bl. Nr. 66, creirten, nicht rückzahlbaren einheitlichen Staatsschuld, und zwar in demjenigen Betrage ausgegeben werden, welcher nach Massgabe des Staatsvoranschlages zur Rückzahlung jener Capitalien noch erforderlich erscheint.

Demgemäss sind sofort Obligationen der in Noten verzinslichen Schuld im Betrage von fl. 10,671.170 (K 21,342.340) und der in Silber verzinslichen Schuld im Betrage von fl. 1,443.950 (K 2,887.900) auszufertigen und dem Finanzminister zu übergeben.

§ 4.

Die nachstehend angeführten Credite (Beträge) können noch bis Ende December 1901 verwendet werden, und sind diese Credite (Beträge), insoweit sie nicht bis Ende des Jahres 1900 zur Verwendung gelangten, so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1901 bewilligt worden wären

. . . . . .

E. Im Etat des Handelsministeriums.

. . . . . .

4. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 265, für das Jahr 1899 unter Titel 10, § 4, für den Bau einer Anlegeriva in Bosoljina bei Trau vorgesehene Betrag von . . . . . fl. 3300 oder K 6600

5. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 265, für das Jahr 1899 unter demselben Titel für die Verlängerung der Ufermauer vor der Eisenbahnstation in Spalato als 1. Rate vorgesehene Betrag von fl. 10.000 oder K 20.000

6. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1891 unter Titel 8, § 7, für die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest bewilligte und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1900, R.-G.-Bl. Nr. 99, bis Ende December 1900 verlängerte Credit von fl. 976.000 oder K 1,952.000

7. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 265, für das Jahr 1899 unter Titel 10, § 7, für die Ausrüstung der wichtigeren Hafencapitanate mit Dampffahrzeugen und zur Ueberwachung der Seefischerei als 1. Rate vorgesehene Betrag von . . . . . fl. 5000 oder K 10.000

. . . . . .

11. Der mit der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 265, Beilage II für das Jahr 1899 unter Post 1, für die Erweiterung der Anlagen der Lagerhäuser in Triest vorgesehene Betrag von . . fl. 500.000 oder K 1,000.000

F. Im Etat des Eisenbahnministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1895 unter Capitel 27, Titel 14, § 1, für die Herstellung einer Zweigleitung zur Wasserstation am Bahnhofe Mittelgrund bewilligte und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1900, R.-G.-Bl. Nr. 99, bis Ende December 1900 verlängerte Credit von fl. 7410 in Gold oder K 17.640

2. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1896 unter Capitel 28, Titel 7, § 1, für die Erweiterung der Station Neu-Sandec bewilligte und mit der kaiserlichen Verordnung vom

24. Juni 1900. R.-G.-Bl. Nr. 99, bis Ende December 1900 verlängerte Credit von . . . . . fl. 50.000 oder K 100.000.

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, für das Jahr 1898 vorgesehenen und mit der kaiserlichen Verordnung vom 24. Juni 1900, R.-G.-Bl. Nr. 99, bis Ende December 1900 verlängerten Beträge, nämlich:

3. Unter Capitel 28, Titel 4, § 2, für Investitionen aus dem Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft . . fl. 2800 oder K 5600

Unter Capitel 28, Titel 5, § 11:

4. Ergänzung der für den Stations- und Fahrdienst bestimmten Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände. inclusive Lademittel . . . . . fl. 55.000 oder K 110.000

5. Neuherstellnngen und Verbesserungen von elektrischen Starkstromanlagen und die zu Untersuchungszwecken erforderlichen Instrumente und Apparate . . fl. 100.000 oder K 200.000

6. Durchführung von Versuchen und Neuerungen fl. 30.000 oder K 60.000

7. Für die Verbesserung von Speisewässern, eventuell Druckwerksanlagen . . . . . fl. 120.000 oder K 240.000

8. Unter Capitel 28, Titel 5, § 12, Investitionen aus nachbenannten Investitionsfonden:

b) der Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft, für Erweiternng von Anschlussstationen nebst Reconstruction der Bahnstrecken aus Anlass des Anschlusses neuer fremder Bahnen . . . . . fl. 84.500 oder K 169.000.

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 265, für das Jahr 1899 vorgesehenen Beträge, nämlich:

9. Unter Capitel 27, Titel 1, für ausserordentliche Ausgaben . . . . . fl. 287.000 oder K 574.000.

10. Unter Capitel 27, Titel 4, § 2. für Investitionen aus dem Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellscbaft . . . fl. 5200 oder K 10.400.

Unter Capitel 27, Titel 5, § 11:

11. Neuherstellungen und Verbesserungen von elektrischen Starkstromanlagen und für zu Untersuchungszwecken erforderliche Instrumente und Apparate, sowie Amortisationsquote für die elektrische Beleuchtung in der Station Stanislau und in anderen Stationen . . . . . fl. 55.000 oder K 110.000.

12. Telegraphen-, Fernsprech- und Signalisirungsleitungen, Apparate und Einrichtungen . . . fl. 150 000 oder K 300.000.

13. Durchführung von Versuchen und Neuerungen fl. 15.000 oder K 30.000.

14. Auswechsluug von Holzbrücken durch definitive Constructionen . . . . . fl. 90.000 oder K 180.000.

15. Versicherungsbauten bei Lehnen und Böschungen, Schutzbauten gegen Lawinenabstürze, Unterbauobjecte, Nebenanlagen etc. . . . . fl. 350.000 oder K 700.000.

16. Einlegen neuer und Verstärkung bestehender Brücken. fl. 150.000 oder K 300.000.

17. Aufnahmsgebäude und Beamtenwohnungen an den Bahnlinien St. Pölten—Leobersdorf—Gutenstein und Pöchlarn—Kienberg-Gaming (15. Rate) . . . . . fl. 15.000 oder K 30.000.

18. Ausrüstung von Locomotiven mit Geschwindigkeitsmessern . . . . . fl. 10.000 oder K 20.000.

19. Verbesserung der Speisewässer, eventuell Druckwerksanlagen . . . . . fl. 190.000 oder K 380.000.

20. Unter Capitel 27, Titel 5, § 12, Investitionen aus nachbenannten Investitionsfonden

a) der Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft: Meliorationen und diverse Ergänzungsbauten fl. 84.800 oder K 169.600.

21. Unter Capitel 27, Titel 6, § 5, Bauliche Anlagen fl. 5000 oder K 10.000.

22. Der mit dem Gesetze vom 17. November 1899, R.-G.-Bl. Nr. 218, betreffend die Gewährung von Unterstützungen aus Staatsmitteln und die Bewilligung anderweitiger Credite anlässlich von Elementarereignissen, Artikel II, Punkt d) im Etat des Eisenbahnministeriums: Für Wiederherstellungen anlässlich der durch Hochwasser an den k. k. Staatsbahnen hervorgerufenen Schäden, sowie für nothwendige Sicherung der Bahnanlagen gegen Wiederholung derselben bewilligte Credit von fl. 2,150.000 oder K 4,300.000.

. . . . . .

§ 5.

Der Finanzminister wird ermächtigt, in der Zeit vom 1. Juli bis Ende December 1901 Objecte des unbeweglichen Staatseigenthums, deren Schätzungswerth für jedes einzelne Object den Betrag von K 50.000 nicht übersteigt, bis zum Gesammtwerthe von K 1,000.000 ohne vorausgegangene specielle Zustimmung des Reichsrathes gegen blosse nachträgliche Rechtfertigung zu veräussern. Ebenso ist der Finanzminister gegen nachträgliche Rechtfertigung ermächtigt, in der Zeit vom 1. Juli bis Ende December 1901 die Belastung von Objecten des unbeweglichen Staatseigenthums mit Dienstbarkeiten zu gestatten, wenn die Werthverminderung des zu belastenden Objectes oder der Werth des einzuräumenden Rechtes in jedem einzelnen Falle den Betrag von K 50.000 nicht übersteigt. Der Gesammtwerth der in dieser Weise einzuräumenden Dienstbarkeiten darf den Betrag von K 400.000 nicht übersteigen. Ferner ist der Finanzminister gegen nachträgliche Rechtfertigung ermächtigt, während der Zeit vom 1. Juli bis Ende December 1901 den im Nutzgenusse von Staatseisenbahnen stehenden Gesellschaften die Bewilligung zum Verkaufe von entbehrlichen Staatseisenbahngrundstücken gegen angemessene Entschädigung des Staatsschatzes für das Aufgeben des Eigenthumsrechtes, und zwar auch in jenen Fällen zu ertheilen, in welchen der Schätzungswerth des einzelnen Verkaufsobjectes den Betrag von K 50.000 übersteigt.

§ 6.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit 1. Juli 1901 in Wirksamkeit tritt, wird Mein Finanzminister betraut.

Der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 8. Mai unter dem Vorsitze des Obmannes Freiherrn von Schwegel eine Sitzung ab, in welcher die Berathung der Investitionsvorlage bei Artikel IX (Bedeckung des Erfordernisses und Refundirung von 80 Millionen Kronen) fortgesetzt wurde.

Berichterstatter Abg. Dr. Kolischer führt aus, dass der Aufwand für die Investitionen bei der Staatsbahnwirthschaft in den Jahren 1898, 1899 und 1900: a) Auslagen für die Herstellung von Eisenbahnen auf Staatskosten (Staatseisenbahnbau); b) die Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen; c) Investitionen im Staatseisenbahnbetriebe, d. h. Investitionen für Meliorirung der bestehenden Staatsbahnen und Ausgestaltung der Fahrbetriebsmittel umfasst.

Die Auslagen für Staatseisenbahnbau beruhen mit Ausnahme jener für die Linien Lemberg—Sambor—Ungarische Grenze und der Pyhrnbahn auf der parlamentarischen Ermächtigung der Regierung zur Sicherstellung dieser Eisenbahnen. Der Bau dieser Bahnen wurde somit ordnungsmässig parlamentarisch bewilligt, und ist demgemäss die Nothwendigkeit und Dringlichkeit dieser Bahnbauten durch parlamentarisch zustande gekommene Gesetze erwiesen. Ueberdies wurden schon vor dem Jahre 1898 für diese Bahnen im Investitionspräliminare auch die erforderlichen Credite parlamentarisch bewilligt. Nur hinsichtlich der Eisenbahnen Lemberg-Sambor und der Pyhrnbahn bestand keine parlamentarische Ermächtigung, doch wurden die bezüglichen Projectskosten und Auslagen aus dem ausserordentlichen Credite für Trassirungen von Eisenbahnen, welche Post zuletzt im Jahre 1897 die parlamentarische Bewilligung fand, bestritten und finden demnach eine Analogie in derartigen Auslagen, welche stets für solche Zwecke und zuletzt noch im Jahre 1897 bewilligt wurden.

Die für die Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen ausgewiesenen Beträge beruhen durchwegs auf einer gesetzlichen Ermächtigung. Für die Ausgaben, betreffend Investitionen im Staatseisenbahnbetriebe, war insbesondere die mit den kaiserlichen Verordnungen der Regierung ertheilte Ermächtigung zur Bestreitung der sich ergebenden Auslagen massgebend. Diese Ausgaben sind durchwegs gleicher Art wie früher, für welche vor dem Jahre 1898 die parlamentarische Creditbewilligung in den bezüglichen Investitionspräliminarien erfolgte. Die Zweckmässigkeit und dringliche Nothwendigkeit dieser Ausgaben steht ausser allem Zweifel, nachdem es sich bei diesen Investitionen um die ungestörte Aufrechthaltung der Sicherheit, Ordnung, Regelmässigkeit und Zweckmässigkeit des Verkehres auf den Staatsbahnen handelt und den diesbezüglichen begründeten Anforderungen der Oeffentlichkeit durch die auf das äusserste Mass eingeschränkte Sparsamkeit nur zum geringen Theile entsprochen wurde.

Die Summe dieser Auslagen betrug für alle drei Gruppen zusammen K 113,568.283. Zur Begründung der Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit der angesprochenen Refundirung eines Theiles dieses für Investitionszwecke verauslagten Betrages in der Höhe von 80 Millionen Kronen spricht vor Allem der Umstand, dass der Zweck der Auslagen mit Capitalsanlagen der Staatseisenbahnwirthschaft identisch ist und dadurch eine effective Werthvermehrung des Bestandes der Staatsbahnen erfolgt, und dass derartige Auslagen auch früher durch Aufnahme von Anleihen geschahen. Es entsteht aber die

Frage, ob es dringend nothwendig erscheint, diesen Betrag von 80 Millionen Kronen zu refundiren, d. h. den Staatsschatz dauernd zu belasten durch Aufnahme eines Darlehens in dieser Höhe, ferner ob die mobilen Mittel des Staates durch die diesbezüglichen Entnahmen wirklich derart geschwächt wurden, dass ihre Stärkung nicht nur aus Gründen der Staatswirthschaft, sondern auch der Volkswirthschaft unbedingt nothwendig ist. Dem Referenten scheint die Lage der Cassenbestände eine solche zu sein, dass die diesbezügliche Frage im bejahenden Sinne beantwortet werden muss.

Da der Umfang der Staatswirthschaft immer zunimmt, sind zur Bewältigung grösserer Umsätze auch grössere Mittel an sich nothwendig. Sehr oft wird hervorgehoben, dass den Cassenbeständen die sogenannten Gebahrungsüberschüsse zufliessen, und dass demgemäss diese auch die verstärkten Entnahmen aus den Cassenbeständen decken dürften. Dem ist aber nicht so. Die sogenannten ausseretatmässigen Ausgaben wurden durch die Gebahrungsüberschüsse weit mehr als aufgezehrt. Nun wirft sich die Frage auf, wie sich die Cassengebahrung gestaltet hätte, wenn die Etatgebahrung eine infolge zufälliger Ereignisse minder günstige gewesen wäre, und noch mehr, wie sich die Cassengebahrung in Zukunft gestalten würde, wenn etwa ein Rückschlag in den Einnahmen eintreten sollte. Dazu kommt, dass aus diesen knappen Cassenbeständen voraussichtlich Ende August dieses Jahres der zur gänzlichen Refundirung der Staatsnoten noch erforderliche Restbetrag von K 38,481.060 zum Zwecke der Valutaregulirung zu leisten sein wird, eine Summe, die für sich allein schon die Höhe der in den letzten günstigen Finanzjahren erzielten jährlichen Gebahrungsüberschüsse erreicht und beinahe die Hälfte des von der Regierung angesprochenen Refundirungsbetrages ausmacht. Zu Ende des Jahres 1899 betrug der gesammte Cassenbestand der Staatscassen rechnungsmässig K 454,712.520. Davon entfällt zunächst ein Betrag von 115½ Millionen Kronen auf den Saldo zwischen den sogenannten activ und den sogenannten passiv schwebenden Posten. Die Cassenbestände sind also nicht so gar gross und die Centralfinanzverwaltung hat angesichts der beengten Cassensituation der letzten Jahre alle möglichen und disponiblen Fonds aus den kleineren Provinzcassen zurückgezogen und alle irgendwie verfügbaren Cassenbestände in die Centralcasse geleitet.

Um die Führung der Staatswirthschaft mit geringeren Cassenbeständen zu ermöglichen, wird nun oft die Ausgestaltung des Giroverkehres empfohlen und andere Einrichtungen zur Vermeidung barer Geldtransporte und zur Ermöglichung der Verminderung der Nothwendigkeit des Haltens grösserer Barbestände.

In dieser Beziehung ist nun zu bemerken, dass die staatliche Geldverwaltung in Oesterreich noch keinesfalls in allen Belangen den modernen Anforderungen entspricht, und dass weitere Ersparnisse in dem Zwange, grössere Baarmittel zu halten, nothwendig und anzustreben sind. Doch muss zugestanden werden, dass hinsichtlich der Angliederung der Staatscassen an den Check- und Giroverkehr in den letzten Jahren sehr bedeutende Fortschritte zu verzeichnen sind.

Wenn nun auch weitere Ersparnisse von baaren Geldmitteln durch Ausgestaltung des Check- und Giroverkehres anzustreben sind und wohl auch theilweise noch zu erreichen sein werden, so ist es zweifellos, dass dies unvermittelt auf einmal nicht erreicht werden kann, und dass bei der stets sich intensiv und extensiv vergrössernden Staatswirthschaft die nachweisbar zu geringen Geld- und Mobilmittel des Staates unzureichend sind, um eine klaglose und tadellose Staatswirthschaft mit diesen Mitteln betreiben zu können, und dass zur pünktlichen Bezahlung der Staatsverbindlichkeiten eine Vergrösserung der mobilen Mittel unbedingt nothwendig ist. Sie ist aber auch nothwendig aus volkswirthschaftlichen Gründen. Der Staat ist notorisch der grösste Wirth im Staate; der Staat ist auch der grösste Käufer und sollte auch der pünklichste und prompteste Zahler sein. Es ist aber eine Thatsache, das bei knappen Cassenbeständen in der Promptheit der Liquidirungen der Forderungen an den Staat eine kleine Hemmung eintreten muss, welche auf die in Verbindung mit dem Staate stehenden Productionskreise unangenehm wirken könnte.

Es sprechen also nicht nur staatswirthschaftliche und fiscale Gründe dafür, dass die geschwächten Baarmittel des Staates gestärkt werden müssen, sondern auch volkswirthschaftliche Motive von grosser Bedeutung für die Refundirung eines grossen Theiles der zu Bahninvestitionszwecken ausgegebenen K 113,600.000, welche doch nur ein Theil des Gesammtbetrages von circa 130 Millionen Kronen sind, welche für Investitionszwecke in den Jahren 1898 bis 1900 ausgegeben wurden. Ohne daher die Dringlichkeit und unbedingte Nothwendigkeit der einmal verausgabten K 113,600.000 in ihrer ganzen Höhe an dieser Stelle vertheidigen zu wollen, muss mit der Thatsache gerechnet werden, dass diese Summe einmal ausgegeben wurde und die Verantwortung wegen dieser Ausgabe von der Regierung an anderer Stelle und bei anderer Gelegenheit geleistet werden soll. Wie dem immer auch sein möge, sind durch diese Auslagen die Cassenbestände sehr geschwächt, die mobilen Mittel des Staates zwingen gebieterisch zur Stärkung, und es ist daher ein Gebot der Nothwendigkeit, in der angesprochenen Höhe von 80 Millionen Kronen die Baarmittel des Staates zu stärken. Der Grund, dass der angesprochene Credit bei dieser Gelegenheit erledigt werden soll, dürfte nach Ansicht des Referenten darin liegen, dass bei Inanspruchnahme des Geldmarktes auch der Zweck der Geldverwendung und das Motiv des Geldbedürfnisses mit klarer Evidenz gekennzeichnet werden soll.

Abg. Wenzel Sehnal stellt den Antrag, mit Rücksicht auf das in dem Berichte vorgebrachte neue Material die weitere Berathung so lange zu vertagen, bis die Drucklegung und Vertheilung dieses Berichtes erfolgt ist.

Dieser Antrag wird abgelehnt.

Abg. Dr. Ellenbogen meint, die Regierung brauche Geld zur Vorbereitung neuer § 14-Eventualitäten und wolle sich mit Hilfe des Parlamentes die nöthige finanzielle Unabhängigkeit dazu sichern. Die Sache sei also eine rein politische, und er beantrage daher die Streichung des Refundirungsbegehrens aus der Investitionsvorlage und Zuweisung an den Budgetausschuss.

Abg. Maštálka schliesst sich den Anschauungen des Abg. Dr. Ellenbogen an. Die Finanzlage des Staates erfordere die Zurückerstattung nicht, und die Partei des Redners werde Alles aufbieten, um die Bewilligung dieses Fonds, welcher zur Beschaffung von Kanonen dienen soll, zu vereiteln.

Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk bemerkt gegenüber den Ausführungen der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Maštálka, dass bezüglich der Frage, ob das Refundirungsbegehren bei dem Eisenbahnausschusse oder beim Budgetausschusse zu stellen gewesen wäre, von vorneherein ein gewisses Verkennen zu constatiren sei. Die Regierung habe sich weder an den Eisenbahn-, noch an den Budgetausschuss, sondern an das Abgeordnetenhaus gewendet, und Sache dieses letzteren sei es gewesen, welchen Ausschuss es mit der Berathung betrauen wollte. Die Sachlage sei so gewesen, dass die Regierung und das Abgeordnetenhaus sich mit einer Reihe von Eisenbahnbauten zu befassen hatten, die zum Theile in der Halbvergangenheit liegen, zum Theile in der Gegenwart und in der nächsten Zukunft ausgeführt werden sollen und eine zusammenhängende Kette in der Vorsorge der Regierung für das staatliche Eisenbahnwesen darstellen. Das Abgeordnetenhaus habe die Vorlage nicht dem Budgetausschusse, sondern einem besonderen Ausschusse, dem Eisenbahnausschusse, zugewiesen, und man könne daher der Regierung nicht den Vorwurf machen, dass sie sich mit dem Refundirungsbegehren an eine unrichtige Stelle gewendet habe. Was ferner die Bedarfsfrage anbelange, so gehe es nicht an, aus einer Stelle des Finanzexposé, welche davon gehandelt habe, dass aus den Cassenbeständen keine weiteren Investitionen bestritten werden können, mittelst eines Schlusses a contrario zu folgern, dass ohne weitere Entnahme für solche Zwecke die Cassenbestände genügend gross seien. Ein solcher Schluss sei deshalb nicht zulässig, weil ja im Finanzexposé die Frage der Zulänglichkeit der Cassenbestände gar nicht erörtert worden sei. Auch sei es nicht richtig, dass bei einer speciellen creditären Vorsorge für Eisenbahn-Investitionszwecke aus den Cassenbeständen keine weiteren Investitionen zu bestreiten sein würden; so seien doch im laufenden Jahre noch 38 Millionen Kronen für Valutazwecke aufzuwenden, eine Ausgabe, die sich nicht als eine laufende, sondern als Investitionsauslage darstelle.

Bezüglich der für Valutazwecke bisher verwendeten Beträge verweist der Minister auf die diesbezüglichen dem Hause unterbreiteten Berichte und erinnert speciell, dass durch die kaiserliche Verordnung vom 21. September 1899 der Finanzminister angewiesen sei, jenen Betrag, um welchen die vorhandenen Landesgoldmünzen zur Einlösung der Staatsnoten nicht hinreichen, aus den Cassenbeständen zu decken; dieser Zeitpunkt werde aber schon im Sommer dieses Jahres gekommen sein.

Die Frage, ob die Regierung von der Ermächtigung, eine schwebende Schuld aufzunehmen, Gebrauch gemacht habe, erklärt der Minister verneinen zu können. Derselbe erörtert sodann die Behauptung, dass die Refundirung sich mit Rücksicht auf die alljährlichen Gebahrungsüberschüsse als nicht nothwendig darstelle, und legt dar, dass den Gebahrungsüberschüssen des Jahres 1900, welche nach Ausscheidung eines dieser Gebahrung (statt jener des Jahres 1899) nur infolge einer

Aenderung in der Verrechnungsweise zugeschriebenen Zollbeitrages mit circa 33 bis 34 Millionen Kronen angenommen werden können, circa 55 Millionen gegenüberstehen, welche im Jahre 1900 für Investitionen aus den Cassenbeständen bestritten worden seien, so dass, wenn auch die definitiven Ziffern noch nicht bekannt seien, doch schon so viel feststehe, dass die Cassenbestände im Jahre 1900 keine Verstärkung erfahren haben. Das zeige auch der Stand der dermaligen centralen Cassenbestände, welche gegenüber der gleichen Vorjahrsperiode um 10 Millionen Kronen gesunken seien. Das stimme auch mit obiger Rechnung überein, indem von den rund 20 Millionen Kronen, um welche die Entnahmen des Jahres 1900 für Investitionszwecke die Gebahrungsüberschüsse überstiegen, circa 10 Millionen die Bestände der Staatscentralcasse, der Rest aber die Cassenbestände in den Ländern geschmälert haben. Gegenüber der Behauptung, dass die Regierung durch die Refundirung eine Art von Dispositionsfonds für künftige Regierungszwecke schaffen wolle, bemerkt der Minister, dass er sich, wenn eine solche Absicht bestehen würde, nicht auf die Refundirung von nur 80 Millionen Kronen beschränkt und dieselbe nicht so motivirt hätte, wie er es gethan habe. Es handle sich darum, dass, wie bereits der Berichterstatter in überaus lichtvoller Weise ausgeführt habe, weder die Staats-, noch die Volkswirthschaft in eine Calamität gebracht werden dürfen, dass man unvorhergesehenen Fällen nicht hilflos gegenüberstehen könne, und dass in wenigen Monaten rund 40 Millionen Kronen für Valutazwecke aufgewendet werden müssen. Bei objectiver Würdigung dieser Motive müsse man anerkennen, dass sich die Regierung bei der beanspruchten Refundirung auf das absolut Nothwendige beschränkt habe.

Wenn auch die Gebahrung seit einer Reihe von Jahren regelmässig Ueberschüsse ergeben habe, so sei der Schluss, dass deshalb auch für die Zukunft mit Ueberschüssen in gleicher Höhe gerechnet werden könne, nicht zutreffend. Denn einerseits seien in den letzten Jahren gewisse Massregeln in Vollzug gesetzt worden, welche die Gebahrungsüberschüsse stark reduciren, z. B. die mit einem Jahresaufwande von circa 10 Millionen Kronen bewerkstelligte Aufbesserung persönlicher Bezüge, welchem Mehrerfordernisse eine weit geringere Einnahme-Erhöhung gegenüberstehe, was dazu geführt habe, dass man die in der Einnahmepräliminirung früherer Jahre vorhanden gewesene latente Reserve successive habe verringern und die Elasticität des Einnahmebudgets zum grossen Theile habe verbrauchen müssen. Andererseits bestehe durchaus keine Assecuranz für das Gleichbleiben des Prosperirens der Einkünfte, und die Staatsverwaltung dürfe nicht auf den Punkt kommen, dass beim Versagen irgend eines wichtigeren Einnahmszweiges eine eminente Cassennoth eintreten könne. Zusammenfassend könne der Minister nur wiederholen, dass der Ausschuss aus den eingehenden Darlegungen des Berichterstatters und aus den offenen und reichlichen Daten, welche die Regierung dem Ausschusse zur Verfügung gestellt habe, entnommen haben werde, dass es sich bei der Refundirung nicht um eine politische Massnahme, sondern um ein Begehren handle, welches im Interesse einer correcten Cassengebahrung und einer rationellen Fuhrung der Finanzverwaltung gestellt wurde, und dass dasselbe auch an der richtigen Stelle angebracht worden sei. Der Minister empfiehlt auf Grund dieser Ausführungen die Annahme der einschlägigen Bestimmungen des Artikels IX.

Abg. Dr. Steinwender beantragt, die Bedeckung des Erfordernisses nicht, wie die Regierungsvorlage vorschlägt, in erster Linie durch Ausgabe von Investitionsrente, sondern von vierpercentiger Rente vorzusehen.

Abg. Dobernig bemerkt gegenüber dem Abgeordneten Maštálka, dass es nicht statthaft sei, zwischen der gestrigen Abstimmung und der freiheitlichen Gesinnung Jener, welche gegen die Einführung einer eigenen Controlcommission gestimmt haben, einen Gegensatz zu construiren. Wir wollen die Verwendung der Investitionsgelder der Controle keineswegs entziehen: im Gegentheile, wir wollen eine noch verlässlichere Controle, was durch die Anträge Sylvester und Kübeck ausgedrückt wird. Redner gibt namens seiner engeren Parteigenossen folgende Erklärung ab: Wir sind der Anschauung, dass die in den Jahren 1898 bis 1900 vorschussweise aus Cassenbeständen bestrittenen Ausgaben für Investitionszwecke aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend nothwendig waren und grösstentheils auf verfassungsmässige Ermächtigung zurückzuführen sind. Daher erblicken wir in der Zustimmung zur Refundirung keine Gutheissung der missbräuchlichen Anwendung des § 14. Unter der ausdrücklichen Verwahrung gegen jede ungesetzliche Wiederanwendung des § 14 und von dem Bestreben geleitet, die wirthschaftlichen Aufgaben des Parlamentes und damit die Interessen der Bevölkerung zu fördern, stimmen wir für die uneingeschränkte Annahme des Artikels IX.

Abg. Dr. Götz erklärt, das Begehren der Regierung auf Beschaffung von 80 Millionen Kronen aus Anlehensmitteln zur Stärkung ihrer Cassenbestände stehe nicht im geringsten Causalnexus mit den übrigen Gegenständen der Investitionsvorlage. Das Begehren der Regierung ist in den Motiven durch die Nothwendigkeit der Stärkung der geschwächten, zu einer klaglosen Cassengebahrung nicht mehr hinreichenden Cassenbestände begründet, daher ein budgetäres, finanzwirthschaftliches Begehren. Ein solches hätte aber in Form eines Cassengesetzes, allenfalls anlässlich der Vorlage des Budgetprovisoriums, eingebracht werden sollen. Diese Erwägung aber kann den Redner nicht veranlassen, aus formalen Gründen gegen die Beschaffung der 80 Millionen Kronen zu stimmen, weil sachliche Gründe für die Bewilligung dieses Begehrens sprechen. Aus den Debatten und aus den Auskünften, welche dem Ausschusse seitens der Regierung gegeben wurden, habe Redner die Ueberzeugung gewonnen, dass der erforderliche Nachweis hiefür erbracht erscheint, daher er sich gegen den Antrag des Berichterstatters auf Genehmigung dieser 80 Millionen Kronen-Anleihe nicht ablehnend verhalten könne.

Ueber Antrag des Abg. Freiherrn von Ehrenfels wird die Debatte über Artikel IX geschlossen und die Sitzung unterbrochen.

Um 3 Uhr Nachmittags wird die Verhandlung wieder fortgesetzt.

Abg. Dr. Fořt bebt hervor, dass die Refundirung von 80 Millionen Kronen aus rein finanztechnischen Gründen im Interesse einer geordneten Gebahrung vielleicht wünschenswerth sein möge, allein die Frage dürfe nicbt blos einseitig vom technischen Standpunkte beurtheilt werden, da doch der Schwerpunkt derselben verfassungsrechtlicher und politischer Natur sei. Das Vorgehen der Regierung involvire zweifellos eine Verletzung des Budgetbewilligungsrechtes der Volksvertretung. Nebstdem sei aber durch die Gewährung des Rückforderungsanspruches ein bedenkliches Präjudiz für die künftige Anwendbarkeit des § 14 geschaffen. Die Legalität der in Frage stebenden Aufwendungen sei zumindest in der Schwebe. Man stehe vor einem legislativen Vacuum, und nun trete die Absurdität heran, Gelder zur Bestreitung von Ausgaben zu bewilligen, die jeder gesetzlichen Grundlage eigentlich entbehren. Es wäre die Pflicht der Regierung gewesen, im Sinne des letzten Absatzes des § 14 die Notbverordnungen ausser Wirksamkeit zu setzen und den sachlichen Inhalt derselben in streng verfassungsmässigem Wege sicherzustellen. Ein Theil der zu refundirenden Summe solle zum Abschlusse der Valuta-Regulirungsaction verwendet werden. Die diesbezüglichen 40 Millionen Kronen bilden jedoch ein Stück jenes Complexes von Gesetzen, die die letzte Erneuerung des ungarischen Ausgleiches zum Gegenstande haben. Es wäre wichtiger, zu diesem Behufe eine besondere Valntaanleihe anzusprecben, denn eine Confundirung dieser Angelegenheit mit dem Investitionsgesetze bedeute dem Wesen nach nichts Anderes, als dass man bestrebt sei, unter der Flagge der Investition eine politische Contrebande, einen Theil des ungarischen Ansgleiches in Sicherbeit zu bringen. Redner ersucht den Finanzminister, den Rückforderungsanspruch zurückzuziehen.

Abg. Freiherr von Kübeck bezeichnet den Weg, den die Regierung damit betreten habe, dass sie die Refundirnng verlangt, als streng constitutionell. Nach den gründlichen und sachlichen Aufklärungen der Regierung bedeute es die Erfüllung einer Pflicht, gegenüber einer ordentlichen Finanzgebahrung für die Refnndirung einzutreten.

Abg. Kaftan führt zu Artikel IX aus, es sei begreiflich, wenn mehrere Vorredner die Frage aufgeworfen hätten, wie die Refundirung der 80 Millionen Kronen in die Eisenbahnvorlage komme. Der Eisenbahnausschuss habe der Bewilligung von 483 Millionen Kronen, respective 487 Millionen Kronen zum Baue neuer und zur Ausgestaltung bestehender Staatseisenbahnen zugestimmt. Damit habe er seine Aufgabe beendet. Redner und seine Partei können der Refundirung von 80 Millionen Kronen keine Sympatbien entgegenbringen und seien bemüssigt, für die Eliminirung dieser Post zu stimmen. Redner bringt diesbezüglich einen Antrag ein, demzufolge im ersten Absatze des Artikels IX der auf die Refundirung von 80 Millionen Kronen bezügliche Satz auszuschalten und diesem Artikel als viertes Alinea in der Form anzufügen sei, dass die Refundirung dieses Betrages seitens der Regierung durch eine besondere Gesetzesvorlage im verfassungsmässigen Wege im Reichsrathe anzusprechen und ein bezüglicher Gesetzentwurf dem Budgetausschusse zur Verhandlung und Beschlussfassung zu überweisen ist.

Abg. Dr. Scheicher erklärt, für die Refundirung zu stimmen, nachdem diese Ausgabe als eine unbedingte Staatsnothwendigkeit anzusehen ist.

Abg. Holter erklärt ebenfalls, für die Refundirung zu stimmen.

Berichterstatter Abg. Dr. Kolischer betont in seinem Schlussworte, dass von keiner Seite die technische Nothwendigkeit der Ergänzung der Cassenbestände bestritten wurde und hauptsächlich nur politische Motive gegen dieselbe angeführt wurden. Die Refundirung sei sowohl im staatswirthschaftlichen als auch im volkswirthschaftlichen Interesse geboten.

Generalberichterstatter Dr. Sylvester stellt sich in der Refundirungsangelegenheit auf den Standpunkt des Specialberichterstatters Abg. Dr. Kolischer und pflichtet vollinhaltlich den Ausführungen des Abg. Dobernig bei. Die aufgeworfene Frage, ob die Refnndirung dem Budgetausschusse oder dem Eisenbahnausschusse zugehöre, sei im Hinblicke auf die verfassungsmässige Genehmigung durch das Haus gleichgiltig. Jedenfalls müsse ja die verfassungsmässige Genehmigung eingeholt werden.

Bei der Abstimmung wird der Antrag Kaftan mit 23 gegen 9 Stimmen abgelehnt und Artikel IX mit der vom Abgeordneten Dr. Steinwender beantragten Abänderung angenommen.

Abg. Kaftan meldet seinen Antrag als Minoritätsvotum an.

Generalberichterstatter Dr. Sylvester beantragt, als Artikel X folgende Bestimmung aufzunehmen: „Der Erlös der in Gemässheit des Artikels IX zu begebenden Obligationen darf nur zu den in den Artikeln VIII und IX bezeichneten Zwecken verwendet werden, und hat die Regierung alljährlich zugleich mit der Einbringung des Staatsvoranschlages einen Ausweis vorzulegen, aus welchem der Umfang der Begebung der Obligationen, sowie die Verwendung des Erlöses derselben während der letztabgeschlossenen Rechnungsperiode zu ersehen ist."

Dieser Antrag wird einstimmig angenommen. Ebenso wird Artikel XI (bisher Artikel X) unverändert zum Beschlusse erhoben. Sodann wird Artikel XII (Schlussbestimmung) in Verhandlung gezogen.

Abg. Kaftan beantragt, den Artikel XII in folgender Fassung zum Beschlusse zu erheben: „Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches gleichzeitig mit dem Gesetze über den Bau von Wasserstrassen in Wirksamkeit tritt, wird Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister betraut."

Redner begründet diesen Antrag durch die hohe volks- und staatswirthschaftliche Wichtigkeit der Wasserstrassenvorlage, durch deren Realisirung auch den südlichen Ländern ein grosser Nutzen erwachse.

Abg. Maštálka weist auf die Nothwendigkeit hin, ein Junctim anzunehmen. Die grossen Opfer, welche den Alpenländern gebracht werden, erheischen eine Recompensation für die Länder, welche eigentlich die Kosten zu tragen haben werden. Die Propositionen der Regierung können als Grundlage zu weiteren Verhandlungen dienen; sie entsprechen zwar nicht den Erwartungen, welche man auf die Lösung der Canalaction böhmischerseits setzte, aber die Vorschläge seien discutirbar und mit einigen Abänderungen auch annehmbar. In Anbetracht dieser fortgeschrittenen Verhandlungen sei es desto mehr am Platze, das formelle Junctim in der Eisenbahnvorlage zum Ausdrucke zu bringen. Die böhmischen Abgeordneten werden nie zulassen, dass die Investitionsvorlage Gesetz werde, wenn nicht zugleich die Wasserstrassenfrage der glücklichen Lösung zugeführt wird. Redner empfiehlt die Annahme des Antrages Kaftan.

Berichterstatter Abg. Dr. Kolischer erklärt im Namen des Polenclubs, dass derselbe bereits im Hause nnd auch im Ausschusse wiederholt den Zusammenhang der wasserwirthschaftlichen mit den Eisenbahnvorlagen betont habe, aus dem Grunde, weil es nicht jeden Tag in Oesterreich vorkommc, dass eine so grosse Investitionsvorlage gemacht würde. Bei dem ungeklärten Zustande jedoch, in welchem sich die diesbezüglichen Ansichten derzeit noch befinden, könne man eine bereits durchberathene Vorlage nicht heute schon in ein formales Junctim mit einer gänzlich unfertigen und selbst in ihren Principien noch nicht reifen Vorlage bringen. Es sei aber zu hoffen, dass es den vereinigten Bemühungen gelingen werdc, in dieser Frage zu einem Compromisse zu kommen, dass dann die beiden Gesetzesvorlagen gleichzeitig der Erledigung zugeführt werden. Nur unter dieser Voraussetzung können seine Clubgenossen heute im Ausschusse für die endgiltige Erledigung der Investitionsfrage stimmen, behalten sich aber die endgiltige Stellungnahme in der Investitionsfrage im Hause angesichts des Umstandes, dass die wasserwirthschaftlichen Fragen denn doch gleichzeitig erledigt werden sollten, vor.

Abg. Dr. Ellenbogen erklärt, dass die Socialdemokraten für den Bau der Wasserstrassen und Flussregulirungen entschieden eintreten und der Meinung sind, dass diese Frage nicht vom rein mathematischen Rentabilitäts-Standpunkte betrachtet werden dürfe.

Generalberichterstatter Abg. Dr. Sylvester bemerkt, dass er bereits gelegentlich der Generaldebatte sich für die Regulirung der natürlichen Wasserstrassen, sowie für die Schaffung der künstlichen Wasserstrassen ausgesprochen habe, nicht aber vielleicht vom do ut des-Standpunkte aus, sondern aus dem Grunde, weil er die Wasserstrassen und Canäle auch im Interesse der Alpenländer für günstig erachte. Der Berichterstatter ist aber gegen ein gesetzliches Junctim. Ein solches Junctim sei nicht möglich, da in dasselbe die genauen Bestimmungen der betreffenden Vorlagen aufgenommen werden müssten und die geringste Abänderung auch die Junctimsvorlagen in Frage stellen würde. Auch würde ein sehr gefährliches Präjudiz für künftige Fälle geschaffen werden und schliesslich würden die Gesetze aus lauter Junctims bestehen, so dass die Realisirung derartiger Gesetzesarbeiten überhaupt nicht mehr möglich wäre.

Bei der Abstimmung wird der Antrag Kaftan abgelehnt und Artikel XII in der Fassung der Regierungsvorlage angenommen. Bezüglich der im Laufe der Debatte gestellten Resolutionen stellt der Generalberichterstatter Abg. Dr. Sylvester folgenden Antrag: „Die zu dieser Vorlage eingebrachten Resolutionen werden der hohen Regierung zur eingeheuden Würdigung empfohlen und dieselbe aufgefordert, bei Berathung der bereits dem Eisenbahnausschusse zugewiesenen Regierungsvorlage über die Sicherstellung der Localbahnen für das Jahr 1901 über die gestellten Resolutionsanträge sich bestimmt auszusprechen und dieselben möglichst bald zu berücksichtigen."

Abg. Tambosi erklärt, dass auf Grund von Vereinbarungen, die zwischen verschiedenen Ausschussmitgliedern stattgefunden baben, er und verschiedene Collegen es unterlassen haben, Sonderwünsche in Bezug auf den Bau von Localbahnen bei der Berathung des Investitionsgesetzes vorzubringen, sich aber vorbehalten, diesbezügliche Anträge bei der Discussion der nun eingebrachten Localbahnvorlage zu stellen und die Bedürfnisse ihrer Länder und Landestheile bei dieser Gelegenheit zur Sprache zu bringen.

Der Resolutionsantrag des Generalberichterstatters Abg. Dr. Sylvester wird angenommen. Damit erscheint die Berathung über die Investitionsvorlage beendigt.

Obmann Freiherr von Schwegel weist auf die hohe volkswirtbschaftliche Bedeutung der Investitionsvorlage hin, deren Bewältigung dem Ausschusse in einer verhältnissmässig kurzen Zeit gelungen sei. Er dankt den Mitgliedern des Ausschusses für den Eifer, mit welchem sie ihrer schweren Aufgabe nachgekommen seien. Insbesondere gebühre den Berichterstattern die vollste Anerkennung.

Die Sitzung wird hierauf geschlossen.

In der 43. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. Mai beantwortete der Herr Eisenbahnminister mehrere Interpellationen wie folgt:

In der 5. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Februar dieses Jahres haben die Herren Abgeordneten Iro und Genossen die Anfrage an mich gerichtet, ob mir die Gehalts- und Pensionsverhältnisse der Locomotivführer der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn bekannt sind, und ob ich gewillt sei, diese Bahn dazu zu verhalten, dass sie ihr Maschinenpersonal in gleicher Weise behandle und entlohne, wie dies heute bei anderen Bahnen und insbesondere bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen der Fall ist.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich Folgendes zur Kenntniss des hohen Hauses zu bringen:

Laut eines von der Buschtěhrader Bahn vorgelegten Ausweises über die Besoldung und das Fortkommen der Locomotivführer stehen in den Diensten dieser Gesellschaft:

97 Locomotivführer in der Eigenschaft von Unterbeamten,
82 Unterlocomotivführer in der Eigenschaft von Dienern.

Von den ersteren 97 Locomotivführern befinden sich

18	in der Gehaltstufe von . . .	2000 Kronen
16	in jener von	1800 „
6	in jener von	1600 „
20	in jener von	1300 „
und 37	in jener von	1200 „

Die Locomotivführer der untersten Gehaltsstufe zählen 9 bis 12, die der nächst höheren Gehaltsstufe 9 bis 19 Dienstjahre in definitiver Stellung, während die länger dienenden sämmtlich 1600 Kronen und darüber an Jahresgehalt beziehen.

Zehn Locomotivführer haben nach 28 Dienstjahren die Gehaltsstufe von 2000 Kroneu am 1. Juli 1900 erreicht und können daher in die letzte und höchste Gehaltsstufe von 2200 Kronen am 1. Juli 1905 nach 33 Dienstjahren gelangen. In Hinkunft dürfte aber das Fortkommen der Locomotivführer eine entschiedene Beschleunigung erfahreu, denn wenn gegenwärtig einige ältere Diener verhältnissmässig zurückgeblieben sind, so ist dies auf die ungünstigen Besoldungs- und Beförderungsverhältnisse früherer Zeiten zurückzuführen.

Zu dem Gehalte treten neben dem Quartiergelde ansehnliche Nebenbezüge an Fahrgeldern und Prämien, so dass von den in Rede stehenden 97 Locomotivführern

9	über	3500	Kronen
19	3000 bis	3500	„
40	2500 „	3000	„
25	2000 „	2500	„
3	1700 „	2000	„
und einer		1500	„

an Gesammteinkommen im Jahre 1900 bezogen. Der letzte war 272 Tage des Jahres krank und genoss ausser seiner Besoldung die Unfallsrente.

Von den 82 Unterlocomotivführern, deren Dienstzeit in definitiver Anstellung zwischen 2 und 8 Jahren beträgt, befiuden sich 44 in der Gehaltsstufe von . . . . . 1100 Kronen
und 38 in der Gehaltsstufe von . . . . . 1000 „

Im Jahre 1900 betrug das Gesammteinkommen

bei 11 Unterlocomotivführern	2500 bis	3000	Kronen
bei 52 Unterlocomotivführern	2000 „	2500	„
und bei 19 derselben	1800 „	2000	„

Wird noch in Betracht gezogen, dass in Hinkunft die Vorbereitungszeit vor der definitiven Anstellung zwei Jahre nicht überschreiten wird, so können die Gehaltsverhältnisse der Locomotivführer der Buschtěhrader Bahn nicht ungünstige genannt werden.

Was die Strafgelder wegen Nichteinhaltung der Fahrgeschwindigkeit anbelangt, so ist zu bemerken, dass an die Bahuen im Interesse der Abwicklung des Verkehres, sowie der Betriebssicherheit die stricte Forderung der peinlichsten Pünktlichkeit im Betriebe gestellt werden muss. Es liegt in der Natur der Sache, dass der Verwaltung, welche die Verantwortung für die Erfüllung dieser Forderung trägt, zunächst auch die Wahl der Mittel überlassen bleiben muss, durch welche die Pünktlichkeit im Betriebe gesichert werden soll. Gleichwohl habe ich auch hinsichtlich der Strafgelder Erhebungen pflegen lassen, welche Folgendes ergeben haben:

In den Jahren 1899 und 1900 entfielen an Fällen, in welchen Strafgelder wegen Nichteinhaltung der Fahrgeschwindigkeit entrichtet wurden: 182 im Betrage von 144 Kronen 60 Heller auf 97 Locomotivführer und 145 im Betrage von 116 Kronen 90 Heller auf 82 Unterlocomotivführer.

Die Strafe betrug demnach im genannten Jahre durchschnittlich per Fall rund 80 Heller und per Kopf rund 1 Krone 50 Heller im Jahre. Nur ein Locomotivführer, welcher wiederholt gestraft werden musste, leistete 5 Kronen 60 Heller an Strafgeldern im Jahre.

Diese Beträge sind also zu geringfügig, als dass dieselben auf die materielle Lage der Locomotivführer irgend einen fühlbaren Einfluss ausüben könnten.

Uebergehend auf die in der Interpellationsbegründung abfällig beurtheilten Hausshälter'schen Geschwindigkeitsmesser, bemerke ich, dass dieselben allen bisher erprobten Apparaten anderer Systeme überlegen geblieben sind.

Auf Grund dieser Erfahrungen sind nicht nur bei den österreichischen Staatsbahnen mehr als drei Fünftel der Locomotiven (1500 Stück) mit diesen Apparaten ausgerüstet und werden alle in Bau befindlichen Locomotiven damit versehen, sondern dieser Apparat gelangt auch auf den österreichischen Privatbahneu, ebenso wie auf den Eisenbahnen in der Schweiz, Frankreich, Württemberg, Bayern, Niederlande etc. immer mehr zur Anwenduug und verdrängt nach und nach alle bisher im Gebrauche befindlichen Apparate anderer Systeme.

Eine obligatorische Verpflichtung zur allgemeinen Einführung von Geschwindigkeitsmessern besteht für die österreichischen Eisenbahnen zur Zeit nicht.

Was die Pensionsstatuten der Buschtěhrader Eisenbahn betrifft, so fällt ein Vergleich derselben mit denjenigen der übrigen österreichischen Privatbahnen mindestens nicht zu Ungunsten der Buschtěhrader Eisenbahn aus.

In einzelnen wichtigen Punkten, so insbesondere in Hinsicht auf die Carrenzzeit und das Ausmass der Pensionen, enthalten nämlich die Pensionsstatuten der Buschtěhrader Eisenbahn zu Gunsten der Bediensteten und deren Angehörigen wohlwollendere Bestimmungen als die Pensionsstatuten der übrigen Privatbahnen.

Was schliesslich die in der Interpellation enthaltene Bemerkung betrifft, dass nur die Buschtěhrader Eisenbahn es unterlassen habe, die seitens des Eisenbahnministeriums bezüglich der anderthalbfachen Berechnung der Dienstzeit des Maschinenpersonals getroffeue Verfügung in ihre Pensionsstatuten aufzunehmen, so muss ich constatiren, dass das Beispiel der österreichischen Staatsbahnen auch bei den übrigen Privathahnen bisher noch nicht Nachahmuug gefunden hat. Das Pensionsstatut der Kaiser Ferdinands-Nordhahn enthält allerdings eine ähnliche Bestimmung, doch rührt dieselbe aus einer früheren Zeit her.

In der 31. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. März d. J. haben die Herren Abgeordneten Kubr und Genossen die Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, über das Ansuchen der Stadt Schlan und Umgebung um Eröffnung der Ladestelle Schlau für den Personenverkehr der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag die günstige Erledigung dieser Angelegenheit aufzutragen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzutheilen, dass die Stadt Schlan in ihrer unmittelbaren Nähe eine vollkommen ausgestattete Station besitzt, welche für den weitaus grössten Theil der Einwohner günstiger gelegen ist als die gegenwärtige Ladestelle, daher ein thatsächliches und dringendes Bedürfniss nach Errichtung einer zweiten Personen-Abfertigungsstelle für eine Stadt von nur 9000 Einwohnern wohl nicht erkannt werden kann.

Hiezu tritt aber noch der Umstand, dass in der kaum 60 Kilometer langen Strecke Prag—Schlan bereits 15 Haltepunkte vorhanden sind, deren ungünstiger Einfluss sich schon dermal auf die Ausgestaltung des Fahrplanes unangenehm fühlbar macht und die Erfüllung des Wunsches der Interessenten nach Verbesserung der Fahrordnung und Beschleunigung der Persouenzüge ausserordentlich erschwert.

Die Errichtung einer neuen Haltestelle bei Schlan würde daher, abgesehen davon, dass eine Bedeckung der hiedurch verursachten Mehrausgaben durch die Mehreinnahmen dieser Haltestelle nicht zu erwarten wäre, geeignet sein, die in der Abwicklung des Personenzugsverkehres schon gegenwärtig bestehenden Erschwernisse noch weiter zu vermehren und zu einer weiteren Verlangsamung der Züge beizutragen.

Aus diesen Gründen ist die Staatseisenbahn-Verwaltung dermalen nicht in der Lage, dem Ansuchen der Stadt Schlan und Umgebung um Eröffnung der Ladestelle Schlan für den Personenverkehr näherzutreten.

In der 32. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 29. März d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Eisenkolb, Alwin Hanich, Kittel, Kliemann und Genossen eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich gewillt sei, die Errichtung eines Consumvereines der Staatsbahnbediensteten in Saaz, sowie fernerer Consumvereine der Bahnen zu verhindern.

In Beantwortung dieser Interpellation habe ich die Ehre dem hohen Hause mitzutheilen, dass nach dem Berichte der diesfalls zuständigeu Staatsbahu-Direction in Pilsen die in Saaz domicilirenden Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen die Errichtung eines Consumvereines nicht beabsichtigen.

Was die Errichtung von Consumvereinen im Allgemeinen anbelangt, so erlaube ich mir darauf hinzuweisen, dass das Eisenbahnministerium iuhaltlich seines Wirkungskreises nicht in der Lage wäre, die allfällige Gründung von Consumvereinen der Bahnbediensteten zu hindern.

Die Consumvereine der Staatsbahnbediensteten sind nämlich nicht interne Einrichtungen der Staatsbahnverwaltung, sondern vielmehr registrirte autonome Genossenschaften, deren Activirung lediglich von der Erfüllung der Voraussetzungen des Gesetzes vom 9. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 70, und der Ministerialverordnung vom 14. Mai 1873, R.-G.-Bl. Nr. 71, abhängt.

Uebrigens stehe ich nicht an zu erklären, dass in dem Bestande solcher Consumvereine, die strenge Einhaltuug der statutenmässigen Bethätigungsgrenzen vorausgesetzt, unter Umständen eine eminente Wohlfahrtseinrichtung, sowie ein geeignetes Mittel zur Besserung der Subsistenzverhältnisse der Eisenbahnbediensteten, insbesondere jener, die in entfernten und isolirten Stationen wohnen, zu erblicken ist, weshalb derartige Vereine von Seiten einer um das eigene Personal werkthätig besorgten Eisenbahnverwaltung eher unterstützt als behindert werden sollten.

Was die Errichtung von Consumvereinen bei den Privatbahnen betrifft, so ist der soeben im Allgemeinen präcisirte Standpunkt auch hier massgebend.

Ueberdies steht es den einzelnen Bahnverwaltungen innerhalb ihrer concessionsmässigen Befugnisse vollkommen frei, Anstalten zur Förderung der Wohlfahrt des eigenen Personals selbst zu schaffen, sowie demselben Zuwendungen nach ihrem Ermessen zukommen zu lassen.

In der 32. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 29. März d. J. haben die Herren Abgeordneten Johann Laurenz Hofer und Genossen aus Anlass der bevorstehenden Erweiterung der Station Graslitz-Oberer Bahnhof der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn an mich die Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, das Erforderliche anzuordnen, um die betreffenden Realbesitzer vor empfindlicher Schädigung durch die Grundeinlösungen der Buschtěhrader Eisenbahn zu sichern.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich zunächst darauf hinzuweisen, dass für den Vorgang bei der Ermittlung von Grundeinlösungs-Entschädigungen aus Anlass von Eisenbahnbauten das Enteignungsgesetz vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, massgebend ist und dass die Bestimmungen dieses Gesetzes eine Einflussnahme des Eisenbahnministeriums auf die Feststellung der Höhe der Entschädigungsbeträge vollkommen ausschliessen.

Nach den Normen des erwähnten Gesetzes ist die anlässlich einer Einlösung für Eisenbahnzwecke zu leistende Entschädigung, sofern sie nicht durch ein gütliches Uebereinkommen zwischen der Eisenbahnunternehmung und dem betreffenden Grundbesitzer bestimmt wird, im gerichtlichen Wege festzustellen.

Durch diese Gesetzesbestimmungen sind die Rechte der Grundbesitzer in ausreichender Weise geschützt, und es ist demnach nicht zu besorgen, dass aus dem gegebenen Anlasse der Erweiterung der Station Graslitz-Oberer Bahnhof irgend eine Schädigung der betheiligten Grundbesitzer eintreten könne.

In der 34. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. April 1901 haben die Herren Abgeordneten Dr. Ofner und Genossen eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich bereit sei, den Fall, dass der Witwe des Bahnmeisters Josef Watzke die Zuerkennung einer Provision verweigert wurde, genau zu prüfen und bei Constatirung der Richtigkeit der in der Interpellation gemachten Angaben die unbillige Behandlung dieser Witwe in entsprechender Weise zu verbessern.

In Beantwortung dieser Interpellation habe ich die Ehre dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen;

Nach den mit grösster Sorgfalt gepflogenen Erhebungen hat Bahnmeister Watzke schon vor dem Eintritte der Hochwasserkatastrophe im Jahre 1897 an beginnender Tuberculose gelitten und ist am 4. Juni 1898 an Myelitis tuberculosa (Rückenmarksentzündung) gestorben.

Ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Todeskrankheit und einer Erkältung, welche Watzke sich angeblich gelegentlich der Wasserkatastrophe im August 1897 zugezogen haben soll, wurde von sachverständigen Aerzten mit der Motivirung ausgeschlossen, dass die Rückenmarksentzündung, wenn sie eine Folge der erwähnten Erkältung gewesen wäre, sogleich und nicht erst neun Monate später hätte auftreten müssen.

Ein Gutachten des in der Interpellation genannten Spitalleiters in Ischl über die Krankheit des Bahnmeisters Watzke ist der Staatsbahnverwaltung nicht zugekommen, und ebensowenig hat der Bahnarzt in Goisern der Staatseisenbahn-Verwaltung gegenüber bestätigt, dass das Lungenleiden, welchem Watzke erlegen ist, von einer Verkühlung während der Hochwasserkatastrophe herrühre.

Da nach den einschlägigen Bestimmungen des Provisionsstatuts der Witwe eines Theilnehmers, welcher dem Provisionsinstitute nicht volle zehn Jahre angehört hat, nur dann eine Provision zuerkannt werden kann, wenn der betreffende Bedienstete infolge einer im Dienste erlittenen Verletzung gestorben ist, konnte der Witwe Watzke, deren Gatte nur durch sieben Jahre und acht Monate dem Provisionsfonds angehört hatte, nach dem Ergebnisse der erwähnten Erhebungen eine Provision nicht zugestanden werden.

Eine andere Bestimmung, nach welcher es zulässig gewesen wäre, der Witwe Watzke die Provision zu gewähren, sowie eine Bestimmung, welche das Eisenbahnministerium ermächtigen würde, eine in den Statuten nicht vorgesehene Entscheidung eventuell im Gnadenwege zu treffen, ist in den betreffenden Provisionsstatuten nicht enthalten.

Ebensowenig waren die für die Gewährung einer fortlaufenden Gnadengabe aus Betriebsmitteln vorgeschriebenen Voraussetzungen vorhanden, weil die Witwe Watzke zur Zeit des Ablebens ihres Gatten erst 28 Jahre alt war und sich im Besitze der vollen Gesundheit und Arbeitsfähigkeit befand, so dass sie in der Lage war, ihr Fortkommen durch Aufnahme ihrer früheren Beschäftigung zu finden.

Die Behauptung, dass das Provisionsinstitut durch die Auszahlung der Abfertigung im Betrage von nur fl. 137·50 auf Kosten der armen Witwe profitirt hat, muss dahin richtiggestellt werden, dass die Witwe ausser dem Beerdigungskostenbeitrage per fl. 45.— an Sterbequartal und Abfertigung den Betrag von fl. 275.— erhalten hat.

Weiter trifft auch die Behauptung nicht zu, dass der genannten Witwe eine über die genaue Prüfung ihrer Angelegenheit hinausgehende Zusage gemacht worden sei.

Ich glaube vielmehr auf Grund des dargestellten Erhebungsresultates aussprechen zu dürfen, dass bei der Behandlung der Versorgungsansprüche der Witwe Watzke genau nach den Bestimmungen der massgebenden Provisionsstatuten vorgegangen worden ist, und dass hiebei weder eine Verkürzung der Interessentin stattgefunden hat, noch auch eine Unbilligkeit gegen dieselbe begangen wurde.

In der 43. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. Mai wurden an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister nachfolgende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Pernerstorfer und Genossen, betreffend die Ausschliessung der einheimischen arbeitsuchenden Steinmetze beim Bau der Wiener Verkehrsanlagen und die Verwendung von Steinmetzen aus Italien;

2. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Dienstzeit der Locomotivführer in Marburg;

3. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend das Vorgehen des Chefarztes der Buschtěhrader Eisenbahn bei der Untersuchung der sich um eine Anstellung Bewerbenden;

4. der Herren Abgeordneten Ritter von Berks und Genossen, betreffend die Verhältnisse auf der Bahn Cilli-Wöllan und deren Fortsetzung bis Zeltweg.

In derselben Sitzung wurde der Antrag, betreffend den Bau der Localbahnen in Schlesien: Schönbrunn-Königsberg, Skotschau-Schwarzwasser-Landesgrenze und Friedland-Althammer-Bielabrücke; der Antrag, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Sternberg über Deutschhause und Braunseifen nach Römerstadt; der Antrag, betreffend die Errichtung einer k. k. Staatsbahu-Direction für Deutschböhmen in Komotau; der Antrag, betreffend die Zuerkennung der in Aussicht gestellten Begünstigungen für die von Podgorze nach Lubień zu erbauende normalspurige Bahn; der Antrag, betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung der Mühlkreisbahn mit den Linien des südlichen Böhmens und der Wels-Aschacher Localbahn, und der Antrag, betreffend die Herstellung einer schmalspurigen Eisenbahn von der projectirten Linie Spalato—Aržano bei Madunić nach Imotski, eventuell Ljubuški-Capljina, dem Eisenbahnausschusse, endlich der Antrag, betreffend die Einbeziehung des Olsaflusses in das Wasserstrassennetz des Donau-Odercanales, dem Wasserstrassenausschusse zugewiesen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Triest-Parenzo. (Ertheilung des Bauconsenses für die Wasserbeschaffungsanlage in der Station Sizziole und für die Einschaltung einiger Fusswegrampen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Ergebnisses der von der k. k. Statthalterei in Triest am 7. und 8. März durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung bezüglich der von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Triest vorgelegten Detailprojecte, betreffend die Wasserbeschaffungsanlage in der Station Sizziole und die Einschaltung einiger Fusswegrampen, Parallelwege und Wegverbindungen zwischen km 47·3 und 49·7 der Localbahn Triest-Parenzo, unter Genehmigung der von der Commission gestellten und von der k. k. Statthalterei zur Annahme empfohlenen Anträge nach Massgabe der Commissionsbestimmungen den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 15.215/18.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Linie Trient—Tezze [Valsuganabahn]: Auflassung der Station Roncogno und Eröffnung derselben als Personenhaltestelle.) Zufolge Kundmachung der k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck wurde die für den Gesammtverkehr eingerichtet gewesene Station Roncogno der Linie Trient—Tezze (Valsuganabahn) vom 1. April 1901 ab als solche aufgelassen und gleichzeitig als Personenhaltestelle mit beschränktem Gepäcks- und Güterverkehr eröffnet. [E.-M.-Z. 10.898/20.]

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate März		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1901				Einnahmen 1900		Differenz per Kilometer in Perecenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März	
	1901	1900	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . .	8.034·6	8.007·2	2,381.600	1,703.200	3,143.600	12,739.900	15,883.500	1.977	15,683.545	1.959	+ 0·9	8.034·6	8.006·7
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	189.506	208.154	264 454	1,055.989	1,320.443	1.875	1,372.510	1.949	— 3·8	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·9	119·9	55.428	34.669	31.327	105.963	137.290	1.145	138.456	1.155	— 0·9	119·9	119·9
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·6	382·6	129.027	263.471	134.700	879.608	1,014.308	2.651	1,013.632	2.649	+ 0·1	382·6	382·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	5.922	74.086	4.669	118.427	123.096	1.821	116.387	1.722	+ 5·8	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	21.700	31.900	10.200	95.700	105.900	1·555	105.326	1.547	+ 0·5	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen .	9.376·9	9.349·5	2,783.183	2,315.480	3,588.950	14,995.587	18,584.537	1.982	18,429.856	1.971	+ 0·6	9.376·9	9.349·2
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	77.964	59.607	62.240	218.580	280.820	719	234.320	600	+ 19·8	390·5	390·5
Belisče-Kapelna-Noskovci L.-B. .	80·3	80·3	3.677	10.773	3 432	25.974	29.406	366	26.627	332	+ 10·2	80·3	80·3
Budapester Localbahnen	56·7	47·0	253.301	6.492	57.672	6.680	64.352	1.135	62.500	1.330	— 14·7	56·7	47·0
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	65.776	. . . .	13.086	. . . .	13.086	1.504	10.265	1.180	+ 27·8	8·7	8·7
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·7	8·0	150.790	471	21.689	220	21.909	1.873	17.636	2 205	— 15·1	11·7	8·0
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	5 040	3.740	5.918	12.758	18.676	416	17.759	396	+ 5·1	44·9	44·9
Holics-Gödinger Localbahn . . .	3·4	3·4	1.897	2.108	454	2.011	2.465	725	2.321	683	+ 6·1	3·4	3·4
Keszthély—Balaton-Szt. György .	9·7	9·7	3.666	1.134	2.611	4.181	6.792	700	7.202	742	— 5·7	9·7	9·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges. .	58·0	58·0	14.188	14.216	3.505	32.679	36.184	624	34.046	587	+ 6·3	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.-B. .	84·6	84·6	4.823	4.641	3.510	22.119	25.629	303	16.312	193	+ 57·0	84·6	84·6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	6.837	1.997	3.868	6.172	10.040	201	7.596	152	+ 32·2	50·0	50·0
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	31.332	19 212	35.992	78.692	114.684	452	107.122	422	+ 7·1	253·6	253·6
Szatmár-Erdöder Localbahn . .	28·2	. . . .	18.529	2.166	3.450	4.647	8.097	287	. . . .	. . . .	. . .	28·2	. . .
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	3.600	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7	5·7
Ungthalbahn	42·9	42·9	8.200	10.000	5.081	22.503	27.584	643	26 650	621	+ 3·5	42·9	42·9
Zágráb (Leskovac)-SamoborerL.-B.	19·2	. . . .	6.411	245	3.617	796	4.413	230	. . . .	. . .	. . .	16·0	. . .
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges. .	66·0	66·0	4.943	1.981	1.905	3 305	5 210	79	5.139	79	. . .	66·0	66·0
Borossebes-Menyházaer Localb. .	21·1	21·1	378	854	200	1.270	1.470	70	970	46	+ 52·2	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn .	27·3	27·3	13.750	1.096	5.606	2.266	7.872	288	7.137	261	+ 10·3	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	7.340	13.383	7.315	33.231	40 546	329	48.991	398	— 17·3	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vicinalbahn .	17·4	17·4	8.159	993	4.165	3.089	7.254	417	7.183	413	+ 1·0	17·4	17·4
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	12 582	3.025	6.304	7.414	13.718	125	15.247	140	— 10·7	109·2	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	70·5	70·5	11.072	3.141	8.190	10 002	18.192	258	25.521	362	— 28·7	70·5	70·5
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	4.406	9.813	2.123	32.554	34.677	1 051	26.025	789	+ 33·2	33·0	33·0
Késmark—Szepes-Bélá L.-B. . .	8·6	8·6	2.434	3.897	729	2.376	3.105	361	3.401	395	— 8·6	8·6	8·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	3.636	1.112	1.999	1.863	3.862	304	3.868	305	— 0·3	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz .	9·1	9·1	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	9·1	9·1
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	5.990	5 981	2.906	7.346	10.252	732	11.201	800	— 8·5	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podoliner Bahn . .	11·0	11·0	1.752	2.238	857	2.108	2.965	270	4.058	369	— 26·8	11·0	11·0
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.-B.	9·3	9·3	1.972	976	749	1.725	2.474	266	1.868	201	+ 32·3	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Localbahn . . .	21·2	21·2	6.276	2.048	2.557	4.224	6.781	320	4.447	210	+ 52·4	21·2	21·2
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·5	4.170	2.975	3 333	4.996	8.329	106	10.183	130	— 18·5	78·5	78·5

Eisenbahnen im Monate März 1901.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1901 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1901 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1901 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1901 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1900 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1900 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1900 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1900 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1901 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1900 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
													I. Hauptbahnen.
040.000	4,855.900	9,292.600	36,321.600	45,614.200	5.677	9,214.265	35,561.811	44,776.076	5.592	+ 1·5	22.708	22.368	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
502.622	605.599	725.741	2,945.711	3,671.452	5.214	754.319	3,007.941	3,762.260	5.343	— 2·4	20.856	21.372	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
142.933	148.011	83.412	379.104	462.516	3.858	83.199	357.259	440.458	3.674	+ 5·1	15.432	14.696	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
344.542	753.518	349.632	2,449.189	2,798.821	7.320	371 590	2,211.416	2,583 006	6.752	+ 8·4	29.280	27.008	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
15.657	184.658	12.120	304.671	316.791	4.686	12.834	299 779	312.613	4.624	— 1·3	18 744	18.496	Mohács-Fünfkirchner Bahn
71.500	85.900	33.600	258.000	291.600	4.282	32.559	256.587	289.146	4.246	+ 0·8	17.128	16.984	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
117.254	6,633 586	10,497 105	42,658.275	53,155.380	5.669	10,468.766	41,694.793	52,163.559	5.579	+ 1·6	22.276	22.316	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
208.725	131.327	173 960	506.820	680.780	1.743	183.596	438.990	622.580	1.594	+ 9·3	6.972	6.376	Arader u. Csánader E.
9.972	34.165	9.318	71.199	80.580	1.003	8.736	66.794	75.530	941	+ 6·6	4.012	3.764	Belisče-Kapelna-Noskovci
705.281	16.456	154.900	17.507	172.407	3.041	159.194	18.205	177.399	3.774	— 19·4	12.164	15.096	Budapester Localbahnen
171.739	. . . .	33.492	. . . .	33.492	3.850	30.640	. . . .	30.640	3.534	+ 8·9	15.400	14.136	Budapest-Budafok
419.786	706	59.576	331	59.907	5.120	51.975	271	52.246	6.531	— 21·6	20.480	26.124	Budapest-Szt. Lörincz
14.597	8.259	16.801	28.521	45.322	1.009	17.441	28.217	45.658	1.017	— 0·8	4.036	4.068	Eperjes-Bartfeld
4 732	5.340	1.199	4.886	6.085	1.790	1.274	8.426	9.700	2 853	— 37 3	7.160	11.412	Holics-Gödinger Localbahn
9.519	3.484	6.700	10.406	17.106	1.767	6.780	11 046	17.826	1.838	— 3·9	7.068	7.352	Keszthély—B.-Szt. György
40 186	42.987	9.963	99.117	109.080	1.879	9 387	91.706	101.093	1.743	+ 7·8	7.516	6.972	Marmaroser Salzb. A.-G.
12.607	11.763	9.201	51.827	61 028	721	9.668	34.816	44.484	526	+ 37 2	2.884	2.104	Nagy-Károly—Somkut
16.774	5 420	9.146	18.133	27.279	546	9.235	12.915	22.150	443	+ 23·3	2.184	1.702	Segesvár—Szent-Agota
89.232	45.823	107.617	205.328	312.945	1.234	111.874	195.590	307.464	1.212	+ 1·8	4.936	4.848	Szamosthal-Bahn
39.561	7.067	7.165	15.873	23.038	817	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.268	. . .	Szatmár-Erdöder Localbahn
. . .	10.800	. . . .	6.300	6.300	1.105	. . . .	6.300	6.300	1.105	. . .	4.420	4.420	Terret-Kovásznaer Bahn
21.600	26 150	14.015	59 916	73.931	1.723	13.476	53.697	67.173	1.566	+ 10·0	6.892	6.264	Ungthalbahn
14.523	371	8.089	1.210	9.299	581	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.324	. . .	Zágráb-Samoborer Localb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
12.670	4.731	4.981	9.372	14.353	217	4.914	9.632	14.546	220	— 1·4	868	880	Erste Niederungar. landw Eisenb.-Act.-Ges.
920	2.097	530	3.540	4.070	193	530	3.000	3.530	167	+ 15·6	772	668	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
37.748	2.878	14.565	5.681	20 246	742	15.355	5.868	21.223	778	— 4·6	2.968	3.112	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
23.168	39.682	23.018	97.661	120.679	980	22.107	103.748	125.855	1.022	— 4·1	3.920	4.088	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
23.625	2.983	12.390	9.200	21.590	1.241	10.945	9.095	20.040	1.152	+ 7·7	4.964	4.608	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
33.914	13.019	17.347	26.915	44.262	405	17.942	29.168	47.110	431	— 6·0	1.620	1.724	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
28.546	9.836	21.092	31.188	52.280	742	19.282	37.292	56 574	802	— 7·5	2.968	3.208	Arvathalbahn
13.556	29.882	6 203	100.266	106.469	3.226	5.416	90.509	95.925	2 907	+ 11·0	12.904	11.628	Gölnitzthal-Bahn
6.751	11.821	2.001	6.887	8.888	1.033	2.386	7.115	9.501	1.105	— 6·5	4.132	4.420	Késmark—Szepes-Bélá
10.442	3.247	5.795	5.119	10.914	859	5.461	5.956	11.714	899	— 4·5	3.436	3.596	Löcsethal-Bahn
. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
16.637	16.596	8.000	19.418	27.418	1.958	8.013	23.700	31.713	2.265	— 13·6	7.832	9.060	Poprádthal-Bahn
4.669	7.309	2.198	6.686	8.884	808	2.254	7.086	9.340	849	— 4·8	3.232	3.396	Szepes-Béla—Podoliner B
5.330	2.266	2.083	3.711	5.794	623	2.007	3.324	5.331	573	+ 8·7	2.492	2.292	Szepes Olaszi-S.Varalja
17.118	5.606	6.891	11.487	18.378	867	7.047	3.106	10.153	479	+ 81·0	3.468	1.916	Zsolna-Rajecser Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
12.118	5.486	10.641	13.305	23.946	305	10.928	16.442	27.370	349	— 12·7	1.220	1 396	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate März		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen: 1901				Einnahmen: 1900		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer			
	1901	1900	Anzahl	Tonnen	Kronen							1901	1900
	Kilometer											Kilometer	
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	29.300	5.600	17.600	10 800	28.400	219	27.683	213	+ 2·8	129·9	12
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	34.600	6.800	24.600	17.100	41.700	288	40.867	282	+ 2·1	145·0	14
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	7.900	3.500	4.500	7.300	11.800	199	11.528	194	+ 2·6	59·4	5
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	29.200	4.800	19.000	13.600	32.600	300	31.687	292	+ 2·7	108·6	10
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	14.700	3 600	7.500	7.000	14.500	175	13.778	167	+ 4·8	82·7	8
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	88·3	88·3	11.900	4.400	7.000	7.900	14.900	170	14.584	165	+ 3·0	88·3	8
Bihárer Vicinalbahnen	177·8	177·8	34.900	4.800	25.800	19.200	45.000	253	44.526	250	+ 1·2	177·8	17
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	8.100	5.100	4.800	9.000	13.800	239	13.462	233	+ 2·6	57·8	5
Brassó-Háromszéker Localbahnen	104·6	104·6	31.700	14.400	21.900	41.400	63.300	605	62.648	599	+ 1·0	104·6	10
Budapest-Gran Localbahn	98·7	98·7	35.900	47.600	19.400	94.300	113.700	1.152	113.283	1.148	+ 0·3	98·7	9
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	5.600	2.700	5.000	6.600	11.600	183	11.953	189	— 3·2	63·2	6
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	2.400	3.300	800	6.200	7.000	294	7.527	316	— 7·0	23·8	2
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	7.800	1.000	4.500	2.300	6.800	173	6.606	168	+ 3·0	39·3	3
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	20.300	10.800	14.000	28.600	42.600	313	42.279	311	+ 0·6	136·1	13
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	19.100	7.000	10.500	14.300	24.800	437	24.468	431	+ 1·4	56·8	5
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	59.400	34.500	41.000	121.200	162.200	477	161.689	475	+ 0·4	340·2	34
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	10.100	5.100	9.100	10.300	19.400	182	20.098	189	— 3·7	106·4	10
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	6.600	900	5.700	2.400	8.100	156	7.298	141	+ 10·6	51·9	5
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	3.400	400	2.000	700	2.700	108	2.442	98	+ 10·2	25·0	2
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	9.600	4.100	6.900	10.800	17.700	268	17.267	261	+ 2·7	66·1	6
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	24.300	13.800	18.700	40.700	59.400	292	58.583	288	+ 1·4	203·2	20
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	3.500	3.000	2.800	9.600	12.400	295	12.867	306	— 3 6	42·1	4
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	6.900	1.600	4.400	4.000	8.400	151	7.651	138	+ 9·4	55·6	5
Szekler Bahn	35·3	35·3	8·200	3.300	5.000	7.200	12.200	346	11.925	338	+ 2·4	35·3	3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.100	600	700	1.300	2.000	160	1.732	139	+ 15·1	12·5	1
Honter Localbahn	40·5	40·5	3.600	1.600	2.600	3.200	5.800	143	5.261	130	+ 10·0	40·5	4
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	5.300	1.300	4.300	3.100	7.400	137	6.711	124	+ 10·5	54·0	5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	3.700	1.300	1.900	1.900	3.800	145	3.258	124	+ 17·0	26·2	2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	7.400	1.200	4.000	2.700	6.700	151	5.986	135	+ 11·9	44·4	4
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	9.100	7.400	7.400	20.300	27.700	469	26.951	456	+ 2·9	59·1	5
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	6.800	700	4.500	1.400	5.900	153	5.276	137	+ 11·7	38·5	3
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·4	30·4	4.200	400	2 300	1.000	3.300	109	3.069	101	+ 7·9	30·4	3
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	7.300	2 000	5.300	5.400	10.700	105	10 203	100	+ 5·0	102·1	10
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	9.800	700	6.100	1.500	7.600	143	7.236	136	+ 5·1	53·2	5
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.200	1.200	300	1.200	1.500	80	1.723	92	— 13·0	18·7	2
Körmend-Németujvárer	23·1	23·1	6.600	1.000	2.700	1.300	4.000	174	3.771	164	+ 6·1	23·1	2
Körös-Belovár Localbahn	97·4	86·2	14.600	3.900	8.900	10.400	19.300	198	17.286	201	— 1·5	97·4	9
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	5.600	600	2.400	1.400	3.800	171	4.072	183	— 6·6	22·2	2
Lonjathalbahn	114·3	114·3	13.100	5 400	10.200	12.000	22.200	194	21.674	190	+ 2·1	114·3	11
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	18.600	11.700	16.000	38.700	54.700	292	53.772	287	+ 1·8	187·1	18
Ungar. Nordwestbahn	121·6	114·7	23.700	7.200	14.200	13.700	27.900	230	26.827	234	— 1·7	121·6	12
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	5.500	2.800	4.800	8.700	13.500	122	13.107	119	+ 2·5	110·3	11
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	9 200	5.000	5.700	9.900	15.600	483	14.721	456	+ 5·9	32·3	3
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	36.800	12.100	21.700	31.500	53.200	172	52.697	170	+ 1·2	309·8	30
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	5.100	1.200	1.800	1.600	3.400	222	2.938	192	+ 15·6	15·3	1
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	6.500	5.700	2.800	15.900	18.700	457	19.117	467	— 2·1	40·9	4
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	5.000	1.900	3.200	3.800	7.000	246	7.392	260	— 5·4	28·4	2
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	3.200	300	1.000	500	1.500	126	1.251	105	+ 20·0	11·9	1
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	11.900	7.400	9.300	20.700	30.000	257	30.466	261	— 1·5	116·7	11
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	112·4	20.600	5.600	16.500	19.700	36.200	322	35.712	318	+ 1·3	112·4	11

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März											Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen											
		1901				1900				Differenz per Kilometer in Percenten			
ersonen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer		1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
87.500	17.500	52.500	34.000	86.500	636	50 863	32.501	83.364	642	+ 3·7	2.664	2.568	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
103.100	19.700	73.300	49.900	123 200	850	72.237	47.933	120.176	829	+ 2·5	3.400	3 316	Baja-Zombor-Neusatz
21.600	8.700	12.300	18.200	30.500	513	11.672	17.382	29.054	489	+ 4·9	2.052	1·956	Balaton-Szt. G.-Som.-Szobb
87.200	14.500	56.700	41.400	98.100	903	55.389	39 817	95.206	877	+ 3·0	3.612	3.508	Bacs-Bodrogher Comitatsb.
49.300	10.300	25.100	20.300	45.400	549	24.018	19.183	43.201	522	+ 5·2	2.196	2.088	Békés-Csanáder Bahn
32.700	8.300	19.300	14.800	34.100	386	18.705	12.688	31.393	356	+ 8 4	1.544	1.424	Bicske—Sárbogárd
97.200	11.500	71.900	46.200	118.100	664	70.629	42.421	113.050	636	+ 4·6	2.656	2.544	Biharer Vicinalbahnen
23.700	13.600	14.000	23.800	37.800	654	13.069	23.018	36.087	624	+ 4·8	2.616	2.496	Boldvathalbahn
91.800	25.200	63.400	72.400	135.800	1.298	63.015	70.920	133.935	1.280	+ 1·4	5.192	5.120	Háromszéker Localb.
101.600	128.100	54.900	253.700	308.600	3.127	53.964	249.711	303.675	3.077	+ 1·6	12.508	12.308	Budapest-Gran Localb.
21.200	10.200	19.100	24.900	44.000	696	19.875	26 487	46.362	734	— 5·2	2.784	2.936	Budapest-Lájosmizse
7.500	9 800	2.500	18.300	20.800	874	2.582	18.357	20.939	880	— 0·7	3.496	3.520	Csetnekthal-Bahn
22.500	2.500	13.000	5 900	18.900	481	13.218	5.970	19.188	488	— 1·4	1.924	1.952	Debreczin—Nagy-Léta
60.900	27.700	42.000	73.200	115 200	846	41.293	72.134	113.427	833	+ 1·6	3.384	3.332	Debreczin-Füzesabony
60.200	17.600	33.100	35·700	68.800	1.211	32.237	35.075	67.312	1.185	+ 2·2	4.844	4.740	Debreczin-Hajdu-Nánás
177.100	102.400	122.200	359.600	481.800	1.416	120.980	357.088	478.068	1.405	+ 0·8	5.664	5.620	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
31.200	14 500	28.100	29.300	57.400	539	28.879	30.545	59.424	558	— 3·4	2.156	2.232	Weissenb. und Tolnaer C.-B.
17.000	3.000	14.600	8.200	22.800	439	13.862	6.390	20.252	390	+ 12·6	1.756	1.560	Felek-Fogaraser Bahn
9.800	1.500	5.700	2.400	8.100	324	5.199	2.078	7.277	291	+ 11·3	1.296	1.164	Félegyháza-Majsaer L.-B.
26.700	9.400	16.200	24 800	44.000	666	18.353	23.805	42 158	638	+ 4·4	2.664	2.552	Garamberzencze-Léva L.-B.
73.600	37.600	56.700	111.200	167.900	826	55.535	110.149	165 684	815	+ 1·3	3.304	3.260	Raab-Veszprém-Uj-Domb
10.800	7.900	8.600	25.400	34 000	808	8.840	26.468	35.308	839	— 3·7	3.232	3.356	Gyula-Fehervar-Zalathna
22 600	4.400	14.400	11.100	25.500	459	13.744	10.338	24.082	433	+ 6·0	1.836	1.732	Hegyes-Feketeh.-Palanka
23.000	8.000	14.000	17.600	31.600	895	13.484	16.947	30.431	862	+ 3·8	3.580	3.448	Székler Bahn
3.500	1.500	2.100	3.100	5 200	416	1.825	2 837	4.662	373	+ 11·5	1.664	1.492	Hidegkut-Gyönk-Tamási
10.100	3.500	7.200	6.800	14.000	346	6.578	6.207	12.785	316	+ 9·5	1.384	1.264	Honter Localbahn
16.000	3.600	12.900	8.500	21.400	396	12.000	7.515	19.515	361	+ 9·7	1.584	1.444	Kaposvár-Fonyod
10.500	4.000	5.400	5.900	11.300	431	4.902	4.873	9.775	373	+ 15·5	1.724	1.492	Kaposvár-Mocsolad
21.300	3.000	11.500	6.700	18.200	410	10.925	5.830	16.755	377	+ 8·8	1.640	1.508	Karczag-Tiszafüred
27.100	17.600	22.000	48.300	70.300	1.190	21.461	47.504	68.965	1.167	+ 2·0	4.760	4.668	Kaschau-Torna
18.900	1.900	12.500	3.800	16.300	423	12.193	2.860	15.053	391	+ 8 2	1.692	1.564	Kecskemét-Füllöpszállás
11.700	900	6.400	2.300	8.700	286	6.419	2.201	8.650	285	+ 0·4	1.144	1.140	Kecskemet-Tisza-Ugher
22.500	4.800	16.400	12.800	29.200	286	15.521	11.747	27.268	267	+ 7·1	1.144	1.068	Kis-Küküllöthalbahn
29.000	2.100	18.000	4.500	22.500	423	17.239	3.600	20.839	392	+ 7·9	1.692	1.568	Komorn-Dunaszerdahely
4.300	3.700	1.100	3.700	4.800	257	1.030	3.898	4.928	264	— 2·7	1.028	1.056	Komló—Bakócza-Felsöm.
16.900	3.000	6.900	3.800	10.700	463	6.423	3.076	9.499	411	+ 12·6	1.852	1.644	Körmend-Németujvár
40.100	9.700	24.400	25.500	49.900	512	21.219	21.893	43 112	502	+ 2·0	2.048	2.008	Körös-Belovár Localb.
18.600	2 100	8.000	4.900	12.900	581	8.251	4.918	13.169	593	— 2·0	2.324	2.372	Kun-Szt. Márton-Szentes
34.400	13.300	27.000	29.700	56.700	496	26.139	28.347	54.486	477	+ 4·0	1.984	1.908	Lonjathalbahn
53.000	26.100	45.500	86.300	131.800	704	44.656	83.964	128.620	687	+ 2·5	2.816	2.748	Ungarische Südostbahn
65.200	23.200	39.100	44.200	83.300	685	37.730	43.858	81.588	711	— 3·7	2.740	2.844	Ungar. Nordwestbahn
17.100	6.900	15.000	21 700	36.700	333	14.337	20.510	34.847	316	+ 5·4	1.332	1.264	Máros-Ludás—Bistritz
28.000	11.300	17.400	22.500	39.900	1.235	16.470	21.625	38.095	1.179	+ 4·7	4.940	4.716	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
112.900	31.500	66.600	81.900	148.500	479	65.181	80.392	145.573	470	+ 1·9	1.916	1.880	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
14.500	3.300	5.100	4.500	9.600	627	4.801	4.115	8.916	583	+ 7·5	2.508	2.332	Mezötur-Turkeve
17.400	14.800	7.500	41.100	48.600	1.188	8.077	42.341	50.418	1.233	— 3·6	4.752	4.932	Muránythalbahn
13.600	5.100	8.700	10.100	18.800	662	8.893	9.998	18.891	665	— 0.5	2.648	2.660	Nagy-Belicz—Privigye
9.100	800	2.900	1.500	4.400	370	2.630	1.048	3.678	309	+ 19·7	1.480	1.236	Hermannstadt—N.-Disznod
38.000	20.500	29.700	57.500	87.200	747	29.131	59.476	88.607	760	— 1·7	2.988	3.040	Grosswardein-B.-Vaskoh
58.400	14.200	46.700	49.700	96.400	858	45.348	48.199	93.547	832	+ 3·1	3.432	3.328	Nógráder Comitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate März		Monats-Ergebnisse: Beförderte Personen	Beförderte Güter	Einnahmen 1901: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Einnahmen 1900: im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März	
	1901	1900										1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.	57·0	57·0	9.900	3.800	7.400	14.400	21.800	382	21.258	373	+ 2·4	57·0	57·
Ó-Becse—Neusatz—Titel	102·6	102·6	20.000	1.400	15.000	4.600	19.600	191	18.915	184	+ 3·8	102 6	102·
Pancsova-Petrovoszello Localb.	33·5	33·5	5.800	2.400	3.900	3.800	7.700	229	8.244	245	— 6·5	33·5	33·
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	36·4	6.900	1.500	4.100	2.600	6.700	184	7.042	193	— 4·7	36·4	36·
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18·1	6.200	28.200	2.300	49.600	51.900	2.867	50.673	2.799	+ 2·4	18·1	18·
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	12.600	3.000	8.800	8.200	17.000	386	16.148	367	+ 5·2	44·0	44·
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	10.000	3.300	5.400	7.000	12.400	358	12.811	370	— 3·2	34·6	34·
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	37·1	6.500	1.800	3.000	4.200	7.200	194	6.658	180	+ 7·8	37·1	37·
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	700	3.700	300	2.900	3.200	184	3 500	201	— 8·5	17·4	17·
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn	47·1	47·1	9.800	2.200	4.600	5.100	9.700	206	9.173	195	+ 5·6	47·1	47·
Oedenburg-Pressburg	92·7	92·7	17.400	5.000	8.700	10.900	19.600	211	19.358	209	+ 1·0	92·7	92
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.500	1.000	4.500	3.000	7.500	189	6.885	174	+ 8·6	39·6	39·
Szátmar-Nagybányaer L.-B.	60·3	60·3	6.800	6.300	7.900	21.100	29.000	481	28.488	472	+ 1·9	60·3	60·
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	140·2	140·2	29 500	3.700	19.200	15.600	34.800	248	35.558	254	— 2·4	140·2	140
Szegzárd-Báttaszék L.B.	19·2	19·2	7.800	600	2.500	1.100	3.600	188	3.873	202	— 6·9	19·2	19·
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	12.800	1.900	6.400	3.400	9.800	283	9.857	285	— 0·7	34·6	34
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B.	93·2	93·2	15.000	17.800	9 000	28.700	37.700	405	38.448	413	— 1·9	93·2	93·
Szigetvár-Kaposvár	53·5	. . .	4.200	1.500	3.000	3.400	6.400	120	. . .	. . .	. . .	53·5	. .
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	9.100	8 000	11.000	24.500	35.500	329	34.757	322	+ 2·2	107·8	107
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	14.700	20.000	13 100	46.000	59.100	488	58.635	484	+ 0·8	121·1	121
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65·0	65·0	6.400	1.400	4.200	3.100	7.300	112	7.604	117	— 4·3	65·0	65
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	14 900	6.100	12.200	17.100	29.300	559	28.693	548	+ 2·0	52·4	52
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	5.200	700	2.200	600	2.800	133	3.065	146	— 8·9	21·0	21
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	3.100	600	2.700	1.400	4.100	134	4.299	140	— 4·2	30·6	30
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	11.500	1.400	7 100	3.400	10 500	164	9.888	154	+ 6·5	64·1	64
Temesvár-Módos-Temesvár	52·3	52·3	8.200	3.500	7.500	9.200	16.700	319	15.989	305	+ 4·6	52·3	52
Temesvar—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	11.400	2.100	8.000	5.000	13.000	207	12.254	195	+ 6·2	62·9	62
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	6.400	1.600	3.600	3.800	7.400	133	6.826	122	+ 9 0	55·8	55
Torontáler Localbahn	350 7	350·7	34.300	12.000	32.200	50.300	82.500	235	81.963	234	+ 0·4	350·7	350
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	8.000	3.500	3.600	5.500	9.100	288	8.437	267	+ 7·9	31·6	31
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	4 900	5.400	2.400	7.700	10.100	277	11.054	303	— 8·6	36·5	36
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	12.500	2.800	8.400	7.800	16.200	191	15.702	186	+ 2·7	84·6	84
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	5.200	6 600	5.400	18.100	23.500	443	22.894	431	+ 2·8	53·1	53
Zolyom-Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	7.100	9.800	2.700	24 700	27.400	636	28.033	650	— 2·1	43·1	43
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	9.100	1.300	3.200	2.900	6.100	126	5.554	115	+ 9·6	48·3	48
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	4.900	5.700	3.000	12.100	15.100	339	14 585	327	+ 3·7	44·6	44
Localbahnen zusammen	8.187·9	8.055·5	1,780.491	657.815	966.663	1,715.981	2,682.644	328	2,563.783	318	+ 3·1	8.184·7	8.055
Hauptsumme	17.564·8	17.405·0	4,563.674	2,973.295	4,555.613	16,711 568	21.267.181	1.211	20,993.639	1.206	+ 0·4	17.561·6	17.404

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen

Eisenbahnen mit

K. und k Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	15 186	6 081	10.113	28.928	39.041	372	31.849	303	+22·77	105·0	105
Bosnisch-hercegov. Staatsbahnen	640·0	640·0	69.912	102.077	90.051	425.552	515.603	806	470.773	736	+ 10·0	640·0	640

Eisenbahn mit

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	107.189	5.690	8.009	6.429	14.438	2.533	11.410	2.007	+ 26·0	5·7	5

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1901 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1901 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1901 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1901 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1900 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1900 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1900 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1900 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1901 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1900 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
27.500	10.700	20.800	40.300	61.100	1.072	19.904	38.621	58.525	1.027	+ 4·4	4.288	4.108	Nyiregyháza—M.-Szalka
60.700	3.900	45.500	13.000	58.500	570	44.694	12.193	56.887	554	+ 2·9	2.280	2.216	Ó-Becse—Neusatz—Titel
18.200	5.200	12.200	8.400	20.600	615	12.269	8.818	21.087	629	— 2·2	2.460	2.516	Pancsova-Petrovoszello
19.100	4.300	11.200	7.300	18.500	508	11.597	8.250	19.847	545	— 6·8	2.032	2.180	Pápa-Csornaer Localbahn
17 500	76 400	6 500	134.400	140.900	7.785	5.447	129.864	135.311	7.476	+ 4·1	31.140	29.904	Petroszény-Lupény
39.600	8.400	27.700	22.800	50.500	1.148	26.855	21.577	48.432	1.101	+ 4·3	4.592	4.404	Pressburg-Dunaszerdahely
32.000	10.600	17.300	22 300	39.600	1.145	17.922	23.033	40.955	1 184	— 3·3	4.580	4.736	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
17.600	4.200	8.100	9 900	18.000	485	7.267	8 586	15.853	427	+ 13·6	1.940	1.708	Püspökladány—F.-Gyarmat
2.300	12.200	1.000	9.500	10.500	603	1.218	10.445	11.663	670	— 10·0	2.412	2.680	Ruma-Vrdnik
29.000	6.500	13.600	15.000	28.600	607	12.828	14.262	27.090	575	+ 5·6	2.428	2.300	Somogy-Szobb—Barcs
53.600	21.000	26.800	45.600	72.400	781	26.927	48.347	75.274	812	— 3·8	3.124	3.248	Oedenburg-Pressburg
24.900	2.800	13.200	8.200	21.400	540	12.658	7.299	19.957	504	+ 7·1	2.160	2.016	Szatmár-Fehérgyarmat
19.800	16.500	23 100	55 500	78.600	1.303	22.789	56.010	78.799	1.307	— 0·3	5.212	5 228	Szátmar-Nagybanya
95 700	15.300	62.200	64.300	126.500	902	63.326	67.144	130.470	931	— 3·1	3.608	3.724	Szeged — Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek
24.300	1.800	7.800	3.400	11.200	583	7.831	3.618	11.449	596	— 2·2	2.332	2.384	Szegzárd-Báttaszek
38.800	4.500	19.400	7.900	27.300	789	18.793	7.242	26.035	752	+ 4·9	3.156	3.008	Szentes—H.-M.-Vasárhely
42 200	52.500	25.300	84.600	109.900	1.179	25.416	85.135	110.551	1.186	— 0·6	4.716	4.744	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
11.700	4.700	8.300	10.400	18.700	350	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.400	. . .	Szigetvár-Kaposvár
26.700	21.300	32.300	65.100	97.400	904	31.290	63.460	94.750	879	+ 2·8	3.616	3.516	Szilágyságer Eisenbahn
41.900	49.600	37.300	114.000	151.300	1.250	36.343	113.289	149.632	1.236	+ 1·1	5.000	4.944	Slavonische Localbahn
21.000	3.700	13.800	8.100	21.900	337	14.471	8.642	23.113	356	— 5·3	1.348	1.424	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
39.500	14.800	32.400	41.700	74.100	1.414	31.869	40.832	72.701	1.387	+ 1·9	5.656	5.548	Steinamanger-Pinkafeld
15.900	2.600	6.700	2.300	9.000	429	7.226	2.567	9.793	466	— 7·9	1.716	1.864	Steinamanger-Rum
9.600	1.700	8.400	4.000	12.400	405	8.192	3 751	11.943	390	+ 3·8	1.620	1.560	Temesvár—Buziás
32.200	3.800	20 000	9.100	29.100	454	19.086	8.399	27.485	429	+ 5·8	1.816	1.716	Temesvár Lippa-Radna
25.600	8.000	23.500	20.900	44.400	849	22.815	19.931	42.746	817	+ 3·9	3.396	3.268	Temesvár-Modos
33.000	5.400	23.100	13.000	36.100	574	22.204	11.039	33.243	529	+ 8·5	2.296	2.116	Temesvár—N.-Szt. Miklos
19.100	4.500	10.700	10.600	21.300	382	10.286	9.948	20.234	362	+ 5·5	1.528	1.448	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
114.100	31.200	107.10	131.000	238.100	678	105.845	129.061	234.906	670	+ 1·2	2.712	2.680	Torontáler Localbahn
23 100	10.400	10.400	16.400	26.800	848	9.749	15.536	25.285	800	+ 6·0	3.392	3 200	Ujszász—Jasz-Apáti
13.100	13.900	6 500	20.000	26.500	726	6.826	22.523	29.349	804	— 9·7	2 904	3.216	Varasdin-Golubovec
38.200	7.000	25.600	19.200	44.800	529	24.790	18.362	43.152	510	+ 3·7	2.116	2.040	Versecz—Kubin-Dunapart
15.000	17.500	15.400	47.900	63.300	1.192	14.517	45.931	60 448	1.138	+ 4·7	4.768	4.552	Vinkovce-Brčka
18.700	26.200	7.100	66.000	73.100	1.696	7.994	67.855	75.849	1.760	— 3·6	6.784	7.040	Zolyom-Brezó—Breznób—Tiszolcz Localb.
25.100	2.400	8 800	5.200	14.000	290	8.361	4.545	12.906	267	+ 8·6	1.160	1.068	Zsebely-Csákovár-Bóka
14.500	16.100	8 800	34.100	42.900	962	8.836	34.110	42.946	963	— 0·1	3.848	3.852	Zsitvathal-Bahn
,098.746	1,755.557	2,809.440	4,552.810	7,362.250	900	2,747.349	4,362.482	7,109.831	883	+ 1·9	3.600	3.532	**Localbahnen zusammen**
,216.000	8,389.143	13,306.545	47,211.085	60,517.630	3.446	13,216.115	46,057.275	59,273.390	3.403	+ 1·2	13 784	13.624	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate März 1901.

Dampfbetrieb.

36.853	18.436	26.087	82.478	108.565	1.034	26.161	67.748	93.909	895	+15·53	4.136	3.579	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
179.647	217.540	228.072	1,141.338	1,369.410	2.140	223.536	1,108.136	1,331.672	2.081	+ 3·0	8.560	8.324	Bosn.-Herceg. Staatsb.

elektrischem Betriebe.

310.952	14.493	22 894	16.555	39.449	6.919	20.113	13.800	33.918	5.950	+ 16·0	27.676	23.800	Stadtbahn in Sarajevo

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 12. März 1901, Z. 15.883. dem Paul Olgyay-Molnár, Einwohner von Budapest, und dem Dr. Isidor Neumann, Einwohner von Czegled, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Soroksár der Hauptlinie Budapest—Soroksár—Szabadka (Maria-Theresiopel)—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über Alsó-Németi, Bugyi, Felsö-Peszér und die Gemarkung der Gemeinde Alsó-Peszér bis Jász-Kerekegyháza (Comitat Jász-Nagy-Kun-Szolnok) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erwerbung der Taraczthal-Localbahn.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen, welche die von der Station Taraczköz ihrer Hauptlinie Budapest — Püspök - Ladány — Debreczen — Taraczköz — Marmaros-Sziget — Körösmezö (— Woronienka — Stanislau) ausgehende Taraczvölgy (Taraczthal)-Localbahn seit deren Bestand auf Rechnung der Taraczvölgy-Localbahn-Gesellschaft betreibt, hat, wie berichtet, mit Genehmigung des kgl. ungarischen Handelsministers und vorbehaltlich der parlamentarischen Sanctionirung diese 30 km lange schmalspurige Linie zur Ergänzung ihres Betriebsnetzes im Bereiche der Marmaros erworben und auch bereits die Verwaltung derselben übernommen.

— (Uebernahme von Fahrbetriebsmitteln.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat im Laufe des Monates Februar 1901 durch Uebernahme einer grösseren Anzahl von Fahrbetriebsmitteln ihr rollendes Material (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18 ex 1901) ergänzt. Es lieferte die Staatsmaschinenfabrik zwei Stück Locomotiven, welche für den Dienst bei Personen- und Eilgüterzügen bestimmt sind; hiedurch erhöhte sich der Bestand an Locomotiven auf 2491 Stück. — Die Maschinenfabriks- und Eisengiesserei-Actiengesellschaft Ganz & Comp. lieferte fünf Stück Personenwagen I./II. Classe mit je 42 Sitzplätzen, ausgerüstet mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, mit Dampfheizungs-Einrichtung; dieselben sind vierachsig und ruhen auf Drehgestellen. — Die Danubius-Schoenichen-Hartmann'sche Maschinenfabriks-Actiengesellschaft brachte vier Stück Personenwegen III. Classe zur Ablieferung; dieselben haben je 50 Sitzplätze, sind zweiachsig, mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremse und Dampfheizungs-Einrichtung versehen. — Die Ungarische Waggon- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Györ (Raab) lieferte sechs Stück zweiachsige Kesselwagen, welche zum Heizen langer Personenzüge verwendet werden; dieselben besitzen einen Heizkessel mit liegenden Röhren, eine complete Wasserspeise-Vorrichtung und entsprechende Rohrleitungen. — Die Waggonfabrik Johann Weitzer in Arad brachte 141 Stück Lastwagen zur Ablieferung; dieselben besitzen je 15 Tonnen Tragfähigkeit; 34 Stück waren gedeckte und 107 Stück offene Lastwagen, erstere mit 19 m², letztere mit 20 m² Ladefläche, 79 Stück waren Bremswagen und 62 Stück ohne Bremse versehen. Der Gesammtstand der Personenwagen erhöhte sich durch die vorbezeichneten Ablieferungen auf 6841 Stück, jener an Lastwagen auf 56.695 Stück.

Budapester Strasseneisenbahnverkehr. (Abschluss eines den wechselseitigen Umsteigeverkehr regelnden Vertrages.) Zwischen den beiden Strassenbahnunternehmungen der Hauptstadt: der Budapester elektrischen Stadtbahn-Actiengesellschaft und der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft ist, einer Aufforderung der Commune entsprechend, ein neuer Vertrag zustande gekommen, durch welchen der bisher in beschränktem Masse bestandene Umsteigedienst zwischen den beiden Bahnnetzen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56 ex 1900, 68 ex 1899, 85 ex 1898) derart ausgedehnt wird, dass nunmehr für das Publicum eine Verschiedenheit der Netze nicht mehr existirt, indem man mit einer und derselben Karte, auf welcher der beiden Bahnen immer diese gelöst wird, an jeden Punkt dieser Bahnen gelangen kann. Diesem Vertrage zufolge, der bereits der Stadtbehörde zur Genehmigung vorliegt und am 15. Mai ins Leben treten soll, wird der wechselseitige Anschlussverkehr auf 76 Relationen ausgedehnt. Die Antheilsquote an dem Erträgnisse nach der Fahrkartenausgabe entspricht dem aliquoten Längenausmasse der Liniennetze beider Gesellschaften und gehören von den Karten zu 50 h: der Stadtbahn 14 h und der Budapester Strassenbahn 36 h; von den Karten zu 44 h: der Stadtbahn 18 h, der Strassenbahn 26 h; von den Karten zu 40 h: der Stadtbahn 15·45 h, der Strassenbahn 24·55; von den Karten zu 36 h: der Stadtbahn 13·36 h, der Strassenbahn 22·64 h; von den Karten zu 30 h: der Stadtbahn 10 h, der Strassenbahn 20 h; von den Karten zu 24 h: der Stadtbahn 14 h, der Strassenbahn 10 h; von den Karten zu 20 h: der Stadtbahn 10 h und der Strassenbahn 10 h. Die für nur kurze Strecken zur Ausgabe gelangenden 10-Hellerkarten (für Erwachsene) haben nur Giltigkeit für Fahrten im Bereiche jenes Netzes, für welches sie gelöst wurden.

Budapester Strasseneisenbahn - Gesellschaft. (Politisch - administrative Begehung der am rechten Donauuferquai projectirten Linie.) Am 18. März fand unter Führung des Sectionsrathes Dr. Arpád Papp des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie auch jener der Flussschiffahrts-Unternehmungen, die politisch-administrative Begehung der von der Direction der Budapester Strasseneisenbahn - Gesellschaft projectirten Linie längs dem rechten Donauuferquai (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 86 ex 1898 und 64 ex 1900) statt. Der Commission lagen zwei Projectselaborate vor, deren einem zufolge die Trasse in einem den Kettenbrückenkopf unter den Strassenzügen der Nachbarschaft im Halbkreise umziehenden Tunnel und nach Verlassen desselben gegenüber den Gartenanlagen der kgl. Burg, weiterhin im Strassenniveau bis zum Yblmonument, sodann durch die Arpádutcza bis zum Szarvastér (Hirschenplatz); dem anderen zufolge aber mit Unterfahrung der zum Kettenbrückenkopfe führenden Rampe, ununterbrochen im Tunnel bis zum Döbrentrytér führen soll. Die Mehrheit der Commissionsmitglieder sprach sich für letztere Trasse aus und wurden in dem dem Minister und der Communalbehörde vorgelegten Begehungsprotokolle jene Momente ausführlich motivirt, welche die Experten zur Wahl dieser Trasse veranlassten. Dem ersteren Projecte gegenüber war auch zu berücksichtigen, dass der Verkehr zwischen der neuen Ofener Hofburg und den linksuferseitigen Stadtbezirken in Zukunft nicht mehr ausschliesslich über die Erzherzog Albrechtstrasse und weiterhin über die Kettenbrücke führen, sondern vielmehr von der Südseite des Burgplatzes aus über den Stadtbezirk Taban und weiterhin über die in Vollendung begriffene Eskütér- (Schwurplatz-) Brücke sich wenden dürfte. Die neue Linie ist nicht nur von wesentlicher Bedeutung für die südöstlichen Gebietstheile Ofens, sondern auch für die Entwicklung des Gesammtstrassenbahnnetzes am rechten Ufer der Donau. Der circa eineinhalb Jahre in Anspruch nehmende Bau der neuen Linie soll nach Erfliessen der Concessionsurkunde sofort in Angriff genommen werden.

Ausland.

Bayern. (Wagenbestand der Bayerischen Staatseisenbahnen Ende 1900. Am Schlusse des Jahres 1900 waren gegenüber dem Jahre 1899 im Bereiche der vorgenannten Staatseisenbahnen an Wagen vorhanden: 1. Für die vollspurigen Strecken 4356 Personenwagen (gegenüber dem Jahre 1899 + 367), 351 (+ 5) Postwagen, 998 (+ 59) Gepäckwagen, 10.188 (+ 254) bedeckte Güterwagen, 8781 (+ 1184) offene Güterwagen, 2298 (+ 101) Langholzwagen, 940 (+ 100) Schienen- und Plattformwagen, 79 ( ) Viehwagen, 2438 (+ 311) Güterwagen für besondere Zwecke, wie Bier-, Kühl-, Geflügel-, Torf-, Theer-, Säure- u. s. w.-Transportwagen, Transporteure u. s. w., endlich 907 (+ 29) Privatwagen (Petroleum-, Holz-, Spiritus-, Benzin-, Bier- u. s. w.-Transportwagen), zusammen 31.316 (+ 2410). 2. Für die schmalspurige Strecke: 8 Personenwagen, 4 Gepäckswagen, 5 bedeckte Güterwagen, 12 offene Güterwagen und 48 Transporteure, zusammen 77. Da im Bestande der Betriebsmittel für die schmalspurige Bahnstrecke keine Veränderungen stattfanden, so beträgt demnach der Gesammtzuwachs an Wagen (wie oben) 2410 Stück.

England. (Projectirter Bau eines submarinen Tunnels zur Verbindung des Festlandes Englands mit der Insel Wight.) Einem Berichte der „Railway News" zufolge, liegt der Legislative das Project eines submarinen Eisenbahntunnels vor, welcher die Südküste Englands von Brockenhurst aus mit Unterfahrung des Canals von Solent nächst Freshwater mit der Insel Wight verbinden soll. Wight ist nicht nur im Besitze zahlreicher und vornehmer Strandbäder, sondern wird wegen der dort vorherrschenden, dem Golfstrome zu verdankenden und selbst im Winter milden Temperatur, auch als klimatischer Curort besucht. Die Verbindung der Insel mit dem englischen Festlande wird derzeit durch Dampfer vermittelt,

welche die Anschlüsse zwischen den Endstationen der Eisenbahnen von Wight und jenen der London and South Western Railway, welche die Wight gegenüber liegenden Häfen Portsmouth und Ryde berührt, herstellen. Der Umstand, dass der Andrang der Passagiere zu gewissen Stunden des Tages und insbesondere an Feiertagen ein sehr bedeutender ist und die wenn auch nur kurze Ueberfahrt über den Canal von Solent bei hoher See sehr unangenehm wird, hat sich die Direction der London and South Western Eisenbahn im Einvernehmen mit jener der Inselbahnen veranlasst gefunden, den Bau eines submarinen Tunnels anzustreben, welcher an der schmälsten Stelle des Canals zwischen Brockenhurst und Lymingtown (englisches Ufer) und Freshwater (Wight) in einer Gesammtlänge von vier englischen Meilen (6400 m) gebohrt werden soll. Von der Gesammtlänge entfallen 2400 m unter den Meeresgrund und circa 1600 m auf die beiderseitigen Landstrecken mit Inbegriff der Aus- und Einfahrtsrampen zum Anschlusse an die dies- und jenseits des Canals bestehenden Eisenbahnlinien, welche, im Bereiche der Insel von Freshwater ausgehend, zu den Hauptstrandbädern von Cowes, Dewport und Ventuor führen und den Bereich des grossen Uebungslagerplatzes der Kriegsverwaltung berühren. Zahlreiche Sondirungsbohrungen ergaben allerorts die besten Resultate, da die Trasse des Tunnels ihrer ganzen Länge nach in einer durchaus undurchlässigen Kreidefelsenformation führt, deren Consistenz sich im hundertjährigen Betriebe der submarinen Stollen und Schächte der im Bereiche der Ufergebiete exploitirenden Kohlen-Gewerkschaften hinlänglich bewährt hat. Die Trasse des Tunnels ist in Muldenform beantragt, deren tiefster Punkt im Mittel des Meeresarmes liegt, während Fall und Steigung der beiderseitigen Ab- und Zufahrtsrampen 12 mm per laufendes Bahnmeter beträgt. Der Tunnelbau wird nach dem Schildsystem „Greathead", welches derzeit im Bereiche Englands nahezu allgemein angewendet wird, ausgeführt werden.

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Verkehr au dem Kaiser Wilhelm-Canal.) Der Kaiser Wilhelm-Canal wurde, wie dem „Berliner Börsencourier" entnommen wird, während des Vierteljahres vom 1. Jänner bis 31. März 1901 von 3258 Schiffen (gegen 3784 Schiffe in demselben Vierteljahre 1900) mit einem Nettoraumgehalt von 578.662 (1900: 578.826) Registertonnen benützt. An Gebühren wurden nach Abzug des auf die Canalabgabe in Anrechnung zu bringenden Elblootsgeldes 306.448 (1900: 310.694) Mark entrichtet. Davon entfielen auf den Monat März 1723 (1900: 1954) Schiffe von 252.580 (1900: 234.860) Registertonnen und 137.746 (1900: 126.089) Mark Gebühren. Im Rechnungsjahre 1900 haben 29 045 (1899: 26.279) Schiffe mit einem Nettoraumgehalt von 4,282.094 (1899: 3,448.767) Registertonnen den Canal benützt und nach Abzug des Elblootsgeldes an Gebühren 2,128.909 (1899: 1,809.951) Mark entrichtet.

Verkehr im Dortmunder Canalhafen. Vom 3. Jänner bis 3. März war der Dortmund-Emscanal durch Eis gesperrt. Vom 4. bis 31. März betrug die durchschnittliche Wassertiefe 2 27 m, so dass die Fahrzeuge ihre Ladefähigkeit voll ausnützen konnten. Im März liefen 17 beladene, 21 unbeladene und 11 Scheppdampfer ein, während 30 beladene, 10 unbeladene und 12 Schleppdampfer ausliefen. Der Güterumschlag betrug 11.164 t und umfasste:

a) Einfuhr: 2322 t Gerste, Getreide und Colonialwaaren, 1878 t Stahlbleche und Graphit, 594 t Erze, Sand und Anderes, zusammen 4794 t.
b) Ausfuhr 296 t kleinere Posten, 2775 t Walzeisen, 3299 t Kohlen, Hochofenschlacken und Ziegel, zusammen 6370 t.

Gekippt wurden 1487 t Kohlen. Von den eingeführten 2322 t höherwerthiger Güter wurden etwa drei Viertel vom städtischen Lagerhause verladen. Von 1739 t dort verladener Güter gingen etwa zwei Drittel auf städtisches Lager, während der Rest sofort per Eisenbahn oder Fuhrwerk weiterging. Der Verkehr auf der städtischen Hafenbahn war ein ziemlich reger. Den Platzmiethern und den verschiedenen Ladestellen im Hafen wurden 1530 Wagen mit 15.466 t Gütern zugestellt und umgekehrt 1430 Wagen mit 11.694 t an die Bahn übergeben.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Chlumetz-Königstadtl. (Constituirende Generalversammlung.) Am 29. April fand in Wien im Beisein des Ministerial-Vicesecretärs Dr. Isidor Mauthner die constituirende Generalversammlung der Localbahn Chlumetz-Königstadtl statt. Der Vertreter des Concessionärs Fabriksbesitzers Carl Frič, Hofrath Dr. Albert Ritter von Ostheim, constatirte die ordnungsmässige Einberufung der constituirenden Generalversammlung und die Anwesenheit von fünf Stimmberechtigten, welche acht Actienzeichner mit 790 Actien im Nominalbetrage von K 316.000 und mit 77 Stimmen repräsentirten. Der Einberufer erklärte daher die constituirende Generalversammlung für beschlussfähig und eröffnet. Ueber Antrag des Concessionärs wurde sodann Hofrath Dr. Albert Ritter von Ostheim per acclamationem zum Vorsitzenden, ferner über Antrag des Vorsitzenden kais. Rath Eduard Bazika zum Schriftführer und Wenzel Chrastecky und J. Rohliček zu Scrutatoren und Verificatoren gewählt. Nach dem Berichte des Concessionärs über die Entstehungsgeschichte der Localbahn brachte der Vorsitzende zur Kenntniss, dass das k. k. Ministerium des Innern mit Erlass vom 10. April 1901, Z. 1233, dem Concessionär die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft für die in Rede stehende Localbahn ertheilt und die bezüglichen Gesellschaftsstatuten genehmigt habe. Ferner wurden die Belege unterbreitet, dass das gesammte Anlagecapital per K 402.000 voll gezeichnet und zufolge eines Buchauszuges der Landesbank des Königreiches Böhmen ein Betrag von K 316.000 effectiv einbezahlt worden sei. Auf Grund dieser Mittheilungen beschloss die Versammlung, sich als „Localbahn Actiengesellschaft Chlumetz-Königstadtl" zu constituiren und als solche in alle Rechte und Pflichten des Concessionärs einzutreten. Der Vorsitzende wurde ermächtigt, die handelsgerichtliche Registrirung der Gesellschaft zu erwirken. Ferner setzte die Versammlung die Zahl der Verwaltungsrathsmitglieder mit sieben fest. Nachdem seitens der k. k. Staatsverwaltung zufolge Erlasses vom 24. April 1901, Z. 619/E.-M., Hofrath Dr. Albert Ritter von Ostheim und Generaldirectionsrath Otto Gebauer, seitens des Landesausschusses des Königreiches Böhmen mit Decret vom 20. April 1901, Z. 28.826, kais. Rath Eduard Bažika zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes ernannt worden waren, wurden Fabriksbesitzer Carl Frič in Chlumetz, Bezirksobmann Wenzel Chrastecky in Königstadtl, Stadtrath Josef Nemeč in Königstadtl und Fabriksbesitzer Heinrich Friedländer in Chlumetz seitens der Versammlung zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes für die erste Functionsperiode gewählt. Zu Mitgliedern des Revisionsausschusses wurden Franz Matusch und Vincenz Libus, als Ersatzmann Heinrich Jaroschka berufen. Nach Schluss der Generalversammlung constituirte sich der Verwaltungsrath und wählte den Fabriksbesitzer Carl Frič zum Präsidenten und Hofrath Dr. Ritter von Ostheim zum Vicepräsidenten.

[E.-M.-Z. 19.646.]

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. Vortrag des beh. aut. Civilingenieurs E. A. Ziffer über: „Die Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn". Die grossartige Ausdehnung des Berliner Verkehres, welcher im Jahre 1900 die ansehnliche Ziffer von 414·6 Millionen Fahrgäste aufwies, erforderte naturgemäss eine weitere Ausgestaltung der Transportmittel. In erster Reihe ist hiezu die elektrische Hoch- und Untergrundbahn berufen, deren Vorgeschichte der Vortragende kurz erwähnte und hiebei sowohl den statutarischen Zweck der Gesellschaft, als auch das seitens derselben für die Benützung der städtischen und eisenbahnfiscalischen Gründe alljährlich zu entrichtende Entgelt anführte. Nach langwierigen Verhandlungen wurde dieses von der Firma Siemens & Halske Actiengesellschaft projectirte Unternehmen durch königlichen Erlass vom 22 Mai 1893 concessionirt und erfolgte der erste Spatenstich am 10. September 1896. Die Anlage charakterisirt sich im wesentlichen als eine südliche, den Westen und Osten von Berlin verbindende, normalspurige zweigeleisige Bahn, welche von der Warschauer Brücke bis zum Nollendorfplatz als Hochbahn auf viaductartigem Unterbau, und von da mittelst einer Rampe unter das Pflaster gesenkt, als Unterpflasterbahn bis zum Staatsbahnhof Zoologischer Garten hergestellt wird. Diese Hauptlinie schliesst sich an die seit 1882 bestehende Stadt- und Ringbahn an; ferner gelangt von beiden Seiten der Hauptlinie eine nördliche Abzweigung nach dem Potsdamer Platz und als wichtige Ergänzung derselben wird eine hinter der Haltestelle am Potsdamer Bahnhofe unter der Königgrätzerstrasse anschliessende Unterpflasterbahn geplant.

Die Hauptstrecke der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn mit den Abzweigungen zum Potsdamer Platz hat eine

Länge von 10·1 km und wird erstere zwischen den Endbahnhöfen Warschauer Brücke und Zoologischer Garten 10 Zwischenstationen, deren jede circa 920 m von einander entfernt sind, erhalten. Hiezu kommen noch für die Charlottenburger Verlängerungsstrecke 2·7 km und die 2 km lange Flachbahnlinie Warschauer Brücke—Centralviehhof. Der Abstand beider Geleismitten beträgt 3 m; die Breite des Bahnkörpers 7 m und der kleinste Krümmungshalbmesser 60 m, um das Durchfahren langer Wagen mit zweiachsigen Drehgestellen zu ermöglichen. Die grösste Steigung wurde mit 10 Permille und in der Strecke, wo die Hochbahn in die Untergrundbahn übergeht und in dem Geleisdreieck mit 25 und 26 Permille bestimmt; auf die horizontalen Strecken entfallen 59 pCt. der Gesammtlänge der Bahn.

Der Unterbau der Hochbahn besteht im Allgemeinen aus eisernen Viaducten mit Längsträgern, welche in Abständen von 3·5 m unter den Geleisen auf schmiedeisernen Stützenpaaren ruhen. Die eisernen Ueberbauten der Hochbahn sind grösstentheils Balkenbrücken-, Parabel- oder Halbparabelträger. Die zur Aufstellung gelangenden Viaducte und Brücken haben ein Gesammtgewicht von circa 16.000 t Flusseisen mit einer Beanspruchung von 650—700 kg cm² für die Querträger, von 1100 kg/cm² für nur gezogene oder gedrückte Stäbe und von 900 kg/cm² für wechselnd beanspruchte Theile. Die Haltestellen, von denen die grösseren in Steinarchitektur, die übrigen in Eisenconstruction hergestellt sind, zeigen eine einfache Anordnung mit der Tendenz zur Erzielung einer schärferen Trennung des Verkehres nach beiden Fahrtrichtungen. Eine eingehende Beschreibung liefert sodann der Vortragende über den Bau der Untergrundstrecken, insbesondere jener am Droschkenplatze des Potsdamer Bahnhofes. Eine höchst interessante Aufgabe bot die Anlage des sogenannten Geleisdreieckes über dem ehemaligen Dresdener Güterbahnhofe, bei welchem im Hinblicke auf die dichte Zugfolge Geleiskreuzungen in Schienenhöhe vermieden werden mussten. Nach einer vom Regierungsrathe Neumann gegebenen Anregung wurden demnach die Geleise auf gewölbten und eisernen Viaducten in verschiedener Höhenlage, 8·5 und 12·5 m über Strassenniveau angeordnet, so dass die sich kreuzenden Züge übereinander hinwegfahren. Ein nicht minder interessantes Problem war die Durchführung der Hochbahn durch ein Wohnhaus in der Dennewitzstrasse, wobei der Durchbruch nur insoweit erfolgte, als es für die Hochbahn nothwendig wurde, während das Haus in seinen übrigen Theilen unberührt blieb.

Das elektrische Kraftwerk ist baulich fertig gestellt und erfolgt dermalen die Einrichtung desselben.

Für den Betrieb der Hochbahn sind 43 Motorwagen, die je zwei Motoren besitzen, mit 35 Plätzen und 21 Anhängewagen mit 60 Plätzen in Bestellung gebracht worden. Für den Verkehr der Züge ist in jeder Fahrtrichtung ein Intervall von 5 Minuten mit einer Stundenfahrgeschwindigkeit von 28 km in Aussicht genommen. Die Herstellung der Bahnlinie Warschauer Brücke—Zoologischer Garten mit Abzweigungen nach dem Potsdamer Bahnhofe hat die Siemens & Halske Actiengesellschaft auf Grund eines Kostenanschlages, jedoch ohne Anrechnung der Bauzinsen und der Grunderwerbungskosten für den Betrag von Mk. 15,525.000 dergestalt übernommen, dass sie sich verpflichtete, eine etwaige Ueberschreitung des Baucapitales nur bis zu 5 pCt. der bezeichneten Summe geltend zu machen. Eine weitere Erhöhung dieser Kosten tritt jedoch durch die nachträgliche Ausführung der Strecke Nollendorfplatz—Zoologischer Garten als Unterpflasterbahn ein. Die Finanzirung des Unternehmens hat die Actiengesellschaft für den Bau elektrischer Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin übernommen und wurden 12·5 Millionen Mark Actien sowie 7·5 Millionen Mark 4percentige Schuldverschreibungen emittirt, ferner gegenwärtig 7·5 Millionen Mark Actien zur Subscription zum Course von 106 pCt. aufgelegt. Der Betrieb für das erste volle Betriebsjahr wird von der Siemens & Halske Actiengesellschaft unter Gewährleistung eines 4percentigen Reingewinnes des für die eigentliche Bahnanlage zur Verwendung gelangten Capitales geführt werden. Die Ertragsberechnung ist auf einem Durchschnittsverkehre von 21·5 Millionen Fahrgäste für das 2. bis 5. Betriebsjahr und von 34 Millionen für das 6. bis 10. Jahr aufgebaut, derzufolge eine Anfangsdividende von 5·8 pCt. resultiren würde.

Zum Schlusse des Vortrages entwirft Civil-Ingenieur Ziffer eine kurze Darstellung des gegenwärtigen Standes der Bauarbeiten dieses höchst interessanten Werkes. Die Eröffnung des Betriebes der Theilstrecke von der Warschauer Brücke bis zum Zoologischen Garten mit den Abzweigungen zum Potsdamer Platz dürfte anfangs nächsten Jahres erfolgen, wenn nicht schon eine Theileröffnung im Laufe dieses Jahres stattfindet. Die Flachbahnlinie hat die obgenannte Firma zu den Bedingungen des Hochbahnvertrages übernommen und soll spätestens bis zum 1. October 1901 in Betrieb gesetzt werden. Das Project hat den bekannten Regierungsbaumeister H. Schwieger zum Verfasser, wobei Regierungsbaumeister A. Lerche mitwirkte; als Vorstand der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen fungirt Regierungsbaumeister P. Wittig. Die Ausführungen des Vortragenden wurden durch einen Situationsplan und sehr instructive Abbildungen der Baustrecken wirkungsvoll veranschaulicht.

Personal-Nachrichten.

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann Dr. Heinrich Czerny von den Functionen eines Regierungscommissärs in Gemässheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, für die den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 16. October 1897, R.-G.-Bl. Nr. 245, bildende Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach unter Anerkennung der in dieser Eigenschaft bethätigten ersprieslichen Wirksamkeit enthoben und den k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Eger, Franz Rapprich, mit den in Rede stehenden Functionen betraut.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat April 1901.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten April 1901	Eingelagert vom ersten bis letzten April	Ausgelagert vom ersten bis letzten April	Stand am letzten April 1901
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	55.076	15.808	19.413	51.471
Darunter wichtige Waaren:				
Eisen	6.494	1.581	184	7.891
Kaffee	5.742	1.119	1.640	5.221
Mehl	—	—	—	—
Stärke	5.649	577	1.421	4.805
Wein	3.466	2.103	1.875	3.694
Zucker	7.500	5.256	6.487	6.269
Hafer	—	—	—	—
Diverse	26.225	5.172	7.806	23.591
Assecuranzwerth . . K	3,945.874	1,704.730	2,077.301	3,573.303

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 140.900 kg, Assecuranzwerth von K 151.300.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten April 1901	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten April	Zurückgelangt vom ersten bis letzten April	Stand am letzten April 1901
Lagerscheine:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Aufnahme der Station Marktredwitz in die allgemeinen Tarife und in den Ausnahmetarif Nr. 5.

Auf Seite 74, bezw. 186 des Tarifes, Theil II, Abth. A, sind folgende, mit 15. Mai 1901 in Wirksamkeit tretende Schnittsätze aufzunehmen:

Schnittsätze nördlich von Italien		Eilgut			Frachtgut																	
		gewöhnliches	ermässigtes		Stückgut				Wagenladungen												Ausnahmetarif	
									Classen				Specialtarife									
													I		II		III					
		a	b	c	1	2	3	4	A	B	C	D	a	b	a	b	a	b			5	
									5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t			10 t	
		Frachtsätze in Franken für 100 kg																				
Marktredwitz	Pino	20·30	19·11(1) 19·77(2)	13·52 14·30(31)	10·09	9·64 9·92(4)	9·10 9·29(4)	9·64 9·92(4)	6·95	6·12	6·95	6·12	5·19 4·38(23)	4·73 3·48(23)	5·19	3·62	3·86	2·45			2·45 2·37(41)	
	Chiasso	21·53	20·24(1) 20·89(2)	14·65 15·42(31)	10·60	10·11 10·39(4)	9·57 9·76(4)	10·11 10·39(4)	7·32	6·45	7·32	6·45	5·47 4·66(23)	4·98 3·73(23)	5·47	3·81	4·08	2·59			2·59 2·51(41)	
	Peri	15·55	14·74	10·46	8·27	7·24	6·58	6·65	5·69	4·91	5·43	4·91	4·64 3·97(23)	4·14 2·13(23)	4·64	2·99	3·47	2·13			2·03 1·96(41)	

(1)—(4) Siehe Vorbemerkungen 1—4 auf Seite 68 des Haupttarifes.
(31) Nur giltig für Fische, lebende, und Fischbrut.
(41) Nur giltig für Chamottesteine.
(23) Nur giltig für Retorten aus Chamotte oder Thon nach Italien.

Wien, am 10. Mai 1901. [405]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Schliessung der Haltestelle Poremba. Zoneneintheilung für die Relation Orlau—Oderberg.

Infolge der am 1. Mai 1901 erfolgten Schliessung der Haltestelle Poremba ist diese Haltestelle in den auf Seite 16 und 17 enthaltenen Tabellen des Localpersonen- und Gepäckstarifes der österreichischen Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zu streichen.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1901 wird die Relation Orlau—Oderberg von der zweiten in die erste Zone declassificirt, und wird ausserdem der für diese Relation im Nachtrag I zum genannten Tarife auf Seite 4 vorgesehene Fahrpreis von 28 auf 25 Heller herabgesetzt.

Ferner ist im Nachtrag I auf Seite 2 die Relation Orlau—Oderberg sammt dem Fahrpeise zu streichen.

Budapest, am 10. Mai 1901. [406]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife, Theil IV, Heft 2, vom 1. Februar 1900.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1901 gelangt der Nachtrag I zum oben bezeichneten Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz und Rinde von Ungarn nach Süddeutschland zur Ausgabe.

Dieser Tarifnachtrag enthält ausser neuen, bezw. geänderten Frachtsätzen, Ergänzungen der Tarifbestimmungen und Ausnahmefrachtsätze für Eisenbahnschwellen.

Abdrücke des Nachtrages I sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 11. Mai 1901. [407]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hornviehverkehr von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Wien-St. Marx.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juli 1901 tritt ein neuer Tarif für die frachtgutmässige Beförderung von Hornvieh (Stiere, Ochsen, Kühe und Kälber) in Wagenladungen von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Strecken Pössnitz—Nabresina—Cormons, Marburg Hauptbahnhof—Franzensfeste und Gossensass—Peri) nach Wien-St. Marx, Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, in Kraft.

Der „Ausnahmetarif für den directen Frachtguttransport von Hornvieh (Stiere, Ochsen, Kühe und Kälber) in Wagenladungen von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Wien-St. Marx", giltig vom 1. November 1894, tritt mit Ende Juni 1901 ausser Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifes sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 30 Hellern zu beziehen.

Wien, am 10. Mai 1901. [408]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich, Westösterreich, Ungarn Galizien und der Bukowina.

Tarifirung von Canaigre.

Für Canaigre finden ab 1. Juni 1901 im Kartirungswege Anwendung:

A. Im Verkehre mit den österreichischen Elbe-Umschlagsplätzen Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag

bei Aufgabe in beliebigen Mengen die Frachtsätze der Stückgutclasse II,

bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 5000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen die Frachtsätze des Specialtarifes A 2,

bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen die Frachtsätze des Specialtarifes II.

B. Im Verkehre mit den sächsischen Elbe-Umschlagsplätzen in Dresden und Riesa.

Für Stückgutsendung und Sendungen von 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, dieselbe Tarifirung wie ad A.

Bei Aufgabe oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 61 d im Elbe-Umschlagstarife für Oesterreich vom 1. November 1899, des Ausnahmetarifes Nr. 29 d im Elbe-Umschlagstarife für Westösterreich vom 1. April 1901 und des Ausnahmetarifes Nr. 33 (Gerbstoffe) im Elbe-Umschlagstarife für Ungarn vom 1. August 1899.

Wien, am 6. Mai 1901. [409]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Einführung des Tarifnachtrages IV.

Mit 1. Juni 1901 — für Frachterhöhungen und Erschwerungen mit 1. Juli 1901 — tritt der Nachtrag IV zum Elbe-Umschlagstarife für Oesterreich vom 1. November 1899 in Kraft.

Derselbe enthält unter Anderem Ergänzungen und Aenderungen der Classengut- und Ausnahmetarife.

Der Nachtrag ist bei der unterzeichneten Direction, sowie bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 h = 17 Pfg. per Stück erhältlich.

Wien, am 8. Mai 1901. [410]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Bahnen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages zum Tarife, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900.

Mit 1. Juni 1901, und insoweit Frachterhöhungen eintreten mit 1. Juli 1901, tritt der Nachtrag I zu dem Tarife, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900, in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderung der Zusammenstellung der Ausnahmetarife nebst den besonderen Bestimmungen für deren Anwendung.
II. Aenderung von Frachtsätzen
   a) in den Stationstarifen für Classengüter,
   b) in den Ausnahmetarifen.
III. Aufnahme der Station Chrzanow (Frachtenstation) in die Ergänzung der in den Stationstarifen enthaltenen Frachtsätze des Specialtarifes 2.
IV. Aufnahme der Station Otrokowitz in den Ausnahmetarif XI für Steinsalz.
V. Erweiterung des Ausnahmetarifes XII für Borstenvieh.
VI. Erweiterung des Ausnahmetarifes XIII für Hornvieh.
VII. Berichtigungen.
VIII. Aenderung des Stationsnamens Jezierzany.
IX. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 30 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Mai 1901. [411]

K. k. österreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr. (Tarif-Heft II.)

Einführung directer Fahrkarten Wien S.B.—Bosna-Brod über Gyékényes—Zágráb.

Mit 1. Juni 1901 gelangen directe Personenzugs-Fahrkarten von Wien S.B. nach Bosna-Brod über Gyékényes—Zágráb, bezw. umgekehrt zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

I.	Classe	K 41·70
II.	„	„ 28·20
III.	„	„ 18·60

Wien, am 10. Mai 1901. [412]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Einführung neuer Fahrpreise.

Ab 1. Juni 1901 gelangen folgende Fahrpreise zur Einführung:

Ueber Čelakowitz:

1. Staatseisenbahn-Gesellschaft Personenzug, Oesterr. Nordwestbahn Schnellzug von Tauschim nach Prag Oe.N.W.B. II. Cl. K 2·60, III. Cl. 1·30;
2. Staatseisenbahn-Gesellschaft Personenzug, Oesterr. Nordwestbahn Zug mit ermässigten Preisen von Tauschim nach Prag Oe.N.W.B. oder umgekehrt II. Cl. K 1·64, III. Cl. K —·82;
3. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Oesterr. Nordwestbahn Personenzug von Tauschim nach Lissa oder umgekehrt II. Cl. K 1·—, III. Cl. K —·50; von Tauschim nach Nimburg Oe.N.W.B. oder umgekehrt II. Cl. K 2·—, III. Cl. K 1·—; von Tauschim nach Prag Oe.N.W.B. oder umgekehrt II. Cl. K 2·—, III. K 1·—.

Wien, im Mai 1901. [413]

Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung an **imprägnirten Waggon-Decktüchern** wird für die Zeit vom 1. Jänner bis Ende December 1902 im Offertwege vergeben.

Nähere Angaben über Gattung und Dimensionen der Decktücher sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferbedingnisse bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Fachabtheilung 5) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Offertformularien benützt werden müssen, sind, per Bogen mit einem 1 Krone-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Lieferung von Waggon-Decktücher" bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien bis **längstens 31. Mai l. J., 12 Uhr Mittags,** beim Einreichungsprotokolle einzubringen.

Die Preise sind franco k. k. Materialmagazin in Wien oder einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen zu notiren.

Dem Offerte sind Qualitätsmuster des Rohstoffes, sowie des imprägnirten Segelstoffes, separat verpackt, beizugeben.

Die Lieferung der Waggondecken wird im Laufe des Jahres 1902 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Theilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Der Offerent hat das Recht, der am 3. Juni l. J., Vormittags 10 Uhr, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der k. k. Staatsbahn-Direction Wien steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen. Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 7. Mai 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

K. k. Staatsbahn-Direction Lemberg.

Verkaufs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg beabsichtigt, im öffentlichen Offertwege und auf Grund der Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen zwei alte ausrangirte, nicht demontirte Locomotiven sammt Tender ohne Ausrüstung zu verkaufen. Nachstehend folgen die beiläufigen Hauptdaten über diese Fahrbetriebsmittel:

Locomotiven Nr. 1114 und 1119.

Geliefert im Jahre 1873 durch die Maschinenfabrik von E. Kessler in Esslingen.

Anzahl der Achsen im Ganzen	3
Anzahl der gekuppelten Aehsen	2
Radstand	4·110 m
Lage der Rahmen	innen
Lage der Steuerung	innen
Lage der Cylinder	aussen
Ganze Länge der Locomotive circa	8·15 m
Cylinderdurchmesser circa	395 mm
Kolbenhub	632 „
Laufkreisdurchmesser der Trieb- und Kuppelräder sammt Radreifen circa	1·870 m
Laufräder circa	0.980 „
Totale Heizfläche	103 m²
Dampfdruck	6 Athmosphären
Gewicht in leerem Zustande circa	29·8 Tonnen

Tender Nr. 2174 und 2179:

Geliefert im Jahre 1872, bezw. 1873 durch die Maschinenfabrik von E. Kessler in Esslingen.

Anzahl der Achsen	3
Radstand	3·160 m
Ganze Länge des Tenders	6·2 m
Inhalt des Wasserkastens	8·8 m³
Inhalt des Kohlenkastens	6·0 „
Gewicht in leerem Zustande circa	10·0 Tonnen

Die Tender sind bremsbar.

Diese Locomotiven sammt Tender stehen in der Werkstätte Lemberg der k. k. Staatsbahnen und können von den Offerenten in dieser Werkstätte besichtigt werden.

Das Offert ist mit einer Stempelmarke von einer Krone per Bogen zu versehen und in versiegeltem Couvert mit der Aufschrift „Offert auf Ankauf von Locomotiven und Tendern" bis längstens 4. Juni 1901, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg einzubringen.

Zu offeriren ist in Kronenwährung.

Die Abgabe der verkauften Locomotiven und Tender erfolgt ab Werkstätte Lemberg der k. k. Staatsbahnen und sind die Preisanbote auch franco Werkstätte Lemberg zu stellen.

Als Vadium sind zehn Percent des Gesammtanbotes bei der Staatsbahn-Directionscasse in Lemberg zu deponiren.

Es wird bemerkt, dass die Locomotiven nur mit den zugehörigen Tendern zusammen zum Verkaufe gelangen.

In den Offerten ist der Preis per Locomotive und Tender separat anzugeben und zu erklären, ob beide Locomotiven oder nur eine sammt Tender gekauft werden.

Offerte, welche den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen oder nach obigem Termine eingebracht werden, bleiben unberücksichtigt. Die Eröffnung der Offerte findet am 5. Juni 1901, um 10 Uhr Vormittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Lemberg, am 4. Mai 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Lemberg.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1237	k. k. österr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	Stationen der Linien des Abschnittes A im Hefte 1 des Localgütertarifes, Theil II, der k. k. österr. Staatsbahnen		Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauleitung oder die Bauunternehmung der Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel als Empfängerin zu erscheinen hat. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung oder Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach zu bewirken ist. Im Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	
1238	k. k. österr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	Stationen der Linien des Abschnittes A im Hefte 1 des Localgütertarifes, Theil II, der k. k. österr. Staatsbahnen	Benes chau	Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauleitung oder Bauunternehmung der Localbahn Wlaschim—Unter-Kralowitz als Empfängerin zu erscheinen hat. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung oder Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu bewirken ist. Im Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, ist nur der eventuelle Mehrbetrag zu liquidiren	
1239	k. k. österr. Staatsbahnen		Tannenspaltholz bis zu 1·25 m Länge	Hadikfalva	Nowosielitza	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Heller 49	27	22	Im Kartirungswege		
				Hliboka					44	21	23			

Fortlaufende Nummer	1240	1241	1242
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im der Namen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Frachtgüter, und zwar: 1. der Classe I, 2. „ „ II	Magnesit	Papier der Pos. P 1—a der Güterclassification des Tarifes Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Bielitz (und vice versa)	Pelsücz (und vice versa)	Budweis
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Falgendorf-Widach (und vice versa)	Brody (Bhf.) trs. Granica trs., bezw. Szczakowa trs. Nowosielitza (Bhf.) trs. Podwołoczyska (Bhf.) trs.	Wien-Praterquai
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Anfgabe in beliebigen Quantitäten	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Mai 1901	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteben keine directen Frachtsätze	Besteht keiner	143 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	1. 505 Heller 2. 388 Heller	Heller 166 136 195 181	116 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			27 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Die Rückvergütung hat gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate über den Versandt nach Wien-Praterquai und der den Weiterversandt per Wasser nachweisenden Documente zu erfolgen und ist die Vorlage vom Absender bis Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu bewirken
Besondere Bemerkungen			Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, Hercegovina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Praterquai zum Umschlag gelangen

| Fortlaufende Nummer | 1 | | |

1246

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1														
Die Publication erfolgt	2														
bei den Verwaltungen	3														
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Chamotteziegel aus Pos. Z—1 der Güterclassification		Steinzeugröhren aus Pos. T—21 der Güterclassification		a) Thon, roh, in Säcken verpackt, b) Thon, gebrannt, lose oder in Säcken verpackt, aus Pos. T—17 der Güterclassification									
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Wildstein													
nach		Budapest*)	Liszka Tolesva	Parád	Tecsö	Volócz	Arad	Budapest*)	Kolozsvár	Nagy-Szeben	Pozsony	Budapest*)			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen				Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen									
	7	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901													
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarife der betheiligten Verwaltungen													
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine directen Frachtsätze													
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	Heller													
		a)	b)												
		232	237	272	314	271	292	291	344	294	346	314	231	341	374	196	237
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Im Kartirungswege													
Art der Durchführung	12														
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13														
Besondere Bemerkungen	14	Bei Inanspruchnahme der nebenstehenden Frachtsätze obliegt das Aufladen der Sendungen dem Versender; bei dem Artikel „Thon, roh, in Säcken verpackt", ist überdies auch das Abladen durch den Empfänger zu bewirken													

1247

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1		
Die Publication erfolgt bei den Verwaltungen	2		
	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Niederschlesische Kohle und Coaks	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1897 (von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft)	
nach		Hohenstadt (St.E.G.)	Ung.-Ostra / Butschowitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, bezw. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	
	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif vom 1. November 1897 für Steinkohlen etc. von Stationen des E.D.B. Breslau nach Stationen der St.E.G.	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	146	100 / 80
		Heller per Tonne à 1000 kg	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Im Rückvergütungswege	
Art der Durchführung	12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1902 vorzulegen sind	
Besondere Bemerkungen	14	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 145 vom 18. December 1900 sub Post 3402 für dieselben Transporte nach Hohenstadt verlautbarte Frachtnachlass von 108 Hellern per Tonne à 1000 kg tritt hiemit gleichzeitig ausser Kraft	

*) Die Frachtsätze im Verkehre mit Budapest finden auf nachstehende Bahnhöfe Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti théerpályaudvár, fővámház, fővárosi közraktárak, józsefváros, kiteró, Lipóvár und nyugoti pályaudvár.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1248	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Maschinentheile der Pos. E—6	Brünn (St.E.G.)	Böhm.-Trübau	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juli 1901	Localtarif	79 Heller	63 Heller	16 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende September 1901	Das Anf.- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
1249	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Eisenbahnschwellen der Pos. H—19	Viarapass (St.E.G.) transit Bilnitz-Brunov Boikowitz Nezdenitz Ungar.-Brod	Biansko	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juli 1901	Localtarif	Verschieden	66 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende September 1901	Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
1250	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Rohzucker als Frachtgut	Opočno	Aussig (St.E.G.), Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende August 1901	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	144 Heller	112 Heller	32 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende December 1901	

NB. Die Transporte müssen für die Erweiternng einer Spinnerei und Weberei in Parnik bei Böhm.-Trübau bestimmt sein und diesem Zwecke auch zugeführt werden.

NB. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 97 vom 28. August 1900 unter Pos. 1963 für Rohzucker von Opočno nach Aussig (St.E.G.), Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen publicirte Frachtsatz von 127 Hellern per 100 kg wird hiemit ausser Kraft gesetzt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1251	**Eisenbahn Wien-Aspang** als Betriebsführende der Schneebergbahn		Stückgüter	Puchberg a. Sch.	Baumgartner	Unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen, sowie der Bestimmungen des Localgütertarifes für die Zahnradbahn	während des Betriebes der Zahnradbahn im Jahre 1901	Localgütertarif	Heller 160	100	60	Im Kartirungswege		
			Wagenladungsgüter						80	50	30			
			Stückgüter	Baumgartner	Puchberg a. Sch.				80	50	30			
			Wagenladungsgüter						58	36	22			
1252	**Buschtěhrader Eisenbahn**	bethelligten Verwaltungen	Thon, auch Schieferthon, rob, wenn unverpackt; Erde, gewöhnliche, der Pos. E—18 des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898 (mit Ausnahme von Porzellanerde, geschlemmte (Chinaclay, Kaolin), von Pfeifenerde und Walkerde), wenn unverpackt	Wildstein (Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach)	Bodenbach (k.k. St.B. und St.E.G.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der sonstigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz	86 Heller		Im Kartirungswege		
1253	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901, gelangt hinsichtlich der Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn für die zur Neuanlage eines Stahlofens und zur Vergrösserung des Blechwalzwerkes in Rothau nach der Station Annathal-Rothau (B.E.B.) bestimmten Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Annathal-Rothau (B.E.B.) bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. Jänner 1898 giltigen Localgütertarifes, Theil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermässigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.										
1254	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, als: Kalk, Cement, Ziegel, Schiefer, Dampfkessel, Maschinen und Eisenbestandtheile	Der Molkereigenossenschaft in Wartenberg wurde für die zum Baue einer Molkerei benöthigten und in der Stations Brims zur Abgabe gelangenden Banmaterialien und Einrichtungsgegenstände hinsichtlich der Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn die Frachtbegünstigung des Ausnahmetarifes XIV des Localgütertarifes, Theil II, vom 1. Februar 1894, bezw. des im Nachtrage V hiezu enthaltenen Ausnahmetarifes, Theil III, unter den daselbst festgesetzten Bedingungen bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901 gewährt. Von der Bedingung des Durchlaufes von mindestens 40 km auf den Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurde abgesehen.										

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
32	Nr. 139 vom 4. December 1900	2890	K. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Cement	Golleschau	Brody (Bhf.) trs. etc.	1. Juni 1901	An Stelle dieser Frachtsätze treten die in den am 1. Mai 1901 zur Herausgabe gelangten Tarifen, Theil II, Heft 1 und Artikel-Tarife für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr enthaltenen Frachtsätze
33		2894		Betheiligte Verwaltungen	Chamottesteine etc.	Gross-Opatowitz etc.	Brody (Bhf.) trs. etc.		
34		2887			Holz der Pos. H—18	Volksgarten	Nowosielitza Reichsgrenze trs. für Russland		
35		2886		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Baumwollgarne etc.	Görkau etc.	Granica trs., hezw. Szczakowa trs.		
36		2884			Steinkohlentheer etc.	Schönhrunn	Granica trs., hezw. Szczakowa trs. (für Russland)		
37		2885		Betheiligte Verwaltungen	Chamotteziegel	Blansko	Granica trs., hezw. Szczakowa trs.		
38	Nr. 142 vom 11. December 1900	3156		Kaiser Ferdinanis-Nordbahn	Retortenkokes etc.	Granica trs., hezw. Szczakowa	Lend-Gastein		
39		3158		Betheiligte Verwaltungen	Bettfedern (russ. Herkunft)	Podwołoczyska (Bhf.) trs. etc.	Prag (St.E.G. und Oe.N.W.B.)		
40	Nr. 139 vom 4. December 1900	2880			Cement	Hadikfalva	Brody (Bhf.) trs. etc.		
41	Nr. 142 vom 11. December 1900	3155			Landwirthschaftliche Maschinen etc.	Brandeis a/E.	Brody (Bhf.) trs. etc.		
42		3184			Phosphorite	Oesterr.-Russischen Reichsgrenze	Podwołoczyska		
43	Nr. 146 vom 20. December 1900	3478			Eichenholzextract etc.	Eszék	Brody (Bhf.) trs.		
44		3498			Holzkalk etc.	Mitrovicz-Szávapart	Granica trs., hezw. Szczakowa trs.		
45	Nr. 145 vom 18. December 1900	3462		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H—19/I etc.	Alt-Sandec, Basznia etc.	Granica trs., hezw. Szczakowa trs.		
46	Nr. 142 vom 11. December 1900	3193			Flachs, Hanf etc.	Belzec, Brody (Bhf. trs.) etc.	Prerau		
47	Nr. 149 vom 29. December 1900	3666		Betheiligte Verwaltungen	Glasflaschen	Neusattel	Nowosielitza (Bhf.) etc.		
48		3665			Chamottesteine	Halbstadt	Brody (Bhf.) trs. etc.		

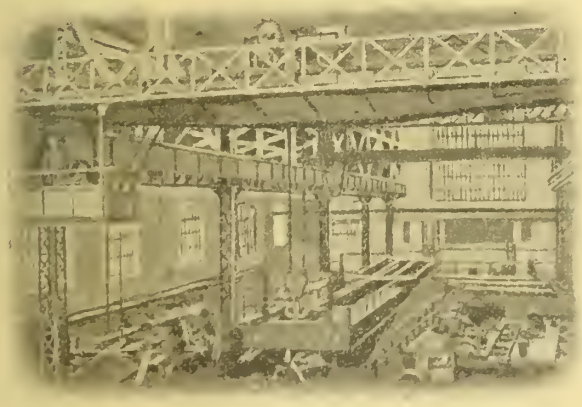
Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
30	Nr. 138 vom 1. December 1900	2795	k. k. österr. Staatsbahnen		Salz (Koch-, Stein-, Sudsalz, auch Leck-steine und Fabriksalz) der Pos. 8—7/a der Güterclassification	I. Ebensee II. Hallein	Absdorf-Hippersdorf etc. etc.	Folgende Frachtsätze werden durch Umkartirungen unterboten und sind demgemäss mit sofortiger Giltigkeit abzuändern: In der Rubrik 10 ist unter II (zugestandene Frachtsätze ab Hallein) zu ändern: 1) bei **Pürglitz und Stadtl** unter b) jetzt . . . . . 320 h fortab . . . . . 319 „ 2) bei **Rakonitz** unter a) jetzt . . . . . 352 h fortab . . . . . 335 „ unter b) jetzt . . . . . 320 h fortab . . . . . 297 „	

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.



Krahnbau-Werkstätte von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne) . . . . . 570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actien-gesellschaft . . . . . 820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien . . . . . 600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nord-bahn, M.-Ostrau . . . . . 140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin . . . . . 200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram . . . . . 250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen . . . . . 600 „
Schiffswerfte in Palermo . . . . . 800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, I. Wipplingerstrasse 21.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen 24·—	halbjährig	Kronen 12·—	vierteljährig	Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„	Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche** Versteigerungen der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum Reescompte bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 57. **Wien, 16. Mai 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ansland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Die unterlassene Vorladung eines Anrainers zur Baucommission verpflichtet die Baubehörde nur zur Vervollständigung der Verhandlung in dieser Richtung, nicht aber zur Annullirung derselben.

[Erkenntniss vom 3. Februar 1899, Z. 773.]

Gegen die Entscheidung, mit welcher dem N. N. die Bewilligung zur Erbauung eines Wohn- und Geschäftshauses auf der demselben gehörigen, über dem . . . . Grubenfelde liegenden Parcelle Nr. . . in Poln.-Ostrau ertheilt wurde, wurde die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ergriffen und dieselbe damit begründet, dass das der Entscheidung vorangegangene Verfahren deshalb als ein nichtiges, bezw. mangelhaftes zu bezeichnen sei, weil der Beschwerdeführer als Anrainer zu der am 12. April 1897 abgehaltenen Baucommission entgegen der Bestimmung des § 23 Bauordnung vom 2. Juni 1883, L.-G.-Bl. Nr. 26, nicht vorgeladen worden war; trotzdem aber nach Hervorkommen dieses Umstandes keineswegs die am 12. April 1897 gepflogene Verhandlung als null und nichtig erklärt und eine neue Commission angeordnet, sondern nur am 5. Mai 1897 eine Nachtrags-Commission vorgenommen wurde, bei welcher dem Beschwerdeführer der Inhalt des bei der Verhandlung am 12. April 1897 aufgenommenen Protokolles überdies gar nicht zur Kenntniss gebracht worden sei.

Der Verwaltungsgerichtshof konnte jedoch eine Mangelhaftigkeit des Verfahrens in dieser Richtung nicht constatiren. — Es ist wohl richtig, dass die am 12. April 1897 abgehaltene baucommissionelle Verhandlung infolge der unterlassenen Vorladung eines Anrainers unvollständig geblieben ist, und dass der Bauconsens, wenn er auf Grund dieser Verhandlung allein ertheilt worden wäre, der gesetzlichen Grundlage entbehrt und von den oberen Baubehörden hätte aufgehoben werden müssen. — Allein der Umstand der unterlassenen Vorladung eines Anrainers verpflichtet die Baubehörde nur zur Vervollständigung der Verhandlung, zur Sanirung dieses Mangels durch Anordnung einer zweiten Verhandlung, bei welcher dem Anrainer Gelegenheit gegeben wird, seine allfälligen Einwendungen gegen das Bauproject vorzubringen. Er berechtigt aber die Baubehörde keineswegs, die unvollständig gebliebene Verhandlung gänzlich zu vernichten; das heisst auszusprechen, dass auf die Ergebnisse derselben gar keine Rücksicht werde genommen werden, und dass die Verhandlung vollständig erneuert werden müsse. Es geht durchaus nicht an, alle bei der zwar unvollständig gebliebenen, jedoch sanirungsfähigen Verhandlung vor der competenten Behörde etwa abgegebenen bindenden Erklärungen, Aeusserungen oder Gutachten jeder rechtlichen Wirkung zu entkleiden. — Es könnte sich also nur darum handeln, ob dem Beschwerdeführer bei der neuerlich angeordneten Verhandlung am 5. Mai 1897 volle Gelegenheit gegeben wurde, unter Kenntnissnahme der Ergebnisse der ersten Verhandlung seine Einwendungen vorzubringen.

Das Protokoll vom 5. Mai 1897 enthält nun zwar keinen ausdrücklichen Hinweis darauf, dass der Inhalt des Protokolles vom 12. April 1897 den Anwesenden zur Kenntniss gebracht wurde. Da jedoch der Beschwerdeführer bei der zweiten Verhandlung seine Einwendungen gegen die Ertheilung der angesuchten Baubewilligung erhob, ohne die Einsichtnahme in das Protokoll vom 12. April 1897 zu begehren oder gegen die etwaige Verweigerung der Gestattung der Einsicht zu protestiren, so unterliegt es keinem Zweifel, dass er sich in jenem Zeitpunkte in voller Kenntniss des Inhaltes der vorausgegangenen Verhandlung befand, sei es, dass das erste Protokoll verlesen wurde oder in anderer Weise dem Beschwerdeführer zur Kenntniss gelangte. — Wird aber festgehalten, dass sich der Beschwerdeführer am 5. Mai 1897 in die Verhandlung einliess, ohne einen Antrag oder ein Begehren auf Vervollständigung der Verhandlung durch Verlesung des Protokolles vom 12. April 1897

zu stellen, und wird hiezu erwogen, dass — wie die Beschwerde ausdrücklich anführt — dem Beschwerdeführer in der Zuschrift der Gemeindevorstehung von Poln.-Ostrau ddto. 12. April 1897, Z. 3741, mitgetheilt wurde, dass sich das Protokoll in der Gemeindekanzlei befinde, und dass ihm das Recht zustehe, dasselbe in der Gemeindekanzlei einzusehen, so kann von einer ausser seinem Verschulden liegenden Beeinträchtigung in Ausübung seiner Rechte keine Rede sein.

Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Wenn wegen einer Verkehrsstörung eine Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist festgesetzt wurde, so kann die Eisenbahn auch die nachgewiesene Zeit der thatsächlichen Hemmung des betreffenden Transportes, soweit sie die Dauer dieses Zuschlages übersteigt, bei Berechnung der Gesammtlieferfrist in Anschlag bringen.

Bei Beförderung über eine Hilfsroute ist die Eisenbahn berechtigt, der Berechnung der Gesammtlieferfrist neben dem Zuschlage für die Verkehrsstörung die Länge und die Zuschlagsfristen der Hilfsroute zugrunde zu legen.

(Entscheidung vom 13. November 1900, Z. C I $\frac{330/00}{4}$.)

Am 15. Jänner 1900 wurde in der Station Fehértemplom eine Sendung Mais nach Lettowitz aufgegeben. Die Sendung langte daselbst am 28. Jänner 1900 in der neunten Stunde ein, der Transport dauerte somit 12 Tage. Die Gesammtlieferfrist für den normalen Transportweg via Pressburg—Marchegg, zuzüglich des aus Anlass des Tunneleinsturzes bei Pressburg*) publicirten ausserordentlichen Lieferfristzuschlages von drei Tagen, betrug 11 Tage. Der Kläger beanspruchte daher für eine Ueberschreitung der Lieferfrist von einem Tage und neun Stunden nach § 87 B.-R. den Ersatz von zwei Zehnteln der Fracht.

Die Eisenbahn berechnete jedoch die Lieferfrist unter Zugrundelegung der Länge der eingeschlagenen Hilfsroute via Parndorf—Bruck a. d. L., ferner der auf dieser Route bestehenden Zuschlagsfristen und des Pressburger Zuschlages, wobei sich eine Gesammtlieferfrist von $11^1/_2$ Tagen, somit eine Ueberschreitung von blos 21 Stunden ergab. Ferner aber führte die Eisenbahn an, dass infolge des Tunneleinsturzes bei Pressburg am 18. Jänner 1900 und der dadurch eingetretenen Verkehrsstörung der betreffende Waggon in Pressburg, wo er am 18. Jänner in der 21. Stunde einlangte, bis zum 23. Jänner in der 14. Stunde festgehalten war, weil er infolge der Wagenanstauung so verlegt war, dass er vor diesem Zeitpunkte nicht weiterbefördert werden konnte.

Die Bahn vertrat nun die Ansicht, dass sie berechtigt sei, sich die, die dreitägige Zuschlagsfrist übersteigende Zeit des nothgedrungenen Aufenthaltes in Pressburg neben jener Zuschlagsfrist in Anrechnung zu bringen, so dass eine von ihr zu vertretende Ueberschreitung der Lieferfrist überhaupt nicht vorliege, weshalb die Klage abzuweisen sei.

Der Richter wies auch thatsächlich das Klagebegehren mit folgender Begründung ab:

Der Kläger hat die Angaben der Beklagten als richtig zugegeben, nämlich, dass die Entfernungen, wie sie die Beklagte angibt, richtig berechnet sind; ferner dass die von der Beklagten angeführten Zuschlagsfristen für die Hilfsroute ordnungsmässig publicirt sind; endlich, dass der Waggon, welcher die fragliche Sendung enthielt, thatsächlich bei Pressburg infolge der Anstauung vom 18. Jänner in der 21. Stunde bis zum 23. Jänner in der 14. Stunde derart von den angestauten Waggons verlegt war, dass er vor dieser Zeit nicht weiterbefördert werden konnte.

Der Kläger steht aber auf dem Standpunkte, dass die Beklagte nicht das Recht habe, die Lieferfrist nach dem Wege, welchen die Sendung von Pressburg nach Verlegung der directen Strecke thatsächlich zurücklegte, ferner auch nicht jene Frist, während welcher der Waggon in Pressburg festgehalten war, in Anrechnung zu bringen, weil diese beiden Umstände sich als eine Folge der durch den Tunneleinsturz bei Pressburg herbeigeführten Verkehrsstörung darstellen, und für die Folgen dieser Verkehrsstörung von dem kgl. ungarischen Ministerium nur eine dreitäge Zuschlagsfrist bewilligt wurde. Infolgedessen sei die Bahn auch nicht mehr berechtigt, die Folgen dieser Verkehrsstörung mit mehr als drei Tagen in Anschlag zu bringen.

Dieser Anschauung hat sich das Gericht aus nachstehenden Gründen nicht angeschlossen.

Durch die Gewährung einer Zuschlagsfrist sollten die Rechte, welche der Bahn nach § 86 B.-R. zustehen, nicht eingeschränkt, sondern es soll die Bahn insoferne begünstigt werden, als ihr der nach § 86 B.-R. obliegende Beweis erspart werden soll, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie „weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte".

Wenn es nun die Bahn unternimmt, auf die im § 86 B.-R. vorgeschriebene Weise nachzuweisen, dass die Ausführung des Transportes infolge eines Ereignisses, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte, längere Zeit als die bewilligte Zuschlagsfrist dauerte, so kann ihr das Recht, sich auf diese Weise von ihrer Haftung zu befreien, nicht verkümmert werden.

Nach dem Zugeständnisse des Klägers muss als erwiesen angenommen werden, dass infolge des Tunneleinsturzes bei Pressburg und der hiedurch eingetretenen Anstauung der Güter bei Pressburg, also durch ein unvermeidliches Ereigniss, die Weiterbeförderung des betreffenden Waggons vom 18. Jänner in der 21. Stunde bis zum 23. Jänner in der 14. Stunde, also durch vier Tage und 19 Stunden gehindert war. Die Bahn ist daher berechtigt, diese Zeit von 4 Tagen und 19 Stunden statt der Zuschlagsfrist von drei Tagen, oder aber die, die Zuschlagsfrist übersteigende Zeit des durch den Tunneleinsturz bei Pressburg herbeigeführten nothgedrungenen Aufenthaltes ausser der Zuschlagsfrist bei der Berechnung der Gesammtlieferfrist in Anschlag zu bringen.

Die Bahn ist aber auch berechtigt, die Lieferfrist nach jener Strecke zu berechnen, welche die Sendung zurücklegen musste, da der vorgeschriebene oder aus den Tarifen sich ergebende Weg infolge des Tunneleinsturzes bei Pressburg nicht passirbar war.

Nach § 65 (3) B.-R. ist nämlich der Eisenbahn die Entscheidung überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, das Gut auf einem anderen Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen oder den Absender um eine andere Verfügung anzugehen. Die Bahn hat in vorliegendem Falle das Gut auf einer Hilfsroute weiterbefördert, und es muss ihr auch zustehen, die Transportfrist nach Massgabe dieser Route zu berechnen. Wäre

*) Der Tunneleinsturz erfolgte in der Nacht vom 18. auf den 19. Jänner 1900.

letzteres nicht der Fall, so hätte die Ermächtigung des § 65 B.-R. keinen Sinn und keinen Zweck, denn der Bahn steht es ohnehin gemäss § 51 (1) l, B.-R. frei, selbst von einem im Frachtbriefe vorgeschriebenen Transportwege abzuweichen, wenn sie nicht eine längere Lieferfrist der Sendungen in Anrechnung bringt. Wenn nun ungeachtet des Bestandes dieser Norm der § 65 B.-R. der Bahn das Recht einräumt, das Gut auf einer Hilfsroute zur Bestimmungsstation zu bringen, so ist durch letztere Bestimmung offenkundig auch der Bahn das Recht eingeräumt, die für diese Hilfsroute entfallende Transportfrist in Anspruch zu nehmen.

Da nun Klägerin ausdrücklich zugestanden hat, dass die Bahn die von ihr in der Verhandlung angegebene Hilfsroute in Anspruch nehmen musste, so war die Bahn auch berechtigt, die Transportdauer zur Ausführung der Sendung in Anrechnung zu bringen, welche diese Hilfsroute erfordert. Ueberdies besagt die Kundmachung des kgl. ungarischen Handelsministeriums, in welcher aus Anlass des Tunneleinsturzes bei Pressburg eine Zuschlagsfrist ertheilt wird, dass die dreitägige Zuschlagsfrist unter Aufrechthaltung der in Kraft stehenden Zuschlagsfristen als eine weitere Zuschlagsfrist genehmigt werde.

Da die Bahn unter der Voraussetzung, dass sie die Frist der factischen Behinderung des Transportes anstatt der gewährten Zuschlagsfrist bei Berechnung der Lieferfrist in Anschlag bringen kann, und unter der weiteren Voraussetzung, dass sie, ungeachtet der Zuschlagsfrist, die Lieferfrist nach der für die Hilfsroute in Betracht kommenden Lieferfrist berechnen kann, in vorliegendem Falle eine Lieferfristüberschreitung nicht zu vertreten hat, erscheint das Klagebegehren ungerechtfertigt und war daher abzuweisen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates März 1901.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates März 1901 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund): im Baue am 1. März 1901	Hievon in km (rund): verblieben im Baue am 1. April 1901
A. Hauptbahnen:			
Erweiterungsbauten:			
auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg . .	—	—	—
Werkstättenbahnhof in Pilsen . . .	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
Stationserweiterung Kattowitz . . .	—	—	—
Stationserweiterung Neuhof	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Stationserweiterung Saaz	—	—	—
Stationserweiterung Bilin	—	—	—
Stationserweiterung Oberbřiz	—	—	—
Summe der Hauptbahnen . .	—	—	—
B. Local- und Kleinbahnen:			
I. Neubauten:			
Schönwehr-Elbogen	15·3	15·3	15·3
Dolnja Glavska-Bocche di Cattaro sammt Flügel von Uskoplje nach Gravosa . .	66·5	66·5	66·5
Triest-Parenzo:			
Theilstrecke Triest—Buje	59·7	59·7	59·7
Theilstrecke Buje—Parenzo	63·9	43·6	43·6
Freudenthal—Klein-Mohrau	17·1	17·1	17·1
Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn	5·8	5·8	5·8
Neuhof-Weseritz	24·4	24·4	24·4
Kolin-Cerčan sammt Abzweigung Rattay-Kacow	79·6	47·7	47·7
Hinter-Třeban—Lochowitz	26·6	26·6	26·6
Tannwald-Grünthal	7·0	7·0	7·0
Chlumetz-Königstadtl	13·2	13·2	13·2
Lambach-Haag	21·9	21·9	21·9
Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn) .	34·7	34·7	34·7
Sattledt-Grünau (Almthalbahn)	32·0	32·0	32·0
Kimpolung-Dorna watra:			
Theilstrecke Valeputna—Jakobeni .	11·8	11·8	11·8
Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf	25·5	25·5	25·5
Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) . .	30·4	—	—
Theilstrecke Kaltenbach—Mayrhofen	—	10·2	10·2
Laun-Libochowitz	19·4	—	19·4
Görz-Haidenschaft (Wippachthalbahn) .	30·4	30·4	30·4
Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf	12·9	12·9	12·9
Elektrische Kleinbahnlinien in Graz und Umgebung	6·8	6·8	6·8
Elektrische Kleinbahnlinien in Krakau	5·0	5·0	—
Elektrische Kleinbahnlinien in Wien .	3·8	3·8	3·8
II. Erweiterungsbauten:			
Elektrische Bahn Wien-Baden:			
Zweites Geleise in der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Guntramsdorf . .	17·2	17·2	17·2
Summe der Local- und Kleinbahnen	630·9	539·1	553·5

Es sind sonach durch den Baubeginn der Localbahn Laun-Libochowitz 19·4 km zugewachsen; dagegen durch die Bauvollendung der elektrischen Kleinbahnlinien in Krakau, welche im März 1901 eröffnet wurden, 5 km abgefallen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates März 1901 an Local- und Kleinbahnlinien 553·5 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass auf der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn auch die Verbindungscurve zur Gürtellinie im Baue ist; ferner dass von der Localbahn Kolin-Cerčan die 31·9 km lange Theilstrecke Kolin—Neuhof a. S. seit 25. December 1900 eröffnet ist, und dass von der schmalspurigen Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) die 9·1 km lange Theilstrecke Jenbach—Fügen seit 20. December 1900 und die 11·1 km lange Theilstrecke Fügen—Kaltenbach seit 24. Februar 1901 eröffnet ist.

Projectirte Localbahn Rakonitz-Laun. (Variante über die „Vrata"-Einsattlung, km 21/22 bis km 30/31, und Trassenverlegung in km 30/35 und 35/38: Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Vincenz Feyerfeil, k. k. Notar in Karolinenthal, vorgelegten generellen Projectes, betreffend die bei der Trassenrevision bezüglich des Bahnprojectes Rakonitz-Laun commissionell beantragte Variante über die „Vrata"-Einsattlung, km 21/22 bis km 30/31, dann die an diese Variantenstrecke anschliessende Trassenverlegung im Bereiche von Pavlčin, km 30/35, und die anlässlich der Neuanlage einer Station an der Karlsbader Aerarialstrasse bedingte Linienverschiebung in km 35/38 die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 14. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 20.534.]

Projectirte elektrische Localbahn von Tábor nach Bechyn. (Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten umgearbeiteten Detailprojectes für die nunmehr mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Tábor nach Bechyn die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung auf den 20. Mai und folgenden Tag anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Heinrich Mahling betraut. Mit Rücksicht darauf, dass die Projectstrasse gegen die Trasse des ursprünglichen Projectes streckenweise wesentliche Abweichungen aufweist und auch die Situirung der einzelnen Mittelstationen und Haltestellen Aenderungen erfahren hat, wird unmittelbar vor der politischen Begehung die Trassenfrage der Erörterung unterzogen und auch neuerlich die Stationscommission vorgenommen werden. [E.-M.-Z. 21.068.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Abänderung der Stationsnamen „Maffersdorf r. d. N.", „Maffersdorf l. d. N." und „Maffersdorf-Mitteldorf".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Gemeinde Maffersdorf angesuchte Abänderung der Stationsnamen „Maffersdorf r. d. N." in „Maffersdorf-Fabrik", „Maffersdorf l. d. N." in „Maffersdorf" und „Maffersdorf-Mitteldorf" in „Maffersdorf-Sauerbrunn" genehmigt und den Verwaltungsrath der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn als betriebführende Verwaltung angewiesen, die nöthigen Verfügungen zu treffen. [E.-M.-Z. 18.706/20.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Genehmigung des zwischen der kgl. ungarischen Regierung und der Ungarisch-croatischen Seeschiffahrts-Actiengesellschaft abgeschlossenen Vertrages.) Das ungarische Abgeordnetenhaus hat in seiner am 10. Mai 1901 abgehaltenen Sitzung dem vom kgl. ungarischen Handelsminister der Legislative unterbreiteten Vertrage zwischen der kgl. ungarischen Regierung und der Direction der mit der Seeschiffahrt Fiume—Ancona und Fiume—Venezia fusionirten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 39) Ungarisch-croatischen Seeschiffahrts-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38) die parlamentarische Sanction ertheilt und die Inarticulirung des Vertrages genehmigt.

— (Genehmigung der Modification des G.-A. XXX ex 1897, betreffend die Bedeckung der Kosten der bei den kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu bewerkstelligenden Investitionen.) Das ungarische Abgeordnetenhaus hat in seiner am 10. Mai 1901 abgehaltenen Sitzung dem vom kgl. ungarischen Handelsminister unterbreiteten Gesetzentwurfe über die Modification des G.-A. XXX ex 1897, betreffend die Bedeckung der Kosten der bei den kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu bewerkstelligenden Investitionen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1897), die parlamentarische Sanction ertheilt. Die vorzunehmenden Investitionen beziehen sich auf die Mehranschaffnng von 2000 Stück Güterwagen, deren je frühere Beistellung durch die constante Zunahme des Güterverkehres bedingt erscheint.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Gewährung von Beförderungsbegünstigungen für Ausstellungsgüter.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass sie im Sinne des Beschlusses der unter Vorsitz ihres Directors, Ministerialrath Johann Marx in Pozsony (Pressburg), abgehaltenen zweiten diesjährigen Conferenz der Directoren ungarisch-österreichischer und bosnisch-hercegovinischer Eisenbahnen zu Gunsten der:

1. Münchener Kunstausstellung vom 1. Juni bis zum 31. October,
2. Secessionsausstellung in München vom 1. Juni bis zum 30. September,
3. internationalen Automobilausstellung in Wien vom 23. Mai bis zum 6. Juni,
4. keramischen und Kunstgewerbe-Ausstellung in Prag vom 1. Juni bis zum 15. Juni,
5. Kunstausstellung in Salzburg vom 15. Juni bis Ende September,
6. Ausstellung von Rassen- und Jagdhunden in Bautzen (Sachsen) vom 8. bis zum 10. Juni

nebst anderen Beförderungsbegünstigungen auch die unentgeltlicher Zurückbeförderung der unveräussert gebliebenen Ausstellungsgegenstände für die vorbenannten Ausstellungen bewilligt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erhöhung der bisherigen Fahrgeschwindigkeit im Bereiche einzelner Linien.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass mit Genehmigung des kgl. ungarischen Handelsministers neuerdings eine Erhöhung der bisherigen Fahrgeschwindigkeit (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1901, 37, 43 und 59 ex 1900) auf einzelnen Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der von diesen betriebenen Localbahnen stattfinden wird, und zwar:

1. auf der Staatsbahnlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Szeged-Rokus von bisher 55 km per Stunde auf 60 km;
2. auf der Theilstrecke Batyu—Lawoczne der Linie Budapest—Szerencs—Sátor-Alja-Ujhely—Bátyu—Lawoczne (—Stryj—Lemberg) der Staatsbahnen von bisher 55 km auf 60 km;
3. auf der Linie Bátyu—Királyháza der Staatsbahnen von bisher 55 km auf 60 km;
4. auf der Theilstrecke Zsebely—Csákovár der Localbahn Zsebely—Csákovár-Vásártér—Bóka (Flügelbahn der Linie Budapest—Temesvár—Zsebely—Báziás) von bisher 30 km auf 40 km;
5. auf der Localbahn Kis-Ujszállás—Dévaványa (Theilstrecke der Vereinigten Mátraer Comitats-Localbahnen) von 30 km auf 35 km.

— (Erweiterung und theilweiser Neubau der Station Debreczen.) Für Erweiterung etc. der Knotenpunktstation Debreczen der Hauptlinie Budapest—Püspök-Ladany—Debreczen—Marmaros-Sziget—Körösmező (—Woronienka—Stanislau) und der Linie Debreczen—Szerencs der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, ferner der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen Nagy-Léta—Vártes, Debreczen—Füzes-Abony und Debreczen—Büd-Szent Mihály—Tisza-Lök waren aus dem im Jahre 1897 gegründeten Investitionsfonds (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 und 122 ex 1897) K 3,740.000 präliminirt, von welchen bereits 2 Millionen in Anspruch genommen wurden. Im laufenden Jahre werden weitere K 480.000 zu diesem Zwecke ausgegeben und zur Errichtung eines neuen Aufnahmsgebäudes verwendet werden. Dieses wird noch heuer seiner Bestimmung übergeben werden.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Einführung schwerer Locomotiven und Verstärkung des Oberbaues.) Infolge der fortwährenden Steigerung des Verkehres auf den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Bahn hat sich die Nothwendigkeit der Verwendung schwerer Locomotiven und hiemit zugleich auch die der Stärkung des Oberbaues ergeben. Es werden denn auch an Stelle der gegenwärtigen 8·7 m langen Schienen nunmehr 12·5 m lange in Verwendung kommen und werden auch die Holzschwellen dichter gelegt werden.

Orientverkehr via Zimony (Semlin)—Belgrad—Sofia—Constantinopel. (Quarantainemassregeln.) Die fürstl. bulgarische Regierung hat anlässlich von in der Umgebung von Constantinopel vorgekommenen Erkrankungen an Beulenpest in der Eisenbahnstation Hebitschewo ihrer Hauptlinie (Sofia—) Sorembey—Tirnova-Sémenli—Hebitschewo—Adrianopel—Constantinopel eine elftägige Quarantaine eingeführt, welcher zufolge der Verkehr der Conventionalzüge zwischen Constantinopel und Hebitschewo auf unbestimmte Zeit eingestellt wird und als Ersatz gemischte Züge verkehren werden. Die Orient-Expresszüge werden von dieser Massregel nicht tangirt und verkehren wie bisher über bulgarisches Gebiet ohne Einhaltung einer Quarantaine.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Breslau: Neue Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte.) Mit Kundmachung vom 25. April verlautbart obige Eisenbahn-Direction, dass der Breslauer Packetfahrt-Gesellschaft (Gesellschaft mit beschränkter Haftung) vom 1. Juni ab unter der Firma „Amtliche Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte, Breslau, Schwiednitzer Stadtgraben Nr. 13", die Zusammenstellung und der Verkauf von Vereinsfahrscheinheften übertragen worden ist. Für die Ausfertigung von Fahrscheinheften wird von der Gesellschaft eine Gebühr erhohen, welche auf dem Heftumschlage vermerkt wird und folgende Sätze nicht übersteigen darf: 100 Pfg. für ein Fahrscheinheft von Mk. 100 und darüber, 70 Pfg. für ein Fahrscheinheft von Mk. 50 bis 99·95,

50 Pfg. für ein Fahrscheinheft von Mk. 20 bis 49·95 und 30 Pfg. für ein Fahrscheinheft von unter Mk. 20.

— (Bröhlthal-Eisenbahn-Gesellschaft: Inbetriebnahme der Theilstrecke Engeln—Weihern Güterbahnhof.) Am 1. Mai erfolgte die Inbetriebnahme der Theilstrecke Engeln—Weihern Güterbahnhof. Die Haltestelle Weihern Güterbahnhof dient bis auf Weiteres dem Gesammtverkehre mit der Beschränkung, dass die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Fahrzeugen ausgeschlossen ist. Zu demselben Zeitpunkte ist die Haltestelle Brenk auch für den Güterverkehr eingerichtet worden.

— (Stralsund-Tribseer Eisenbahn-Gesellschaft: Eröffnung des Personenhaltepunktes Lüssow bei Stralsund.) Am 26. April ist der Personenhaltepunkt Lüssow bei Stralsund dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. (Kundmachung obiger Gesellschaft vom 26. April.)

— (Bedingungen für die Einstellungen von Privatgüterwagen in den Wagenpark der dem preussischen Staatsbahn-Wagenverbande angehörenden Verwaltungen.) Diese Bedingungen haben in neuerer Zeit Aenderungen erfahren, welche zum Theil im December v. J., zum Theil am 1. Februar d. J. in Kraft getreten sind. Sie bestehen im Wesentlichen in Folgendem: 1. Während früher für Privatwagen, die ausserhalb der Heimatsstation unbenutzt auf Privatgeleisen standen, ein Wagenstandgeld zu zahlen war, ist jetzt bestimmt, dass für solche Wagen, so lange sie auf Privatgeleisen, sei es auf ihrer Heimatsstation oder auf einer anderen Station des Staatsbahnwagenverbandes unbenutzt stehen, eine Gebühr nicht mehr zur Erhebung kommt. 2. Nach § 4 der früheren Bestimmungen übernahm die Eisenbahn bei Privatkesselwagen keine Haftpflicht für Leckwerden. Jetzt ist diese Bedingung dahin ergänzt worden, dass die Bahn sich in den Fällen einer Haftpflicht nicht entzieht, wo Verluste durch Leckwerden und Bruch auf eisenbahnseitiges Verschulden zurückzuführen sind. 3. Die Bestimmung, dass die Kessel in ihrem Innern in der Querrichtung mit Scheidewänden versehen sein müssen, die eine Verschiebung der Wagenbelastung bei Rangirbewegungen verhindern, ist dahin erleichtert, dass diese Scheidewände nur bei Einstellung neuer Wagen vorhanden sein müssen. 4. Während früher eine Frachtberechnung für Privatkesselwagen nur dann stattfand, wenn neue Wagen an ihren Stationsort oder wenn ältere Wagen zum Zwecke der Einstellung in einen anderen Wagenpark aus dem Bezirk einer Verwaltung in den einer anderen überführt wurden, hat eine Frachtberechnung jetzt auch bei Umstationirung von Kesselwagen in Heimatsbezirke zu erfolgen. [Z. d. V. D. E.-V.]

— (Brandversicherungsverein preussischer Staatseisenbahnbeamten.) In dem Geschäftsjahre 1900 dieses Vereines ist die Zahl der versicherten Mitglieder von 96.218 auf 111.986 gestiegen. Die Versicherungssumme hob sich von rund Mk. 373,000.000 auf Mk. 430,000.000. Die Einnahme betrug an Eintrittsgeldern und Beiträgen Mk. 262.181 (gegen Mk. 227.404 im Vorjahre), an Zinsen Mk. 28.975 (23.977), an sonstigen Einnahmen Mk. 2057 (3029). Die Ausgaben betrugen an Brandentschädigungen für 1059 (943) Brandfälle Mk. 140.793 (106.500), an Reise- und Abschätzungskosten Mk. 3665 (3194), an Steuern und öffentlichen Abgaben Mk. 677 (575), an Verwaltungskosten u. s. w. Mk. 7162 (6409). Der Gesammtüberschuss betrug Mk. 133.399 (114.895). Die starke Zunahme der Mitgliederzahl um 15768 Personen ist zurückzuführen auf die von der zehnten ordentlichen Generalversammlung beschlossene Zulassung der ständigen Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung zur Aufnahme in den Verein. Der Verein hat während seines elfjährigen Bestehens in 5930 Brandfällen im Ganzen Mk. 789.577 an Brandentschädigungen gezahlt. Sein aus den jährlichen Ueberschüssen angesammelter Reservefonds ist im laufenden Jahre auf Mk. 737.238 angewachsen.

Baden. (Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen: Station Karlsruhe Westbahnhof führt die eisenbahndienstlichen Geschäfte für die Station Karlsruhe Rheinhafen.) Für den ab 1. Mai eröffneten, von der Stadt Karlsruhe erstellten Rheinhafen, welcher in den Tarifen unter der Bezeichnung „Karlsruhe Rheinhafen" aufgeführt wird, ist eine selbstständige Eisenbahndienststelle nicht errichtet worden und werden die eisenbahndienstlichen Geschäfte für denselben von dem Stationsamte Karlsruhe Westbahnhof wahrgenommen werden. (Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 53 vom 7. Mai, Seite 1268.)

Schwerin. (Grossherzogl. Schwerin'sche Staatseisenbahnen: Aenderung der Schreibweise der Stationsnamen Finken und Friedrichsruh i. Mecklb.) Ab 15. Mai wurde die Schreibweise der Haltestellen Finken an der Bahnstrecke Ganglin—Röbel in „Fincken" und Friedrichsruh i. Mecklb. an der Bahnstrecke Schwerin i. Mecklb.—Parchim in Friedrichsruhe i. Mecklb. abgeändert.

Schweiz. (Unfälle auf den schweizerischen Bahnen im Jahre 1900.) Im Jahre 1900 wurden 39 Entgleisungen in Stationen (gegen 33 im Vorjahre), 7 Entgleisungen auf offener Bahn (gegen 17), 39 Zusammenstösse in Stationen (gegen 38), 3 Zusammenstösse auf freier Bahn (gegen 1) und 1023 (gegen 1014) sonstige Unfälle zur Anzeige gebracht. Zusammenstösse fahrender Züge unter sich auf offener Bahn kamen auf den Vollbahnen nicht vor. Bei sämmtlichen Unfällen erfolgten 69 Tödtungen (gegen 86 im Vorjahre) und 929 Verletzungen von Personen (gegen 923).

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Geschäftsbericht und Bilanz 1900.) Der Rechnungsabschluss der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft weist einen Ueberschuss von K 2,558.516·58 gegen K 932.182·46 im Vorjahre auf, woraus sich eine Besserung des Betriebsergebnisses um K 1,626.334·12 ergibt.

Der Schiffahrtsbetrieb gestaltete sich namhaft günstiger als im Vorjahre, indem an Stelle des Verlustsaldos per Kronen 524.012·88 im Gegenstandsjahre ein Gewinn von K 227.121·91 erzielt wurde. Die Besserung beträgt demnach K 751.134·79. Dieses Resultat erscheint noch immer nicht befriedigend. Die Missernte, von welcher die Länder an der unteren Donau im Jahre 1899 heimgesucht waren, übte ihre ungünstige Rückwirkung auch im vorigen Jahre aus, in dessen erster Hälfte Transporte aus Rumänien und Bulgarien fast gänzlich fehlten, während die in Ungarn vorhandenen Transportmengen der gesellschaftlichen Flotte nur theilweise Beschäftigung boten. Wohl brachte das zweite Halbjahr 1900 eine Belebung des Getreideverkehres durch Transporte von der unteren Donau, doch beschränkte sich der Absatz — den Artikel Hirse ausgenommen — auf den Transitverkehr nach Deutschland, dessen Aufnahmsfähigkeit jedoch bei der relativ guten eigenen Ernte eine geringe war.

Der Getreideverkehr in und aus Ungarn war in der zweiten Jahreshälfte ziemlich lebhaft, nur der Export von Gerste blieb beträchtlich unter dem Durchschnitte der Vorjahre.

Der Güterverkehr der Gesellschaft erfuhr eine umfangreiche Belebung durch Transporte von gesellschaftlicher und fremder Kohle, welche aus Ungarn bergwärts nach Wien loco und Wien transit dirigirt wurden.

In der zweiten Hälfte des Jahres wurde der Verkehr durch anhaltendes Niederwasser geschädigt. Erst zu Ende November trat eine Besserung ein, die es ermöglichte, noch einen Theil der rückständigen Schleppbestellungen auszuführen und die auf dem Wege befindlichen, ins Stocken gerathenen Transporte an ihre Bestimmungsorte zu bringen.

Die Gesammtleistungen der Schiffahrt betrugen im Frachtendienste 995·4 Millionen Tonnenkilometer gegenüber 822·4 Millionen Tonnenkilometer im Vorjahre, im Personendienste 77·5 Millionen Personenkilometer gegenüber 74·6 Millionen Personenkilometer im Vorjahre.

Die Schiffahrt wurde am 26. Februar des Gegenstandsjahres eröffnet und am 21. December geschlossen; sie hatte eine Dauer von 299 Tagen, d. i. um 7 Tage mehr als im Vorjahre. Um dieselbe Differenz überschritt die Schiffahrtsdauer im Jahre 1900 auch den Durchschnitt der letzten 10 Jahre.

Die Länge der Betriebslinien betrug:

a) im Personendienste 2542 km gegen 2636 km im Vorjahre, d. i. um 94 km weniger, infolge der Auflassung der Fahrten im Borčea-Canale und auf der Drina,

b) im Frachtendienste 4128 km gegen 4259 km im Vorjahre, d. i. um 131 km weniger. Einestheils wurden die Fahrten auf der Donau bis Sulina (+ 89 km), im Szt. Endéer Donauarme (+ 5 km) und auf der Drau (+ 5 km) ausgedehnt, anderntheils auf der Theiss (— 143 km) und der Drina (— 87 km) reducirt.

Die Zahl der Lade- und Haltestellen betrug 276 gegen 285 im Vorjahre.

Im Laufe des Jahres wurden die ständigen Agentien Veröcze und Szegzárd aufgelassen, dagegen Agentien in Sarmingstein und Arnsdorf errichtet und bestanden mit Schiffahrtsschluss 135 ständige Agentien wie im Vorjahre.

Die Personen- und Localschiffe leisteten in 80.251 Fahrstunden 1,133.951 km, die Remorqueure und Frachtschiffe in

180.139 Fahrstunden 1,356.327 km, die Schraubendampfer in 15.757 Fahrstunden 142.272 km, die Kettenschiffe in 2342 Fahrstunden 15.102 km, die Waarenboote legten zurück 4,583.583 km, die Lichterboote 69.308 km. Die Gesammtleistung im Schleppdienste erreichte 5,041.838 Schleppboot-Kilometer gegen 4,374.646 im Vorjahre.

Der Personenverkehr betrug im Fernverkehre 442.998 Personen gegen 442.546 im Vorjabre, somit um 452 Personen mehr. Von den beförderten Personen benützten die I. Classe 45.490 (10·2 pCt.), die II. Classe 61:364 (13·9 pCt.), die III. Classe 324.773 (73·3 pCt.); 11.371 (2·6 pCt.) Reisende gehörten dem Militärstande an. Im Localdienste wurden 1,679.529 Personen gegenüber 1,829.548 im Jahre 1899 befördert. Die Gesammtzahl der beförderten Personen betrug daher um 149.567 weniger als im Vorjahre und stellte sich auf 2,122.527 Personen.

Im Güterverkehre gelangten zur Aufgabe:

Kaufmannsgüter . .	1,093.301 Tonnen	(+ 157.661)
Körnerfrucht	762.156 „	(+ 28.242)
Regiekohle	156 138 „	(+ 28.368)
zusammen . .	2,011.595 Tonnen	(+ 214.271)

d. s. 11·9 pCt. Zunahme gegenüber dem Vorjabre.

Die Einnabmen aus dem Passagierdienste betrngen Kronen 2,057.276·05 (— K 53.880·41), die Einnahmen aus dem Güterdienste K 16,444.416·25 (+ K 1,314.196·91), sonstige Einnahmen aus dem Schiffahrtsbetriebe K 893.607·85 (+ K 70.250·37). Die Ausgaben für den Schiffahrtsdienst setzen sich zusammen aus den Betriebsauslagen K 15,414.247·28 (+ 529.077·66) und den Werthabscbreibungen K 2,927.420·74 (+ K 30.688·10); znsammen betrugen dieselben K 18,341.668 02 (+ K 559.765·16). Hierans ergibt sich ein Erträgniss von K 1,053.632·13 (+ K 770.801·71), welches sich jedoch durch die für den gesellschaftlichen Pensionsfonds zu leistende Quote von K 826.510·22 (+ K 19.666·92) auf K 227.121·91 reduciit.

Der gesellscbaftliche Schiffspark bestand am Ende des Jahres 1900 aus einer Dampfeiflotte von 143 Raddampfern mit 14.350 nominellen, bezw. 59.160 im Betriebe indicirten Pferdekräften, 21 Schraubendampfern mit 985 nominellen, 4170 indicirten Pferdekräften, 2 Kettendampfern mit 120 nominellen, 350 indicirten Pferdekräften, zusammen aus 166 Dampfern mit 15.455 nominellen und 63.680 indicirten Pferdekräften.

Gegenüber dem Vorjabre, in welchem der gesellschaftliche Besitzstand mit 174 Dampfern zu 15.980 nominellen, bezw. 64.920 im Betriebe indicirten Pferdekräften ausgewiesen war, ergibt sich sonach ein Abgang von 8 Dampfern nnd 525 nominellen, bezw. 1240 im Betriebe indicirten Pferdekräften.

Der gesellschaftliche Schlepppark zählte Ende 1900 775 eiserne Waarenboote und 41 Lichterboote, zusammen 816 eiserne Boote mit 376.462 Tonnen Tragvermögen gegen 853 eiserne und 2 hölzerne Boote mit 381.014 Tonnen Tragvermögen im Vorjahre; die Anzahl der Schleppe erfuhr sohin im Ganzen eine Verminderung um 37 eiseine und 2 hölzerne Fahrzeuge und ergeben sich diese Ziffern einerseits aus dem Zuwachse von 6 Booten der 6500er und 4 Booten der 6700er Kategorie durch Neubau, dann von 3 Waarenbooten, zu welchen 3 der vorerwähnten Dampfer adaptirt wurden, andererseits aus dem Abgange von 36 Waarenbooten (alten Typs), welche verkauft, 2 hölzernen und 6 eisernen Waarenbooten, welche cassirt und von 8 Booten, welche in Pontons umgebaut wurden.

Die gesellschaftlichen Schiffswerften waren vornehmlich mit der guten Instandbaltung des gesellscbaftlichen Schiffsparkes beschäftigt. Auf der Werfte in Altofen wurde der Bau des Remorqueurs Pecs beendet. Ferner wurden 6 Waarenboote mit je 650 Tonnen Tragvermögen, deren Bau im Vorjahre begonnen hatte, vollendet, der Bau von 4 Booten des nenen 6700er Typs begonnen und vollendet und endlich der Bau von 3 Booten begonnen. Die Dampfer Castor, Scblick, Una und Propeller VIII wurden in Waarenboote, die schwimmende Werkstätte Nr. II und 4 Waarenboote in Pontons, endlich 10 Waarenboote mit Holzdeck in offene Schleppe umgewandelt. Ausserdem wurden an 286 Dampfern, 581 Waarenbooten, 70 Landungsobjecten und 30 diversen Fabrzeugen, zusammen an 967 Objecten Reparaturen ausgeführt.

Die Leistungen der Hauptwerfte in Altofen beanspruchten 315.764 Arbeitstage gegen 323.704 im Vorjabre.

Auf der Werfte in Korneuburg wurden 3 eiserne Waarenboote mit je 650 Tonnen Tragfähigkeit vollendet, 3 Waarenboote mit je 670 Tonnen Tragfähigkeit begonnen, 4 eiserne Waarenboote wurden in Pontons umgewandelt. Reparatnren wurden an 94 Dampfern, 70 Waarenbooten, 7 diversen Fahrzeugen und 44 Landungsobjecten, zusammen 215 Objecten ausgeführt.

Die Gesammtzahl der Arbeitstage belief sicb auf 62.328 gegen 64.632 im Vorjahre.

Anf den Fünfkirchner Kohlenwerken betrng die Gesammtproduction 7,331.425 q gegen 6,416.497 q im Vorjahre, daher um 914.928 q mehr. Das mit Ende 1900 für den Abban vorgericbtete Kohlenquantum betrug 11,155.052 q gegen 11,087.383 q im Vorjahre. Cokes wurden 129.733 q, Briquettes 693.526 q erzeugt gegen 311.372 q im Vorjahre, somit um 382.154 q mehr.

Da gleicbzeitig mit der lebhaften Nacbfrage nach Koblen eine entsprechende Preisbessernng eintrat, erzielten die Fünfkirchner Koblenwerke einen höheren Gewinn. Die Bruttoerträgnisse betrugen: K 3,448.221·67 (+ K 1,039.441·79), die Ausgaben einscnliesslich des Beitrages zum Pensionsfonds Kronen 1,554.652·60 (+ K 309.582·08), das Reinerträgniss somit Kronen 1,893.569·07 (+ K 729.858 81). Es hat sich somit das Reinerträgniss der Bergwerke gegenüber dem Vorjabre um rund 63 pCt. gebessert.

Die Mehrverfrachtnng der Bergwerksproducte hatte auch eine Erhöhnng der Erträgnisse der Mohács-Fünfkirchner Eisenbabn zur Folge. Gegenüber dem Vorjahre betrug die Znnahme der Einnahmen K 144.529·76 bei einer Summe von K 1,976.235·94, die Zunahme der Ausgaben K 33.913·16 bei einer Summe von K 1,061.351·86, das Erträgniss demnach K 914.884·08 (+ Kronen 110.616·60).

In der Bilanz sind die Creditoren und Debitoren mit je K 97,179.038·29 ausgewiesen.

— (Sistirung des Postschiffsverkehres nach nnd von der Station Orth.) Einer Kundmachung der Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom 9. Mai zufolge wurde der Postschiffsverkehr nach und von der Station Orth infolge des niederen Wasserstandes mit 9. Mai eingestellt. Die Verbindung mit dem Wien—Pressburger (Pozsonyer) Localschiffe bleibt bis auf Weiteres aufrecht.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.) Infolge von Bahnhofsumbauten in Dresden sind am 1. März nachstehende Aenderungen in den Bahnlängen der Sächsischen Staatseisenbahnen eingetreten:

a) Verkürzung der Strecke zwischen Klotzsche und Dresden-Wettinerstrasse . . .	0·0052 km
b) Abgang der alten Leipzig-Dresdener Linie, und zwar von Stat. 1128 + 10 L. D. (bei Pieschen) bis zum Stationsgebäude des Leipziger Bahnhofes	2·4118 „
c) Fortsetzung von da bis zur ehemaligen Einmündung dieser Linie in die Strecke schlesischer Bahnhof-Wettinerstrasse .	0·2957 „
zusammen . . .	2·7127 km
d) Zuwachs der neuen Strecke zwischen Station 1128 + 10 L. D. (bei Pieschen) und dem Personenbahnhofe Dresden-Neustadt .	3·1264 km

Dementsprechend sind den Vereinsbahnstrecken der sächsischen Staatseisenbahnen 2·7127 km ab- und 3·1264 km zugerechnet worden.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 9 (Eutin-Lübecker Eisenbahn), Nr. 29 (Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahngesellschaft) und Nr. 90 (Prinz Heinrich-Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden. Zum Güterwagenparkverzeichniss Nr. 45 (königl. Sächsische Staatseisenbahnen) ist der Nachtrag I erschienen. Die Güterwagenparkverzeicbnisse Nr. 9 (ausgegeben im April 1894), Nr. 29 (ausgegeben im November 1892) und Nr. 90 (ausgegeben im Februar 1898) sind aufgehoben worden.

— (Vereinskilometerzeiger.) Zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern“ ist der Nachtrag IV erscbienen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät baben mit Allerhöchster Entschliessung vom 12. April d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Betriebsinspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Gustav Mayr in Wien den fürstlich bulgarischen St. Alexander-Orden vierter Classe und der Bureauvorstand der orientalischen Eisenbahnen Josef Antoschek den kaiserlich ottomanischen Medschidje-Orden vierter Classe annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Linie Steinabrückl—Gutenstein der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen und Haltestellen der Schneebergbahn andererseits.

Mit 1. Juni 1901 gelangen directe Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Linie Steinabrückl—Gutenstein der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen und Haltestellen der Schneebergbahn andererseits zur Einführung.

Die bezügliche Tabelle ist bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen um den Preis von 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 11. Mai 1901. [414]

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang als Betriebführende der Schneebergbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil IV, Heft 1, vom 1. August 1900.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1901 gelangt der Nachtrag II zu dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarife zur Einführung.

Derselbe enthält: Aenderung der Tarifbestimmungen, Ergänzung des Abschnittes I (für Holz), der Frachtsätze für Holz im Verkehre zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft, ferner Ergänzungen des Abschnittes III (für Schleifholz).

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 11. Mai 1901. [415]

K. k. österreichische Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Süddeutschland, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. April 1901.

Richtigstellung von Frachtsätzen.

An Stelle der auf Seite 186 in der Schnitt-Tafel II enthaltenen Theilfrachtsätze a des Ausnahmetarifes 42 I und II für den Verkehr mit Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen treten mit sofortiger Wirksamkeit die auf Seite 187 in der Schnitt-Tafel III angegebenen Theilfrachtsätze a und umgekehrt.

Wien, am 13. Mai 1901. [416]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung des Rollgeldtarifes für die Güternebenstelle Veldes.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1901 bis auf Weiteres wird folgender Rollgeldtarif festgesetzt:

Das Rollgeld für Eil- und Frachtstückgüter von Lees-Veldes nach Veldes, Auriz, Schalkendorf und Seebach oder umgekehrt beträgt:

a) Im Allgemeinen 30 h für 100 kg;
b) für sperrige Güter 45 h für 100 kg;
c) für Fahrräder (verpackt oder unverpackt) 50 h für jedes Fahrrad.

Als Mindestgebühr für eine Sendung gelangen 50 h zur Einhebung. Bei Berechnung des Rollgeldes werden je angefangene 10 kg für voll angenommen.

Ausser vorstehenden Rollgebühren sind für die von der Güternebenstelle bewirkten Leistungen die im gemeinsamen Tarif-Theile I festgesetzten Nebengebühren, als: Aufnahmsbescheinigungsgebühr, Wägegeld, Lagergeld und ausserdem für die Ausfertigung von Frachtbriefen eine Gebühr von 20 h für das Stück zu entrichten.

Villach, am 10. April 1901. [417]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarife, Theil IV, Heft 1, vom 1. October 1898.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1901 gelangt der Nachtrag IV zum Theil IV, Heft 1, vom 1. October 1898 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz und Rinde) für den in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverband zur Ausgabe.

Dieser Tarifnachtrag enthält Ergänzungen des Haupttarifes, sowie der Nachträge I—III.

Abdrücke desselben sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 11. Mai 1901. [418]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Druckfehlers im Tarife, Theil II, Heft 5.

In dem vom 1. September 1900 giltigen Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 5, wird der auf Seite 78 für die Relation Györ—Strakonitz enthaltene Frachtsatz von 124 h mit sofortiger Giltigkeit **auf 214 h** per 100 kg berichtigt.

Wien, am 11. Mai 1901. [419]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verbandsverwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Giltigkeitsverlängerung der Rückfahrkarten im Verkehre mit Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen.

Anlässlich der Pfingstfeiertage wird die Giltigkeitsdauer der im Verkehre mit Stationen der kgl. Preussischen und der kgl. Sächsischen Staatsbahnen am 23. Mai 1901 und an den folgenden Tagen gelösten Rückfahrkarten von tarifmässig kürzerer Dauer bis einschliesslich 3. Juni 1901 verlängert.

Wien, am 14. Mai 1901. [420]

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. Schneebergbahn.

Berichtigung des Tarifes für den Personenverkehr zwischen den obgenannten Bahnen.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 31 vom 12. März 1901 verlautbarte Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der obgenannten Bahnen, giltig vom 1. Mai 1901, wurde dahin berichtigt, dass auf Seite 17 die Relation Hauptzollamt—Wöllersdorf nebst den Gebühren gestrichen, dagegen auf Seite 15 im Verkehre zwischen Hauptzollamt über Wien E.W.A.—Sollenau L.-B.—Steinabrückl Sch.B.B. eingeschaltet wurde:

	Ganze Fahrkarten		Halbe Fahrkarten		Rückfahrkarten	
	II.	III.	II.	III.	II.	III.
	Classe					
	Kronen					
Wöllersdorf . .	3·11	1·64	1·64	0·90	5·84	3·28

Wien, am 14. Mai 1901. [421]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim, Myslowitz und Troppau.

Aenderung der Bestimmungen für den Verkehr über die Seestrecken Constantza—Constantinopel und Fiume—Ancona.

In den Preisen der Fahrkarten I. und II. Classe (einfache und Rückfahrkarten) von und nach Constantinopel (Hafen) über Constantza ist die Gebühr für die Benützung eines Bettes auf der Strecke Constantza—Constantinopel oder umgekehrt inbegriffen. Ebenso ist in den Preisen der Fahrkarten I., II. und III. Classe (einfache und Rückfahrkarten) die Quaitaxe für das Aus- oder Einschiffen der Reisenden in Constantinopel enthalten.

Für das Aus- oder Einschiffen der Reisenden in Fiume und Ancona sind besondere Kosten nicht zu entrichten.

Wien, am 15. Mai 1901. [422]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt.

Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank.

Einreihung einiger Artikel unter die Güter der ermässigten Wagenladungsclasse.

Ab 15. Mai 1901 werden Glasscherben, Herdglas, Torfziegel, Torfmull und Torfstreu unter jene Artikel eingereiht, welche nach den für die Niederösterreichische Waldviertelbahn (Linie Gmünd—Litschau—Heidenreichstein) geltenden Sonderbestimmungen und Tarifen zu den Sätzen der ermässigten Wagenclasse befördert werden können.

Wien, am 15. Mai 1901. [423]

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung eines neuen Frachtsatzes für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 13a Pergine—Peri trans.

Der mit dem Nachtrage I zum Tarife, Theil II, Heft 1a, für die Relation Pergine—Peri trans. zur Einführung gebrachte Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 13a von Frcs. 0·59 ist mit Giltigkeit vom 20. Mai 1901 auf Frcs. 0·51 abzuändern.

Wien, am 10. Mai 1901. [424]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehre vom 1. September n. St. 1896. (Neue Frachtsätze.) Mit Giltigkeit vom 20. Februar n. St. 1901 wurden in oben bezeichnetem Verkehre für die deutsche Strecke Landesgrenze—Ottlotschin folgende Frachtsätze für Pferde und Ponies, sowie Fohlen im Alter von über einem Jahre eingeführt:

A. Wagenladungen:
Für das Quadratmeter Ladefläche Mk. 0·25 Fracht (einschl. Abfertigungsgebühren).

B. Einzelne Stücke (in gewöhnlichen Wagen):
Für ein Stück Mk. 0·40 } Fracht
für jedes weitere Stück Mk. 0·10 }
und
für die ersten vier Stück je Mk. 0·50 } Abfertigungs-
für jedes weitere Stück Mk. 0·40 } gebühren,
mindestens jedoch Mk. 3·— für die Sendung.

Für die russische Strecke Alexandrowo—Landesgrenze kommen in beiden Fällen die im Tarife bereits vorgesehenen Frachten zur Berechnung.

Das Fahrgeld für je einen Begleiter beträgt auf der Strecke Alexandrowo—Ottlotschin Mk. 0·25, sofern der Begleiter im Viehwagen oder in einem Personenwagen III. Classe Platz nimmt.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Ergänzung des Rohstoff-Ausnahmetarifes.) Mit Giltigkeit vom 20. Februar 1901 wurde die Position 6 des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarifes)

„Holz, wie im Specialtarif III genannt, ferner Holzsägespähne (Holzsägemehl)"

auf den Verkehr mit sämmtlichen Verbandsstationen der Altdamm-Colberger Eisenbahn ohne jede Einschränkung ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbureau auf Bahnhof Alexanderplatz.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Eisenbahnverband über Vamdrup-$\frac{\text{Helsingborg}}{\text{Malmö}}$ und Sassnitz-Trelleborg. (Neue Ausnahmetarife.) Am 1. April 1901 gelangten im obigen Verbande Ausnahmetarife für die directe Beförderung bestimmter Güter zur Einführung.

Bis zum Erscheinen der Ausnahmetarife ist das Nähere bei dem Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Altona zu erfahren.

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. (Ausnahmetarif 7.) Am 20. Februar 1901 wurde die Station Zeuthen in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze etc. zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe als Versandtstation einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Nachtrag 1 zum Tarif-Theil II, Heft 9.) Der 1. Nachtrag zum Tarife, Theil II, Heft 9, vom 15. März 1899, der am 10. Februar ausgegeben werden sollte, trat erst am 10. März 1901 in Kraft. Zu demselben ist ein Berichtigungsblatt ausgegeben worden, durch welches die im Nachtrage enthaltenen Frachtsätze für Safenwyl theilweise um einen Centime erhöht werden.

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direction Villach werden **Hochbauten** anlässlich der Erweiterungen der Stationen **St. Andrä** und **St. Paul** zur Ausführung gelangen und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für diese Objecte beträgt 58.100 Kronen.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten wird der 1. December 1901 bestimmt.

Die bezüglichen Offerte, mit einem Kronenstempel per Bogen versehen, sind bis **29. Mai 1901, 12 Uhr Mittags,** an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Hochbauten anlässlich der Erweiterungen der Stationen St. Andrä und St. Paul" einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 29. Mai 1901, 3 Uhr Nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offert bis zur Ertheilung des Credites im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt 5 Percent der offerirten Bausumme, welches dann nach Zuschlag als Caution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projectspläne, allgemeinen und speciellen Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnungen sind im Bureau der Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direction Villach einzusehen und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direction Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im April 1901.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Villach.

K. k. Staatsbahn- Direction Wien.

Licitations-Kundmachung.

Am **20.**, eventuell auch noch am **21. Mai 1901** werden von 9 Uhr Früh an in der **Gepäcksabgabshalle** der Station **Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) diverse Fund- nnd Garderobegegenstände** in öffentlicher Licitation an die Meistbietenden gegen Baarzahlung veräussert werden.

Das Verzeichniss über sämmtliche zur Veräusserung bestimmte Güter liegt bei dem gefertigten **k. k. Bahnbetriebsamte Wien** zur Einsicht auf.

Wien, im Mai 1901.

K. k. Bahnbetriebsamt Wien.
(Kaiser Franz Josef-Bahnhof.)

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Kundmachung.

Wir bringen hiemit zur Kenntniss, dass zufolge Beschlusses der am 6. Mai 1901 abgehaltenen 43. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft der zufolge § 54 der Statuten am 1. Juli 1901 fällige Dividendencoupon Nr. 43 der Actien unserer Eisenbahn-Gesellschaft

mit K 150,

sowie der ebenfalls am 1. Juli 1901 fällige Coupon der Genussscheine

mit K 100

zur Einlösung gelangt.

Die Einlösung erfolgt — ohne Präjudiz für künftige Fälle — bereits

vom 11. Mai 1901 angefangen

bei nachstehenden Zahlstellen:

in **Wien** bei den Herren Johann Liebieg & Comp.,
in **Prag** bei der Böhmischen Escompte-Bank und bei Herrn Moriz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdener Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a/M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Gleichzeitig bringen wir im Grunde des § 51 der Statuten zur Kenntniss, dass bei der laut notarieller Beurkundung am 25. April 1901 stattgefundenen Auslosung der nach Massgabe des § 50 der Statuten in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 169 Actien unserer Gesellschaft nachstehende Nummern gezogen wurden:

355, 977, 991, 1165, 1475, 2615, 2624, 2850, 3004, 3081, 3097, 3510, 3661, 3992, 4180, 4239, 4496, 4563, 4686, 4736, 5025, 5509, 5828, 5928, 5941, 6022, 6113, 6488, 6554, 7302, 7398, 7445, 7899, 7980, 8466, 8765, 8893, 8944, 9000, 9052, 9242, 9372, 9551, 9657, 9756, 9907, 10637, 10639, 10862, 10875, 10945, 10974, 11179, 11332, 11483, 11513, 11549, 12365, 12482, 12598, 12819, 12951, 13239, 13902, 14304, 14340, 14557, 14920, 15167, 15230, 15509, 15669, 15720, 15797, 16213, 16472, 16505, 16684, 16889, 17428, 18210, 18308, 18810, 18374, 18732, 18884, 19006, 19111, 19723, 19966, 20060, 20089, 20226, 20262, 20345, 20443, 20585, 20917, 21081, 21567, 21641, 21758, 21881, 21894, 22681, 22715, 22728, 22912, 23184, 23317, 23356, 23377, 23829, 23983, 24028, 24525, 24575, 24680, 25529, 25559, 26025, 26075, 26756, 26981, 27071, 27107, 27319, 27369, 27696, 28298, 28363, 28582, 28657, 28728, 28816, 29217, 29743, 29920, 30410, 30456, 30754, 30801, 31374, 31458, 31998, 32066, 32210, 32378, 32619, 32787, 32992, 33348, 33528, 33571, 33599, 34145, 34312, 35873, 36130, 36219, 36310, 36337, 36492, 36564, 36693, 36707, 36957, 37127, 37957.

Die Auszahlung dieser ausgelosten Actien erfolgt gegen Rückgabe der Actien sammt Talon

am 1. Juli 1901

mit fl. 500 ö. W. = K 1000 bei den oben bezeichneten Zahlstellen, bei welchen auch die nach Massgabe des § 51 der Statuten für die ausgelosten und rückgestellten Actien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt werden.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Actien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre 1895: Nr. 14126,
„ „ „ 1896: „ 7178,
„ „ „ 1897: „ 15007,
„ „ „ 1898: „ 29369,
„ „ „ 1899: „ 12802, 37299,
„ „ „ 1900: „ 7492, 33392.

Bei Einlösung der ausgelosten Actien wird der für die fehlenden Coupons entfallende Betrag vom Capitale in Abzug gebracht.

Teplitz, am 6. Mai 1901.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1255	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Kiefersch wellen	Tepla-Trencsin-Teplitz	Bubentsch Weltrus	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende August 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 183 Heller b) 162 „	a) 192 Heller b) 170 „	ad a) Im Kartirungswege ad b) Im Rückvergütungswege	ad b) Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende December 1901 vorzulegen sind	
1256	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Böhm.-Trübau	Nestersitz-Pömmerle	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 5000 kg 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	90 Heller*)	25 Heller*)	Verschieden		
			Cement der Tarifposition C–6	Tschischkowitz										
			Kochkessel der Tarifposition E 6	Aussig (St.E.G.) transit				Verschieden				Im Rückvergütungswege		
		Maschinentheile (auch zerlegte Maschinen) der Tarifposition E 6		Prag (St.E.G.)						72 Heller*)	12 Heller*)		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1902	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. Die Transporto müssen zum Wiederaufbau einer Cellulosefabrik in Nestersitz a. d. E. bestimmt sein. *) In diesen Frachtsätzen sind die Zuschubgebühren zum Etablissement nicht enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1257	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 9 des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarifes	Bistric Böbm.-Kobitzen-Vollmau Erdweis Freistadt i. Oberösterreich Gmünd Göpfritz Holoubkau Hořowitz Kladrub-Pořín Manthansen Nezwěstitz Prachatitz Pürbach-Schrems Salnau Strakonitz Stupschic Sudoměřic Winterberg Wlašim Wobratein-Czernowitz Wodňan-Cicenic Zbirow Frankenmarkt Gnnzkirchen Losenstein Mattighofen Munderfing Nenmarkt-Kallham St. Michael Steyr Strasswalchen Waidhofen a/d. Ybbs Zeltweg	Schwarza b. Rudolstadt (Thür.) K.E.D. Erfurt	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 20. Mai 1901 bis zur Einführung im Tarifwege	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich), Tarif, Theil II, Heft 1 und 2 vom 1. April 1900	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. 104 83 106 109 106 112 84 89 106 115 83 115 108 126 92 106 104 116 120 106 96 87 118 119 121 109 109 113 141 118 128 123 145		Im Kartirungswege		
1258	k. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	der in der nachstehenden Tabelle angeführten Tarifclassen	Aussig (A.T.E.)	Hilm-Kematen Kaplitz Linz Salzburg Wels Zartlesdorf	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarife	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von	Nach	Frachten: 1. Classe (Normalclasse)	II. Classe	Ermässigte Wagenladungsclasse A
		bei Aufgabe von beliebigen Mengen		5000 kg per Frachtbrief und Wagen
oder umgekehrt		Zugestandene Frachtsätze für 100 kg in Hellern		
Aussig (A.T.E.)	Hilm-Kematen	558	429	—
	Kaplitz	394	309	236
	Linz	500	395	—
	Salzburg	639	474	—
	Wels	523	410	—
	Zartlesdorf	406	318	242

Fortlaufende Nummer	1259	1260	1261
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen		betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Glasflaschen, ordinäre, der Pos. H—15/b der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Sand der Tarifpos. E—18	Bruchsteine, unbearbeitet (mit Ausnahme von Dolomit, Feuerstein, Magnesit, Quarz und Spath), sowie Schotter; Bruchsteine, unbearbeitet, als: Dolomit, Feuerstein, Magnesit, Quarz und Spath; Bruchsteine und Bruchschotter
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Graz S.B.	Chotzen	Sümeg-bazaltbánya
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Budaörs	Böhm.-Trübau	Himberg Stadlau Schönfeld-Lassee Siebenbrunn-Leopoldsdorf Raasdorf Floridsdorf Gänserndorf Floridsdorf Gänserndorf Floridsdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltnng der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarif	Localtarife der betheiligten Verwaltungen
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	21 Heller	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	147 Heller	18 Heller	60 67 66 67 68 76 68 67 75 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		3 Heller	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Absender und Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	

Druck von Otto Maass' Sohn, Wien I. Wallnerstrasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 58. **Wien, 18. Mai 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schifffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium die auf Grund der Beschlüsse der 11. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen in Wien vom 26. Juni 1899 geänderten §§ 18, 43 und 46 der Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 2. Mai 1901. — Z. 15.870. E.-M.-Z. 21.518.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. April 1901,*) Z. 12.728, betreffend die Abänderung des § 7 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 15. December 1885, R.-G.-Bl. Nr. 11 ex 1886, für die Locomotiveisenbahn von Kolomea nach Słoboda rungurska (Ropa) mit Abzweigungen.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung werden die Bestimmungen im dritten und neunten Absatze des § 7 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 15. December 1885, R.-G.-Bl. Nr. 11 ex 1886, für die Locomotiveisenbahn von Kolomea nach Słoboda rungurska (Ropa) mit Abzweigungen ausser Kraft gesetzt.

An Stelle der vorbezogenen Bestimmungen treten nachfolgende Anordnungen:

§ 7.

Dritter Absatz.

Die Actiengesellschaft ist berechtigt, für die von ihr aufzunehmenden Prioritätsanlehen Theilschuldverschreibungen, welche auf die gesetzliche Landeswährung lauten müssen, unter den von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Modalitäten auszugeben.

Neunter Absatz.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Prioritätsobligationen, dann der Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Wittek m. p.

*) Enthalten in dem am 15. Mai 1901 ausgegebenen XXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 46.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Eisenbahn haftet nicht für die Folgen einer unrichtigen Zustellung des Aviso- und Bezugsscheines seitens der Post.

(Entscheidung vom 9. Mai 1899, Z. 2997.)

Der Aviso- und Bezugsschein über eine an Naftali W. adressirte Ledersendung war von der Empfangsstation, richtig ausgefertigt, zur Zustellung der Post recommandirt übergeben worden. Der Brieftäger hatte denselben jedoch dem Sohne des Genannten, Isak W., ausgefolgt. Die Empfangsstation händigte dem Ueberbringer des mit „Naftali W." unterfertigten Scheines nach Bezahlung der Fracht das Gut mit dem Frachtbriefe aus. Vom Absender zur Begleichung des Kaufpreises aufgefordert, verweigerte sie der Adressat mit der Begründung, dass er weder das Aviso, noch die Sendung erhalten habe. Da Isak W. mittlermeile flüchtig geworden war, der Absender somit die Zahlung weder von dem Einen, noch von dem Anderen erlangen konnte, so beanspruchte er von der Eisenbahn den Ersatz des Schadens in der Höhe des Facturenpreises, weil die Eisenbahn dafür verantwortlich sei, dass Aviso und Sendung dem Adressaten und nicht einem Dritten ausgefolgt werde, weshalb ein Verschulden der Eisenbahn vorliege.

Das Bezirksgericht für Handelssachen in Wien wies das Klagebegehren mit folgender Begründung ab:

Nach Ansicht des Gerichtes liegt ein Verschulden der Eisenbahn nicht vor. Durch die recommandirte Uebergabe des an den Empfänger adressirten Aviso an die Post hat die Eisenbahn die ihr nach § 68, Absatz 1, Betr.-Regl., obliegende Verpflichtung, den Destinatar von der Ankunft der Sendung zu verständigen, erfüllt, da ihr in dieser Bestimmung das Recht eingeräumt ist, sich hiebei der Post zu bedienen. Die Bahn hat also mit der Aufgabe zur Post ihrer Avisirungspflicht voll Genüge geleistet und ist nicht dafür verantwortlich, wenn die Post bei der Zustellung des Aviso nicht ordnungsmässig vorgegangen ist. Denn die Post ist eine selbstständige Staatsanstalt, und Betriebsgebahrung und Einrichtungen derselben sind dem Einflusse der Eisenbahn gänzlich entzogen.

Man kann daher die Post nicht unter die „Leute der Eisenbahn" im Sinne des § 9 Betr.-Regl. zählen, für deren Verschulden die Bahn zu haften hat.

Die Bahn trifft aber auch kein Verschulden, wenn das Gut nicht dem Adressaten ausgefolgt worden ist, denn nach § 68 (7) Betr.-Regl. erfolgt die Auslieferung des Gutes gegen Zahlung der etwa darauf haftenden Fracht- und sonstigen Beträge und gegen Ausstellung der Empfangsbestätigung. Als letztere erscheint die Bestätigung auf dem Aviso- und Bezugsscheine. Es erscheint also nach der bezogenen Bestimmung der Besitzer des bahnämtlichen Aviso- und Bezugsscheines legitimirt, und die Bahn ist auch gehalten, demselben das Gut auszufolgen, ohne dass sie die Pflicht hätte, die Echtheit der Unterschrift auf der Empfangsbestätigung und die Personenidentität zu prüfen. Ueberdies hat die Bahn hiezu auch gar nicht die Mittel, da nach dem Betriebsreglement für die Unterschrift auf dem Aviso eine Beglaubigung nicht vorgeschrieben ist und auch nicht verlangt werden darf (siehe oberstgerichtliche Entscheidung vom 11. Februar 1868, Z. 48, und vom 12. März 1874, Z. 2201, bei Buschmann, Betr.-Regl., S. 195). Auch wäre eine solche Verpflichtung der Bahn, abgesehen davon, dass sie nirgends im Betriebsreglement statuirt ist, mit dem Verkehrsinteresse nicht vereinbar, da eine solche Verpflichtung die Freiheit und Schnelligkeit des Eisenbahnverkehres völlig unterbinden würde. Die Bahn hatte aber auch keine Veranlassung, im vorliegenden Falle an der Echtheit der Unterschrift, noch daran zu zweifeln, ob das Aviso und das Gut dem Adressaten und nicht einem Dritten zugestellt worden sei. Demnach ist dargethan, dass die Bahn ein Verschulden daran nicht trifft, wenn das Gut nicht in die Hände des Adressaten gelangt sein sollte.

Ueber Berufung des Klägers hat das Wiener Handelsgericht als Berufungsgericht die vorstehende Entscheidung „aus deren der Sachlage und dem Gesetze entsprechenden Gründen" mit folgendem Beifügen bestätigt:

Eine Entscheidung darüber, ob der Kläger einen durch die Ausfolgung des Gutes an eine von dem Adressaten verschiedene Person entstandenen Schaden aus Eigenem zu tragen habe, ist nicht Gegenstand dieses Rechtsstreites, in welchem vielmehr nur zu untersuchen und zu entscheiden war, ob die Beklagte dem Kläger ersatzpflichtig sei. Diese Frage war, wie bereits der erste Richter zutreffend ausgeführt hat, mit Rücksicht auf den sichergestellten Thatbestand und die Bestimmungen des § 68, Abs. 1 und 7, Betr.-Regl., zu verneinen, und zwar umsomehr, als nicht Umstände vorliegen, welche eine besondere aussergewöhnliche Vorsicht geboten erscheinen liessen oder eine Ausserachtlassung der nothwendigen Vorsicht bei Ausfolgung des Gutes begründen würden.

Die Revision des Klägers endlich hat der Oberste Gerichtshof mit nachstehender Begründung zurückgewiesen:

Der in der Revision allein geltend gemachte Revisionsgrund der Z. 4 des § 503 C.-P.-O. liegt nicht vor. Denn die in erster Instanz erfolgte Abweisung des Klagebegehrens stellt sich im Hinblicke auf die zutreffende Begründung, welche diese Entscheidung gefunden hat, als vollkommen gerechtfertigt dar. Es kann daher auch davon keine Rede sein, dass das Urtheil des Berufungsgerichtes, welches der klägerischen Berufung keine Folge gegeben hat, auf einer unrichtigen rechtlichen Beurtheilung der Sache beruhen würde.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Der Parcellant ist nicht verpflichtet, jene Grundflächen, welche zur Errichtung der sein Grundstück begrenzenden neuen Gassen erforderlich sind, dann, wenn dieselben keinen Theil seines parcellirten Grundstückes bilden und ihm nicht gehören, zu Zwecken der Abtretung an die Gemeinde, sich zu verschaffen.

(Erkenntniss vom 10. Februar 1899, Z. 969.)

Anlässlich des bei der Parcellirung der Grundparcelle . . . in Prag-Holeschowitz zwischen dem Abtheilungswerber A. D. und der Gemeinde der kgl. Hauptstadt Prag über die von der letzteren beanspruchte unentgeltliche Abtretung von Grundflächen zu Strassenzwecken entstandenen Streites hat die Statthalterei in Prag mit dem Erkenntnisse vom 29. October 1896, Z. 125.959, ausgesprochen, dass rücksichtlich der zur Hieronymus- und Gaswerkgasse erforderlichen Grundflächen kein Anlass zur Entscheidung vorliege, weil im

gegebenen Falle der Parcellant in diesen Gassen keine Grundstücke ausserhalb der bestimmten Baulinien besitze, vielmehr an der Seite der Gaswerkgasse selbst Gemeindegrund zur Baustelle IX erwerben müsse.

Mit der angefochtenen Entscheidung des Ministeriums des Innern wurde dieses Erkenntniss über den Recurs des Prager Stadtrathes bestätigt. Die von dem letzteren dagegen bei dem Verwaltungsgerichtshofe eingebrachte Beschwerde stellt sich als unbegründet dar.

Entscheidungsgründe.

Wenn auch die formellen Einwendungen in der Gegenschrift des mitbelangten A. D., dahin gehend, dass die Beschwerde verspätet und aus dem Grunde mangelhaft sei, weil in derselben die einzelnen Beschwerdepunkte nicht angeführt erscheinen (§ 18, Gesetz vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876) und nicht entnommen werden könne, ob die Stadtgemeinde Prag, bezw. der Stadtrath als das berathende und beschliessende Organ derselben, oder nur der Magistrat als Beschwerdeführer auftrete, nicht stichhältig erscheinen, da die angefochtene Ministerial-Entscheidung dem Prager Stadtrathe als dem Recurrenten am 28. März 1897 intimirt wurde, und die Annahme des Mitbelangten, dass diese Entscheidung schon vorher dem Magistrate der Stadt Prag zu Handen des Bürgermeisters zugestellt worden sei, durch die vorliegenden Administrativacten widerlegt wird, da ferner im gegebenen Falle der Beschwerdepunkt mit dem Gesammtinhalte der angefochtenen Entscheidung zusammenfällt, und durch das Rubrum der Beschwerde, sowie durch den derselben beiliegenden Auszug aus dem Protokolle der Stadtrathssitzung vom 21. Mai 1897, in welcher die Beschwerdeführung an den Verwaltungsgerichtshof beschlossen wurde, jeder Zweifel an der Person des Beschwerdeführers ausgeschlossen erscheint, so steht doch in merito die Auffassung des Prager Stadtrathes, dass der Parcellant jene Grundflächen, welche zur Errichtung der sein Grundstück begrenzenden neuen Gassen erforderlich sind, auch dann, wenn dieselben keinen Theil seines parcellirten Grundstückes bilden und ihm nicht gehören, in dem durch § 19, Bauord. vom 10. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 40, bestimmten Ausmasse der Gemeinde unentgeltlich und lastenfrei abzutreten habe, wobei es seine Sache wäre, sich die erwähnten Grundflächen zum Zwecke der Abtretung an die Gemeinde zu verschaffen, mit dem Wortlaute und Sinne des cit. § 19 im Widerspruche. Dieser Paragraph enthält die Bestimmungen, nach welchen der Abtheilungswerber den zur Anlegung von Gassen, eventuell auch Plätzen erforderlichen Grund unentgeltlich oder gegen angemessene Schadloshaltung der Gemeinde abzutreten verpflichtet ist.

Unter dem Ausdrucke „abtreten", welchen das Gesetz in den Absätzen 1, 2, 5 und 6 des § 19 anwendet, sowie unter dem im Absatze 5 vorkommenden Ausdrucke „überlassen" kann nach der Bedeutung dieser Worte und dem Sprachgebrauche (vgl. § 21, Bauord.) nur die Uebergabe der betreffenden Grundflächen aus dem Eigenthume des Parcellanten in den Besitz der Gemeinde verstanden werden, was zur Voraussetzung hat, dass diese Grundflächen thatsächlich dem Abtheilungswerber gehören. Die Nothwendigkeit dieser Voraussetzung liegt allerdings nur für die Zeit der zum Vollzuge gelangenden Abtretung vor, und könnte in diesem Zeitpunkte bei inzwischen stattgefundener Erwerbung durch den Parcellanten auch die Abtretung eines Grundstückes erfolgen, das sich zur Zeit der Parcellirungsbewilligung nicht im Besitze desselben befand.

Allein aus dem Inhalte des § 19 geht hervor, dass es sich um die Abtretung von Theilen des der Parcellirung zu unterziehenden Grundstückes, somit um Grundflächen handelt, die thatsächlich zur Zeit der Parcellirungsverhandlung sich im Eigenthume des Abtheilungswerbers befinden und von demselben abgetreten werden können, ohne dass erst ein Erwerbungsact erfolgen müsste. Dies ergibt sich insbesondere aus Abs. 1 dieses Paragraphen, nach welchem die Abtretung des Grundes für eine das zu parcellirende Grundstück durchziehende Strasse normirt und im böhmischen Texte des Gesetzes ausdrücklich von einem Theile des Grundstückes des Parcellanten als Abtretungsobject gesprochen wird, ferner aus Abs. 5, nach welchem bei Parcellirungen grösserer Partien nach Massgabe der eintretenden Gesundheits- und anderen öffentlichen Rücksichten auf die Belassung von hinreichend grossen öffentlichen Plätzen Bedacht zu nehmen, und der hiezu ausser der nach Abs. 1 unentgeltlich abzutretenden Strassenfläche über das Ausmass von 20 m erforderliche Grund von dem Abtheilungswerber der Gemeinde gegen angemessene Schadloshaltung zu überlassen ist, wobei doch zweifellos dem Parcellanten nicht zugemuthet werden wollte, fremden Grund erst zu erwerben, um denselben sodann der Gemeinde zur Herstellung von grösseren öffentlichen Plätzen ausserhalb der Grenzen seines Besitzthumes gegen Schadloshaltung zu überlassen, zumal auch die Abtretung, insofern sie das Ausmass von 20 m nicht überschreitet und somit unentgeltlich zu erfolgen hat, nach dem Wortlaute und Sinne des im Abs. 5, cit. Abs. 1, nur einen Theil des zu parcellirenden Grundstückes zum Gegenstande hat.

Es liegt aber auch kein Grund zur Annahme vor, dass das Gesetz, wenn es sich in den Absätzen 2 und 6 des § 19 gleichfalls des Ausdruckes „abtreten" bediente, dem Abtheilungswerber eine grössere Verpflichtung auflegen und ihm die Erwerbung fremder Grundstücke behufs Abtretung an die Gemeinde zur Pflicht machen wollte, vielmehr erscheint in diesen Absätzen der Fall behandelt, wenn die längs der Grenze des zu parcellirenden Grundstückes neu anzulegende Strasse den zwischen der bestimmten Baulinie und der Grenze des Besitzthums des Parcellanten liegenden Grund ganz oder theilweise erfordert, so dass sich mit Rücksicht auf die Anlage der Strasse für den Abtheilungswerber nicht, wie bei einer das fragliche Grundstück central durchziehenden Strasse (Abs. 1 des § 19), auch noch jenseits derselben Baustellen ergeben, wobei jenseits der Strasse entweder eine bereits bestehende oder nach dem Lagerplane in Aussicht genommene Platz- oder grössere Strassenanlage anschliesst (Abs. 2), oder sich Bauplätze anderer Grundbesitzer ergeben (Abs. 6).

Würde der Abtheilungswerber verpflichtet sein, zum Zwecke der Abtretung an die Gemeinde fremden Grund zu erwerben, was doch zweifellos dann ausgeschlossen wäre, wenn die Gemeinde selbst sich bereits im Besitze dieses Grundes befindet, wie dies im gegebenen Falle zum Theil zutrifft, dann wäre derselbe bei dem Umstande, als ihm ein Expropriationsrecht nicht zusteht, in vielen Fällen gar nicht, zumeist aber nur mit den grössten Opfern im Stande, dieser Verpflichtung nachzukommen, während die Gemeinde auf Grund der Bestimmungen des § 19, Abs. 7 und 21, Bauord., stets in der Lage ist, den zur Strassenherstellung erforderlichen

Grund im Wege der Enteignung gegen angemessene Schadloshaltung zu erwerben und ihrerseits in Gemässheit der in diesen Paragraphen enthaltenen Normen bei Bauführungen an der neu eröffneten Strasse von den Bauwerbern Ersatz zu begehren.

Dass übrigens unter den entgeltlichen und unentgeltlichen Grundabtretungen des § 19, Bauord., thatsächlich eine Enteignung und nicht die Verpflichtung zur Beschaffung von Grundflächen normirt werden wollte, ergibt sich deutlich aus der Bestimmung des § 22, Bauord., nach welcher im Falle eines Streites hierüber die polizeiliche Landesbehörde zu entscheiden berufen ist, in deren Competenzkreis Enteignungen fallen. Da nun im gegebenen Falle der Parcellant jene Grundflächen, deren Abtretung zu Gassenzwecken die Prager Stadtgemeinde begehrt, thatsächlich nicht besitzt, erscheint die angefochtene Entscheidung, welche in den Motiven zum Ausdrucke bringt, dass im gegebenen Falle die Bestimmungen des § 19, Bauord., keine Anwendung finden, somit zweifellos eine Entscheidung und nicht, wie der Vertreter des Beschwerdeführers bei der m. Verhandlung geltend zu machen versuchte, die blosse Ablehnung einer Entscheidung beeinhalte, gesetzlich begründet, und musste die dagegen eingebrachte Beschwerde des Stadtrathes abgewiesen werden.

Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Wenn wegen einer Verkehrsstörung eine Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist festgesetzt wird, so kann die Eisenbahn nur entweder diese Zuschlagsfrist oder die Dauer der factischen Hemmung des betreffenden Transportes durch die Verkehrstörung, nicht aber beide neben einander bei Berechnung der Gesammtlieferfrist in Anschlag bringen.

Falls für den Transport noch eine andere, wenn auch normal nicht instradirungsberechtigte Route mit günstiger Lieferfrist offen steht, so bildet die Instradirung über den gestörten Bahnweg nach Bekanntwerden der Verkehrsstörung ein grobes Verschulden der Eisenbahn.

Der nach § 87 B.-R. ohne Nachweis eines Schadens beanspruchte Ersatz für Versäumung der Lieferfrist kann nur dann abgelehnt werden, wenn bewiesen wird, dass der Partei ein Schaden durch die Verspätung thatsächlich nicht erwachsen sei. Die Erbringung dieses Beweises obliegt der Eisenbahn.*)

(Entscheidung vom 21. November 1900, Z. C b I $\frac{349/00}{4}$ und $\frac{350/00}{4}$.

Die Klagefirma hatte am 19. Jänner 1900 in der Station Jasło einen Waggon Bretter an ihre eigene Adresse nach Wien aufgegeben. Diese Sendung war am 2. Februar 1900 in der 12. Stunde angelangt. Die Transportdauer betrug somit 13 Tage und 12 Stunden. Die Klägerin behauptete nun, dass die Sendung, nachdem der Verkehr auf den kgl. ungarischen Staatsbahnen durch den (in der Nacht vom 18. auf den 19. Jänner 1900 eingetretenen) Tunneleinsturz bei Pressburg gehindert und die Lieferfrist infolge der aus diesem Anlasse festgesetzten ausserordentlichen Zuschlagsfrist von drei Tagen bedeutend verlängert war, hätte über Oświęcim dirigirt werden sollen, in welchem Falle die Gesammtlieferfrist nur neun Tage betragen hätte. Es liege somit, weil der letzte Tag dieser Frist ein Sonntag war, eine Ueberschreitung von mehr als drei und weniger als vier Tagen vor, wofür die Eisenbahn einen Ersatz von vier Zehnteln der Fracht zu leisten habe.

Ferner hatte die Klagefirma am 23. Jänner 1900 ebenfalls einen Waggon Bretter in Jasło nach Wien aufgegeben. Diese Sendung war am 3. Februar 1900 in der 18. Stunde angelangt. Die Transportdauer betrug somit 10 Tage und 18 Stunden. Auch diese Sendung hätte nach Behauptung der Klägerin via Oświęcim geleitet werden sollen, weshalb sie für eine Ueberschreitung von mehr als einem Tage und weniger als zwei Tagen den Ersatz von zwei Zehnteln der Fracht beanspruchte.

Die beklagte Eisenbahn führte an, dass beide Sendungen genau nach der Instradirungsvorschrift über die kgl. ungarischen Staatsbahnen geleitet worden seien, dass sie ab Pressburg über die Hilfsroute via Parndorf—Bruck a. d. L. befördert werden mussten, und dass die Gesammtlieferfrist auf Grund der Länge und der Zuschlagsfristen der Hilfsroute, sowie der dreitägigen Pressburger Zuschlagsfrist $12^1/_2$ Tage betrage. Bei der zweiten Sendung sei somit eine Verspätung überhaupt nicht, bei der ersten nur eine solche von 24 Stunden eingetreten, für welche aber die Eisenbahn nicht ersatzpflichtig sei, weil — wie die Klagefirma auch selbst zugab — die Weiterbeförderung dieser am 24. Jänner in Pressburg angelangten Sendung infolge der durch den Tunneleinsturz herbeigeführten Güteranstauung durch 24 Stunden vollständig verhindert war.

Beide Streittheile gaben die Richtigkeit der ziffermässigen Berechnungen, sowie auch den Umstand zu, dass der Frachtsatz für Bretter sowohl für die Route via Pressburg wie für jene via Oświęcim der gleiche ist.

Der Richter sprach der Klagefirma für die erste Sendung unter Zugrundelegung der Lieferfrist via Pressburg-Hilfsroute den Ersatz von einem Zehntel der Fracht, für die zweite Sendung unter Zugrundelegung der Lieferfrist via Oświęcim den ganzen beanspruchten Ersatz von zwei Zehnteln der Fracht zu, und zwar mit folgender Begründung:

Bezüglich der erstangeführten Sendung, welche am 19. Jänner in der Station Jasło aufgegeben wurde, hat das Gericht eine vierundzwanzigstündige Lieferfristüberschreitung angenommen. Nach der Berechnung der Bahn, welche als richtig zugegeben wurde, betrug die Lieferfrist einschliesslich der Zuschlagsfristen $12^1/_2$ Tage, und da das Gut erst am 13. Tage in der 12. Stunde in Wien anlangte, so ergibt sich eine Versäumung der Lieferfrist von 24 Stunden. Die Bahn hat geltend gemacht, dass das Gut infolge Anstauung der Güter in Pressburg zwischen dem 24. und 25. Jänner festgehalten und nicht weiterbefördert werden konnte. Dieser Umstand ist auch von der Klägerin als richtig zugegeben. Allein es geht aus dem von der Bahn selbst vorgelegten Ausweise hervor, dass sowohl am 23. als am 24. Jänner eine grössere Anzahl Waggons von Pressburg über die Hilfsroute abgeführt wurden. Daraus folgt, dass der Bahntransport an sich nicht verhindert, sondern nur infolge der Anstauung der Güter erschwert war. Die Bahn konnte sich daher vorliegenden Falles nicht auf § 63 (6) B.-R. berufen und für sich geltend machen, dass der Lauf der Lieferfrist ruhte. Die Beklagte kann vielmehr nur geltend machen, dass der betreffende Waggon während dieses Tages bei Pressburg nicht weiterbefördert werden konnte. Aus diesem Grunde steht aber der Bahn nur das Recht zu, entweder diese Frist,

*) Vergl. auch die gleichartige Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes in Nr. 63 und die Entscheidung in der vorigen Nummer dieses Blattes.

während welcher der betreffende Waggon durch die Anstauung der Güter in Pressburg festgehalten war, oder aber die Zuschlagsfrist, welche wegen des Tunneleinsturzes publicirt wurde, bei Berechnung der Lieferfrist in Anschlag zu bringen.

Die Zuschlagsfrist wurde nämlich, wie die betreffende Kundmachung besagt, wegen der Folgen, welche der Tunneleinsturz für den Bahnverkehr hatte, aus dem Grunde gewährt, weil die Beförderung auf den Hilfsrouten nicht so rasch erfolgen konnte und eine Anstauung der Güter eintreten musste. Es geht daher nicht an, dass die Bahn sich die aus den angeführten Gründen gewahrte Zuschlagsfrist und noch ausserdem die Frist in Verrechnung bringt, während welcher das Gut infolge desselben Ereignisses aufgehalten war. Wenn aber die Zeit, während welcher der betreffende Waggon in Pressburg aufgehalten war, ausser Betracht bleibt, und wegen des Aufenthaltes bei Pressburg nur die Zuschlagsfrist von drei Tagen in Anrechnung gebracht wird, so ergibt sich eine Versäumung der Lieferfrist von 24 Stunden. Demzufolge gebührt nach § 87, I/1, B.-R. der Klagefirma ein Zehntel der Fracht, welches ihr somit zugesprochen wurde.

Die Klägerin ist allerdings der Ansicht, dass die Berechnung der Lieferfrist über Pressburg und über die von da ab eingeschlagene Hilfsroute nicht zulässig sei, weil in diesem Falle das Gut über Oświęcim hätte befördert werden sollen. Dann würde nur eine Lieferfrist von neun Tagen der Bahn zustehen, so dass der Klägerin auf Grund einer daraus resultirenden Verspätung von mehr als drei Tagen vier Zehntel der Fracht als Schadenersatz zuzuerkennen seien.

Das Gericht war aber der Ansicht, dass dem Beamten in Jasło am 19. Jänner Morgens bei Aufgabe der fraglichen Sendung noch nicht der in der Nacht vom 18. auf den 19. Jänner erfolgte Tunneleinsturz bekannt sein konnte. Unter diesen Umständen hatte der Beamte keinen Anlass, das Gut anders als nach der Instradirungsvorschrift zu dirigiren. Nach dieser hatte das Gut den Weg über Pressburg zu nehmen. Dieser Transportweg erscheint unter gewöhnlichen Verhältnissen als der der Partei günstigste, weil das Gut bei gleichem Frachtsatze am schnellsten am Bestimmungsorte anlangen konnte, mit Rücksicht darauf, dass diese Route für den Verkehr von Jasło nach der Bestimmungsstation besonders eingerichtet war. Dies geht daraus hervor, dass die Instradirungsvorschrift diesen Weg vorzeichnet.

Dass aber infolge des Tunneleinsturzes eine ausserordentliche Zuschlagsfrist hinzugekommen und ausserdem das Gut von Pressburg aus eine Hilfsroute werde einschlagen müssen, konnte am 19. Jänner noch nicht vorhergesehen werden, und da nach § 51 (1), l), B.-R. die Bahn für die Wahl des Transportweges nur im Falle groben Verschuldens haftet, so kann die Klägerin in vorliegendem Falle, wo ein solches Verschulden nicht der Bahn zur Last fällt, diese Haftung der Bahn nicht verlangen.

Es war daher nur jene Versäumung der Lieferfrist anzurechnen, welche sich bei Berechnung der Lieferfrist über Pressburg und die Hilfsroute ergibt.

Dagegen musste dem Stationsbeamten in Jasło bereits am 23. Jänner, an welchem Tage die zweite Sendung aufgegeben wurde, der in der Nacht vom 18. zum 19. Jänner erfolgte Tunneleinsturz bereits bekannt sein, und er musste auch wissen, dass die Sendungen über Pressburg infolgedessen eine längere Transportdauer erforderten. Es durfte daher trotz der Instradirungsvorschrift mit Rücksicht auf die damals vorliegenden Umstände das Gut nicht über Pressburg dirigirt werden, weil über diese Route dieselben Frachtsätze wie über die Route via Oświęcim gelten, dagegen der Transport über Pressburg eine bedeutend längere Lieferfrist mit Rücksicht auf die ausserordentlichen Verhältnisse erforderte. Nachdem die Klägerin keinen Transportweg angegeben hatte und die Bahn vorliegend einen Weg wählte, welcher für den Absender gar keinen Vortheil, sondern nur den Nachtheil eines längeren Transportes voraussehen liess, fällt bei Wahl des Weges der Bahn ein grobes Verschulden zur Last, infolgedessen sie für die Folgen dieser Wahl gemäss § 51 (1), l), B.-R. dem Absender haftet. Diese Folgen bestehen darin, dass die Bahn nur die auf dem freistehenden Transportwege über Oświęcim geltende Lieferfrist in Anrechnung bringen kann. Infolgedessen erscheint die Lieferfrist um mehr als einen Tag überschritten, und die Klägerin hat daher mit Recht als Ersatz für diese Ueberschreitung zwei Zehnteln der Fracht angesprochen.

Die Beklagte hat noch ferner eingewendet, dass in den vorliegenden beiden Fällen nicht einmal behauptet wurde, dass ein Schaden entstanden sei, der § 87 B.-R. aber zur Voraussetzung habe, dass ein Schaden thatsächlich entstanden ist. Diese Einwendung ist unstichhältig. Nach Inhalt des § 87 B.-R. kann die Partei die daselbst unter I/1 und II/1 angeführten Beträge ohne Nachweis eines Schadens ansprechen, daher obliegt der Partei in diesen Fällen weder der Nachweis, dass ein Schaden entstanden ist, noch auch der Beweis der Höhe des Schadens. Die Behauptung aber, dass ein Schaden entstanden sei, liegt schon darin, dass ein Schadenersatz angesprochen wird. Wenn die Beklagte vermeint, dass der Partei ein Ersatz nicht gebühre, ist es ihre Sache, zu beweisen, dass ein Schaden nicht entstanden sei. Diesen Nachweis hat aber die Bahn nicht geführt, weshalb auch auf ihr diesbezügliches Vorbringen keine Rücksicht zu nehmen war.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 44. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. Mai wurden nachfolgende Anträge gestellt, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Thurnher, Loser, Drexel, Fink und Genossen, betreffend die Sicherstellung des Baues der Montafoner Bahn;

2. der Herren Abgeordneten Bomba und Genossen, betreffend die Erbauung einer Eisenbahnlinie von Rzeszów bis zur ungarischen Grenze;

3. der Herren Abgeordneten Dr. Beurle und Genossen wegen Ergänzung der Regierungsvorlage, betreffend die im Jahre 1901 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, durch den Bau einer schmalspurigen Localbahn von Freistadt nach Leonfelden;

4. der Herren Abgeordneten Dr. v. Hofmann, Dr. von Derschatta, Wilhelm, Walz und Genossen, betreffend die Herstellung einer transversalen Eisenbahnverbindung zwischen Graz und Hartberg;

5. der Herren Abgeoroneten Malik und Genossen, betreffend den Ausbau einer Bahnlinie Leibnitz—Wies.

In derselben Sitzung wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Dienstzeit der Wächter des Heizhauses Hütteldorf und der Expositurleitung Heiligenstadt der k. k. Staatsbahnen;

2. der Herren Abgeordneten Pacher und Genossen, betreffend die Anstellung von czechischen Beamten und Bediensteten bei den k. k. Staatsbahnen, namentlich bei der Betriebs-Direction Pilsen, sowie bei den Privatbahnen, insbesondere bei der Buschtěhrader Bahn;

3. der Herren Abgeordneten Kienmann, Hans Hofer und Genossen wegen Beseitigung der durch die Verwahrung und Verladung explosiver Militärgüter auf der Südbahnstation Felixdorf entstehenden Gefahren;

4. der Herren Abgeordneten Pacher und Genossen, betreffend das Verhalten eines Beamten der k. k. Staatsbahnen in Neu-Sandec in Galizien, anlässlich des auf dem Bahnhofe in Lemberg erfolgten Verlustes einer Reisetasche.

II. An Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister und an Seine Excellenz den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern.

Seitens

5. der Herren Abgeordneten Biankini und Genossen, betreffend die Behebung der in der Gemeinde Cavtat (Ragusa vecchia) in Dalmatien infolge der Eisenbahnbauten entstandenen Schäden.

III. An Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister und an Seine Excellenz den Herrn Handelsminister.

Seitens

6. der Herren Abgeordneten Wolf und Genossen, betreffend die Herabsetzung der Eisenbahntarife für Rohöl.

IV. An Seine Excellenz den Herrn Handelsminister.

Seitens

7. der Herren Abgeordneten Ritter v. Vuković und Genossen, betreffend die von der Lloydverwaltung geplante Auflassung einer der Linien Triest—Metkovic;

8. der Herren Abgeordneten Ritter v. Vuković und Genossen, betreffend die Hebung des österreichischen Handels in Albanien durch neue Seeverbindungen und Schaffung von Musterlagern in Skutari und Janina.

Weiters wurden in dieser Sitzung an Stelle der Herren Abgeordneten Dötz und Špindler die Herren Abgeordneten Dr. Kaizl und Wolf in den Wasserstrassenausschuss gewählt und wurde ferner der Antrag, betreffend den Bau einer Eisenbahn von der Station Lavamünd der Linie Unterdrauburg—Wolfsberg im Anschlusse an die Station Klagenfurt, an den Eisenbahnausschuss überwiesen.

Schliesslich gelangten seitens des Herrn Präsidenten der Generalbericht und die Specialberichte des Eisenbahnausschusses über den Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905, zur Vertheilung.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Ausgabe eines neuen Verzeichnisses für zusammenstellbare Fahrscheine im Vereins-Reiseverkehr.) Zufolge einer Kundmachung der k. k. österr. Staatsbahnen vom 8. Mai gelangt mit 1. Juni ein neues Verzeichniss für zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Vereins-Reiseverkehr zur Ausgabe, wodurch das gleichnamige Verzeichniss vom 1. Juni 1900 aufgehoben wird. Das neue Verzeichniss nebst Uebersichtskarte ist bei allen Ausgabestellen für diese Fahrscheinhefte zum Preise von K 1·10 erhältlich und kann auch durch Vermittlung der Stationen bezogen werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Localverkehr seit dem Jahre 1886 bis Ende 1900. (Statistischer Bericht.) Das jüngst zur Ausgabe gelangte Jänner-Heft des Budapester hauptstädtischen statistischen Bureau enthält auch einen tabellarischen Ausweis über den Personenverkehr der hauptstädtischen localen Verkehrsunternehmungen. Diesem zufolge hat sich die Personenfrequenz, die im Jahre 1886 eine Kopfzahl von 30,090.912 betragen hatte, bis zum Schlusse des Jahres 1900 auf 92,475.450 und die danach entfallende Einnahme von K 4,267.644 auf K 12,572.500 gesteigert. In den letzten 14 Jahren betrug also die Steigerung, sowohl was die Anzahl der beförderten Personen, als auch die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrifft, nahezu das Dreifache oder durchschnittlich etwa 21 Percent im Jahre. Dabei kann nicht unerwähnt gelassen werden, dass der Fortschritt auch in den letzten zwei Jahren, da der allgemeine schlechte Geschäftsgang bereits fühlbar zu werden begann, anhielt. Es steigerte sich nämlich der Personenverkehr von 1898 auf 1899 um etwa 1·5 Millionen und von 1899 auf 1900 um 1·3 Millionen. Das weitüberwiegende Gros dieses Verkehres entfällt natürlich auf die beiden grössten Verkehrsunternehmungen: die Budapester Strassenbahn und die Budapester elektrische Stadtbahn, die zusammen von den 92·4 Millionen Personen des Jahres 1900 nicht weniger als 62·8 Millionen, also mehr als zwei Drittheile beförderten.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Projectirter Bau einer Strassenbahn mit elektrischem Betriebe.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Communalverwaltung den Bau einer von einem geeigneten Punkte ihres innerstädtischen Betriebsnetzes ausgehenden, im Bereiche des Extravillans vorläufig bis Rákosfalva führenden Strassenbahnlinie mit elektrischem Betriebe beschlossen. Von den der Behörde vorgelegten Alternativprojecten hat jenes die meiste Aussicht auf Genehmigung, welches die Verlängerung der Hauptlinie von Köbánya (Steinbruch) aus bis Rákosfalva betrifft, wodurch die Continuität des Verkehres zwischen der Villencolonie von Rákosfalva und dem Schwabengebirge in einer Gesammtlänge von circa 26 km hergestellt würde.

Budapester Strasseneisenbahnnetz. (Bau neuer Linien.) Die Verkehrscommission der Budapester hauptstädtischen Communalverwaltung hat in ihrer jüngst abgehaltenen Plenarsitzung den Neubau mehrerer neuer, das Gesammtbetriebsnetz ergänzender Linien beantragt, in welcher Frage bereits Vorverhandlungen mit der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft und jener der Staatbahnen eingeleitet wurden. Ein besonderes Gewicht wird seitens der Communalverwaltung auf Herstellung zweier Verbindungslinien zwischen dem Centralnetze und dem neu erbauten Schweineschlachthause gelegt, deren eine von der Direction der Strasseneisenbahn-Gesellschaft, und zwar mit theilweiser Benützung der Geleise der Localbahn Budapest-Soroksár-Haraszti-Ráczkeve, die andere von der Direction der Stadtbahn-Gesellschaft, und zwar über die Hungariastrasse mit Einbeziehung der Mestergasse gebaut werden soll.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erweiterungsbauten im Bereiche der Bahnhofanlagen der Station Szeged.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat zu Lasten des im Sinne des Gesetzes vom Jahre 1897 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1897) beschafften Investitionsfonds der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen einen Betrag von K 500.000 zum Behufe der Fortsetzung der Erweiterungsarbeiten im Bereiche der Bahnhofanlagen der Knotenpunktstation Szeged der Hauptlinien Budapest — Szeged — Orsova — Verciorova, Nagyvárod (Grosswardein)—Szeged—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahn, der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Szeged-Karlova und der Linie Szeged — Mezöhegyes — Arad der Vereinigten Arader- und Csanáder Comitatsbahnen, angewiesen. Im Sinne der im diesbezüglichen Begehungsprotokolle aufgenommenen Vorschläge wird in erster Linie die Herstellung der durchgehenden Geleise und der damit verbundenen Neuordnung der äusseren Bahnhofsanlagen durchgeführt und der Rest für den Bau eines neuen im grossen Style anzulegenden Personen-Aufnahmsgebäudes verwendet werden.

— (Reexpeditionsbegünstigungen für Eiersendungen.) Auf sämmtlichen Linien der Ungar. Staatsbahnen bestehen für Eiersendungen nach jenen Sammelstellen, von welchen die Eier nach entsprechender Sortirung direct nach Wien und darüber hinaus nach dem Auslande weitertransportirt werden, gewisse Reexpeditionsbegünstigungen, von welchen jedoch

die Budapester Bahnhöfe bisher ausgeschlossen waren, indem als Sammelstellen für die Hauptstadt blos Köbánya und Kelenföld figurirten. Nachdem jedoch der Eier-Zwischenhandel auch in Budapest grössere Dimensionen annimmt und die genannten zwei Bahnhöfe wegen ihrer grossen Entfernung vom Centrum die Manipulation erschweren und auch eine Vermehrung der Spesen verursachen, hat die Direction der Ungar. Staatsbahnen behufs Förderung des Budapester Eierhandels die Station Budapest-Westbahnhof in die fragliche Begünstigung einbezogen.

— (Eisenbahnverkehr der Station Fiume seit 1. Jänner 1901.) Dem officiellen Ausweise zufolge wurden in den ersten zwei Monaten des Jahres in Fiume auf der Eisenbahn aufgegeben 45.072 t, im Vorjahre 49.640 t; angelangt sind 132.397 t im Vorjahre 135.610 t. Die Menge der in Fiume aufgegebenen Waaren hat im Monate Februar etwas abgenommen, dafür ist aber die Menge der in Fiume behufs Exports eingetroffenen Waaren beträchtlich gestiegen. Was die eingeführten Waaren anbelangt, so bildet italienischer Wein, obgleich die Einfuhr desselben stetig abnimmt, noch immer nahezu den dritten Theil des ganzen Imports. Es gelangten zur Aufgabe 6311 t, um mehr als 2020 t weniger als im Februar vorigen Jahres. In Abnahme begriffen ist auch die Einfuhr an Jute, hingegen sind in Zunahme begriffen Petroleum, wie auch Reis in geschältem und rohem Zustande. Für die Budapester Reisschälerei ist aus Japan eine ganze Schiffsladung (1460 t) eingetroffen. In der Exportrelation hebt sich Zucker auf 11.978 t, um 4200 t mehr als im Februar vorigen Jahres, und Kohle, von welchem Artikel die Hälfte aus österreichischen, die andere Hälfte aus ungarischen Werken stammt. Einigermassen in Abnahme begriffen ist der Export von Nutzholz und Mehl. Unter den Exportartikeln sind zu erwähnen 56 Wagenladungen Eisenbahnwaggons aus Györ für Egypten, 120 Wagenladungen Stahlschienen aus Beregszász für Egypten und 2116 Pferde für Südafrika.

— (Bau des Tunnels bei Pozsony [Pressburg].) Die mit voller Kraft betriebenen Bauarbeiten bei dem zwischen den Stationen Pozsony und Lamács der Hauptlinie Budapest—Pozsony—Lamács—Marchegg (—Wien) der kgl. Ungar. Staatsbahnen herzustellenden neuen Tunnel, dessen Axe in einer Entfernung von 15 m von der Axe des bestehenden Tunnels liegt, schreiten rasch vorwärts. Als eine wesentliche Aufgabe bei diesem Tunnelbau galt es, das östliche, gegen Pozsony zu gelegene Ende des bestehenden Tunnels um circa 30 m zu verlegen, bezw. ohne Störung des Verkehres, denselben um die genannte Länge zu verkürzen. Dies konnte nur so erreicht werden, dass die Böschungen beiderseits durch starke Steinmauern gesichert wurden. Gleichzeitig wurde die Oeffnung des neuen Tunnels durch eine starke Frontmauer gesichert. Diese ausserordentlich mühsamen Arbeiten wurden vor einigen Wochen beendet und hierauf konnte erst an die eigentliche Bohrarbeit des neuen Tunnels geschritten werden. Dieselbe wurden an beiden Enden gleichzeitig begonnen: die durchzubrechenden Schichten bestehen aus hartem Gestein, Granit gemengt mit Chloritschiefer und müssen daher Dynamitsprengungen vorgenommen werden. Die Länge des neuen Tunnels, welcher in Bogenform hergestellt wird, beträgt 600 m. Nach Beendigung desselben wird der ganze Verkehr mit Hilfe desselben abgewickelt werden, während der bestehende alte Tunnel einer gründlichen Reconstruction unterzogen werden wird; der Querschnitt wird entsprechend einem eingeleisigen Tunnel reducirt und das Innere mittelst einer Steinverkleidung verstärkt werden. Von dem für das Jahr 1901 zur Legung eines zweiten Geleises auf der Strecke Budapest—Marchegg bewilligten Betrag in der Höhe von K 900.000 werden K 770.000 für den Bau des neuen Tunnels bei Pozsony verwendet werden.

Projectirte Localbahn Rózsahegy (Rosenberg)-Koritnicza. (Ausführungsbeschluss und Kosten.) Die Interessenten des Comitates Liptó im Vereine mit jenen des Curortes Koritnieza haben den Beschluss zum Ausbau einer von der Station Rózsahegy der Hauptlinie (Oderberg—) Zsácza—Rózsahegy—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Bahn abzweigenden, bis zum Curorte Koritnieza führenden Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 17 ex 1899, Vorconcession Post 7) gefasst. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn herzustellenden und als solche von der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zu betreibenden 24·4 km langen Linie sind mit K 2,295.000, d. i. K 94.057 per laufenden Bahnkilometer bemessen, von welcher Summe Beträge von je K 165.000 für die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und K 24.000 zur Anlage eines Reservefonds entfallen, nach deren Abzug von der Summe des Baucapitales circa K 86.000 für die effectiven Baukosten per Kilometer verbleiben. Die Höhe dieser Ziffer ist dadurch motivirt, dass im Bereiche der Trasse vier Wasserläufe mit Eisenconstruction zu überbrücken sind, darunter eine Brücke über die Vágh in einer Länge von 75 m und vier Brücken über die Revoucza in Längen von 15 bis 30 m. An der Spitze des Bahnbau-Executivcomité dieser von Rozsahegy aus in südlich radialer Richtung führenden Linie steht der Badearzt des Curortes Koritnieza, Dr. Josef Ormay. Die Fortsetzung dieser innerhalb von $1^1/_2$ Jahren vom Tage des Erfliessens der Concessionsurkunde dem Betriebe zu übergebenden Linie ist von Koritnicza aus im Koritniczathale zum Anschlusse an die Linie Zólyom-Lipcse (Altsohl)—Besztercze-Bánya (Neusohl)—Zólyom-Brezó, und zwar in einer der beiden erstgenannten Stationen in Aussicht genommen.

Ungarische Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 15. März 1901 fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Adolf Urbán die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Ungarischen Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft statt (vergl. Generalversammlungsbericht pro 1899, Vrdgs.-Bl. Nr. 62 ex 1899). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Jahre 1900 zur Verlesung. Diesem zufolge wurde der gesellschaftliche Wagenpark vergrössert und zum grössten Theil im Auslande vermiethet. Ausgebaut wurden die elektrischen Anlagen in Békés-Gyula und Erzsébetfalva; in letzterem Orte wurde auch die von der Gesellschaft errichtete öffentliche Werkstätte eröffnet. Das Capital der Gesellschaft wurde im verflossenen Jahre auf K 5,000.000 erhöht (vergl. Bericht über die ausserordentliche Generalversammlung am 14. Mai 1900, Vrdgs.-Bl. Nr. 62 ex 1900), und besitzt die Gesellschaft ausserdem Reserven im Betrage von K 3,322.430. Der Reingewinn des Jahres beträgt K 1,039.999, und beantragt die Direction K 30 per Actie als Dividende zu bezahlen, K 36.000 dem ordentlichen Reservefonds, K 90.000 der Dividendenreserve zuzuweisen und K 93.964 auf neue Rechnung vorzutragen. Der Coupon gelangt am 1. April zur Auszahlung. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie der Anträge der Direction erfolgten die Wahlen in diese und den Aufsichtsrath, und wurden die bisherigen Mitglieder dieser beiden Körperschaften neuerdings in ihren Functionen bestätigt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Wechsel in der Person des Vertreters der kgl. ungarischen Regierung im Directionsrathe der Gesellschaft.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Ministerialrath Emil Abonyi seiner Stelle als Ministerialcommissär der Kaschau-Oderberger Eisenbahn auf eigenes Ansuchen enthoben und an seine Stelle zum Ministerialcommissär den Ministerialrath Ludwig Mándy, den Chef der Eisenbahnabtheilung des Ministeriums, ernannt.

Localbahn-Actiengesellschaft Zólyombrezó—Breznóbánya—Tiszolcz und Bács-Bodroger, d. i. Szeged-Rókus—Zenta und Szabadka—O-Becse. (Ernennung eines Vertreters der kgl. ungarischen Regierung in das Directionsraths-Gremium beider Gesellschaften.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die in den Directionen der Zólyombrezo-Breznóbánya-Tiszolczer und der Bács-Bodroger Vicinalbahnen in Erledigung gerathene und der Ernennung des Handelsministers vorbehaltene Directionsmitglicdsstelle an den Ministerialrath Emil Abonyi verliehen.

Ausland.

Preussen. (Auskunftertheilung im Personen- und Güterverkehr bei den Preussischen Staatsbahnen.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem an die Eisenbahn-Directionen gerichteten Erlass darauf hingewiesen, dass durch die neue Bureauordnung für die königlichen Eisenbahn-Directionen die Einrichtung von Auskunftsstellen in den Verkehrsbureaux vorgesehen ist, denen vornehmlich die Auskunftertheilung in Angelegenheiten des Güterverkehres zufallen soll. Die für Angelegenheiten des Güterverkehres am Directionssitz etwa bestehenden besonderen Auskunftsstellen werden mit dieser Einrichtung daher entbehrlich und sind aufzulösen oder in das Verkehrsbureau zu verlegen. Nur in Berlin (Bahnhof Alexanderplatz) und bis auf Weiteres auch in Frankfurt a. M. können die besonderen Auskunftsstellen mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse bestehen bleiben. In Angelegenheiten des Personenverkehres kann die Auskunftertheilung auch den Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte

übertragen werden. Anfragen, die auf Grund des vorhandenen Materiales nicht beantwortet werden können, sollen von den genannten Dienststellen je nach Bestimmung der Eisenbahn-Direction entweder nach Rückfrage beim Verkehrsbureau beantwortet oder dem letzteren zur Erledigung überwiesen werden. Ob nach Lage der örtlichen Verhältnisse die räumliche Verbindung der Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte mit dem Verkehrsbureau angängig und zweckmässig ist, soll von den Eisenbahn-Directionen geprüft werden. Dass Telephonanlagen überall vorhanden sind, wo ihre Benützung zur Beschleunigung der Geschäftserledigung beiträgt, setzt der Minister voraus. Anfragen, die an die äusseren Dienststellen gelegentlich der Aufgabe von Gütern u. s. w. gerichtet werden und ohne Schwierigkeit beantwortet werden können, sollen diesen Dienststellen zur Erledigung überlassen werden.

— (Kleidercassen.) Ueber die Zahlung der Kosten des ersten Bedarfes an Dienstkleidungsstücken der mittleren und unteren Beamten bestehen nach einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten bei einzelnen preussischen Eisenbahn-Directionen Anordnungen, die der wirthschaftlichen Lage der Betheiligten nicht in vollem Masse Rechnung tragen. Der Minister empfiehlt daher den Eisenbahn-Directionen folgende Bestimmungen zur Einführung: „Sofern die Beamten sich nicht zur sofortigen Zahlung der vollen Kosten des ersten Bedarfes an Dienstkleidern bereit erklären, haben die etatsmässigen Beamten neben den laufenden Jahresbeiträgen eine Anzahlung von Mk. 30.— oder für Dienstkleider aus gewöhnlichem Tuche von Mk. 20.— bei der Aufnahme in die Kleidercasse und weitere vierteljährliche Theilzahlungen von Mk. 15.— so lange zu leisten, bis die Kosten der ersten Ausrüstung durch die Abschlagszahlungen unter Einrechnung der inzwischen entrichteten laufenden Beiträge gedeckt sind. Diätare haben mit dieser Massgabe die Kosten des ersten Bedarfes an Dienstkleidern durch Anzahlung von Mk. 10.— im Monat des Beitrittes, Mk. 10.— im folgenden Monat, Mk. 10.— im dritten Monat und den Rest mit monatlich Mk. 5.— in den folgenden Monaten neben den laufenden Jahresbeiträgen zu decken.“ Nach demselben Erlass bestehen ferner Ungleichheiten hinsichtlich des Kreises der beitrittspflichtigen Mitglieder der einzelnen Kleidercassen. Da nach dieser Richtung einheitliche Vorschriften wünschenswerth erscheinen, sollen die Eisenbahn-Directionen in Breslau, Elberfeld, Erfurt und Mainz nach Benehmen mit den übrigen Eisenbahn-Directionen prüfen, ob nicht hinsichtlich der Beitrittspflicht zur Kleidercasse die Beamten in allen Bezirken gleichmässig zu behandeln sind. Nach Ansicht des Herrn Ministers dürfte die Beitrittspflicht zu umfassen haben: 1. Sämmtliche Unterbeamte; 2. sämmtliche mittlere Beamte, die sich in der ersten etatsmässigen Stelle befinden oder aus dem Unterbeamtenverhältniss in den mittleren Dienst übertreten; 3. die zu diesen Beamtenclassen gehörigen Diätare. Von der Beitrittspflicht würden somit nur die in Beförderungsstellen des mittleren Dienstes aufrückenden Beamtenclassen zu entbinden sein. Bei Prüfung dieser Frage ist auch zu erwägen, ob es zweckmässig ist, Kleidercassen für gewisse Aufgaben, insbesondere die einheitliche Beschaffung von Tuchen und anderen Dienstkleidungsgegenständen, zu grösseren Gruppen zusammenzufassen. Ueber das Ergebniss der Prüfung ist seitens der Eisenbahn-Direction in Elberfeld zu berichten. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Bayern. (Vertheilung der Güterwagen bei den Bayerischen Staatseisenbahnen.) Vom 1. April 1901 an sind im vorgenannten Bahnbereich bezüglich der Meldung der Güterwagen und ihrer Vertheilung Aenderungen eingetreten, indem die Ausgleichstellen aufgehoben und die von ihnen bisher besorgten Geschäfte den Untervertheilungsstellen übertragen wurden. Auf Localbahnen nehmen die Localbahnbetriebsleitungen die Meldungen der untergeordneten Abfertigungsstellen über Vorrath und Bedarf an Wagen jetzt entgegen und verfügen über die innerhalb der Localbahnstrecke sofort möglichen Wagenverschiebungen. Die Hauptwagenvertheilung wird nunmehr von den Stationen Augsburg, München-Laim, Nürnberg, Regensburg und Würzburg besorgt; diese haben eigene Bezirke mit Untervertheilungsstellen. Solche wurden für Augsburg in Ingolstadt, Donauwörth, Nördlingen, Neuulm, Kempten und Memmingen, für München in Landshut, Mühldorf und Rosenheim, für Nürnberg in Bamberg, Ansbach, Hof, Weiden und Schwandorf, für Regensburg in Plattling und Passau und für Würzburg in Aschaffenburg und Schweinfurt C. B. errichtet.

Württemberg. (Ertheilung von Urlauben bei den Staatseisenbahnen.) Die Zuständigkeit zur Ertheilung von Urlaub bei den Württembergischen Staatseisenbahnen ist erweitert worden wie folgt: Eine Ermächtigung zur Ertheilung von Urlaub kommt zu den Vorständen der Hilfsbureaux der General-Direction der Staatseisenbahnen, der Eisenbahn-Betriebsinspectionen, der Eisenbahn-Bauinspectionen, der Eisenbahn-Bausectionen und der selbstständigen Baubureaux, den Vorständen der Maschinen- und Werkstätten-Inspectionen, der Eisenbahnhauptcasse, der Eisenbahn-Hauptmagazinsverwaltung, der Oberbaumaterial-Verwaltung, der Montirungs-Verwaltung, der Dampfschiffahrtsinspection, sowie der Druckerei und Drucksachen-Verwaltung: a) an die unter ihrer Aufsicht stehenden etatsmässig Angestellten, sowie an Regierungsbaumeister und Referendäre I. Classe bis zu 14 Tagen; b) an sonstige ständig verwendete, nicht angestellte, aber geprüfte oder den letzteren ausdrücklich gleichgestellte Beamte bis zu zehn Tagen; c) an ständig verwendete, nicht angestellte und nicht geprüfte Beamte, sofern die ständige Verwendung mindestens ein Jahr gedauert hat, bis zu acht Tagen, sowie d) an ständige Hilfsunterbeamte bis zu sechs Tagen je in demselben Kalenderjahr. Die Vorstände der Bahnstationen I. und II. Classe dürfen unter der Voraussetzung, dass Stellvertretungskosten nicht entstehen, Urlaub ertheilen: bis zu drei Tagen den ihnen unmittelbar unterstellten Beamten, bis zu sechs Tagen den ihnen unmittelbar unterstellten Unterbediensteten einschliesslich der Hilfsbediensteten.

Russland. (Projectirter Bau einer St. Petersburg mit Moskau verbindenden Eisenbahn mit elektrischem Betriebe.) Ein Consortium russischer Banken und Grosscapitalisten hat den Bau einer die beiden Metropolen des russischen Reiches St. Petersburg und Moskau verbindenden Eisenbahn mit elektrischem Betriebe in Combination gezogen und den als Specialist im Bau und Betriebe elektrischer Bahnen geltenden Ingenieur Kaskin mit der Ausarbeitung des Projectes betraut. Die in nahezu gerader Linie in vorwiegend günstigem Terrain liegende Trasse hat eine Länge von 609 Werst und wird die betriebsfähige Herstellung der doppelgeleisig auszubauenden Eisenbahn einen Gesammtkostenaufwand von 98,000.000 Rubel beanspruchen, von welcher Summe 63,000.000 Rubel auf den Unter-, Ober- und Hochbau, sowie die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und 13,000.000 Rubel für die Erstellung und Einrichtung von 40 Generatoren, Stationen und die Stromleitung entfallen. Nachdem eine Fahrgeschwindigkeit von 150 km per Stunde in Aussicht genommen ist, wird die Reise zwischen Petersburg und Moskau, mit Inbegriff der circa eine Stunde in Anspruch nehmenden, auf das Kürzeste bemessenen Stationsaufenthalte, innerhalb von fünf Stunden ausführbar sein. Die aus fünf Wagen à 35 Sitzplätze zusammengestellten Züge sollen in Zwischenräumen von je 10 Minuten von beiden Endstationen abgelassen werden, wodurch die Möglichkeit geboten ist, mit jedem Zuge gleichzeitig 175 Personen zu befördern. Der Fahrpreis ist für Reisende I. Classe mit 6, II. Classe mit 3.40 und III. Classe mit 2.40 Rubel bemessen. Bei einer Anzahl von durchschnittlich 150 Reisenden per Zug und von täglich 150 Zügen in jeder der beiden Richtungen wird die Jahreseinnahme sich auf circa 10,000.000 Rubel stellen, doch ist in Würdigung der eigenthümlichen Verhältnisse Russlands eine noch höhere Ziffer zu gewärtigen, da die staatlich-administrativen, commerciellen, industriellen und insbesondere socialen Interessensphären der beiden Metropolen sich gegenseitig innig berühren, eine noch engere Verbindung jedoch derzeit dadurch behindert wird, dass nicht nur die Reise heute noch mit bedeutendem Zeitaufwande und grossen Kosten verbunden ist, sondern die Kaiser Nikolaus-Bahn als einziger derzeit bestehender Schienenweg überhaupt den Verkehrsanforderungen der Neuzeit bei Weitem nicht mehr entspricht. Die Kosten des elektrischen Betriebes werden dadurch wesentlich vermindert werden, dass man, wo immer nur möglich, die Wasserkraft zum Betriebe der Stromerzeugungsmaschinen heranziehen will.

— (Schaffung neuer Anschlüsse im Verkehre mit ausländischen Eisenbahnen.) Das kaiserlich russische Verkehrsministerium hat, wie berichtet wird, den Beschluss gefasst, im Interesse der Förderung des Wechselverkehres mit ausländischen Eisenbahnen sowohl neue Anschlüsse zu schaffen, als auch diesen entsprechend die Fahrzeit im Bereiche einzelner russischer Eisenbahnstrecken zu beschleunigen. In der Hauptrelation Moskau—Irkutsk werden, und zwar voraussichtlich schon mit Beginn der diesjährigen Sommerfahrordnung, von Woloczysk aus via Moskau durchlaufende Personenwagen I. und II. Classe in Verkehr gesetzt werden, so dass auf den Routen Wien—Krakau—Woloczysk, Budapest—Woloczysk und Woloczysk—Tula—Irkutsk (via Moskau) nur ein zweimaliger Waggonwechsel, und zwar in Woloczysk und in Tula stattfinden wird. Des ferneren ist die Einführung eines zweiten beschleunigten

Zuges in Aussicht genommen, der bei einer nur 36stündigen Fahrzeit und nur einmaliger Nachtreise die Verbindung zwischen Wien und Kiew, Wien und Odessa und vice versa herstellen wird. Schliesslich ist die Einleitung eines zweiten Expresszuges in der Relation St. Petersburg—Krakau—Wien—Nizza in Aussicht genommen, der gleichfalls in die diesjährige Sommerfahrordnung und nach deren Schluss auch in die Winterfahrordnung aufgenommen werden soll.

— (Einführung von Legitimationen für ausländische Handlungsreisende.) Im Sinne einer kaiserlich russischen Ministerialverordnung vom 28. November 1898 (alten Stils) hat jeder ausländische, reisende Kaufmann, ob er nun für eigene Rechnung oder als Vertreter einer Firma reist, mit einer von der zuständigen Handelskammer ausgestellten Legitimationskarte versehen zu sein, welche seine Eigenschaft als „Commis voyageur" bestätigt und ausser der Benennung der Firma auch seine Personsbeschreibung enthält. Die depotweise verzollten Muster werden vom Ausfuhrszollamte nur gegen Vorweisung dieser Legitimationskarte zum Rücktransporte ausgefolgt. Durch diese Verordnung werden jene in neuester Zeit erflossenen Bestimmungen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 27 ex 1901) nicht tangirt, welche seit Ermässigung der Gewerbesteuer für Handlungsreisende in Geltung sind.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Proteo" nach Kobe.) Dieser vom Oesterr. Lloyd gecharterte Dampfer von 2441 Tonnen Gehalt ist am 22. März ohne Passagiere mit 1290 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 863 Tonnen Zucker nebst 5008 Stück Holzwaaren, von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 1800 kg Bier, 950 kg Kurzwaaren, 66 kg Baumwollwaaren, 740 kg Manufacturwaaren, 630 kg Holzwaaren, 530 kg Metallwaaren, 1258 kg Möbel, 2923 kg Parfumerien, 600 kg Glaswaaren, 5000 kg Zucker, 190 kg Esswaaren, 40 Stück Raen, 50 Stück Balken, 1335 Stück Pfosten, 474 Stück Bretter, 1221 Stück $^1/_2$zöllige Bretter, 1705 Stück Staffeln, 183 Stück Balken; nach Batavia 1257 kg Papier; nach Soerabaya 1427 kg Papier; nach Colombo 75 kg Knöpfe, 56 kg Kurzwaaren, 20.160 kg Cement, 507 kg Baumwollwaaren, 582 kg Mehl, 2426 kg Garne, 320 kg Manufacturwaaren, 7000 kg Metallwaaren, 219 kg Möbel, 600 kg Glaswaaren, 922 kg Papier, 2644 Stück Bretter; nach Tuticorin 972 kg Metallwaaren; nach Auchland 296 kg Droguen; nach King Georgis 92 kg Wein; nach Sidney 236 kg Glasperlen; nach Madras 36.400 kg Papier, 1100 kg Kurzwaaren, 168 kg Baumwollwaaren, 200 kg Manufacturwaaren, 340 kg Holzwaaren, 19.400 kg Metallwaaren, 1139 kg Möbel, 5000 kg Glaswaaren, 320 kg Glasperlen, 1100 kg Seife, 5060 kg Spiritus, 274 kg Wein, 1657 kg Glasperlen; nach Singapore 16.300 kg Papier, 44.400 kg Erdwachs, 700 kg Kurzwaaren, 950 kg Baumwollwaaren, 1520 kg Garne, 800 kg Manufacturwaaren, 20.900 kg Metallwaaren, 1460 kg Holzwaaren, 2030 kg Möbel. 322 kg Papier, 600 kg Glaswaaren, 1975 kg Wein, 128.200 kg Zucker, 220 kg Muster, 1228 kg Glasperlen; nach Batavia 3200 kg Papier, 520 kg Manufacturwaaren, 1320 kg Holzwaaren, 787 kg Papier, 480 kg Manufacturwaaren; nach Soerabaya 10.100 kg Papier, 490 kg Manufacturwaaren, 5300 kg Erdwachs, 1876 kg Metallwaaren, 426 kg Wein, 280 kg Glaswaaren, 1320 kg Papier, 2880 kg Manufacturwaaren; nach Padang 580 kg Kurzwaaren; nach Macassar 1760 kg Garne, 569 kg Metallwaaren; nach Cheribon 608 kg Garne, 737 kg Metallwaaren; nach Samarang 2504 kg Papier, 284 kg Baumwollwaaren, 860 kg Manufacturwaaren, 528 kg Holzwaaren, 1200 kg Glasperlen, 4360 kg Papier; nach Bandjermasin 800 kg Metallwaaren; nach Bellavan Delhi 1456 kg Papier; nach Atjeh 109 kg Metallwaaren; nach Amboina 1940 kg Mehl; nach Saigon 2070 kg Papier, 3721 kg Metallwaaren; nach Manilla 1314 kg Mineralwasser, 12.300 kg Papier, 96 kg Metallwaaren, 276 kg Glaswaaren; nach Rangkok 1560 kg Papier, 235 kg Holzwaaren, 680 kg Metallwaaren, 683 kg Seife; nach Yokohama 1360 kg Papier, 6740 kg Droguen, 1070 kg Möbel, 107 kg Tabak, 695 kg Glaswaaren, 358.750 kg Zucker; nach Yokohama opt. Kobe 43.600 kg Papier, 997 kg Seife, und nach Kobe 89.200 kg Papier, 95 kg Baumwollwaaren, 281 kg Holzwaaren, 178 kg Seife und 371.400 kg Zucker. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 651.118.

— (Abfahrt des Dampfers „Vindobona" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 27. März mit 4 Passagieren und 2065 Tonnen factischer Ladung, worunter 1761 Tonnen Zucker nationaler Provenienz, von Triest nach Karachi und Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 420 kg Kurzwaaren, 878 kg Esswaaren, 800 kg Manufacturwaaren, 1978 kg Zündhölzchen, 68 kg Esswaaren; nach Suez 1050 kg Esswaaren; nach Gedda 875 kg Esswaaren, 62.100 kg Zucker; nach Aden 13 kg Muster, 8400 kg Esswaaren, 3800 kg Glaswaaren, 493 kg Metallwaaren, 745 kg Tabak, 565 kg Glaswaaren, 63.750 kg Zucker; nach Hodeidah 216 kg Manufacturwaaren; nach Mombasa 720 kg Papier; nach Zanzibar 759 kg Bier, 866 kg Papier, 1410 kg Mehl, 1980 kg Glaswaaren; nach Djibouti 365 kg Esswaaren; nach Massaua 7040 kg Esswaaren, 5100 kg Bier, 1397 kg Metallwaaren, 1439 kg Möbel, 245 kg Manufacturwaaren, 796 kg Perlen; nach Colombo 95 kg Muster, 315 kg Möbel; nach Tuticorin 18 kg Muster; nach Bombay 9800 kg Glasperlen, 490 kg Knöpfe, 115 kg Kurzwaaren, 98 kg Muster, 320 kg Papier, 430 kg Manufacturwaaren, 1954 kg Glasperlen; nach Bushire 6 kg Muster, 140 kg Perlen; nach Bagdad 7 kg Muster; nach Madras 1740 kg Papier, 50 kg Holzwaaren, 267 kg Glaswaaren; nach Rangoon 440 kg Knöpfe, 22 600 kg Papier, 66 kg Muster, 1930 kg Kurzwaaren, 5250 kg Manufacturwaaren, 38.350 kg Metallwaaren, 2500 kg Holzwaaren, 3350 kg Glaswaaren, 3230 kg Seife, 1270 kg Wein, 6045 kg Papier, 6047 kg Manufacturwaaren; nach Calcutta 258 kg Kurzwaaren, 14.900 kg Baumwollwaaren, 1800 kg Manufacturwaaren, 46.450 kg Metallwaaren, 2500 kg Möbel, 23.520 kg Glaswaaren und nach Karachi 168 kg Bier, 1500 kg Knöpfe, 310 kg Kurzwaaren, 9533 kg Papier, 20 kg Muster, 13.326 kg Manufacturwaaren, 27.350 kg Metallwaaren, 4050 kg Möbel, 2100 kg Glaswaaren, 1,635.162 kg Zucker, 2060 kg Farben und 4828 kg Manufacturwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,070.269.

Budapester Stromsection der Donau. (Erhöhung des Franz Josefsquai im Interesse der Schiffahrt sowohl, als auch zum Schutze gegen Hochwasser.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien des Innern, sowie des Handels, die Erhöhung des Franz Josefsquai gleich den übrigen Quaiabschnitten, auf 9 m über den normalen Wasserstand angeordnet. Diese Arbeit, welche sofort nach Fertigstellung der Eskütér (Schwurplatz)-Brücke durch das Communalingenieuramt in Angriff zu nehmen und binnen drei Jahren zu vollenden sein wird, verspricht nicht nur den Magazinen der Schiffahrtsunternehmungen und den Aufnahmslocalitäten Schutz gegen Ueberfluthung, sondern es wird auch das Anlegen grösserer Schiffe, insbesondere bei höherem Wasserstande erleichtert werden. Die Kosten dieser Arbeit sind mit K 1,114.846 präliminirt.

Deutsches Reich. (Rheinschiffahrtsverkehr im Jahre 1900.) Wie die „Münchener Allg. Zeitung" auf Grund der Aufzeichnungen des Zollamtes in Lobith mittheilt, verkehrten daselbst im Jahre 1900 stromaufwärts 628 Personendampfer, 6169 Schleppdampfer, 907 Frachtdampfer und 20.279 Segler, zusammen daher 27.983 Fahrzeuge. Von diesen waren: 19.417 niederländische, 5478 preussische, 1422 badische, 1342 belgische, 235 hessische, 38 grossbritannische, 21 bayerische, 3 württembergische und 27 Fahrzeuge anderer Länder. Im Vergleiche zum Jahre 1899 hat die Gesammtzahl der Schiffe, welche auf der Bergfahrt Lobith passirten, um 224 abgenommen, und zwar die Zahl der Schleppdampfer um 30, der Frachtdampfer um 34 und der Segler um 206. Die Zahl der Personenboote hat dagegen um 46 zugenommen.

Stromabwärts verkehrten über Lobith im Jahre 1900 624 Personendampfer, 6138 Schleppdampfer, 976 Frachtdampfer und 20.959 Segelschiffe, zusammen daher 28.697 Fahrzeuge. Von diesen waren: 19.769 niederländische, 5157 preussische, 1723 belgische, 1592 badische, 302 hessische, 42 grossbritannische, 37 bayerische, 13 württembergische und 62 Fahrzeuge anderer Länder. Ein Vergleich mit dem Jahre 1899 ergibt, dass die Zahl der Schiffe, welche auf der Thalfahrt über Lobith kamen, um 385 abgenommen hat; die Zahl der Schleppdampfer war um 181, die Zahl der Frachtdampfer um 8 und die Zahl der Segelschiffe um 244 geringer als im Jahre 1899; die Zahl der Personenboote war dagegen um 48 grösser als im Vorjahre. Trotzdem die Zahl der den Verkehr vermittelnden Schiffe im Jahre 1900 geringer war als im Jahre 1899, hat die Güterbewegung auf dem Rhein erheblich zugenommen, und zwar stromabwärts um 194.999 t und stromaufwärts um 685.787 t. Diese Erscheinung findet ihre Erklärung darin, dass stets grössere Fahrzeuge in den Dienst gestellt werden und kleinere verschwinden.

Von den im Jahre 1900 in Lobith einclarirten Gütern gingen 669.305 t nach Rotterdam, 154.224 t nach Amsterdam, 118.489 t nach Nymwegen, 69.985 t nach Dordrecht, 24.678 t nach Gorinchem, 20.592 t nach Tiel, 15.590 t nach Arnheim, 1,322.534

nach belgischen Häfen und der Rest nach anderen Plätzen. Der Güterverkehr rheinabwärts nach Rotterdam hat im Vergleiche zum Jahre 1899 um 110.777 t zugenommen und der Verkehr von Rotterdam rheinaufwärts um 867.603 t. Für den die preussisch-niederländische Grenze passirenden Güterverkehr auf dem Rhein ist Rotterdam beiweitem der wichtigste Hafenplatz, da von den im Jahre 1900 über Lobith stromabwärts beförderten Gütern 16·14 pCt. nach Rotterdam gingen und von den auf der Bergfahrt in Lobith ausclarirten Waarenmengen sogar 80·31 pCt. in Rotterdam verladen waren. Demgemäss zeigt Rotterdam sowohl als Bestimmungshafen für die rheinabwärts verschifften Güter, namentlich aber bezüglich der Verfrachtung rheinaufwärts auch bei den meisten einzelnen Waarengruppen die höchsten Ziffern.

— (Hamburgs Flussdampfschiffahrt auf der Niederelbe.) Nach einer im „Hamburger Handelsblatt" auf Grund des Ausweises des handelsstatistischen Bureau veröffentlichten Zusammenstellung gestaltete sich die Flussdampfschiffahrt Hamburgs auf der Niederelbe im Jahre 1900 und in den Vorjahren nachstehend:

Es kamen im Jahre 1900 an: 18.188 Reisen (gegen 17.655 in 1899 und 18.458 in 1898), 617.824 Personen (gegen 671.681 in 1899 und 551.383 in 1898), 19.753 Stück Schlachtvieh (gegen 19.985 in 1899 und 23.617 in 1898), 772 Pferde (gegen 648 in 1899 und 723 in 1898) und 42.062 Colli (gegen 47.008 in 1899 und 39.945 in 1898).

Es gingen im Jahre 1900 ab: 18.188 Reisen (gegen 17.702 in 1899 und 18.444 in 1898), 620.925 Personen (gegen 701.038 in 1899 nnd 575.915 in 1898), 6416 Stück Schlachtvieh (gegen 7946 in 1899 und 6397 in 1898), 696 Pferde (gegen 788 in 1899 und 815 in 1898) und 62.734 Colli (gegen 49.787 in 1899 und 45.765 in 1898).

Die neuen Strassburger Hafenanlagen. Bis zum Jahre 1892 konnten Rheinschiffe in Strassburg weder einladen noch ausladen. Die Stadt Strassburg sah sich deshalb veranlasst, unmittelbar vor dem Metzgerthore neue Hafenanlagen anzulegen, welche es ermöglichten, einen directen Verkehr zwischen den belgischen, holländischen und niederrheinischen Häfen mit Strassburg einzurichten. Für diese Hafenanlagen hat die Stadt einschliesslich einer Beihilfe von Mk. 200.000 seitens des Landes eine Summe von Mk. 2,863.200 aufgewendet; sie umfassen an Strassen-, Eisenbahn- nnd Wasserfläche 10·87 Hektar und an nutzbarer Landfläche 22·82 Hektar. Im Jahre der Betriebseröffnung des Hafens betrug der Schiffahrtsverkehr in diesem Hafen 11.513 t, erhöhte sich aber bis zum Jahre 1899 bereits auf 313.834 t. Der Eisenbahnverkehr von und nach dem Hafen stieg von 940 im Jahre 1892 auf 26.382 beladene Waggons im Jahre 1899. Die Eröffnung des Rheinschiffahrtsverkehres nach Strassburg hat aber auch eine sehr wesentliche Steigerung der Canalschiffahrt zur Folge gehabt. Während der Canalschiffahrtsverkehr vor dem Jahre 1892 sich auf rund 180.000 t stellte, betrug derselbe 1899 294.509 t. Die Stadt Strassburg schritt mit Rücksicht auf den bedeutenden Verkehr an die Anlage eines neuen Hafens. Als geeignetes Gebiet hiefür wurde die Gegend der Sporeninsel in der Nähe der Stadt erkannt und dort mit einem Aufwande von Mk. 6,950.000 eine neue grössere Hafenanlage hergestellt. Das Gesammtareal derselben beträgt 1,272.700 m², wovon 54·66 Hektar auf die Strassen-, Eisenbahn- und Wasserfläche entfallen. Der Rest des Gebietes ist insbesondere auch für Industrieanlagen bestimmt. In dem Hafenbereich wurde ein modernes, gross dimensionirtes Lagerhaus von der Stadt selbst und ein Hafenbahnhof von der Reichseisenbahnverwaltung erbaut. Die bedeutenden Investitionen Strassburgs in Verbindung mit den am anderen Rheinufer bei Kehl von Baden zur Ausführung gebrachten, umfangreichen Hafenanlagen geben Zeugniss dafür, welche Bedeutung und Zukunft von massgebender Seite der Schiffahrt auf dem Oberrhein beigelegt wird, und dass die Aussichten auf die Regulirung des Oberrheins eine immer mehr greifbare Gestalt annehmen. Nach Durchführung derselben wird der Grossschiffahrtsweg auf dem Rheine nicht bei Mannheim-Ludwigshafen, wie bisher, sondern erst bei Strassburg-Kehl enden.

Binnen- und Seeverkehr auf dem Rhein. Ueber das allmälige Vordringen des Seeverkehres bis zum Hafen von Köln, theilt die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" mit, dass der erste Versuch, einen regelmässigen Schiffsverkehr zwischen Köln und überseeischen Stationen zu unterhalten, von der Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft in Köln im Jahre 1888 uuternommen wurde. Die Gesellschaft liess drei Dampfschiffe mit einer Tragfähigkeit von zusammen 3000 t in regelmässiger Fahrt mit London und in nicht organisirter Fahrt mit der Nordsee und baltischen Häfen verkehreu.

Nach dem Jahresberichte der Centralrheinschiffahrts-Commission für das Jahr 1899 verkehrten vom Rhein über See im Jahre 1899 mehr als zehnmal so viel Dampfschiffe wie vor 11 Jahren, nämlich 32 mit einer Gesammttragfähigkeit von 24.240 t.

Die für diesen Verkehr in Betracht kommenden Unternehmungen sind:

1. Die schon erwähnte Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft in Köln, die derzeit mit vier Dampfschiffen alle acht Tage einen regelmässigen Verkehr nach und von London unterhält und in nicht organisirter Fahrt die Nord- und Ostseehäfen aufsucht. Die Ladungen nach London bestehen hauptsächlich in Eisenwaaren, Bleiweiss, Baumwollwaaren, Papier und Glaswaaren, jene von London in Erzen, Colonialgütern und Kaufmannsgütern aller Art. Nach den Ostseehäfen geht hauptsächlich Eisen und Kohle, während von den Ostseehäfen fast ausschliesslich Holz importirt wird.

2. Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun" zu Bremen. Die Gesellschaft unternimmt mit 18 Dampfern regelmässige Fahrten ab Köln nach und von Bremen, Hamburg, Kiel und Lübeck, Kopenhagen und Stettin, Danzig, Königsberg und Riga. Die Ladungen aus Bremen und Hamburg bestehen aus Kaufmannsgütern aller Art, jene aus den Ostseehäfen aus Producten der Land- und Forstwirthschaft.

3. Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Argo" in Bremen, welche mit vier Rhein-Seedampfern regelmässige zehntägige Fahrten von Stettin, Petersburg oder Reval nach Düsseldorf und Köln unterhält.

4. Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hamburg" zu Hamburg, welche drei Dampfschiffe zwischen Köln und Hamburg in je zwölftägiger Fahrt verkehren lässt.

5. Die Elbinger Dampfschiff-Rhederei F. Schichau zu Elbing, welche zwei Dampfschiffe in vierzehntägiger Fahrt zwischen Elbing und Köln verkehren lässt.

6. Endlich hat die Gesellschaft für Brauerei, Spiritus- und Presshefe-Fabrikation vorm. Geb. Sinner in Grünwinkel bei Karlsruhe einen directen Rhein-Seeschiffahrtsbetrieb eingerichtet, indem sie mittelst zweier Tankdampfschiffe und zweier Tankleichter losen Sprit von Ostseehäfen einführt.

Im Jahre 1894 betrug der Rhein-Seeverkehr bei ziemlich gleichem Umfange der Transporte zu Thal und zu Berg 58.536 t. Dieser Verkehr ist im Jahre 1896 auf 90.562 t und 1899 auf 204.359 t gestiegen. Hieran war beinahe zur Hälfte der „Neptun", dann mit 26 Percent die Rhein-Seedampfschiffahrts-Gesellschaft und mit 17 Percent die Hamburger Gesellschaft betheiligt. Der Rest entfällt auf die drei übrigen Gesellschaften. Neben den erwähnten Unternehmungen sei noch der Vereinigten Bugsir- und Frachtschiffahrts-Gesellschaft zu Hamburg gedacht, deren Seeleichter zu 600 und 1100 t Tragfähigkeit durch Seeschleppdampfer nach Rotterdam gebracht und von dort durch Rheinschleppdampfer zum Bestimmungsorte geschleppt werden. Daneben besteht noch ein ziemlich erheblicher wilder Segelschiffsverkehr zwischen England und dem Mittelrhein, der sich nicht nur bis Köln, sondern auch bis Remagen und Oberlahnstein herauf erstreckt.

Bukowina. (Flossverkehr auf den Flüssen in der Bukowina im Jahre 1900.) Nach der von der k. k. Landesregierung in Czernowitz verfassten statistischen Zusammenstellung gestaltete sich der Flossverkehr auf den flössbaren Flüssen in der Bukowina im Jahre 1900 nachstehend.

Czeremosz- und Pruthfluss. Es verkehrten insgesammt 11.640 (1899: 12.180) Flösse mit einem Holzbestande von 1,164.000 (1899: 1,827.000) q und einer beigegebenen Ladung von 48.600 (1899: 10.870) q Brettern. Von diesen 11.640 Flössen entfielen auf die weisse Czeremosz 3400, auf die schwarze Czeremosz 4120, auf die Putilowka 3370 und auf die vereinigte Czeremosz 750. Längs der Strecke wurden 7012 Flösse mit einem Holzbestande von 701.200 q zerschlagen; in das Ausland (Russland) gingen ab 4628 (1899: 6580) Flösse mit einem Holzbestande von 462.800 (1899: 987.000) q und einer beigegebenen Ladung von 48.600 (1899: 10.870) q.

Dorna- und Bistritzfluss. Es verkehrten insgesammt 10.757 (1899: 15.015) Flösse mit einem Holzbestande von 1,075.700 (1899: 2,252.250) q und einer beigegebenen Ladung von 37.739 (1899: 6500) q Brettern. Längs der Strecke wurden 1950 Flösse mit einem Holzbestande von 195.000 q zerschlagen; in das Ausland (Rumänien) gingen ab 8807 (1899: 12.915) Flösse mit einem Holzbestande von 880.700 (1899: 1,937.250) q und einer beigegebenen Ladung von 37.739 (1899: 6500) q.

Der Gesammtflossverkehr in der Bukowina im Jahre 1900 belief sich daher auf 22.397 (1899 : 27.195) Flösse mit einem Gesammtholzbestande von 2,239.700 (1899 : 4,079.250) q und einer beigegebenen Ladung von 86.339 (1899 : 17.370) q; von diesen gingen insgesammt in das Ausland ab 13.435 (1899 : 19.495) Flösse mit einem Holzbestande von 1,343.500 (1899 : 2,924.250) q und einer beigegebenen Ladung von 86.339 (1899 : 17.370) q. Die beigegebene Ladung bestand durchgehends aus Brettern.

Süddeutsche Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. Zufolge des Berichtes, welcher von der Geschäftsleitung dieses Unternehmens am 30. April für das Betriebsjahr 1900 an die Generalversammlung der Actionäre erstattet wurde, bestand der Schiffspark der Gesellschaft am Ende des Vorjahres aus 9 Dampfern mit 3480 HP., 51 eisernen und 17 hölzernen Kähnen. Die Zahl der Dampfer ist demnach gleich geblieben, während sich die Anzahl der eisernen Kähne durch Ankauf von 4 Stück auf 51 erhöhte, wogegen die Ende 1899 noch vorhandenen 26 Stück hölzernen Kähne durch während des Jahres erfolgten Verkauf und Ausserbetriebsetzung von 9 Kähnen sich verringerte.

Mit dem Schiffsparke wurden nachstehende Resultate erzielt: Die Dampfer machten zusammen 24.959 gegen 25.784 Fahrstunden im Vorjahre, somit durchschnittlich, da der neunte Dampfer ausser Betrieb gesetzt war, 3119 gegen 2865 Fahrstunden und legten in dieser Zeit 173.728 gegen 180.632 km, somit durchschnittlich 21.716 gegen 20.070 km, zurück und bewältigten 91,471.068 gegen 85,818.696 Tonnenkilometer.

Die eisernen Kähne weisen zusammen einen Durchlauf von 352.715 km, die hölzernen Kähne von 75.206 km auf.

Mit diesen Leistungen wurden folgende Waarenmengen befördert:

	1900	1899
in der Bergfahrt	166.245 t	151.477 t
in der Thalfahrt	18.437 t	12.289 t
	184.682 t	163.766 t

Aus den Frachten wurden Mk. 1,053.696·77 eingenommen. Die Gesammteinnahmen betrugen Mk. 1,261·208·39, die Gesammtausgaben Mk. 1,140.235·76, die Abschreibungen Mk. 110.000. Der Ueberschuss von Mk. 10.973·63 wurde zur Herabminderung der bestehenden Unterbilanz verwendet.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXIII. Stückes.) Das am 6. Mai 1901 herausgegebene LXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5324: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 29. April 1901, Z. 6655, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus Niederösterreich.

Nr. 5325: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 30. April 1901, Z. 45.831, betreffend die Einfuhrbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5326: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 1. Mai 1901, Z. 13.335/IV, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5327: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 30. April 1901, Z. 17.284, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXIV. Stückes.) Das am 7. Mai 1901 herausgegebene LXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5328: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. Mai 1901, Z. 16.209, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

— (Inhalt des LXV. Stückes.) Das am 9. Mai 1901 herausgegebene LXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5329: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 2. Mai 1901, Z. 81.481, betreffend den Ausbruch der Maul- und Klauenseuche in der bayerischen Grenzgemeinde Neuhausen.

Nr. 5330: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. Mai 1901, Z. 17.167, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 5331: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 29. April 1901, Z. 10.415, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5332: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 8. Mai 1901, Z. 41.676, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Böhmen.

— (Inhalt des LXVI. Stückes.) Das am 10. Mai 1901 herausgegebene LXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5333: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. Mai 1901, Z. 17.435, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

— (Inhalt des LXVII. Stückes.) Das am 13. Mai 1901 herausgegebene LXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5334: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. Mai 1901, Z. 17.436, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.) Die 7·70 km lange Strecke Dallgow—Döberitz—Wustermark, welche am 1. April 1901 aus dem Directionsbezirk Hannover in den Directionsbezirk Berlin übergegangen ist, ist den Vereinsbahnstrecken der königlichen Eisenbahn-Direction Hannover ab- und den Vereinsbahnstrecken der königlichen Eisenbahn-Direction Berlin zugerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 13. Mai d. J. die vom Präsidenten des Verwaltungsrathes des Oesterr. Lloyd, Sectionschef a. D. Victor Freiherr v. Kalchberg, erbetene Enthebung von dieser Function allergnädigst zu genehmigen und zu gestatten geruht, dass ihm aus diesem Anlasse für die in der besagten Verwendung geleisteten Dienste der Ausdruck der Allerhöchsten Zufriedenheit bekannt gegeben werde.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 13. Mai d. J. den Präsidenten der Seebehörde in Triest Ernst Becher unter Genehmigung der Uebernahme desselben in den zeitlichen Ruhestand zum Präsidenten des Verwaltungsrathes des Oesterr. Lloyd allergnädigst zu ernennen geruht.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. Mai d. J. dem Vorstande der Agentie der priv. Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft in Stein a. D. Franz Schulz v. Strassnitzki anlässlich seines Uebertrittes in den Ruhestand das goldene Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung

auf Lieferung mineralischer Kohle und Coaks für Locomotivbetrieb.

Die Lieferung des Bedarfes an **mineralischer Kohle, bezw. Coaks** für die Zeit vom **1. Jänner 1902** bis 31. December 1902 in dem Ausmasse von 660.000 Tonnen, bezw. 523.000 Tonnen gelangt im Wege schriftlicher, bei den gefertigten k. k. Staatsbahn-Directionen Wien und Krakau einzubringender Offerte zur Vergebung.

Die k. k. Staatsbahn-Directionen behalten sich bei zusagendem Offerte vor, auf drei Jahre, das ist vom 1. Jänner 1902 bis 31. December 1904 abzuschliessen.

Die Offerte können sich sowohl auf Stück-, wie auf Förder-, Würfel-, Nuss- und Kleinkohle erstrecken; in allen Fällen ist jedoch anzugeben, aus welchen Schächten die Kohle

gefördert und ob selbe in gewaschenem oder ungewaschenem Zustande und in welchem Mischungsverhältnisse zur Beistellung gelangen wird.

Ausser dem offerirten Quantum ist ferner noch der Preis per Tonne in Kronen und Hellern franco Waggon der Abstellstation anzugeben, und zwar zerlegt in Grubenpreis und Frachtspesen unter Angabe eventueller Refactien.

Die der Offertstellung zugrunde zu legenden allgemeinen und besonderen Bedingnisse können bei allen k. k. Staatsbahn-Directionen behoben werden oder werden von diesen dem Offerenten über Verlangen zugesendet.

Die vorschriftsmässig gestempelten und gehörig belegten Offerte sind versiegelt, mit der Aufschrift „Offert zur Lieferung mineralischer Kohle, bezw. Coaks" versehen, bis **längstens 15. Juni l. J., Mittags 12 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction Wien, bezw. Krakau abzugeben und haben die Offerenten für die Einhaltung der Offerte bis 31. August l. J. verbindlich zu bleiben.

In den Offerten kann eine beliebige Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen nominirt werden.

Die ausgeschriebene Menge vertheilt sich wie folgt:

		Tonnen
K. k. Staatsbahn-Direction	Wien	147.000
„	Linz	83.000
„	Innsbruck	85.000
„	Villach	92.000
„	Triest	19.000
„	Pilsen	35.000
„	Prag	128.000
„	Olmütz	71.000
	Insgesammt .	660.000
K. k. Staatsbahn-Direction	Krakau	198.000
„	Lemberg	215.000
„	Stanislau	110.000
	Insgesammt .	523.000

Wien, im Mai 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung am 25. April 1901 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Auslosung der im Jahre 1901 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen der 3½ percentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wurden folgende Nummern gezogen:

a) Von den Theilschuldverschreibungen lit. A. per Mk. 5000 der deutschen Reichswährung 11 Stück, und zwar:
1, 71, 92, 898, 1408, 1549, 1561, 1568, 1985, 2467, 2604;

b) von den Theilschuldverschreibungen lit. B. per Mk. 1500 der deutschen Reichswährung 63 Stück, und zwar:
16, 237, 470, 578, 1428, 1795, 1944, 2262, 2300, 2304, 2926, 3148, 3569, 3734, 3977, 4413, 4414, 4454, 4662, 4836, 5413, 5856, 6342, 6358, 6512, 6728, 6867, 7738, 7791, 7886, 7946, 8140, 8170, 8719, 9100, 9331, 9823, 10050, 10452, 10557, 10967, 11133, 11204, 11443, 11499, 11717, 12473, 12741, 12803, 12844, 12975, 13006, 13060, 13189, 13241, 13299, 13552, 13839, 13985, 14112, 14148, 14175, 14258;

c) von den Theilschuldverschreibungen lit. C. per Mk. 1000 der deutschen Reichswährung 125 Stück, und zwar:
79, 314, 425, 501, 975, 1239, 1809, 1948, 2161, 2413, 2502, 2522, 2965, 3460, 3697, 3776, 3964, 4529, 4556, 4867, 5154, 5605, 5664, 5758, 5865, 6572, 6622, 6769, 6932, 7001, 7352, 7837, 7865, 7968, 7987, 8412, 8522, 8527, 8779, 8833, 8863, 9094, 9220, 9297, 9435, 9462, 9968, 10014, 10308, 10357, 10626, 11175, 11333, 11818, 11903, 12039, 12524, 13303, 13513, 13514, 13611, 13725, 13861, 14281, 14320, 14392, 14699, 15949, 16138, 16321, 16890, 17128, 17371, 17649, 18248, 18249, 18419, 18436, 18656, 18865, 19926, 20006, 20128, 20481, 21079, 21855, 22113, 22198, 22392, 22611, 23308, 23309, 23476, 23825, 24012, 24299, 24359, 24606, 24995, 25228, 25229, 25263, 25277, 25819, 25879, 26067, 26101, 26233, 26563, 26570, 27804, 27043, 27081, 27666, 27669, 28071, 28147, 28188, 28469, 28708, 28719, 28843, 28876, 29293, 29610;

d) von den Theilschuldverschreibungen lit. D. per Mk. 300 der deutschen Reichswährung 150 Stück, und zwar:

218, 279, 447, 862, 978, 1102, 1136, 1161, 1896, 2439, 2497, 2594, 2933, 3043, 3207, 3341, 3667, 3746, 4324, 4382, 4998, 5278, 5364, 5736, 6169, 6197, 6444, 7027, 7344, 7388, 7855, 7864, 8158, 8189, 8260, 8408, 8939, 9134, 9221, 9602, 9815, 10096, 10101, 10420, 10561, 10789, 10977, 11212, 11656, 11816, 11821, 12009, 12096, 12220, 12228, 12468, 12695, 12702, 13172, 13531, 13964, 14016, 14027, 14334, 14947, 15145, 15435, 15909, 16160, 16371, 16612, 16953, 17351, 17376, 17464, 18249, 18371, 18430, 18677, 18678, 18926, 19081, 19632, 19933, 20326, 21113, 21248, 21427, 21744, 21883, 22140, 22616, 22627, 22874, 22953, 23178, 23441, 23914, 24080, 24271, 24347, 24682, 24774, 24939, 24975, 25041, 25221, 25606, 25619, 25788, 26379, 26455, 26519, 26542, 26578, 26740, 26756, 26781, 26819, 26912, 27376, 27666, 27680, 27683, 27766, 27833, 27976, 28400, 28519, 28528, 28599, 28970, 29126, 29370, 30072, 30149, 30706, 30908, 31268, 31469, 31750, 32277, 32352, 32508, 32617, 32688, 33147, 33184, 33382, 33716.

Die Auszahlung dieser ausgelosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1901 erlischt, erfolgt gegen Rückgabe der Theilschuldverschreibungen nebst Coupons von einschliesslich Nr. 12 und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerthe vom 30. Juni 1901 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark deutscher Reichswährung, an den Zahlstellen in Oesterreich dagegen nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft entweder in Mark deutscher Reichswährung, oder in österreichischer Kronenwährung in dem dem Courswerthe der Mark entsprechenden Betrage:

in **Leipzig** bei der Allgemeinen deutschen Creditanstalt,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
in **Prag** bei der Filiale der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei der Böhmischen Escomptebank und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. Allgemeinen österr. Boden-Creditanstalt,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Theilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre	1897:	lit. C.	Nr.	10120, 13467.
		„ D.	„	2677, 11396, 16129.
„ „ „	1898:	„ B.	„	1611.
		„ C.	„	1659, 17825.
		„ D.	„	6074.
„ „ „	1899:	„ B.	„	617, 769, 4926, 9090.
		„ C.	„	3012, 8360, 8362, 11847, 17683.
		„ D.	„	13405.
„ „ „	1900:	„ B.	„	2026, 6384, 7636, 8889, 10033.
		„ C.	„	1045, 3884, 5032, 8732, 9213, 9214, 12074, 12945, 15931, 20106.
		„ D.	„	38, 1982, 10078, 11040, 12052, 13610, 16337 16744, 19049, 19128, 23888.

Der Betrag der fehlenden Coupons wird von dem auszuzahlenden Capitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, am 11. Mai 1901.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Ausgabe von Berichtigungsblättern zu den Nachträgen der Tarife, Theil II, Heft 1 und 2.

Zu den mit 1. Juni 1901 in Kraft tretenden Tarifnachträgen (Nachtrag 2 zum Tarife, Theil II, Heft 1, und Nachtrag 1 zum Tarife, Theil II, Heft 2) sind Berichtigungsblätter erschienen, die bei den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden können.

Soweit hiedurch Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 30. Juni 1901 in Kraft.

Wien, am 16. Mai 1901. [425]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung eines Ausnahmetarifes für raffinirtes Petroleum etc. von der Station Kralup nach Stationen des Localverkehres.

Mit 1. Juni 1901 gelangt zur Einführung der Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum, sowie für Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch im festen Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes bei Anfgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen à 10.000 kg von der Station Kralup nach den ingenannten Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie für leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer aller Art nach Kralup.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes können ab 18. Mai 1901 vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, um den Preis von 10 Hellern per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 16. Mai 1901. [426]

Hornviehverkehr nach Wien (St. Marx).

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Juni 1901 tritt eine Neuauflage des Ausnahmetarifes für die frachtgutmässige Beförderung von Hornvieh in Wagenladungen von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach Wien (St. Marx) in Kraft, und wird hiedurch der gleichnamige vom 1. Jänner 1901 giltige Ausnahmetarif aufgehoben.

Der neue Tarif enthält nur Ergänzungen, und zwar die Aufnahme einiger Localbahnstationen und die Einstellung der Kilometer-Entfernungen von der Versandtstation bis Wien (St. Marx).

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen um den Preis von 30 Hellern zu beziehen.

Wien, am 14. Mai 1901. [427]

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung directer Fahrpreise.

Mit 1. Juni 1901 gelangen directe Fahrkarten zwischen Jaśkowice und Krakau über Podgórze-Bonarka-Zwierzinyniec zu folgenden Preisen zur Einführung:

Einfache Fahrt, Personenzug:

I. Classe	II. Classe	III. Classe
	Kronen	
2·90	1·78	0·96

Wien, am 15. Mai 1901. [428]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Rollfuhrdienst der k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1901 treten hinsichtlich des Rollfuhrdienstes der k. k. Staatsbahn-Direction Wien unter Aufhebung aller diesbezüglich erlassenen Kundmachungen nachstehende Bestimmungen in Kraft:

Auf Grund des § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder werden die in Wien I (K.E.B.), Wien II (K.F.J.B.), Wien-Hauptzollamt (Markthalle), Penzing und Hütteldorf-Hacking einlangenden Eil- und Frachtstückgüter den Parteien ohne vorherige Avisirung durch den Rollfuhrdienst zu untenstehenden Tarifen zugestellt.

Der bisher in den Stationen Ottakring, Hernals, Gersthof, Heiligenstadt und Nussdorf bestandene Zustreifdienst wird mit obigem Tage eingestellt.

Ausgenommen von der Zustellung sind:

1. Eil- und Frachtgüter, welche mit Frachtbriefen einlangen, in denen der Aufgeber die Bemerkung angesetzt hat, dass die Sendung nicht zuzustellen, sondern zu avisiren sei.
2. Eil- und Frachtgüter, welche an Parteien adressirt sind, welche bei der betreffenden Empfangsstation unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift das schriftliche Verlangen gestellt haben (§ 68, 5, des Betriebsreglements), dass die für sie einlangenden Eil-, bezw. Frachtgüter nicht zuzustreifen, sondern zu avisiren sind.
3. Lebensmittel, wie Milch, Eier u. dgl., die als Eilgut täglich oder in regelmässig wiederkehrenden kürzeren Zeiträumen für bestimmte Adressaten anlangen und von diesen ohne vorherige Avisirung abgeholt werden.
4. Alle Güter in Wagenladungsmengen.
5. Eil- und Frachtgüter, welche vor dem Bezuge einer zollamtlichen Behandlung unterliegen.
6. Leichen.
7. Explosive Gegenstände.
8. Unverpackte lebende Thiere.
9. Gold- und Silberbarren, Platina, Gold, geldwerthe Münzen und Papiere, Documente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen, Kunstgegenstände und Antiquitäten.
10. Sendungen, bei welchen einzelne Frachtstücke mehr als 750 kg wiegen (ausschliesslich Fässer mit kreisrunden Böden) oder länger als 7 m sind.
11. Endlich beschädigte oder unvollständig angelangte Sendungen.

Rollfuhr-Tarif.

Nach oder von den Bezirken	Von oder nach der Station	Reisegepäck	Eilgüter			Frachtgüter			
			im Gewichte von						
		für je 50 kg	1—25 kg	26—50 kg	für je weitere 10 kg	1— 50 kg	51—100 kg	für je weitere 100 kg	3000—5000 kg für je 100 kg
		Heller							
VI, VII, XII, XIV, XV, XVI	Wien I (K.E.B.)	70	40	55	10	40	50	35	20
I, II, III, IV, V, VIII, IX, XVII und XX, ausgenommen die Postbestellbezirke XVII/2, II 6		80	50	65	12	50	60	45	30
X, XI, XIII, XVIII, XIX, ausgenommen die Postbestellbezirke XI/2, XIII 5, XIII/7—10, XVIII/2—4, XIX 2—5 .		90	70	85	16	70	80	55	36
I, II, III, VIII, IX, XVII, XVIII, XX, ausgenommen die Postbestellbezirke II/6, XVII 2, XVIII 2—4	Wien II (K.F.J.B.)	70	40	55	10	40	50	35	20
Prater, Handelsquai, IV, V, VI, VII, XIV, XV, XVI, XIX, ausgenommen die Postbestellbezirke XIX 2—5 . .		80	50	65	12	50	60	45	30
X, XI, XII, XIII, ausgenommen die Postbestellbezirke XI 2, XIII 5, 7—10		90	70	85	16	70	80	55	36
I, II, III, IV, Prater, ausgenommen den Postbestellbezirk II 6	Wien-Hauptzollamt (Markthalle)	70	40	55	10	40	50	35	20
V, VI, VII, VIII, IX, X, XX, Handelsquai, XIV, XV		80	50	65	12	50	60	45	30
XI, XII, XIII, XVI, XVII, XVIII, XIX, ausgenommen die Postbestellbezirke XI 2, XIII/5, 7—10, XVII/2, XVIII/2—4, XIX/2—5		90	70	85	16	70	80	55	36
XIII/1, 2, 3, 4, 6, XIV	Penzing	70	40	55	10	40	50	35	20
XII, XIII/5, XIII/7—9, XV, XVI, ausgenommen den Postbestellbezirk XIII/10		80	50	65	12	50	60	45	30
I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XVII, XVIII, XIX, XX, ausgenommen die Postbestellbezirke II 6, XI 2, XVII 2, XVIII 2—4, XIX/2—5 .		90	70	85	16	70	80	55	36
XIII/5, 8	Hütteldorf-Hacking	70	40	55	10	40	50	35	20
XIII/1—4, XIII/6, 7, 9, XVI, XVII, ausgenommen die Postbestellbezirke XIII/10, XVII/2		80	50	65	12	50	60	45	30
I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIV, XV, XVIII, XIX, XX, ausgenommen die Postbestellbezirke II 6, XI 2, XVIII/2—4, XIX/2—5 . .		90	70	85	16	70	80	55	36

Diejenigen Theile eines Bezirkes, in welchen eine Zu- oder Abstreifung nicht stattfindet, sind durch die Angabe der betreffenden Postbestellbezirke im vorstehenden Tarif bezeichnet.

Ueber Verlangen der Parteien werden die Colli, insofern diese einzeln höchstens 50 kg wiegen und von einem Manne getragen werden können, auch nach und von den Stockwerken getragen, wofür bei Reisegepäck und Frachtgütern eine Stockgebühr von 10 Hellern für je angefangene 50 kg zu entrichten ist.

Als Mindestgebühr werden 20 Heller eingehoben. Bei Eilgütern entfällt die Stockgebühr.

Für die im allgemeinen Tarif, Theil I, als sperrig bezeichneten Güter, sowie für Claviere und eiserne Cassen erhöht sich die Gebühr um die Hälfte. Für als Frachtgut aufgegebene Möbeltransporte im Gewichte von 3000—5000 kg erhöht sich die Gebühr um 50 pCt. auch dann, wenn hinsichtlich dieses Transportes der Tarif für sperrige Güter nicht zur Anwendung käme. Bei Sendungen von 3000—5000 kg muss die ganze

Sendung an einer Stelle zur Abladung gelangen und das Abladen durch die Partei besorgt werden.

Für Deck- und Bindezeug werden keine Gebühren, für vorgenommene nothwendige Reparaturen die nachgewiesenen Kosten berechnet.

Die Rollfuhrbediensteten sind verpflichtet, den Tarif stets bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuweisen.

Allfällige Beschwerden oder Reclamationen sind bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien einzubringen.

Wien, im Mai 1901. [429]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II.

Mit 1. Juli 1901 tritt für den oben genannten Eisenbahnverband ein neuer Tarif, Theil II, in Kraft.

Gleichzeitig wird der Tarif, Theil II, vom 1. Jänner 1894 nebst sämmtlichen Nachträgen, sowie der Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischen Kohlen etc., giltig vom 1. September 1893, sammt allen Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind zum Preise von sechs Kronen durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Der Separatabdruck des nunmehr in den allgemeinen Tarif aufgenommenen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Kohle etc. kann durch die an diesem Ausnahmetarife betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Exemplar bezogen werden.

Wien, am 16. Mai 1901. [430]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Personenverkehr zu den Pfingstfeiertagen.

Anlässlich des zu den Pfingstfeiertagen zu gewärtigenden starken Personenverkehres werden am 25., 26., 27., 28. und 29. Mai 1901 auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst den fahrplanmässigen Schnell- und Personenzügen im Bedarfsfalle auch Vortrains dieser Züge in Verkehr gesetzt werden, worauf das reisende Publicum besonders aufmerksam gemacht wird.

Wien, am 16. Mai 1901. [431]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Verzeichniss der Ladeflächen und Ladegewichte der gesellschaftlichen Güterwagen.

Es wird zur Kenntniss gebracht, dass das angeführte Verzeichniss durch Vermittlung der gesellschaftlichen Direction in Prag um den Preis von fünf Hellern für ein Stück erhältlich ist.

Wien, im Mai 1901. [432]

Zillerthalbahn.

Einführung der Sonderbestimmungen und des Tarifes.

Vom Tage der Betriebseröffnung, d. i. vom 20. December 1900 treten die Sonderbestimmungen und Tarife für den Personen-, Gepäcks- und Frachtenverkehr in Kraft.

Vom Transporte ausgeschlossen sind Leichen, lebende Thiere und explosive Gegenstände.

Die Sonderbestimmungen und Tarife sind zum Preise von einer Krone für jedes Exemplar bei der Betriebsleitung erhältlich.

Jenbach, am 15. Mai 1901. [433]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Einführung directer Fahrkarten in einzelnen Relationen via Bodenbach.

Mit 1. Juni 1901 gelangen directe Fahrkarten für nachstehende Verbindungen und Zugsgattungen über Bodenbach zu den beigesetzten Preisen zur Einführung:

Entfernung in Kilometer		Personen-Fahrgeld ausschl. tarifmässigem Zuschlag für D- und L (Luxus-) Züge									Der Rückfahrkarten Giltigkeitsdauer in Tagen	Gepäcksfracht für je 10 kg	
		Einfache Fahrkarten						Rückfahrkarten				a) des Gesammtgewichtes	b) des Übergewichtes
		giltig für alle Züge			für Personenzüge			für Personenzüge					
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.			
		Classe											
		Mark										Mark	
355	Luckenwalde—Karlsbad über Aussig	—	—	—	26·30	18·60	11·70	—	—	—	—	0·51	1·07
134	Pirna Bhf.—Komotau über Aussig	9·90	6·60	4·20	9·40	6·20	3·80	16·40	10·60	6·40	10	0·27	0·24
—	Wien Nord- oder Staatsbahnhof über Brünn	—	—	—	—	—	—	Für alle Züge 78·70	53·00	27·40	10	—	—

Wien, am 16. Mai 1901. [434]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil I. (Tarifänderung.) Mit Giltigkeit vom 1. März alten/14. März neuen Stils 1901 wurden die Sätze für Nachnahmeprovision auf den russischen Strecken theilweise ermässigt. Die Zusatzbestimmung 10 (früher 11) zu § 13 des Betriebsreglements (Seite 26 des Gütertarifes, Theil I, bezw. Seite 4 bis 5 des 1. Nachtrages) erhält daher folgenden Wortlaut:

„Die Berechnung der Nachnahmeprovision erfolgt:

a. auf den nichtrussischen Strecken in der Richtung nach Russland nach dem Binnentarife der Aufgabestation, in der Richtung von Russland wird keine Provision erhoben.

b. Auf den russischen Strecken wird für beide Verkehrsrichtungen eine Nachnahmeprovision nach folgenden Sätzen erhoben:

a. für Beträge bis Rbl. 200 — per Sendung — $^1/_2$ Kop. von jedem Rubel der Nachnahme, jedoch nicht weniger als 10 Kop. per Sendung;

b. für Beträge über Rbl. 200 bis Rbl. 1000 — per Sendung — $^1/_4$ Kop. von jedem Rubel, jedoch mindestens Rbl. 1 per Sendung;

c. für Beträge über Rbl. 1000 bis Rbl. 2000 — per Sendung — Rbl. 2·50 per Sendung, und

d. für Beträge über Rbl. 2000 per Sendung — $^1/_8$ Kop. von jedem Rubel des Nachnahmebetrages.

Für aufgegebene Nachnahmen in der Markwährung sind Mk. 2 = Rbl. 1 und für aufgegebene Nachnahmen in der Rubelwährung ist Rbl. 1 = Mk. 2 zu rechnen."

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. (Erweiterung des Tarifes.) Die laut Bekanntmachung vom 24. December 1900 erfolgte Einbeziehung des Artikels „Kalisalze, rohe, mit gemahlenen Phosphaten oder Superphosphat gemischt" unter die im Abschnitte I 1 A. (Frachtsätze des Specialtarifes III) genannten Güter des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation wurde vom 20. Februar 1901 ab auf den Verkehr mit sämmtlichen Eisenbahnen ausgedehnt, die den Ausnahmetarif angenommen haben.

Vom gleichen Tage ab sind die Stralsund-Triebseer Eisenbahn-Gesellschaft mit der bisher eröffneten Theilstrecke Stralsund—Franzburg und die Meppen-Haselünner Eisenbahn mit der Canalumschlagstelle Meppen dem Ausnahmetarife für den Binnenverkehr und für den directen Verkehr unter einander beigetreten.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einbeziehung der Station Halsbrücke.) Mit Giltigkeit vom 15. Februar 1901 wurde die Station Halsbrücke der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen mit den Frachtsätzen der Gruppe Berthelsdorf im Erzgebirge u. s. w. in den Verband aufgenommen.

Schweizerisch-Italienischer Gütertarif via Gotthard, Theil II, Abtheilung A vom 1. November 1900. (Ausnahmetarif Nr. 7 für Petroleum.) Am 1. April 1901 traten ab Chiasso transit, giltig für Sendungen ab Vendig, die folgenden neuen und geänderten Frachtsätze des obbezeichneten Ausnahmetarifes in Kraft:

nach		Frcs. für 100 kg
Schweizerische Centralbahn:	Basel loco	2·43
„ Nordostbahn:	Amrisweil	1·71
	Bischofszell	1·99
	Diessenhofen	1·88
	Ermatingen	1·67
	Frauenfeld	2·17
	Hettlingen	2·10
	Constanz	1·50
	Neuhausen N.O.B.	1·83
	Rafz	1·99
	Romanshorn loco und transit	1·56
	Rorschach	1·56
	Schaffhausen	1·73
	Siegen	1·58
	Stein a. Rhein.	1·73
	Weinfelden	1·92
Vereinigte Schweizerbahnen:	Mörschwil	1·74
	Rorschach	1·56
	Uzwil	1·84
	Wil	1·98

Reichsbahn-Staatsbahn-Thiertarif. (Tarifänderung.) Nachdem im Eisenbahn-Directionsbezirk Kattowitz Einrichtungen zum Tränken der Thiere in Myslowitz (für sämmtliche Thiere) und in Schoppinitz R. O. U. E (nur für Geflügelsendungen) getroffen, in Kattowitz diese Vorkehrungen dagegen beseitigt sind, trat mit Giltigkeit vom 15. März 1901 ab eine entsprechende Aenderung der Bestimmung unter 3 b auf Seite 6 des Tarifes in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt die kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher und Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif. (Tarifergänzung.) Am 20. März 1901 wurde die Station Salzdetfurth in die vorgenannten Tarife neu aufgenommen. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Zu demselben Zeitpunkt kam im Verkehre mit Württemberg (Heft 3 des Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutschen Verbandes) der Ausnahmetarif Nr. 3 (Kalitarif), wie im Heft 1 genannt, zur Einführung.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transit. Thorner Transitverkehr (nach Polen). Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr. Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1 und 2. (Ausnahmefrachtsätze für Wolle, rohe und gewaschene, französischen Ursprungs.) Unter Aufhebung der bisherigen Ausnahmetarife für Wolle wurden mit dem 15. März 1901 in den oben genannten Tarifen anderweitige Ausnahmefrachtsätze für rohe und gewaschene Wolle französischen Ursprungs ab Basel und Altmünsterol nach den deutsch-russischen Grenzstationen zur Ausfuhr nach Russland eingeführt. Soweit durch dieselben in einzelnen Fällen Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1. Mai 1901.

Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Verbandsstationen und bei der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg zu erfahren.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Gütertarif, (Gruppe I, II/V. (Tariferhöhung.) Der auf Seite 268 des Tarifes für Prostken Uebergang im Schnittpunkt 1 vorgesehene Frachtsatz wird vom 25. April 1901 ab von Mk. 1·55 auf Mk. 1·65 erhöht.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Berichtigung.) Im Nachtrag VI zu nebenbezeichneten Tarif, giltig vom 1. August 1899, ist Seite 5 im Verzeichniss der Stationen mit beschränkter Güterabfertigung, mittlere Spalte, an dritter Stelle die Station

„Ingolstadt Centralbahnhof*)"

zu streichen und dafür einzusetzen:

„Ingolstadt Localbahnhof*)"

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen. (Frachtermässigung.) Mit Giltigkeit vom 2. März 1901 wurde der Frachtsatz Köhlerschacht der Lythandragrube-Olbernhau von 122·2 auf 112·2 Pfg. für 100 kg ermässigt.

Schweizerisch-Italienischer Güterverkehr. (Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 18 im Theil II, Abth. A, Heft 1 vom 1. November 1900.) Am 15. März 1901 traten für die Station Uetikon der Schweizerischen Nordostbahn die folgenden Frachtsätze des vorbezeichneten Ausnahmetarifes Nr. 18, giltig für Cement, Gyps, Kalk und Düngemittel, in Kraft:

Uetikon— { Pino } 1·03 Frcs. per 100 kg.
{ Chiasso } 1·18 „ „ 100 „

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg etc. (Ermässigungen von Frachtsätzen.) Vom 15. März 1901 ab wurden die im Nachtrag V zum Tarif des vorbezeichneten Verkehres enthaltenen Frachtsätze nach den Stationen der Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebeleber, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn um Mk. 0·01 für 100 kg ermässigt.

Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Einbeziehung der Station Strassburg-Rheinhafen.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1901 wurde die neu eröffnete Station Strassburg-Rheinhafen der Reichseisenbahn mit den gleichen Tarifentfernungen, Frachtsätzen — einschliesslich der Ausnahmefrachtsätze — und Leitungsvorschriften wie Strassburg-Centralbahnhof in den oben bezeichneten Tarif einbezogen.

Die Abfertigungsbefugniss ist bis auf Weiteres auf Wagenladungen beschränkt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber **K 50** pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1262	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Wien (K.F.N.B. und St.E.G.)	Campina		vom 1. Juni bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2, giltig vom 1. April 1900	Directe Frachtsätze bestehen nicht	2031 Centimes		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
1263	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaren aller Art in beliebiger Verpackung (mit Ausnahme von Glasballons)	Grammat-Neusiedl St.E.G.	Bregenz transit und Lindau transit	a) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. b) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen	vom 21. Mai bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Centimes a) 363	b) 227	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate (in dem nachstehend unter 2. aufgeführten Falle auch der Frachtbrief-Duplicate über die Weitersendung ab Bregenz etc.), welche vom Absender bis längstens Ende März 1902 an die Direction der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zu bewirken ist	Die vorstehenden Frachtsätze finden Anwendung: 1. auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die als Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit oder St. Margrethen transit zu lauten
					Buchs transit					363	224			
					St. Margrethen transit					368	229			

Fortlaufende Nummer	1264	1265	1266
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	betheiligten Verwaltungen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Ybbsthalbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Thon, auch Schieferthon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, lose oder in Säcken	Zündhölzchen	Blocbholz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Rakonitz (B.E.B.)	Troppau K.F.N.B.	Lnnz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Frankfurt a. M. / Gustavsburg / Mainz / Kastel / Mannheim / Ludwigshafen	Stanislau	Pöchlarn
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das Ladegewicht des gestellten Wagens, mindestens aber für 10.000 kg für den Wagen und Fracbtbrief	Aufgabe als Frachtgut und Fracbtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen (hinsicbtlich der Ybbsthalbahn für zwei Wagen) und Achsabfuhr in der Station Pöchlarn. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	vom 1. Juli 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif für den Rbein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich, giltig vom 1. October 1886	Ost-Nordwest-Oesterreicbischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 6, giltig vom 1. Jänner 1901	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Besteht kein directer Frachtsatz	59 Heller
per 100 kg: Zugestandener Fracbtsatz (Gebühr)	Mark: 1·30 / 1·34 / 1·34 / 1·37	559 Heller	54 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			5 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1267	1268	1269
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. Staatsbahn-Direction Linz	k. k. Staatsbahn-Direction Linz
von der Namen der und im	betheiligten Verwaltungen	Mühlkreisbahn-Gesellschaft	Welser Localbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Presshefe als Eilgut	Banmaterlale und Einrichtungsgegenstände znm Baue einer elektrischen Centralanlage	Banmaterialien
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Olmütz (K.F.N.B.)	U r f a h r	Stationen der Welser Localbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Dombrau nnd Orlau	H a s l a c h	W e l s
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltnng der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	der im Localgütertarif der k. k. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A IV, Ausnahmetarif VI enthaltenen Bestimmungen	Die Sendungen müssen znm Bane der elektrischen Centralstation in Trannfall bestimmt und an die Bannnternehmnng Stern nnd Hafferl in Raitham adressirt sein
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 4. Mai bis 31. December 1901	vom 27. März 1901 bis anf Widerrnf, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localgütertarif der k. k. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3	Localtarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	V e r s c h i e d e n	50 Percent der normalen Frachtsätze nnter Wahrnng eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	177 Heller	V e r s c h i e d e n	V e r s c h i e d e n
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		V e r s c h i e d e n	V e r s c h i e d e n
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Grassamen-Offerte.

Eisenbahn-Mischungen.

Mischung gewöhnlicher Qualität	per 100 Kilo K	24.—
„ für schnellere Entwicklung, kräftigeren Wuchs und grössere Haltbarkeit der Grasnarbe	„ „ „ „	36.—
„ „ Böschungs- und Dammrasen von grosser Haltbarkeit, von egaler, schöner Rasenfläche und reichlicher Futterbenützung, und zwar:		
„ „ Kalkboden	„ „ „ „	60.—
„ „ Lehmboden	„ „ „ „	60.—
„ „ leichten Humusboden	„ „ „ „	56.—
„ „ Sandboden	„ „ „ „	64.—
„ „ Sandlehmboden	„ „ „ „	60.—
„ „ kalkhaltigen Sandboden	„ „ „ „	64.—
„ „ sterilen (Schotter-) Boden	„ „ „ „	60.—
„ „ frischen, mittelfeuchten Boden	„ „ „ „	64.—
„ „ sehr feuchte Lage	„ „ „ „	66.—
„ „ Moor, Sumpf	„ „ „ „	66.—
„ „ trockene Lage	„ „ „ „	60.—
„ „ sehr heisses Klima	„ „ „ „	68.—
Grasmischung für sehr feinen haltbaren Gartenrasen (wie im Parke des Westbahnhofes in Wien)	„ „ „ „	132.—

Preise verstehen sich netto Cassa, Säcke extra berechnet.

Bei Bestellungen wolle bemerkt werden, wo die zu bebauende Strecke sich befindet, resp. welches Saatquantum bestimmt ist für Ebene, mittelhohe Lage oder Gebirgsgegend.

Hochachtungsvoll

P. Hüttig

Samenhandlung. — Specialität: **Grassamen**

Wien, I. Weihburggasse 17.

Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und vieler Bauunternehmungen.

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung.

Krahnbau-Werkstätte von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nord-bahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, I. Wipplingerstrasse 21.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wollfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.576.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 59. **Wien, 21. Mai 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien. — Inland: Parlamentarisches. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Karlsbad nach Elbogen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Advocaten Dr. Albin Victor Tschinkel in Teplitz mit dem Erlasse vom 4. April 1900, Z. 15.604/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 44 vom 19. April 1900), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende schmal- oder normalspurige Kleinbahn für den Personen- und Packetverkehr von Karlsbad über Donitz, Maierhöfen, Aich und Hansheilig nach Elbogen unter den festgesetzten Modalitäten auf ein weiteres Jahr, d. i. bis zum 4. April 1902, verlängert.

Wien, am 3. Mai 1901. Z. 18.006/2.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Tetschen nach Bensen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Advocaten Dr. Julius Patzowsky in Böhm.-Leipa mit dem Erlasse vom 30. April 1900, Z. 17.995/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 57 vom 19. Mai 1900), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende normalspurige Kleinbahn von der Stadt Tetschen über Altstadt, Theresienau, Liebwerd, Birkigt, Zautig und Höflitz nach der Stadt Bensen auf ein weiteres Jahr, d. i. bis zum 30. April 1902, verlängert.

Wien, am 3. Mai 1901. Z. 18.230/2.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Zartlesdorf oder der Haltestelle Hohenfurth-Rosenberg oder eventuell von der Station Oberhaid-Böhm. Hörschlag nach Lippen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Grossindustriellen Ernst Porák in Kienberg bei Hohenfurth in Böhmen mit den Erlässen vom 8. Mai 1900, Z. 18.478/2, und vom 17. Juli 1900, Z. 32.957/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 59. vom 24. Mai 1900 und Nr. 95 vom 23. August 1900), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- oder schmalspurige Bahn niederer Ordnung von der Station Zartlesdorf oder der Haltestelle Hohenfurth-Rosenberg oder eventuell von der Station Oberhaid-Böhm. Hörschlag der Staatsbahnlinie Budweis—Klein-Reifling über Hohenfurth und Kienberg zu den Holzausländeplätzen in Lippen bis zum 8. Mai 1902 verlängert.

Wien, am 3. Mai 1901. Z. 18.720/2.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für elektrische Kleinbahnlinien in Tetschen und Umgebung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Stadtrathe Tetschen a. E. mit dem Erlasse vom 30. April 1900, Z. 17.995/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 55 vom 15. Mai 1900), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für folgende, mit elektrischer Kraft zu betreibende schmalspurige Kleinbahnlinien, und zwar:

a) von Tetschen über Loosdorf, Heidenstein, Binsdorf, Rosendorf, Johnsdorf nach Herrnskretschen;
b) von Tetschen über Laube nach Herrnskretschen;
c) von Tetschen über Birkigt, Zautig, Höflitz nach Bensen, und
d) vom linken, eventuell rechten Elbeufer bei der Tetschener Kettenbrücke zu den Bahnhöfen der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in Tetschen

auf ein weiteres Jahr, d. i. bis zum 30. April 1902, verlängert.

Wien, am 3. Mai 1901. Z. 18.230/2.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Auch nach Ausfolgung der Sendung an den Empfänger ist der Beweis, dass die Declaration im Frachtbriefe dem thatsächlichen Inhalte der Sendung nicht entspreche, zulässig.

Für die Tarifirung von Holzsendungen als „Brennholz" ist die Verwendung derselben massgebend.

(Entscheidung vom 21. März 1900, Z. 3822.)*)

Der Kläger hatte als Cessionär verschiedener Empfänger für eine Reihe von als „Scheitholz" declarirten Sendungen die nachträgliche Anwendung eines ermässigten Frachtsatzes verlangt, welcher für Holz der Pos. H—19, Z. 1, und H—20, Z. 1 und 6, der Güterclassification des inländischen Tarif-Theiles I, jedoch mit Ausschluss von „Brennholz", publicirt war. Die Bahnverwaltung verweigerte die Erstattung der entfallenden Differenz, weil die Sendungen nach ihrer Behauptung thatsächlich aus Brennholz bestanden hätten, und bot, nach Betretung des Rechtsweges seitens des Reclamanten, für diese Behauptung den Beweis durch sämmtliche Aufgeber und Empfänger der fraglichen Sendungen an. Der Kläger widersetzte sich diesem Beweise unter Bestreitung des behaupteten Umstandes und behauptete seinerseits, dass für die Frachtberechnung ausschliesslich die Declaration der Sendungen massgebend sei, weil die Bahn es unterlassen habe, die angebliche Nichtübereinstimmung des Inhaltes der Sendungen mit den Angaben der Frachtbriefe nach Vorschrift des § 53 (3) B.-R. zu constatiren.

Das Bezirksgericht in Lemberg gab, indem es den angebotenen Beweis als irrelevant nicht zuliess, mit Entscheidung vom 3. October 1899, Z. C XIII 67/99, dem Klagebegehren aus folgenden Gründen statt:

Die Absender haben die in Rede stehenden Sendungen unter der Declaration „Scheitholz" aufgegeben. Da der Frachtvertrag abgeschlossen ist, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandtstation zur Beförderung angenommen ist (§ 54 B.-R.), so bildet der Frachtbrief den Beweis für den Inhalt der Sendung. Da aber die Bahn die Bestimmung des § 53 (2) B.-R. ganz unbeachtet liess und die behauptete Verschiedenheit des Inhaltes der Sendungen von den Angaben der Frachtbriefe in der dort vorgeschriebenen Weise nicht constatirt hat, so kann sie jetzt die Fracht nicht einseitig gegen den abgeschlossenen Vertrag berechnen und erscheint demnach das Klagebegehren berechtigt.

Ueber Berufung der verurtheilten Eisenbahn, wobei sie die Ergänzung des erstrichterlichen Verfahrens durch einen Sachverständigenbeweis über die Bedeutung des Wortes „Scheitholz", ferner Zeugenbeweis dafür, dass die Sendungen thatsächlich aus Brennholz bestanden, beantragte, hob das Landesgericht in Lemberg die erstrichterliche Entscheidung auf und wies das Klagebegehren mit Entscheidung vom 15. Jänner 1900, Z. B c V $\frac{290\,99}{2}$, unter folgender Motivirung ab:

Zum Beweise der Behauptung, dass die Holzsendungen, von denen vorgeblich eine zu hohe Frachtgebühr eingehoben wurde, kein Brennholz enthalten haben, beruft sich der Kläger nur auf die in den Frachtbriefen enthaltene Waarendeclarationen, welche eben „Scheitholz" lauteten. Es handelt sich daher hier um die Bedeutung des Wortes „Scheitholz". Nun aber ist Scheitholz gespaltenes Holz, welches vorwiegend zu Brennzwecken verwendet wird, ist also Brennholz, welches in Tausenden Klaftern jährlich in den Städten verbraucht wird. Nur ausnahmsweise wird dieses Holz auch als Materialienholz zu anderen Zwecken verwendet. Zur Erklärung der Bedeutung des Wortes „Scheitholz" sind keine fachmännischen Kenntnisse erforderlich, es genügt die Kenntniss der deutschen Sprache überhaupt, weshalb auf den beantragten Sachverständigenbeweis nicht eingegangen wurde.

Daraus folgt, dass die in den Frachtbriefen enthaltene Declaration „Scheitholz" gar nicht ausschliesst, dass das besagte Holz zu Brennzwecken dienen sollte, und dass es daher unter den Begriff „Brennholz" zu subsumiren war. Daher kann auch die Declaration allein keinen Beweis bilden, dass die Frachtberechnung nach einem nicht entsprechenden Tarifsatze berechnet worden sei. Da nun aber der Kläger diesbezüglich nicht nur keine anderen Beweismittel anführte, sondern sogar der Vornahme der beklagterseits vorgeschlagenen Beweismittel widersetzte, erachtete das Gericht für entsprechend, das Klagebegehren aus Mangel der in den §§ 1431 und 1435 a. b. G.-B. enthaltenen Bedingungen vollständig abzuweisen.

*) Wenn auch die Entscheidung nur in einer motivirten Rückverweisung der Streitsache zur neuerlichen Verhandlung besteht, so ergibt sich doch aus dem Sachverhalte und der Motivirung der Entscheidung obige Conclusion.

Die Bestimmung des § 53 B.-R. spricht eher gegen als für Zuerkennung der eingeklagten Forderung, denn die Declaration in den Frachtbriefen war zumindestens ungenau, wenn unter „Scheitholz" auch Brennholz verstanden werden kann, und dasselbe nach der Behauptung des Klägers doch kein Brennholz gewesen ist. Da nun der Aufgeber nach § 53, Absatz 1, B.-R. die Folgen nicht nur einer falschen, sondern auch einer ungenauen Declaration trägt, hingegen die Absätze 2 und 7 des citirten Paragraphen blos Rechte und nicht Pflichten der Bahn enthalten, so hätte der Kläger in diesem Falle, wo „Scheitholz" unter den für Brennholz bestehenden Tarif subsumirt wurde, zumindestens den Beweis erbringen sollen, dass das in Rede stehende Holz kein Brennholz gewesen ist.

Ueber Revision des Klägers hat der Oberste Gerichthof die Streitsache zur neuerlichen Verhandlung mit folgender Motivirung, beziehungsweise Directive an das Berufungsgericht zurückverwiesen:

Kläger gründet seinen Anspruch darauf, dass, wiewohl das zur Verfrachtung übergebene Holz als Scheitholz declarirt worden ist, dasselbe als Brennholz behandelt und dementsprechend tarifirt wurde.

Ob dieses Holz Brennholz oder Materialholz war, wurde, wiewohl hierüber von beiden Theilen Beweise angeboten wurden, nicht festgestellt, und es wurde dieses Holz von der ersten Instanz im Hinblicke auf die Declaration als Scheitholz und von der zweiten Instanz wegen Ungenauigkeit dieser Declaration als Brennholz angesehen. Mangels der obigen Feststellung fehlt die Grundlage zur Beurtheilung, welcher Tarifsatz auf die gegenständlichen Sendungen anzuwenden war, es leidet das Berufungsverfahren an einem Mangel, welcher eine gründliche Beurtheilung der Streitsache behindert, der geltend gemachte Revisionsgrund des § 503, Z. 2, C.-P.-O. ist demnach vorhanden, und daher musste der Revision stattgegeben, das angefochtene Urtheil aufgehoben und die Streitsache gemäss § 510 C.-P.-O. zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden.

Nachdem zufolge dieser Entscheidung dem Antrage der beklagten Eisenbahn auf Führung des Beweises, dass die Sendungen thatsächlich aus Brennholz bestanden und als solches auch verwendet worden waren, stattgegeben wurde, zog der Kläger die Klage unter Kostenersatz bedingungslos zurück.

Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Die Eisenbahn ist für die Ertheilung irriger Tarifauskünfte nicht haftbar.*)

(Entscheidung vom 7. December 1900, Z. C I $\frac{632/00}{6}$.)

Die Firma C. & Co. in B. hatte wiederholt Sendungen von Messingblech an die Firma M. W. in Budapest aufgegeben. Mit Brief vom 20. Jänner 1899 richtete nun die Firma C. & Co. aus Anlass der Reclamation von irrig zu hoch berechneter Frachtgebühren an die k. k. Staatsbahn-Direction in Wien das Ersuchen um Bekanntgabe des richtigen Frachtsatzes, nachdem bisher die Fracht verschieden berechnet worden sei. Mit Bescheid vom 21. März 1899 liquidirte die k. k. Staatsbahn-Direction der reclamirenden Firma die entfallende Frachtdifferenz und theilte ihr gleichzeitig mit, dass der Frachtsatz für die fraglichen Sendungen 174 Heller per 100 kg betrage.

Im April 1899 schloss nun die Firma C. & Co. mit der vorgenannten Committentin eine Lieferung von 40 000 kg und im September 1899 eine solche von 6000 kg Messingblech franco Budapest ab, wobei sie nach ihrer Behauptung den Frachtsatz von 174 Hellern als Grundlage der Preiscalculation annahm. Diese Lieferungen wurden in der Zeit vom 6. Mai bis zum 4. October 1899 zum Versandt gebracht. Für eine Reihe der Sendungen wurde jedoch, dem Tarife vollkommen entsprechend, ein höherer als der von der Staatsbahn-Direction angegebene Frachtsatz berechnet, und zwar wurden bei den in Betracht kommenden Sendungen zusammen um K 354·46 mehr eingehoben.

Die Firma C. & Co, behauptete nun, dass sie in dem Falle, wenn ihr der höhere richtige Frachtsatz mitgetheilt worden wäre, den Kaufpreis höher gestellt hätte und beanspruchte den Ersatz des Betrages von K 705·63 als Ersatz des Schadens, welchen ihr die Staatsbahn-Direction Wien durch die Ertheilung einer falschen Auskunft über den Frachtsatz zugefügt habe.

Von letzterer abgewiesen, machte sie den Anspruch im Rechtswege geltend.

Die Beklagte gab die ziffermässige Richtigkeit des Betrages von K 354·46 und alle anderen thatsächlichen Angaben der Klägerin mit Ausnahme des Umstandes zu, dass die Auskunft der Staatsbahn-Direction für die Feststellung der Preise der fraglichen Waaren massgeblich gewesen sei. Das beklagte Aerar hat vielmehr darauf hingewiesen, dass für die Feststellung des Kaufpreises der Marktpreis, beziehungsweise die allgemein herrschenden Preise und der Umstand massgeblich seien, ob der Producent mit Anderen der gleichen Branche überhaupt concurriren könne, beziehungsweise wie hoch er seinen Gewinnst stellen darf, damit er noch concurriren könne. Der Frachtsatz aber sei für den Preis nicht ausschlaggebend, wenn er auch einen Factor bei der Berechnung der Gestehungskosten bildet.

Die Klagefirma hatte auch schon vorher Kaufabschlüsse gemacht, trotzdem ihr der Frachtsatz noch nicht bekannt gegeben worden war, und trotzdem nach ihren eigenen Angaben die Fracht wiederholt verschieden berechnet wurde. Die Beklagte hebt auch hervor, dass der Schaden, den die Klagefirma durch die Auskunft erlitten haben könnte, nicht identisch mit der Differenz zwischen der richtigen und der nach dem bekanntgegebenen Frachtsatze ermittelten Fracht sein müsse.

Der Richter wies das Klagebegehren mit folgender Begründung ab:

Die klägerische Firma beansprucht den Ersatz des Schadens aus dem Grunde, weil ihr nach ihrer Behauptung infolge der unrichtigen Auskunft der k. k. Staatsbahn-Direction Wien ein Schaden zugefügt worden ist.

Wie die Klägerin anführt, hat sie den ihr bekannt gegebenen Frachtsatz bei Berechnung der Gestehungskosten des versendeten Bleches in Anschlag gebracht, nach dieser Berechnung den Preis mit den Käufern vereinbart, und habe sie dadurch, dass sie nachträglich einen höheren Betrag für die Fracht bezahlen musste, höhere Gestehungskosten gehabt, als sie bei Fesstellung

*) Vergl. die entgegengesetzte Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 11. October 1898, Z. 12.129, in Nr. 57 ex 1899 dieses Blattes.

des Kaufpreises voraussehen konnte, wodurch sie geschädigt worden sei. Der Schaden sei gerade so hoch, als die Mehrfracht betrage, welche sich ergibt, wenn die wirklich gezahlte Fracht mit der Fracht nach dem von der Staatsbahn-Direction bekannt gegebenen Frachtsatze verglichen wird.

Die Berechtigung, von dem beklagten Aerar vorliegenden Schadenersatz zu verlangen, könnte nur durch die §§ 871, 875 im Zusammenhalte mit den §§ 1299, 1300 und 1294 a. b. G.-B. begründet werden. Nach diesen Bestimmungen kann ein Auskunftgeber für die durch seine Auskunft verursachte Irreführung nur ersatzpflichtig werden, wenn er aus Anlass eines mit ihm abzuschliessenden Vertrages schuldhafterweise und widerrechtlich eine unrichtige Auskunft ertheilt, oder wenn ein Sachverständiger gegen Entgelt eine unrichtige Auskunft oder einen nachtheiligen Rath gibt.

Auch muss diese unrichtige Auskunft die Ursache des eingetretenen Schadens sein. Es soll zunächst geprüft werden, ob die zuletzt genannte Voraussetzung zu einer Schadenersatzpflicht — nämlich ob die ertheilte unrichtige Auskunft die Ursache des angeblich der Klagefirma erwachsenen Schadens ist — vorliegend zutreffe.

Die hier in Frage kommende Auskunft ist der Klagefirma um den 27. März 1899 zugekommen.

Die in Betracht kommenden Kaufsabschlüsse erfolgten mit Briefen vom 24. April 1899 und 14. September 1899. Es waren daher seit der Ertheilung der Auskunft mehrere Wochen verflossen, bis ein Kaufsabschluss zwischen der Firma und ihrer Contrahentin erfolgte. Die Lieferung dieser Waaren erfolgte wieder mehrere Wochen nach dem Kaufsabschlusse. Gemäss § 7 (2) B.-R., beziehungsweise § 19 der Verordnung des Handelsministeriums vom 1. November 1890, Z. 47.510 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 128), sind Aenderungen der Eisenbahntarife, welche eine Erhöhung der Frachtsätze in sich schliessen, sechs Wochen früher, als sie in Wirksamkeit treten sollen, zur öffentlichen Kenntniss zu bringen, sofern nicht der Tarif nur für eine bestimmte Zeit in Geltung gesetzt war.

Nachdem zur Zeit der Auskunft bereits eine eventuell bevorstehende Erhöhung der Tarife veröffentlicht sein konnte, und somit eine Erhöhung der Tarife bereits am 25. April 1899, unter allen Umständen aber, d. i. auch wenn die Publication der Erhöhung nach dem 27. März 1899 erfolgt wäre, am 14. September 1899 durchgeführt sein konnte, so war die Klagefirma durchaus nicht berechtigt, bei den Kaufsabschlüssen sich auf die Ende März 1899 erhaltene Auskunft zu verlassen und diese Auskunft ihren Preisberechnungen zugrunde zu legen. Sie musste zur Zeit dieses Abschlusses feststellen, welcher Frachtsatz zu dieser Zeit gelte. Hätte die Klagefirma bei dem Vertragsabschlusse sich neuerlich um den Frachtsatz erkundigt, so hätte sie voraussichtlich eine richtige Auskunft erhalten. Der mit der Calculation der Gestehungskosten betraute, als Zeuge vernommene Beamte der Klagefirma, H. D., hat weder überwacht, ob bis zum 25. April, beziehungsweise 14. September 1899 ein neuer Tarif publicirt wurde, noch auch hat derselbe nachgefragt, welcher Tarif zu diesen Zeiten gelte.

Uebrigens hat dieser Zeuge auch selbst angegeben, dass von der Klagefirma nach der Auskunft vom 27. März 1899 und vor endgiltiger Versendung der für die Klage in Betracht kommenden Waaren für andere analoge Sendungen Frachtnachzahlungen geleistet werden mussten, weil der bei denselben angewendete Frachtsatz von 174 Hellern per 100 kg sich als unrichtig herausgestellt hatte. Es muss daher der Firma zumindest vor dem Kaufsabschlusse vom 14. September 1899 bekannt gewesen sein, dass der Frachtsatz von 174 Hellern nicht richtig sei, jedenfalls aber mussten diese nachträglichen Frachteinhebungen Anlass geben, neuerlich nachzuforschen, ob der bekannt gegebene Frachtsatz giltig, oder ob er nicht etwa ein irrthümlicher sei. Wenn die Firma wirklich überzeugt war, dass der bekanntgegebene Frachtsatz der richtige sei, so hätte sie sicherlich diejenigen Frachtnachzahlungen, welche von ihr direct abgefordert wurden, nicht geleistet, sondern es darauf ankommen lassen, dass die Bahn diese Nachzahlungen im Klagewege begehre.

Aus dem Ganzen ergibt sich, dass die Klagefirma bestenfalls den bekanntgegebenen Frachtsatz nur unmittelbar nach Erhalt der Auskunft hätte zur Grundlage ihrer Calculation machen können, dass sie aber keineswegs mit Recht sich auf diese Auskunft bei Abschluss von Kaufsverträgen verlassen konnte, welche längere Zeit später erfolgten. Demzufolge war vorliegend nicht die falsche Auskunft der Staatsbahn-Direction schuld an dem behaupteten Schaden der Klägerin, sondern der Mangel der eigenen Vorsicht, die nach den klargelegten Umständen geboten war.

In vorliegendem Falle fehlt auch die Voraussetzung, dass die Irreführung durch die falsche Auskunft aus Anlass eines abzuschliessenden Vertrages erfolgte.

Die Klagefirma hat die hier in Frage kommenden Sendungen, welche Anlass zum Schadenersatzanspruche gaben, nicht vor dem Juni 1899 verfrachtet, während die unrichtige Auskunft bereits Ende März erfolgt ist. Wohl muss die Irreführung nicht gerade bei Abschluss des Vertrages erfolgt sein, und es ist richtig, dass es beim Vorhandensein der übrigen Voraussetzungen zur Schadenersatzpflicht genügt, wenn die Irreführung auch vor Abschluss des Vertrages eingeleitet worden ist; allein dies kann nicht so weit gehen, anzunehmen, dass die Klägerin sich noch durch eine Auskunft bei Abschluss eines Vertrages irregeführt ansehen kann, der beträchtlich längere Zeit nach der Auskunft erfolgte, wo die ertheilte Auskunft längst wieder überholt und die Tarife schon lange geändert sein konnten. Die Klagefirma konnte sich aber auch aus einem weiteren Grunde auf die Auskunft der Staatsbahn-Direction über die Frachtsätze nicht verlassen, denn nach § 7 B.-R. darf die Berechnung der Transportpreise nur nach Massgabe der bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife erfolgen. Diese Bestimmung macht es dem Verfrächter zur Pflicht, die Tarife zu prüfen und nur auf die veröffentlichten Tarife sich zu verlassen. Die Auskunft einer Bahn konnte für die Klagefirma nicht massgebend sein, sondern sie musste sich selbst mit den Tarifen bekannt machen.

Sie musste dies im eigenen Interesse um so mehr, als sie eine ständige Verbindung bezüglich des hier in Betracht kommenden Artikels mit Budapest hatte, und es ihr wohl möglich war, einen Frachtsatz bezüglich eines einzigen bestimmten Artikels in einer bestimmten Relation aus den Tarifen zu entnehmen. Wenn den Parteien die Pflicht obliegt, sich mit den Tarifen bekannt zu machen — und diese Pflicht ergibt sich aus der Bestimmung, dass nur die gehörig publicirten Tarife bei der Frachtberechnung massgebend sind — so erscheint eine Partei nicht irregeführt, die sich auf eine Auskunft

verlässt, es sei denn, dass die Partei, um sich die Mühe zu ersparen, den Tarifsatz aus den Tarifen herauszusuchen, einen Sachverständigen gegen Entgelt um Rath fragt, und dieser culpos eine falsche Auskunft ertheilt. Die Bahn muss aber unter allen Umständen aus dem Frachtgeschäfte die ihr gesetzlich zukommende Fracht erhalten.

Die behauptete Beschädigung war aber auch keine widerrechtliche, wie es § 1294 a. b. G.-B. verlangt, um eine Schadenersatzpflicht zu begründen. Die Staatsbahn-Direction hat, falls sie auch als Sachverständiger angesehen werden konnte, die Auskunft unzweifelhaft unentgeltlich abgegeben. Sie war aber auch nicht verpflichtet, eine Auskunft über den Frachtsatz zu ertheilen. Allerdings bestimmt § 17, P. 27, des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung (Verordnung vom 19. Jänner 1896, vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16), dass den Staatsbahn-Directionen die Auskunftertheilung an Parteien in Angelegenheit der Personen- und Gütertarife obliegt. Mit dieser Bestimmung soll aber nicht eine Verpflichtung gegenüber dem auskunftsuchenden Publicum normirt werden, sondern es soll, wie aus dem ganzen Organisationsinstitute hervorgeht, eine Abgrenzung der Obliegenheiten der Directionen gegenüber anderen Aemtern, insbesondere gegenüber dem Ministerium festgestellt werden. Wenn eine Auskunft ertheilt wird, so obliegt dies der Eisenbahn-Direction und nicht dem Ministerium, beziehungsweise den Eisenbahnstationen.

Es kann aber, selbst wenn eine Verpflichtung zur Auskunftertheilung als bestehend angenommen wird, die Bahn für eine solche Auskunft nicht verantwortlich sein, wie sich aus nachstehender Erwägung ergibt: Grundsatz des Betriebsreglement ist, dass eine Begünstigung eines Einzelnen im Eisenbahn-Frachtenverkehre und insbesondere rücksichtlich des Tarifsatzes ausgeschlossen ist. Die Bahn darf keine geringere Fracht von irgend einer Partei einheben, als nach den gehörig publicirten Tarifen einzuheben ist. Wenn nun die Bahn infolge einer irrigen Auskunft über den Tarif einer Partei Schadenersatz leisten muss, so gäbe sie einen Theil dessen, was sie als Fracht eingenommen hat, dieser Partei aus dem Grunde zurück, weil sie zufolge einer unrichtigen Mittheilung des Frachtsatzes der Partei verantwortlich wäre. Auf diese Weise erscheint eine Partei gegenüber allen Anderen begünstigt, denn sie zahlt thatsächlich weniger Fracht als die anderen Parteien.

Es könnte aber auch einen Frachtführer, und als solcher muss auch das Aerar angesehen werden, eine Auskunftertheilung über Frachtsäte höchstens dann verantwortlich machen, wenn die Auskunft die eigenen Frachtsätze betrifft. Dem Frachtführer kann nur zugemuthet werden, dass er jene Frachtsätze besser als die Partei kenne, welche er selbst herausgegeben hat, nicht aber auch die Frachtsätze eines anderen Frachtführers, auf dessen Frachtsatz der Betreffende keinen Einfluss hat. Vorliegend handelt es sich nicht allein um die Frachtsätze der k. k. Staatsbahnen, sondern auch der Ungarischen Staatsbahnen.

Zu alledem kommt noch hiezu, dass der Frachtsatz, wie er von der Staatsbahn-Direction mitgetheilt wurde, bei den Abschlüssen der Klagefirma nicht ausschlaggebend war. Der Zeuge H. D. hat angegeben, dass er auch vor dem 26. März und am 27. März 1899, also noch bevor die Auskunft der Klagefirma zugekommen war, denselben Frachtsatz der Calculation zugrunde gelegt hat. Es ist daher der Schluss gerechtfertigt, dass wohl der bekanntgegebene Frachtsatz bei der Calculation der Gestehungskosten in Betracht gezogen wurde, jedoch für die Bestimmung des Kaufpreises, bei welchem noch verschiedene andere Umstände in Betracht kommen, nicht ausschlaggebend war.

Es muss auch aus dem Vorhergesagten geschlossen werden, dass die Klägerin durch die Berechnung des unrichtigen Frachtsatzes nicht einen Schaden erlitten, sondern dass ihr höchstens ein Theil des von ihr calculirten Gewinnstes entgangen ist, weil sie auch früher schon denselben Frachtsatz bei der Calculation annahm und den Kaufpreis bestimmte, und nicht angenommen werden kann, dass sie bis zu dem Zeitpunkte, in welchem ihr die Auskunft zukam, mit Verlust gearbeitet habe. Nun hat die Klägerin selbst angegeben, dass die von ihr behauptete Irreführung vorliegend nicht eine dolose, sondern nur eine culpose gewesen sei. Nach § 874 a. b. G.-B. ist aber nur bei einer durch List veranlassten Irreführung Genugthuung, bei culposer Irreführung jedoch gemäss § 872 a. b. G.-B. nur eine angemessene Vergütung zu leisten. Demzufolge hätte die Bahn vorliegend, da überhaupt nur eine culpose Irreführung behauptet wird, keineswegs der Klägerin Ersatz für den entgangenen Gewinn zu leisten, und nur ein solcher kommt hier in Betracht.

Nach dem Gesagten erscheint der Anspruch der Klagefirma vorliegend unberechtigt, und war daher das Klagebegehren abzuweisen.

Nachdem die Partei gegen diese Entscheidung kein Rechtsmittel ergriffen hat, ist dieselbe in Rechtskraft erwachsen.

Inland.

Parlamentarisches.

Der Wasserstrassen-Ausschuss des Abgeordnetenhauses trat am 15. Mai unter Vorsitz des Obmannes Dr. Lueger zu einer Sitzung zusammen; derselben wohnten Ihre Excellenzen der Ministerpräsident und Leiter des Ministeriums des Innern Dr. von Koerber, der Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk, sowie seitens des Ministerraths-Präsidiums Sectionsrath Dr. Sieghart, seitens des Ministeriums des Innern Sectionschef Dr. Ritter von Roža und der Vorstand des Wasserbau-Departements Ministerialrath Schrey, seitens des Handelsministeriums Sectionschef Dr. Stibral, der Vorstand des hydrotechnischen Bureau Hofrath Hillinger und Ministerialsecretär Dr. Kautzky, seitens des Ackerbauministeriums Sectionschef Oser, Ministerialrath Freiherr von Weiss und Ministerial-Vicesecretär Dr. Freiherr von Cnobloch, seitens des Finanzministeriums Sectionschef Dr. Ritter von Kniaziołucki und die Ministerialräthe Dr. Freiherr von Raymond und Dr. Ritter von Engel bei.

Obmann Dr. Lueger eröffnet die Sitzung und bemerkt, er habe, sobald die Regierungsvorlage über die Wasserstrassen dem Ausschusse zugewiesen worden war, zum Berichterstatter über diese Vorlage den Generalreferenten Abg. Dr. Menger bestellt. Er sei zwar deshalb angegriffen worden, glaube aber, der Zustimmung des Ausschusses zu seinem Vorgehen sicher zu sein, da auf diese Weise ein Ausschusssitzungstag erspart worden sei.

Generalberichterstatter Abg. Dr. Menger bemerkt einleitend, dass das Subcomité erst gestern Nachmittags den Wortlaut jener Aenderungen erhalten habe, welche die Regierung an der ursprünglichen Vorlage zu machen sich entschloss. Das Comité hat diese Aenderungen auch sogleich einer Berathung unterzogen. Redner bespricht sodann die Entwicklung der Binnenschiffahrtsstrassen in den grösseren Staaten Europas und Amerikas. Preussen hat schon aus dem 18. und 19. Jahrhundert ein aus-

gedehntes, zum Theil zweckmässiges Canalsystem übernommen. Trotzdem wendet es die grössten Mittel und die volle Energie der Staatsgewalt auf, um dieses Canalnetz zu erweitern und noch zweckmässiger zu gestalten. Nach dem Bau des Mittelland-Canales, der in seinen Consequenzen auch für Oesterreich sehr wichtig ist, wird Preussen nach dem Urtheile hervorragender Volkswirthe wohl das meistausgedehnte und beste Wasserstrassennetz in Europa besitzen. Russland ist daran, sein Canalnetz zu erweitern. Der Plan, den Russland gefasst hat, das Schwarze Meer mit der Ostsee durch den Canal Cherson—Riga zu verbinden, setzt Bauten voraus, die an Ausdehnung denen sämmtlicher Canäle der gegenwärtigen Vorlage zusammengenommen gleichkommen. Frankreich hat schon aus früheren Jahrhunderten ein grosses, zum Theil sehr zweckmässiges Canalnetz. Im Jahre 1870 und 1871 wurde durch die Loi Freycinet nahezu eine Milliarde Francs für den Ausbau des französischen Canalsystems bestimmt, in letzter Zeit wurde durch die Loi Baudin neuerdings eine gleiche Summe für die Vervollständigung des französischen Canalnetzes aufgewendet. Hiebei wurde im Allgemeinen das Princip festgehalten, dass auf den französischen Canälen keine eigentlichen Schiffahrtsgebühren gezahlt werden.

Redner bespricht die hohe volkswirthschaftliche Bedeutung der Wasserstrassen, namentlich in Betreff des Verkehres mit den schwersten Massengütern, deren Transport den Bahnen keinen Nutzen mehr bringt, sondern nur Opfer auferlegt. Redner bespricht hierauf die einzelnen in Vorschlag gebrachten Linien. Der Donau-Odercanal habe eine so günstige Lage wie nur wenige andere Canäle in Europa. An einem Ende befinden sich die grossen Kohlenfelder, die Grundlage zahlreicher schwunghafter Industrien, ebenso Gebirge, in denen die Massengüter sich befinden: auf dem anderen Ende befindet sich der grösste Consument Oesterreichs, die Reichshauptstadt Wien und Umgebung. Zwischen den Alpenländern und dem Norden dürfte sich ein ganz ungeahnter Verkehr durch den Canal entwickeln. Auch in technischer Beziehung ist dieser Canal besser vorbereitet als irgend eine andere Linie. Ausgearbeitete und geprüfte Projecte befinden sich im Ministerium. Sollte Oesterreich diese Linie ansseracht lassen, so würde ohne Zweifel Ungarn einen Canal — wenngleich mit Opfern — bauen, welcher dem Donau-Oder-Canal für die Zukunft eine starke Concurrenz machen müsste. Die zu überwindende Höhe beträgt im Aufstiege 125 m, die Länge 275 km.

Schwieriger sind die technischen Verhältnisse beim Donau-Moldaucanale, für den übrigens auch sorgsam ausgearbeitete Projecte vorliegen. Die zu überwindende Höhe im Aufstiege beträgt 367 m, die Länge 205 km. Hervorgehoben müsse werden, dass der deutsche Mittelland-Canal der böhmischen Braunkohle, von der nicht weniger als 9 Millionen Tonnen jährlich ausgeführt werden, einen erheblichen Theil ihres Absatzgebietes entziehen wird. Der Absatz nach dem Süden zur Förderung der österreichischen Industrie muss da Ersatz schaffen, wenn nicht das nördliche Böhmen in hohem Grade leiden soll. Was geregelte Binnenwasserstrassen für Böhmen bedeuten, beweist die canalisirte Elbe mit dem Hafenplatze Aussig, wo sich der Verkehr auf fast das Dreifache des Triester Verkehres gehoben hat. Wenn erwidert wird, dass dies namentlich durch die Verfrachtung der Braunkohle geschehe, so sei bemerkt, dass, wenn auch von dem Transporte der Braunkohle abgesehen wird, noch immer der Aussiger Verkehr um fast 30 pCt. grösser ist als der Triestiner.

Die Linie von dem Donau-Odercanale zur oberen Elbe hat bedeutende technische Schwierigkeiten. Diese Linie war im ursprünglichen Antrage, den Redner und seine Gesinnungsgenossen stellten, nicht enthalten. Man dachte an Stichcanäle, die nach Brünn, Olmütz und andere Städte führen sollten.

Von den galizischen Canälen ist die Linie vom Donau-Odercanale bis nach Krakau dringend wünschenswerth. Sie führt durch reiche Kohlengelände. In Krakau wie in Mährisch-Ostrau, Neutitschein, Prerau, Olmütz, Prag, Leitmeritz, Aussig wird sich ein grosser Handelsverkehr entwickeln, den Wien als Centrum durch Capital und Unternehmungsgeist zu fördern berufen wäre. Die weitere Fortsetzung von Krakau an den Dniester steht in den Einzelheiten wohl noch nicht fest, doch würden diese Canäle, deren technische Ausführbarkeit gar keinen Schwierigkeiten unterliegt, die Verbindung zwischen dem Schwarzen Meere und der Ostsee über Galizien herstellen und die derzeit vielfach ungünstige wirthschaftliche Lage des Landes und seiner Bevölkerung bessern.

Die Vorlage hat eine erhebliche Erweiterung erfahren; sie bezog sich ursprünglich nur auf den Bau von Canälen und die Regulirung jener Flussstrecken, welche zwischen den Canalstrecken liegen. Die Regierung hat nun durch Zusätze eine anerkennenswerthe Erweiterung dadurch vorzunehmen erklärt, dass die von allen Ländern seit Langem gewünschte Regulirung der Flüsse — auch jener, die mit den Canälen nicht in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, in das Gesetz aufgenommen werde.

Redner ist übrigens der Ansicht, dass die Agitation der Agrarier gegen die Canäle in Oesterreich nicht berechtigt sei. Mindestens ebenso grossen Nutzen als die Industrie wird die Landwirthschaft durch diese Vorlage erhalten. Wichtig ist weiter die Bestimmung der Dimensionen der Canäle. Die Regierung rechnet darauf, dass die Canäle für Schiffe von 600 t Fassungsraum fahrbar hergestellt werden.

Eine von der Auffassung der Regierung abweichende Ansicht hatte das Subcomité in Bezug auf die Beiträge der Kronländer. Die Regierung hat in ihrem Entwurfe vorgeschlagen, dass die Höhe der Beiträge durch Verhandlungen mit jedem Kronlande festzustellen ist. Diese sollten dann die Bedingung des Baues des betreffenden Canales oder Canalstückes sein. Das Subcomité ist vor Allem der Ansicht, dass bei der unläughar misslichen finanziellen Lage aller Kronländer das Verlangen nach hohen Beiträgen kein anderes Resultat haben kann, als dass die Kronländer an die Regierung um die Ermöglichung neuer Landeseinnahmen herantreten. Auch jene Kronländer, die für die am meisten bemittelten gelten, haben, um die ihnen verfassungsmässig zustehenden Aufgaben zu erfüllen, ihre Steuerkraft sehr stark anspannen müssen. Dasselbe ist bei den Gemeinden der Fall. Wenn aber die Regierung auf ihrem Standpunkte beharrt, Beiträge der Länder zu verlangen, so soll ein bestimmter Percentsatz in das Gesetz aufgenommen werden, den jedes Land, durch dessen Gebiet ein Canal gebaut wird, zu entrichten hat. Dieser Percentsatz muss selbstverständlich für alle Länder gleich sein. Wünschenswerth ist es, dass die Länder nicht Capital zu erlegen, sondern nur die Annuität für Verzinsung und Amortisirung des betreffenden Theiles der Baukosten zu entrichten haben, und dass diese Annuitäten dann zu entfallen hätten, wenn der betreffende Canal das auf ihn verwendete Baucapital zu verzinsen beginnt. Redner spricht dann über den projectirten technischen Beirath, in welchem auch die Landesausschüsse der betheiligten Länder vertreten sein sollen, dann über die nothwendige Finanzcontrole. Nöthigenfalls entschliesst sich das Subcomité, die Vorsichtsmassregeln anzunehmen, welche der Ausschuss für die Investitionsvorlage angenommen hat. Endlich hebt der Referent die politische Bedeutung der Thatsache hervor, wenn ein so grosses volkswirthschaftliches Werk, welches die Erringung einer neuen volkswirthschaftlichen Entwicklungsstufe in Oesterreich bedeute, durch das Zusammenwirken der Völker ermöglicht würde.

Redner beantragt das Eingehen in die Specialdebatte.

Der Berichterstatter theilt sodann die von der Regierung in die Vorlage aufgenommenen Ergänzungen mit.

Der Titel des Gesetzes hätte zu lauten: „Gesetz, betreffend den Ausbau von Wasserstrassen und die Durchführung von Flussregulirungen.“ Nach § 5 wäre ein neuer § 6 einzuschalten, welcher lautet: „Behufs Sicherstellung der Regulirung und nach Umständen Canalisirung derjenigen Flüsse in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien, Nieder- und Oberösterreich, welche mit den im § 1 genannten Canälen ein einheitliches Wasserstrassennetz bilden und, sei es mit Rücksicht auf die Geschiebebewegung, für die projectirten Canäle besondere Bedeutung besitzen, sind die Verhandlungen mit den betheiligten Königreichen und Ländern sofort einzuleiten, wobei für die finanziellen Leistungen der Königreiche und Länder die bei solchen Massnahmen bisher üblichen Gesichtspunkte Anwendung zu finden haben. Die Regulirung (Canalisirung) dieser Flüsse ist spätestens gleichzeitig mit dem Bau der Canäle (§ 5, Absatz 1) in Angriff zu nehmen. Für alle übrigen Wasserläufe in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, hinsichtlich welcher sich eine Regulirung als nothwendig darstellt, ist dieselbe thunlichst rasch vorzubereiten und, sobald die entsprechenden Vorarbeiten vorliegen, ehestens in Angriff zu nehmen. Die behufs Durchführung solcher Regulirungen erforderliche Erhöhung des jährlichen Staatsbeitrages für den Meliorationsfonds ist durch ein besonderes Gesetz festzustellen. Die Einstellung von Dotationen für die Wasserbauten und die jeweiligen Staatsvoranschläge bleiben hiedurch unberührt.“

§ 7 (§ 6 der Regierungsvorlage) hätte in der geänderten Form folgendermassen zu lauten: „Die Kosten der Herstellung der im § 1 bezeichneten Wasserstrassen und der nach § 6 durchzuführenden Flussregulirungen (Canalisirungen) sind erforderlichenfalls, soweit diese Kosten nicht aus dem Meliorationsfonds, beziehungsweise durch die Leistungen der Länder, Gemeinden und Interessenten gedeckt wurden, durch eine mit höchstens 4 pCt. steuerfrei zu verzinsende, auf Kronenwährung lautende, in 90 Jahren zu tilgende Anleihe zu beschaffen. Die Regierung

wird ermächtigt, von dieser Anleihe in der Bauperiode von 1904 bis Ende 1912 einen Maximalbetrag von 250 Millionen Kronen Nominale auszugeben. Der hieraus erzielte Erlös darf nur zur Deckung der Herstellungskosten der im § 1 bezeichneten Wasserstrassen und der im § 6 vorgesehenen Regulirungen (Canalisirungen) verwendet werden. Von dem Anlehenserlöse kann ein Betrag im Höchstausmasse von 75 Millionen Kronen für die erwähnten Regulirungen (Canalisirungen) gewidmet werden."

§ 10 (§ 9 der Regierungsvorlage) erhält folgende Fassung: „Für die Deckung der aus der Begebung der Anleihe erwachsenden Annuitätslast hat der Finanzminister vor dem Baubeginne (§ 5, Absatz 1, beziehungsweise § 6) gegebenenfalls Vorschläge zur verfassungmässigen Behandlung zu unterbreiten."

Abg. Wolf bedauert, dass er als erster Redner zu Worte komme und den Abgeordneten Dr. Menger und Kaftan in ihre Maienlust und Blüthenträume mit etwas Sturmwind hineinfahren müsse. Er wolle nur in aller Kürze die Hauptbedenken anführen, welche in der Bevölkerung gegen die ganze Wasserstrassenvorlage sich geltend machen. Da sei vor Allem zu constatiren, dass man, je näher man sich die Vorlage beschaue, desto mehr zur Ueberzeugung gelange, dass sie eine vollständig unreife Sache sei oder eigentlich eine Zusammensetzung von möglichen, reifen, durchführbaren und rentablen mit anderen Projecten, von denen mit Bestimmtheit gesagt werden könne, dass sie niemals rentabel sein können. So könne man sich zwar für den Donau-Odercanal einsetzen, der leicht durchführbar und voraussichtlich, wenn auch nur in geringem Grade, rentabel und volkswirthschaftlich gesund sei, weil er die Verbindung zwischen dem nördlichen Steinkohlenbecken und dem Industriecentrum darstelle.

Der Donau-Moldaucanal sei technisch das schwierigste Project. Ein geradezu horrendes Project aber müsse der polnische Canal, parallel zur Weichsel und San bis zum Dnjestr genannt werden, da derselbe ein Getreidecanal im eminentesten Sinne des Wortes wäre und Oesterreich mit südrussischem Getreide zum Schaden unserer Landwirthschaft, keineswegs aber zum Vortheile der Consumenten überschwemmen würde. Redner verweist auf seine schon im Hause geäusserten Bedenken gegen die Canäle, durch die zweifellos den Bahnen die grossen Fracht- und Rohgüter entzogen werden. Dabei kämen in Frage die Nordwestbahn, die Staatseisenbahn und die Nordbahn. Während die Besitzer dieser Bahnen bisher immer ein Zetergeschrei erhoben, wenn von Verstaatlichung auch nur andeutungsweise die Rede war, würden sie dann die entwertheten Bahnen dem Staate mit aller Gewalt aufzunöthigen bestrebt sein, jedenfalls zu einem Preise, bei welchem von einer Rentabilität gar nicht mehr die Rede sein könne. Wir hätten dann neben den passiven Wasserstrassen passive Bahnen, und die Lasten der Zinsen für die Obligationen, die ja voraussichtlich im Besitze des ausländischen Capitales wären, müssten uns geradezu erdrücken. Was trotz aller dieser Bedenken die Alldeutschen bestimmt, doch nicht mit grundsätzlicher Ablehnung der Canalfrage gegenüberzutreten, ist die Erwägung, dass vor Allem der Donau-Odercanal eine Vorbereitung der ihr Ideal bildenden Zollunion mit dem deutschen Reiche wäre. Nach weiterer eingehender Besprechung der Gründe, aus denen dem unreifen Projecte gegenüber Zuwarten und Vorsicht am Platze sei, erklärt Redner im Namen seiner Gruppe, die ja doch gewiss über den Verdacht autonomistischer Tendenzen und des Respectes vor den sogenannten historischen Individualitäten der Königreiche und Länder erhaben sei, dass die Alldeutschen es für praktisch halten würden, in dieser rein wirthschaftlichen Frage die Meinung der Landtage anzuhören, und zwar erstens aus dem Grunde, weil die Landtage die Ersprieslichkeit und Rentabilität der geplanten Canäle im Bereiche ihres Landes besser beurtheilen können, zweitens weil ihnen eher die nöthigen Behelfe und auch die Fachmänner zur Verfügung stehen, während die Centralregierung ganz offen eingesteht, in dieser Beziehung der fachmännischen Berathung zu entbehren, und drittens aus dem Grunde, weil man ja zu einem noch unbestimmten Percentsatze die Länder zur Beitragsleistung heranziehen will. Es hätte also das Centralparlament vorläufig nur darüber zu berathen, ob Canäle überhaupt errichtet werden sollen, und gleichsam einen grossen Rahmen zu schaffen. Ueber die Details wäre die Meinung der Landtage einzuholen, und erst dann wäre das Project reif, im Centralparlamente gesetzlich beschlossen zu werden. Reder erklärt, dass er heute diesbezüglich keinen Antrag stelle, dass er sich aber vorbehalte, zur geeigneten Zeit mit einem solchen hervorzutreten.

Falls seine Anregung aber auf Ablehnung stossen sollte, so behalte er sich und seiner Partei vor, bezüglich der Reihenfolge der zu erbauenden Canäle einen Antrag zu stellen, und zwar in dem Sinne, dass in erster Linie der Donau-Odercanal, in zweiter die Verbindung zwischen diesem und der mittleren Elbe, in dritter Linie dann erst der Donau-Moldaucanal und erst zum Schlusse das absolut unsinnige und gefährliche Project des polnischen Canales zur Ausführung zu kommen hätte.

Es ergreift sodann das Wort Abg. Dr. Mayreder, welcher sich nicht so sehr über die gesammte Vorlage aussprechen will, sondern zunächst nur über jene Theile derselben, die sich auf die innerösterreichischen Länder beziehen, denn die galizischen Verhältnisse seien ihm wenig bekannt. Die Ausführungen des Abg. Wolf weisen tiefgehende Widersprüche auf. Dass die Regierungsvorlage unfertig und weniger reich mit Studienmaterial ausgestattet sei und beispielsweise die Investitionsvorlage habe seinen Grund darin, dass man in Oesterreich gerade in Bezug auf das Eisenbahnwesen über die reichste Erfahrung verfüge, welche der Investitionsvorlage zustatten komme, im Canalwesen aber überhaupt noch keine Erfahrungen besitze. Als man begonnen habe, Eisenbahnen zu bauen, da hatte man über deren Rentabilität noch geringere Anschauungen als heute in Bezug auf das Canalwesen; was insbesondere den Bau der Nordbahn anbelangt, so sei derselbe begonnen worden, ohne dass jemand geahnt hätte, einen wie immensen Bedarf dieselbe aufweisen werde. Der vom Abg. Wolf angezogene Höhenunterschied von 760 m komme nicht vor; das beruhe auf einem Irrthum.

Die Forderung, dass die Länder befragt werden sollen, erscheine gegenstandslos, nachdem die Landtage von Böhmen, Mähren, Niederösterreich und Galizien, sowie der Gemeinderath der Stadt Wien bereits Beschlüsse gefasst haben, welche den Bau des Canales begehren. Die politischen Motive, welche der Abg. Wolf zu Gunsten des Donau-Odercanales angeführt habe, sprechen auch für den Donau-Moldau-Elbecanal. Eine gewisse Reihenfolge im Bau der Canäle würde zweckmässig sein, insbesondere wäre es aus technischen Gründen zu wünschen, dass womöglich schon im nächsten Jahre eine kurze Probestrecke unter Anwendung der schiefen Ebene gebohrt werde. Diesbezüglich behält sich Redner vor, in der Specialdebatte einen Antrag zu stellen, vorläufig aber bitte er, in die Specialdebatte einzugehen.

Abg. Primavesi gibt seiner Verwunderung über die Ansichten Ausdruck, welche von einem der Vorredner trotz des heute so vorgeschrittenen Standes der Studien in der Wasserstrassenfrage vorgebracht worden seien. Insbesondere dürfte die Aeusserung nicht unwidersprochen bleiben, dass die Wasserstrassenvorlage, wie sie von der Regierung eingebracht worden sei, nur zum Theile genehmigt werden könne, da sie nicht der Gesammtbevölkerung Vortheile bringe. Redner weist darauf hin, dass Oesterreich unter allen Grossstaaten Europas eine Befruchtung in volkswirthschaftlicher Hinsicht am allerdringendsten benöthige, wenn es nicht für alle Zukunft von der Concurrenz auf dem Weltmarkte gänzlich ausgeschlossen sein solle. Die Wasserstrassenfrage müsse von einem höheren Standpunkte in nationalökonomischer und volkswirthschaftlicher Hinsicht betrachtet werden. Redner behält sich vor, die weiter erhobenen Einwendungen gegenüber den Wasserstrassen, namentlich gegenüber dem Donau-Odercanale bei einer späteren Gelegenheit zu widerlegen. Auch er sei der Ansicht, dass zuerst der Donau-Odercanal gebaut werden solle.

Abg. Kaftan wendet sich gleichfalls gegen einige Behauptungen des Abg. Wolf, insbesondere dass die Canalprojecte bisher unreif seien. Dem gegenüber müsse Redner betonen, dass sich das Abgeordnetenhaus bereits vor 30 Jahren mit dem Donau-Odercanale beschäftigt und im Jahre 1884 eine Fachenquête bestellt habe zur Prüfung des Projectes eines Donau-Moldaucanales. Im Jahre 1891 ist durch einstimmigen Beschluss des hohen Hauses der Regierung aufgetragen worden, ein rationelles Project eines Donau-Moldaucanales auszuarbeiten. Abg. Wolf habe erklärt, er könne sich nur für einen Kohlencanal aussprechen, und als solchen den Donau-Odercanal bezeichnet. Dem gegenüber erlaube sich Redner anzuführen, dass auch der Donau-Moldaucanal als ein eminenter Kohlencanal angesehen werden müsse. Da an der Kohlenförderung im nordwestlichen Böhmen nicht allein die Kohlenwerke, sondern auch die zahllosen Arbeiter, Gewerbsleute und der Handel in ausserordentlich hohem Grade interessirt sind, sei es nicht denkbar, dass durch die geringere Ausfuhr die Förderung restringirt werde, sondern es müsse einem grossen Theile dieser Kohlen ein billiger Weg nach Südböhmen, nach Wien und von da auf der Donau einerseits, auf den Alpenbahnen andererseits geschaffen werden. Allerdings gehöre der Donau-Moldaucanal zu den schwierigeren Werken, er sei ein Wasserscheidecanal, aber solche Canäle gebe es ja auch bereits in anderen Ländern, insbesondere in Frankreich. Bei dieser Gelegenheit will Redner die Behauptung

des Abg. Wolf richtigstellen, dass die Niveaudifferenz bei dem Donau-Moldaucanale 760 m betrage. Richtig sei, dass diese Niveaudifferenz zwischen der Donau uud der Scheitelstrecke 368 m und zwischen der Scheitelstrecke und Budweis blos 145 m ausmache. Der Betrieb auf den Scheitelcanälen werde gegenwärtig auf Grund der gesammelten Erfahrungen und der modernen Errungenschaften keinen Hindernissen begegnen, ob nun die Hebung durch Schleusencanäle oder durch geneigte Ebenen bewerkstelligt werde. Der Donau-Moldaucanal habe genug Wasser, um einen Schleusencanal, welcher sehr einfache Hebevorrichtungen erfordert, genügend speisen zu können.

Abg. Maštálka erklärt, dass er keineswegs unter die Enthusiasten für die Canäle gehöre, sondern dem Bau derselben sogar skeptisch gegenüberstehe, weil dieselben unzweifelhaft eine Schädigung der heimischen Landwirthschaft bedeuten. Die Vorlage sei vollständig ungenügend ausgerüstet. Ueber die wichtigsten Momente lasse sie vollständig im Dunklen, speciell in Bezug auf die Einwirkung der Canäle auf die landwirthschaftliche Entwicklung der Gegenden, durch welche dieselben geführt werden sollen. Die Tarife auf den neuen Wasserstrassen sollen auf ein Drittel der jetzt giltigen, ohnehin schon billigen Eisenbahntarife erniedrigt werden. Es stehe zu befürchten, dass bei einer grösseren Ernte eine nachtheilige Wirkung auf die Preisbildung des Getreides sich zeigen werde. Um diese Differenzen womöglich auszugleichen, müsse die wirthschaftliche Potenz der heimischen Landwirthschaft gehoben werden. Das könne nur geschehen durch ergiebige Unterstützung der Regulirungs- und Meliorationsprojecte. Es scheine unglaublich, Canäle zu bauen und dabei Regulirungen der Flüsse und Bodenmeliorationen zu vernachlässigen. Die Vorlage müsse in dieser Hinsicht ergänzt werden, sonst sei sie nicht denkbar. Dies gelte namentlich von den Regulirungsprojecten in Böhmen, Mähren und Galizien.

Ueber die Frage, welche Canäle in Angriff genommen werden sollen, ob und wann mit dem Bau zu beginnen sei, müsse den Landtagen das entscheidende Votum zugestanden werden. Der Landesbeitrag zu den Canalbauten müsse der minimalste sein; die finanzielle Lage der Länder vertrage nicht hohe Beiträge. Auch die heimische Arbeit müsse geschützt werden; zu der Ausführung der Canäle dürfen nur heimische Kräfte und Lieferanten herbeigezogen werden. Bei der technischen Durchführung der Canalbauten müsse das Interesse der landwirthschaftlichen Bevölkerung geschützt und respectirt werden. Die agrarischen Interessenten werden für die abgeänderte Vorlage in der festen Zuversicht, dass bei den bezüglichen Verhandlungen seitens der anderen Interessentengruppen die heimische Bodenproduction geschützt werde, stimmen.

Die Sitzung wird hierauf bis 5 Uhr unterbrochen.

* * *

Um 4 Uhr trat das Subcomité zusammen. Die von demselben gefassten Beschlüsse lauten:

Gesetz vom . . . . . .

betreffend den Bau von Wasserstrassen und die Durchführung von Flussregulirungen.

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1. Der Bau von Wasserstrassen, und zwar:

a) eines Schiffahrtscanales von der Donau zur Oder,

b) eines Schiffahrtscanales von der Donau zur Moldau nächst Budweis nebst der Canalisirung der Moldau von Budweis bis Prag,

c) eines Schiffahrtscanales vom Donau-Odercanale zur mittleren Elbe nebst der Canalisirung der Elbestrecke von Melnik bis Jaroměř,

d) einer schiffbaren Verbindung vom Donau-Odercanal zum Stromgebiete der Weichsel und bis zu einer schiffbaren Strecke des Dniester

ist vom Staate unter der Bedingung auszuführen, dass von dem Lande, in welchem sich der Canal oder Canaltheil befindet und welches die sonstigen Interessenten heranzuziehen berechtigt ist, die jährliche Zahlung eines Beitrages zugesichert wird, der zur Verzinsung und Amortisirung von . . . . *) der Baukosten des Canales oder Canaltheiles hinreicht, welcher in diesem Lande ausgeführt wird.

Die Zahlungen beginnen mit der Uebergabe des Canales oder Canaltheiles zur öffentlichen Benützung. Die Zahlung hört auf, wenn der betreffende Canal oder Canaltheil, abgesehen von den Betriebs- und Erhaltungskosten, den zur Verzinsung und Armortisirung der Baukosten erforderlichen Betrag durch zwei auf einander folgende Jahre eingebracht hat.

*) Ueber den Percentsatz hat das Subcomité noch keinen Beschluss gefasst.

§ 2 a. Landwirthschaftliche Meliorationen, besonders Bewässerungen und Entwässerungen siud bei dem Bau der künstlichen Wasserstrassen zu berücksichtigen, soweit dies ohne Beeinträchtigung des Betriebes zulässig ist."

In § 2, Alinea 1, ist auszulassen „und den Städten Wien und Prag".

In § 2, Aliuea 3, ist auszulassen „(Bezirke, Gemeinden und sonstige Interessenten)".

§ 2, Alinea 4, hat zu lauten: „Die Beiträge kämen je nach der Vereinbarung auch durch die Herstellung einzelner in den Bauprojecten vorgesehenen Anlagen . . . . " u. s. f. bis zum Ende von § 2, Alinea 4, der Regierungsvorlage.

Zusatz zu § 3: „Die Hälfte der Mitglieder des Beirathes ist von der Regierung, die andere Hälfte von den Landesausschüssen der betheiligten Länder zu ernennen. Die näheren Bestimmungen über Zahl und Vertheilung der Mitglieder und die Geschäftsführung sind im Verordnungswege zu erlassen."

§ 7 ist nach § 5 zu setzen.

Zusatz zu § 7: „und hat die Regierung alljährlich zugleich mit der Einbringung des Staatsvoranschlages einen Ausweis vorzulegen, aus welchem die Beträge der auf Rechnung der erwähnten 250 Millionen Kronen Nominale ausgegebenen Obligationen, sowie die Verwendung des Erlöses derselben während der letztabgeschlossenen Rechnungsperiode und die in dieser Zeit stattgehabten Arbeiten genau zu ersehen sind."

§ 5: statt „den Interessenten": „den Ländern".

§ 13 b: „Beim Bau der Canäle und der Canalisirung der Flüsse sind, soweit dies mit dem gedeihlichen Fortgang der Arbeit vereinbar ist, die heimische Industrie und die inländischen Arbeiter zu bevorzugen."

* * *

Um 5 Uhr Nachmittags setzte der Wasserstrassenausschuss seine Berathungen fort.

Abg. Dr. Schreiner verweist auf den Umstand, dass man die Frage der Verbindung zwischen der Donau und Moldau in dem Entwurfe bisher nicht gelöst und daher die Führung der Wasserstrasse von Linz nach Budweis offen gelassen habe. Er erklärt, für den Fall, dass es überhaupt zur Annahme dieser Vorlage kommen sollte, sich entschieden für die Wasserstrasse Linz—Budweis aussprechen zu müssen, zumal für diese Art der Lösung der Umstand spreche, dass man vorher den wichtigsten natürlichen Wasserweg, die Donau, in der Strecke von Korneuburg bis an die Landesgrenze nach Passau schiffbar machen müsse, ein Unternehmen, das in erster Reihe seiner Erledigung harre. Die Bedenken des Abg. Wolf bezüglich der grossen Belastung der Steuerträger durch die Verzinsung und Amortisation des aufzunehmenden Darlehens und die Bedenken des Abg. Maštálka in Bezug auf die grosse Schädigung der Landwirthschaft durch den Bau der Canäle hält Redner für vollständig begründet.

Redner spricht sich gegen die Verbindung eines Canales mit dem Dniester aus, welcher dem Getreide aus den Balkanländern einen ausserordentlich billigen Weg nach dem Westen öffnet, und weist auf die grosse Schädigung hin, welche der Landwirthschaft durch die Expropriirung zahlreicher Wasserkräfte zugefügt werde. Für den Fall, als die Wasserstrassenvorlage infolge des zwischen den grossen Parteien des Hauses getroffenen Compromisses thatsächlich angenommen und es somit zu dem Bau der projectirten Canäle kommen sollte, kündigt Redner eine Anzahl von Abänderungsanträgen an, welche hauptsächlich darin gipfeln, dass den Landwirthen auf die Feststellung der Tarife ein genügender Einfluss und in dem zur Verwaltung der Canäle einzusetzenden Beirathe eine genügende Vertretung gewahrt werde, und dass das Ackerbauministerium bei den in Bezug auf den Bau der Wasserstrassen und die Flussregulirungen vorkommenden Fragen ein entscheidendes Wort mitzusprechen haben soll. Er bedauert, dass man dem Ackerbauministerium als dem Vertreter der landwirthschaftlichen Interessen einen viel zu geringen Einfluss auf die Wasserstrassenvorlage zugestanden habe, und hebt hervor, dass dieses berufen gewesen wäre, Erhebungen in Bezug auf die der Landwirthschaft drohenden Schäden infolge der Einfuhr fremden Getreides vorzunehmen und Massnahmen zur Behebung dieser Schäden zu treffen. Die Behauptung des Abg. Maštálka, dass die Landwirthe in der Gewährung der Subventionen für Flussregulirungen und Meliorationen eine Compensation für die Schäden, welche die Wasserstrassen den Landwirthen zufügen, erblicken, möchte Redner dahin richtig stellen, dass die deutschen Landwirthe Böhmens eine solche nur in einer vernünftigen Zollpolitik und Schaffung genügender Schutzzölle für das aus dem Auslande einzuführende Getreide erblicken.

Abg. Dr. Beurle erklärt, die Vorlage als Grundlage als Specialdebatte anzunehmen; sie habe durch die Zusätze gewonnen, sei nicht mehr eine Canalvorlage, sondern auch eine Flussregulirungsvorlage. Er nehme an, dass unter den im Zusatzparagraph 6 erwähnten, zu regulirenden Flüssen auch die Donau inbegriffen sei. Redner wünscht ferner im Interesse der Alpenländer eine ausgiebige Erhöhung der Dodation des Meliorationsfonds und bespricht die Vorzüge der Linz-Budweiser Trasse des Donau-Moldaucanales vor der Budweis-Korneuburger Trasse. Redner kündigt dementsprechende Anträge für die Specialdebatte an.

Abg. Lindner bemerkt, mit den von den Vorrednern bezüglich der Landwirthschaft vorgebrachten Bedenken sich einverstanden erklären zu müssen. Er weist auf den Einfluss der projectirten Wasserstrassen auf die Arbeitsverhältnisse für die Industrie und besonders für die Landwirthschaft hin und regt Zollbegünstigungen für die ins Ausland exportirenden Genossenschaften und Lagerhäuser nach dem Muster Deutschlands an, damit die österreichische Landwirthschaft ihre Concurrenzfähigkeit nicht verliere.

Ministerpräsident und Leiter des Ministeriums des Innern Dr. von Koerber:

Ich habe mir bereits bei der Einbringung der Regierungsvorlage über den Bau von Wasserstrassen den Standpunkt zu kennzeichnen erlaubt, den die Regierung in dieser Frage einnimmt, und habe meinen damaligen Ausführungen nichts Wesentliches hinzuzufügen. Ich will vielmehr heute nur auf einzelne Bemerkungen reflectiren, die im Laufe der Debatte gemacht worden sind. Zunächt möchte ich bemerken, dass ich mich nicht der Ansicht derjenigen anschliessen kann, welche die Canalfrage in Oesterreich als etwas Neues bezeichnen. Das ist nicht der Fall. Die Canalfrage nimmt vielmehr seit Jahrzehnten einen breiten Raum in der öffentlichen Erörterung ein, die daran interessirten Körperschaften, Verbände u. dgl. haben sich vielfach mit ihr beschäftigt, und weder von industrieller, noch von landwirthschaftlicher Seite ist früher eine Einwendung gegen den Bau der Canäle erhoben worden. Erst in der allerjüngsten Zeit sind aus landwirthschaftlichen Interessentenkreisen Bedenken laut geworden. Ich will nun nicht bestreiten, dass die Eröffnung neuer Absatzwege überhaupt zu Aenderungen in den gewohnten Verkehrsbeziehungen, den Concurrenzverhältnissen u. dgl. führen kann. Will man sich aber nicht auf den Standpunkt der völligen Absperrung stellen — und welcher Staat vermöchte dies bei den jetzigen weltwirthschaftlichen Verhältnissen? — so wird man sich nicht verhehlen dürfen, dass die Erschliessung neuer Absatzwege ihre grossen wirthschaftlichen Vortheile hat und auch stets gehabt hat, wenn auch für den Einzelnen daraus die Unannehmlichkeit hervorgeht, sich den geänderten Verhältnissen anzupassen und seine wirthschaftliche Existenz damit in Einklang zu bringen. Dies hat sich bei den Eisenbahnen gezeigt, und nicht anders wird es bei den Wasserstrassen sein.

Es wurde von einer Seite hervorgehoben, dass die ganze Frage nicht spruchreif sei, da ja erst eine Reihe von Voraussetzungen geschaffen werden müsse, bevor das ganze Unternehmen ins Werk gesetzt werden könnte. Wie soll aber überhaupt an die Ausführung derlei grosser Unternehmen geschritten werden, wenn man im Vorhinein alle Zweifel und Bedenken beseitigt haben will? Noch niemals in der Welt ist ein bedeutendes Werk zur Durchführung gelangt, ohne dass damit ein gewisses Risico verbunden gewesen wäre. Dieses Risico müssen wir tragen, weil wir sonst überhaupt nicht vorwärtskommen können.

Ich habe mir schon seinerzeit erlaubt darauf hinzuweisen, dass die Regierung gewiss nicht leichtfertig, sondern mit pflichtmässiger Sorgfalt und Vorsicht an die Lösung dieser Frage herangetreten ist. Die einzelnen Bestimmungen der Vorlage legen hiefür Zeugniss ab. Worum es sich jetzt handelt, ist: den Rahmen zu schaffen für dasjenige, was im Laufe des nächsten Vierteljahrhunderts auf diesem Gebiete durchgeführt werden soll. Es besteht eben die Absicht, hier allmählich und schrittweise vorzugehen, so dass die in der ersten Zeit gewonnenen Erfahrungen dem ganzen Werke in seinem allmählichen Fortschreiten zugute kommen werden. Die Regierung war vom Anfange an der Ansicht, dass zunächst jene Arbeiten in Angriff zu nehmen wären, die im Laufe der Zeit überhaupt nicht hätten abgewiesen werden können, so vor Allem die Regulirung, eventuell Canalisirung bestimmter Flussstrecken. Die hiefür erforderlichen Mittel sind gewiss nicht verschwendet und werden den betreffenden Ländern zum grossen Vortheile gereichen. Nach der Einbringung der Vorlage sind Stimmen laut geworden, die eine grössere Bedachtnahme auf die Regulirung der Flüsse verlangten. Die Regierung glaubte, sich diesem Wunsche gegenüber schon desshalb nicht ablehnend verhalten zu sollen, weil ja in der That die Regulirung jener Flüsse, welche, sei es wegen der Zufuhr von Wasser, sei es mit Rücksicht auf die Geschiebebewegung, für die geplanten Canäle besondere Bedeutung besitzen, die beste Vorarbeit für diese Canäle ist. Darum hat denn auch die Regierung keinen Anstand genommen, selbst einen diesbezüglichen Vorschlag zu machen. Ich glaube mich in Uebereinstimmung mit den geehrten Herren Vorreduern zu befinden, wenn ich betone, dass der betreffende Zusatz zur Regierungsvorlage eine ausdrückliche und weitgehende Berücksichtigung der auf die Regulirung der Flussläufe abzielenden Wünsche enthält.

Im Zusammenhange damit sind Besorgnisse seitens der Vertreter der hiebei nicht interessirten Länder in der Richtung aufgetaucht, als ob die Inanspruchnahme der Mittel für Flussregulirungen und Canalisirungen die im Zuge befindlichen Meliorationen u. dgl. in diesen Ländern gefährden könnte. Um diese Bedenken zu zerstreuen, nimmt die Regierung eine Erhöhung des Meliorationsfonds in Aussicht, eine Massnahme, die sich, abgesehen von der gegenwärtigen Action, schon als nothwendig herausgestellt hat und die die Möglichkeit bietet, auch jene Länder zu berücksichtigen, welche aus dem Wasserstrassennetze unmittelbare Vortheile nicht ziehen werden. Dazu kommt, dass die Einstellung von Dotationen für Wasserbauten in die jeweiligen Staatsvoranschläge unberührt bleibt.

Ich gebe zu, dass die Art und Weise, wie bei uns das ganze Wasserbauwesen zur Zeit organisirt ist, einer Reform bedürftig wäre, und ich bedauere gewiss die zu weit gehende Theilung der Competenzen in Wasserfragen, allein es ist beim besten Willen nicht möglich, in so kurzer Zeit die hier nothwendigen Reformen durchzuführen. Die Regierung wird jedoch diese Frage nicht aus dem Auge verlieren und bemüht sein, eine systematische Regelung derselben anzubahnen. Ich hoffe, in absehbarer Zeit mit einer Vorlage in dieser Richtung an den Reichsrath heranzutreten.

Was die Durchführung der Flussregulirungen anbelangt, so bestehen allerdings in den einzelnen Ländern in Bezug auf die Beitragsleistungen Verschiedenheiten, welche bei der Mannigfaltigkeit der in Betracht kommenden Verhältnisse nicht zu vermeiden sind. Ich kann aber nur mit aller Bestimmtheit erklären, dass in der Durchführung der Flussregulirungen ein beschleunigteres Tempo als bisher eingeschlagen werden wird. Speciell möchte ich einen der geehrten Herrn Vorredner aufmerksam machen, dass die Durchführung der Regulirung der oberösterreichischen Donaustrecke von Passau bis zur Ispermündung einschliesslich einer partiellen Regulirung auf Niederwasser bis Ende 1910 vorgesehen ist und damit der geäusserte Wunsch erfüllt erscheint, ohne dass es einer besonderen Vorsorge in diesem Gesetzentwurfe bedürfte.

Ich komme nun auf die Meliorationen zu sprechen. Es ist ja richtig, dass mit Rücksicht auf die aus dem Meliorationsfonds zur Verfügung stehenden Mittel hier ein verhältnissmässig langsameres Tempo eingeschlagen wurde. Allein bisher ist in einzelnen Ländern keine bestimmte Reihenfolge für die Durchführung der Projecte aufgestellt, so dass jedes Project selbstständig behandelt wurde und es oft vom Inhalte abhing, welches zuerst zur Durchführung gelangte. Um hier System in die Sache zu bringen, würde es sich empfehlen, mit den Landesvertretungen bestimmte Vereinbarungen über die Reihenfolge der entweder schon fertiggestellten oder noch auszuführenden Projecte zu treffen. Es ist aber nicht möglich, dieses Einvernehmen erst dann zu pflegen, bis alle in Betracht kommenden Projecte fertig sind, indem diese Art der Behandlung nur eine bedeutende Verzögerung der Arbeiten zur Folge hätte.

Ich gestatte mir noch auf die Bemerkung zu reagiren, als ob das Ackerbauministerium nicht die nöthige Ingerenz in der vorliegenden Action gehabt hätte. Schon der Umstand, dass der Vollzug in der Vorlage selbst dem Gesammtministerium übertragen ist, beweist, dass auch das Ackerbauministerium in der Lage war, zur Vorlage Stellung zu nehmen. Im Uebrigen möchte ich einen Gegensatz zwischen einzelnen Ministerien nicht gelten lassen, weil ich der Anschauung bin, dass jedes Ressort nicht ausschliesslich einseitige Interessen zu wahren, sondern mit diesen stets auch die anderen dabei in Betracht kommenden öffentlichen Rücksichten in Einklang zu bringen hat. Ein solcher Gegensatz wäre meiner Ansicht nach auch ganz unvereinbar mit den Grundsätzen und Einrichtungen, auf welchen die Behandlung derartiger Angelegenheiten im Schosse jeder Regierung beruhen muss. Die im Entwurfe vorgesehene Competenz des Handelsministeriums gibt dem gewiss berechtigten Gedanken Ausdruck, dass die Centralisirung der Durchführungsarbeiten in der Hand

einer Centralstelle von grossem Vortheile für den Fortgang der gesammten Arbeiten ist. Das schliesst aber die in der Sache selbst begründete Betheiligung der anderen Ressorts durchaus nicht aus. Die Art dieser Mitwirknng wird übrigens im § 12 dem Verordnungswege überlassen.

Ich beschränke mich vorläufig auf diese Ausführungen und behalte mir vor, in der Specialdebatte zu einzelnen Anregungen Stellung zu nehmen.

Zum Schlusse möchte ich Sie nur bitten, durch Zurückstellung gewisser, dem Einzelnen vielleicht wichtig erscheinender, das Zustandekommen des Ganzen aber gefährdender Wünsche, also durch gebotenes Masshalten die parlamentarische Erledigung der Vorlage zu fördern. Sie werden dadurch beitragen, ein Werk zu begründen, das, wenn auch seine Vollendung nicht der unmittelbaren Gegenwart angehört, von eminentester Bedeutung für die wirtbschaftliche Entwicklung des Reiches sein wird.

Abg. Dr. Edler v. Rapoport erklärt sicb mit der Gesetzesvorlage in ihrer jetzigen Gestalt einverstanden und hebt hervor, dass das Land Galizien die Inangriffnahme der Wasserregulirung mit Befriedigung begrüsst hat. Die gegen das vorliegende Project der Canalbauten in Oesterreich erhobenen Einwendungen seien unbegründet. Die Pläne können in den Terminen von drei Jahren vollständig fertiggestellt werden. Die Besiegung der Höhen sei bei dem Stande der heutigen Dinge kaum eine Schwierigkeit. Die Landwirthschaft könne gegen eine Concurrenz auswärtiger landwirthschaftlicher Erzeugnisse, durch Zölle und Tarife geschützt werden. Noch weniger begründet seien die Bedenken gegen die auf galizischem Terrain liegenden Canäle. Die galizischen Canäle verbinden Oesterreicb mittelst der Weichsel mit der Ostsee und mittelst des Dniestr mit dem Schwarzen Meere. Dabei muss hervorgehoben werden, dass bei den galizischen Canälen fast gar keine Terrainschwierigkeiten bestenen, da nach dem vorliegenden Höhenplane eine Strecke von 228 km im Niveau geführt werden könne. Der Canal werde für das Land von grösster Bedeutung sein, er werde die wohlfeile Einfuhr von Kohle ermöglichen und dadurch neue Industrien ins Leben rufen. Die Partei des Redners halte an dem Grundgedanken fest, dass ein grosses Canalnetz geschaffen werden soll, welches in allen Theilen des Reiches gleichmässig und gleichzeitig ausgebaut werden soll.

Abg. Daszyński weist auf die wirthschaftliche und cultnrtechnische Bedeutung eines Wassenstrassennetzes hin, wobei die Bedenken wegen Mangels an unmittelbarer Rentabilität der Erwägung weichen sollten, dass das gemeinsame gesellschaftliche und sociale Leben dadurch auf eine höhere Entwicklungsstufe gebracht und ganze Classen der Bevölkerung einen grösseren Wohlstand zu erlangen im Stande sein werden. Er erörtert die Bedeutung der galizischen Wasserstrassen als die Vorbedingung der Entstehung einer Industrie in diesem armen Lande. Als Vertreter der Arbeiter müsse er ganz entschieden gegen die Forderungen der Agrarier auftreten. Sollten die Arbeiter die Canäle durch theures Brot erkanfen, so würden sie ganz entschieden dagegen sein.

Abg. Dr. v. Mettal erklärt, dass seine Partei, der immer nur fortschritts- und culturfeindliche Tendenzen unterschoben werden, im Principe nicht canalfeindlich gesinnt ist, sondern sogar durch die Aenderung der Gesetzesvorlage der Canalfrage nähergetreten sei. Als unerlässliche Voraussetzungen der Canalbauten, und zwar speciell in Böhmen, sehe seine Partei die Inangriffnahme der Flnssregulirungen an, ferner müsse es dem Landtage vorbehalten bleiben, zu entscheiden, in welcher Reihenfolge die spruchreifen Regulirungen in Angriff zu nehmen sind. Redner behält sich und seinen in den Ausschuss entsendeten Parteigenossen vor, bei den einschlägigen Paragraphen in der Specialdebatte die nur flüchtig gestreiften Fragen und speciell die finanzielle Frage näher zu erörtern.

Ueber Antrag des Abg. Carl Moriz Grafen Zedtwitz wird die Debatte geschlossen.

Abg. Kaiser weist darauf hin, dass die Erklärungen des Ministerpräsidenten, der das Gesetz als ein Rahmengesetz bezeichnete und versicherte, dass nur langsam, mit der nöthigen Vorsicht und nach allen nothwendigen und gebotenen Vorbereitnngen an den Ausbau der Wasserstrassen geschritten werden würde, gewiss auch bei den Agrariern, zu denen er sich zähle, Beruhigung herbeiführen werden. Von den landwirthschaftlichen Kreisen könne nur dann der Vorlage nähergetreten werden, wenn 1. die Regierung nach den Erklärungen des Ministerpräsidenten entsprechend langsam, schrittweise und vorsichtig an die Ausführung der Wasserstrassen gehe, 2. die Landwirthschaft durch entsprechende Zölle und Tarife Schutz erhalte, 3. Sicherheit bezüglich der Art der Decknng dahin gegeben werde, dass nicht etwa die Landwirthschaft wieder neu belastet werde nnd neue indirecte Steuern eingeführt werden, 4. dafür Sicherheit geboten werde, dass nicht etwa wegen des Wasserstrassenbaues die weitere Förderung und Vervollständigung des Localbahnwesens und die weitere ausreichende Unterstützung der landwirthschaftlichen Genossenschaften, besonders der Drainagegenossenschaften, ausseracht gelassen werde.

Abg. Dr. Stojan erklärt, dem Prerauer Wassertage, der künftigen Sonntag stattfinden werde, nicht vorgreifen zu wollen, glaube aber, dass sich die Agrarier der Marchgegend in Mähren ein wenig mit der Vorlage befreunden werden, weil diese den Zusatz, betreffend die Regulirung der March enthalte. Man werde wohl auch bereit sein, dieser Regulirung zuliebe manches Opfer zn bringen.

Abg. Freiherr von Malfatti wünscht darüber Beruhigung, dass nach Annahme der Vorlage die Befürchtung nnbegründet sei, dass dann für culturelle Zwecke, für die Errichtung von Lehranstalten, für den Ausbau der Localbabnen, für die Förderung der Landwirthschaft und der Industrie keine Mittel mebr vorhanden sein dürften. Es wäre ihm sonst nicht möglich, für die Vorlage zu stimmen.

Abg. Ritter v. Kink erklärt, es sei nicht zu bezweifeln, dass zwischen Landwirthschaft und Industrie die grösste Interessensolidarität bestehe. Es gebe sehr viele Indnstrialbetriebe, die mit der Landwirthschaft direct zusammenhängen und sie alimentiren. Deswegen müsse er dagegen protestiren, dass die Wasserstrassen als ein einseitig der Industrie gemacbtes Geschenk angesehen werden, sie seien vielmebr auch für die gesammte Landwirthschaft und die Volkswirthschaft überhaupt von Vortheil. Schliesslich betont Redner, dass er in der Vorlage nur ein Rahmengesetz sehe, und bittet, in die Specialdebatte einzutreten.

Generalberichterstatter Abg. Dr. Menger erklärt, dass er bei der Specialdebatte Gelegenheit haben werde, auf die vorgebrachten Einwendungen zu entgegnen, weshalb er auf sein Schlusswort verzichte.

Es wird sodann das Eingehen in die Specialdebatte einstimmig beschlossen.

Die Sitzung wird hierauf abgebrochen.

Am 17. Mai setzte der Wasserstrassenausschuss unter dem Vorsitze des Obmannes Dr. Lueger und in Anwesenheit des Herrn Ministerpräsidenten Dr. v. Körber, sowie des Finanzministers Dr. Ritter Böhm v. Bawerk und des Handelsministers v. Call die Verhandlung über die Wasserstrassenvorlage fort und trat in die Specialdebatte ein. Generalberichterstatter Abg. Dr. Menger referirte in der Specialdebatte über § 1. Der Gesetzentwurf werde von mancher Seite geringschätzig bebandelt. Dies sei aber unrichtig, denn es sei ganz undenkbar, dass von irgend einer Seite ein erheblich anderer Gesetzentwurf hätte vorgelegt werden können. Das Subcomité habe einstimmig die Feststellung des Beitrages der Länder in gleichem Masse für nothwendig gehalten. Halte es die Regierung für eine unabweisliche Bedingung, dass die betheiligten Länder auch zu den Kosten des Canales beitragen, dann müsse die Höhe des Beitrages nach den Kosten des Canales oder des Canaltheiles, der in dem betreffenden Lande ausgeführt wird, bemessen werden, und es müsse ein gleicher Percentsatz für alle festgestellt werden. Als solcher sei im Subcomité 10 pCt. vorgeschlagen worden. Das Recht der Länder, die Interessenten zu Beiträgen heranzuziehen, müsse vollständig gesichert sein. Redner beantragt, § 1 in der Fassung des Subcomité anzunehmen.

Abg. Franz Hofmann verwies auf den engen Zusammenhang, in welchem § 1 der Regierungsvorlage, welcher den Plan für das zu erbauende Wasserstrassennetz enthalte, mit dem neu hinzugekommenen § 6, der die Flussregulirungen und Meliorationen vorsehe, stehe. Für Schlesien werden insbesondere durch den Donau-Odercanal neue Verkehrswege eröffnet, die von weittragendster Bedeutung werden können, wenn die für jene grossen Wasserstrassen nöthigen Stichcanäle als Saugadern gleichzeitig oder doch in absehbarer Zeit geschaffen werden. Als ein derartiger Canal müsste ein von der Oppa bei Troppau, eventuell Jägerndorf in den Odercanal führender Seitencanal aufgefasst werden. Redner weist nach, dass Schlesien die relativ grössten Frachten in das Innere des Reiches versende, und zählt als solche insbesondere die aus diesem Lande exportirten Steinmaterialien, Bausteine, Dach- und andere Schiefer, Werk- und Pflastersteine, sowie den selbst in Wien gesuchten Basalt, ferner die grossen Massen von Bauholz auf. Dies seien alles Frachten, die den theuren Eisenbahntransport nur schwer vertragen, durch die Versendung auf Wasserstrassen aber bedeutend billiger kämen, wovon Schlesien einerseits und andererseits auch die

übrigen, wenigstens die nördlichen Kronländer, namhaften Nutzen hätten. Nach Osten wäre ein Stichcanal mit Rücksicht auf die grossen Kohlenlager bei Teschen erwünscht. Der Ausbau eines Canales in dem Gebiete des Oppaflusses wäre ohne grosse Schwierigkeiten und Geldopfer durchzuführen. Landtag, Gemeinden und die Handelskammer in Schlesien haben sich wiederholt für die Nothwendigkeit dieser Wasserstrassen ausgesprochen. Bezüglich der Regulirung der Flussläufe in Schlesien, insbesondere der Oppa, betont Redner die Dringlichkeit einer schleunigen Arbeit. Es sei anzuerkennen, dass die Regierung sich bereit erklärt habe, sich auch mit dem Landesausschusse von Schlesien bezüglich der Beschleunigung der Meliorationsprojecte ins Einvernehmen zu setzen. Die alljährlichen Ueberschwemmungen kosten das Land und die Gemeinden Unsummen von Geld. Redner stellte schliesslich folgenden Resolutionsantrag: „Die k. k. Regierung wird dringend aufgefordert, die nöthigen Massnahmen zu treffen, dass in den Flussregulirungsarbeiten in Schlesien ein beschleunigtes Tempo eintrete und dass ferner der Oppafluss in das Donau-Odercanalnetz einbezogen werde".

Abg. Dr. Baernreither will die Construction der Vorlage, sowie gewisse nothwendige Ergänzungen derselben erörtern. Der Ministerpräsident habe sehr richtig von der Verschiebung der Absatzverhältnisse und der Nothwendigkeit, sich an neue anzupassen, gesprochen. Unbedingt werde aber auch eine Verschiebung der Preise eintreten, doch werden gewissen Nachtheilen für die Landwirthschaft auch sichere Vortheile gegenüberstehen. Was die im § 1 der Vorlage aufgezählten Canalbauten anbelange, so sei wohl ausser Zweifel, dass sie nicht alle auf einmal angefangen werden können, was schon technisch eine Unmöglichkeit wäre. Nach der Meinung des Redners stehe der Bau des Donau-Odercanales bis Krakau, sowie die Canalisirung und Regulirung der Elbe im Vordergrunde aller Pläne. Die finanzielle Basis der Vorlage sei eine offene, indem sie die Regierung auf Verhandlungen mit den Ländern anweise. Diese Verhandlungen werden sich sehr langwierig gestalten, da die Lage der Landesfinanzen eine schlechte sei. Da für die Regulirung der Flüsse nach der neuen Vorlage ein besonderer Fonds von 75 Millionen zugewiesen sei, werden die Landtage sich zunächst darauf verlegen, und die Geneigtheit, auch für Canäle Beiträge zu votiren, werde klein sein. Redner schlägt vor, bezüglich der Beitragsleistung die Versuche fortzusetzen, mit der Regierung zu einem Einverständnisse zu gelangen. Wir dürfen die Vorlage nicht scheitern lassen, wenn es uns aber nicht gelingt, eine Bestimmung über die Beitragsleistung in das Gesetz hineinzubringen, so reducirt sich die Wahrscheinlichkeit, dass die Vorlage praktisch verwirklicht wird, auf ein Minimum.

Redner reflectirt ausführlich auf die Bemerkungen des Abg. Daszyński und sagt, man dürfe in dieser Sache nicht von kleinlichen Gesichtspunkten ausgehen und nicht gleich von philisterhafter Furcht vor Finanznöthen befallen werden, aber der Natur der Sache hätte es entsprochen, wenn parallel mit der Berathung und Beschlussfassung über die geplanten grossen Staatsausgaben die Berathung und Beschlussfassung des Finanzplanes gegangen wären. Es sei das aber eine Frage, die über den Rahmen der Wasserstrassenvorlage weit hinausreiche und daher bei dieser Gelegenheit nicht zur Entscheidung kommen könne.

Redner erklärt es als ein Verdienst der Regierung, dass sie bei der Begründung der Vorlage keine wirthschaftlichen Luftschlösser gebaut habe. Es werde jahrelanger ernster, consequenter Arbeit bedürfen, um nur einen Theil dessen zu verwirklichen, was die Vorlage verheisse. Es werde das dauernde Zusammenwirken einer wahrhaft modernen Grundsätzen huldigenden Regierung mit einer Volksvertretung nothwendig sein, welche die Kraft findet, den alten Streit so weit zurückzudrängen, dass eine Regenerirung unserer parlamentarischen Verhältnisse möglich wird. Es ist nothwendig, dass der Arbeit und dem Unternehmungsgeiste nicht andererseits Fesseln angelegt werden, dass die Regierungsmassregeln auch im Einzelnen der Industrie und dem Verkehre wohlwollend und einsichtsvoll gegenüberstehen.

Abg. Dr. Kaizl bemerkt, an die Ausführungen des Abg. Dr. Baernreither anknüpfend, dass es wohl gerade bei dieser Vorlage nicht dringend nothwendig erscheine, die Bedeckungsfrage zu erörtern, nachdem es sich hier zunächst um geringere Ausgaben handle als bei der grossen Investitionsvorlage. Es sei richtig, dass die Vorlage ein Resultat des in Oesterreich plötzlich zutage getretenen Canalenthusiasmus sei.

Dieser Enthusiasmus verdiene gewiss, gedämpft zu werden. Wir, die wir doch im Zeichen des Zollschutzes stehen und vielleicht in naher Zukunft noch entschiedener stehen werden, können uns doch nicht aller Rücksichten auf die Wirkungen grosser internationaler Communicationen entschlagen und internationale Canäle bauen, nur um sie dann etwa durch Schutzzölle zu annulliren. Das wäre gewiss widersinnig. Wenn in der Agitation für grosse Canäle das Motiv zu vernehmen ist, für eine Zollunion mit Deutschland vorzuarbeiten, so ist auf das entschiedenste zu erklären, dass wir eine derartige Zollunion für ganz undenkbar halten. Was die Wasserfrachten betrifft, so müsse schon jetzt mit aller Energie dagegen protestirt werden, durch eine ungesunde Wasser-Tarifpolitik die Canäle etwa zu einem ähnlichen Parasiten an dem Staatsvoranschlage auszugestalten, wie es die heutigen Staatsbahnen sind. Die Verkehrstheilung zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen werde sich nicht so idyllisch vollziehen, wie man annehme; nicht nur die schweren und minder werthvollen Massengüter, sondern auch die werthvolleren Güter werden die Wasserverfrachtung vorziehen, wenn sie, wie es bei den minder schwierigen Canälen ganz ausser Zweifel steht, billiger sich gestalten als die Eisenbahnfrachten. Die den Eisenbahnen jedenfalls verbleibenden Güter werden die höheren Frachten umso leichter ertragen. Angesichts des Umstandes, dass der Donau-Budweiser Canal niedrigere Sätze als die heutigen Staatsbahnsätze nicht werde bieten können, sei eine Concurrenz des ungarischen Getreides nicht zu befürchten. Aus dem Gesagten resumirt Redner, dass die in Rede stehenden Wasserstrassen als internationale Communicationsmittel wenig in Betracht kommen, und man könne dies weder wollen, noch durchsetzen.

Redner erblickt die Bedeutung der Wasserstrassen darin, dass sie ein neues erspriessliches nationales Communicationsmittel bieten werden. Die ganze nördliche Hälfte von Böhmen werde durch die Canalisirung der Elbe und der unteren Moldau gewinnen. Die Canalisirung der Moldau werde Südböhmen mit seinen billigen Arbeitskräften und reichen Wasserkräften erschliessen; Galizien werde der industriellen Entwicklung näher gebracht werden und Wien und die anliegenden Alpengebiete werden durch die billige Kohlenzufuhr Namhaftes gewinnen. Daneben gehe die energisch in Angriff zu nehmende Flussregulirung einher. Die Bedenken der Agrarier erscheinen vom Standpunkte des Redners unbegreiflich. Die nationalen Wasserstrassen nützen dem agrarischen Interesse zumindest ebensoviel wie dem industriellen und Handelsinteresse. Es herrsche übrigens eine grosse Unklarheit hinsichtlich des Begriffes „Agrarier". Die Producenten von Zuckerrübe und Gerste im Norden und Osten von Böhmen, die Producenten von Hopfen und Zuckerrübe im Westen betrachten die Canäle anders als die Producenten von Erdäpfeln, Korn und Hafer, und unter denen wieder anders der grosse Grundbesitzer und anders der kleine Grundbesitzer. Der kleine Böhmerwaldhauer, der von eigenem Korn und eigenen Erdäpfeln lebt und Bargeld hauptsächlich von seiner Flachsproduction erhält, sei doch auch Agrarier. Am unbegreiflichsten finde Redner, wie die Vertreter der böhmischen Länder auch nur einen Moment zögern können, die Vorlage anzunehmen. Nachdem man Hunderte von Millionen in den letzten zwanzig Jahren für den Triester Hafenbau, für die Linie Herpelje—Triest, für die Arlbergbahn, für die Donau-Regulirung, für die Wiener Verkehrsanlagen, für grosse galizische Bahnen ausgegeben, komme eine Vorlage, die endlich den Ländern die Fülle der Staatsmittel zuwendet, und da gehe es auf einmal eine Menge Scrupel. Und trotzdem haben die Landtage das entscheidende Wort noch mitzusprechen und habe für die zweite Periode auch der Reichsrath neuerdings zu entscheiden. Die Wiener Verkehrsanlagen waren seinerzeit und die neuen Alpenbahnen sind heute viel weniger fertig als die Canalprojecte. Es muss einmal der Anfang gemacht und ins Wasser gesprungen werden. Diese Auffassung habe es dem Redner und seiner Partei, in der Agrarier und Industrielle ebenso vertreten seien wie anderswo, ermöglicht, jene Mittelstellung einzunehmen, welche etwa der jetzigen Gestalt der Vorlage entspreche. Er sei überzeugt, dass, wenn jetzt zugleich mit den Investitionen die Vorlage nicht angenommen werde, es vielleicht nie wieder zu der durch sie intendirten Action kommen werde. Für ihn bestehe unentwegt das praktische Junctim zwischen Investitionen und Wasserstrassen.

Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk erklärt, er habe sich über zwei Punkte auszusprechen: erstens darüber, ob ausser dem Staate noch jemand Anderer zu den Kosten der Vorlage beizutragen habe und wie und in welchem Masse, zweitens aber darüber, in welcher Weise der Staat in der Lage sein werde, für die ihn belastenden Kosten die Bedeckung zu finden. Es handle sich zunächst um eine Erörterung auf etwas breiterer Basis, nämlich um die Frage des budgetären Zureichens der Staatsmittel für die verschiedenen staatlichen Aufgaben. Bezüglich der augenblicklichen Lage verweist der Minister auf sein Finanzexposé, in welchem er aus-

geführt habe, dass das Budget zwar ein vollkommen geordnetes sei, aber seine frühere bedeutende Elasticität zum grossen Theile verloren habe. Was die weiter bevorstehenden Anforderungen anbelangt, so handle es sich einerseits um eine Reihe recht wichtiger und dringender Wünsche theils wirthschaftlicher (Mauthaufhebung), theils persönlicher und humanitärer Natur (Verbesserung der Lage der Diuruisten und Pensionisten und Witweu alten Stils), Posten von relativ geringer Höhe, welche apart zu behandeln und apart zu bedecken seien, in welcher Beziehung er an das Haus in nicht sehr ferner Zeit herantreten werde. Dann aber handle es sich um die Investitionen, und zwar einmal um die Eisenbahn-Investitionen, sowie um die Investitionen des vorliegenden Gesetzentwurfes. Erstere werden den Staat augenblicklich und recht ansehnlich, aber doch nur staffelförmig belasten, wobei das zuwachsende Zinsenerforderniss kein übergrosses sein werde. Die Investitionen der zweiten Kategorie werden das Budget erst verhältnissmässig später belasten, und zwar mit einer voraussichtlich kleinen Tangente im Jahre 1904 und mit grösseren erst ab 1905. Weiter erwachse aus dem vorliegenden Gesetzentwurfe aber auch noch das Erforderniss für Flussregulirungen, und zwar zunächst mit 75 Millionen, die in dem Gesammtbetrage von 250 Millionen enthalten seien, danu aber mit gewissen, die laufenden Budgets belastenden Beträgen infolge der Fortdauer der regulären Wasserbaudotation und der Inanspruchnahme des Meliorationsfonds, dessen Dotirung infolgedessen eine weitere Steigerung werde erfahren müssen. Die budgetäre Situation sei nun augenblicklich die, dass sich heute noch nicht vollkommen bestimmt sagen lasse, in welchen Staffeln und Beträgen das Erforderniss für die Investitionen sich geltend machen werde, noch auch, welche Beträge für Flussregulirungen und in welchen zeitlichen Abstufungen dieselben jeweils in den laufenden Voranschlag werden eingestellt werden müssen. Was die dieser Belastung gegenüberstehenden Ressourcen betrifft, so sei zunächst das natürliche Wachsthum unserer Einnahmszweige zu erwähnen, das aber selbstverständlich nicht ganz für die Investitionen zur Verfügung stehe, sondern auch noch für andere Ansprüche — neue Verwaltungsauslagen, Anforderungen auf dem Gebiete der geistigen Cultur u. A. m. — genügeu müsse. Da man bei der Frage der Bedeckung der Investitionen mit langen Perioden rechneu müsse, könne man wegen der unsicheren Beurtheilung entfernter künftiger Zeitabschnitte auch mit keinem sicheren Coëfficienten für das Wachsthum der Staatseinnahmen rechnen. Der Finanzminister erklärt, er könne deshalb kein Finanzprogramm für so viele Jahre und Jahrzehnte entwickeln, da man im Momente weder über die Entwicklung der Belastung, noch über die der Einnahmen einen derart ausreichenden Ueberblick habe, um eine auf Sicherheit und Solidität Anspruch erhebende Rechnung aufstellen zu können. Eines jedoch sei zweifellos, dass es nämlich die unverbrüchliche Aufgabe der Finanzverwaltung und der Volksvertretung bleiben müsse, eine Störung des Gleichgewichtes im Staatshaushalte hintanzuhalten, und dass man in jenem Augenblicke, in welchem bei vorsichtiger Erwägung der Chancen der nächsten Zukunft vorauszusehen sei, dass die natürliche Steigerung der Einnahmen nicht hinreichen werde, um den gehäuften Anforderungen den Widerpart zu halten, an die Volksvertretung mit der Bitte um die Eröffnung neuer Einnahmsquellen werde herangetreten werden müssen. Ob der Augenblick hiezu wegeu des Zusammentreffens der verschiedenen Investitionen unter sich und mit den sonstigen Staatsausgaben schon in näherer Zukunft gekommen sein werde, entziehe sich augenblicklich der Beurtheilung. Dass aber die Regierung hierauf nicht vergessen habe, sei dem § 10 zu entnehmen, der die Eröffnung neuer Einnahmsquellen für die aus diesen Investitionen erwachsende Annuitätslast vorsieht.

Der Minister bemerkt ferner, das Tempo der Gesammtarbeiten dürfe, wolle man nicht Unmögliches verlangen, nicht allzusehr beschleunigt werden, der in den Vorlagen im Wege der cumulativen Assecuranz angehäufte Millionenberg werde in praxi auseinandergeschoben werden müssen, solle nicht eine finanzielle und volkswirthschaftliche Unmöglichkeit herbeigeführt werden. Es liege daher im eigensten Interesse aller derjenigen, welche die Realisirung aller dieser Actionen wünschen, dass man in der Ausführung ein solches Tempo einhalte, welches uns gestattet, mit unseren finanziellen und technischen Kräften und ohne übertriebene Preissteigerung die Durchführung zu bewerkstelligen. Auch dürfe man nicht übersehen, dass andernfalls das flüssige Capital unserer doch nicht überreichen Volkswirthschaft an anderen Punkten nicht zureichen und hiedurch die Gefahr krisenhafter Ereignisse näher gebracht werden könnte.

Was die andere der hier zu erörternden Frage anbelange, so glaubt der Minister auf die allseitige Zustimmung rechnen zu können, wenn er das Princip aufstelle, dass, wenn auch der Staat den Löwenantheil der Kosten trage, doch auch die zunächst interessirten Factoren sich an den Kosten nicht nur nominell, sondern reell zu betheiligen hätten. Nun gereichen aber die Wasserstrassen, wenn man ihnen auch nicht eine grosse kosmopolitische Bedeutung für die nächste Zukunft zuspräche, doch jedenfalls den Localinteressen sofort zu einem ganz wesentlichen Vortheile. Es sei daher gerecht und finanziell in Ordnung, dass derjenige, welcher ein Präcipuum an Vortheilen habe, auch ein Präcipuum der Lasten trage. Es seien auch in den letzten Decennien aus verschiedenen Ländern freiwillige Anerbietungen behufs Uebernahme eines Antheiles an den Kosten für die Wasserstrassen gemacht worden. Die Participation an den Kosten dürfe aber wie gesagt keine blos nominelle, sondern müsse eine reelle sein. Als eine solche könne er aber eine nur $7^1/_2$ Percent oder höchstens 10 Percent betragende und zudem auf den Zeitpunkt der Uebergabe der Canäle in den Verkehr hinausgeschobene Beitragsleistung der Länder nicht anerkennen.

Was den Einwand anbelange, dass für Eisenbahnbauten keine Beitragsleistung seitens der Länder verlangt werde, so verweist der Minister zunächst darauf, dass bei Bahnen mit localem Charakter die Länder regelmässig den überwiegenden Theil der Kosten zu tragen haben. Beim grossen Eisenbahn-Investitionsprogramme aber sei, abgesehen davon, dass die Regierung auch hier angewiesen werde, auf eine entsprechende Beitragsleistung der Länder hinzuwirken, doch ein gewisser Unterschied in der Richtung, dass die hauptsächlichsten Durchzugslinien keine solchen sind, welche die betreffenden Länder in dem Masse wirthschaftlich befruchten, in welchem der Bau in den betreffenden Ländern Kosten verursache. Der Minister verweist darauf, dass die in der Vergangenheit gemachten ziffernmässigen Anerbietungen gleichfalls erheblich grössere gewesen seien. So habe Niederösterreich 5 Percent der Gesammtkosten des betreffenden Canales, das ist $7^1/_2$ Millionen, angeboten, was 20 Percent der auf Niederösterreich entfallenden Baukosten per $37^1/_2$ Millionen ausmache. Auch Böhmen habe bezüglich des Donau-Moldau-Elbecanales 10 Percent vom Totale, also erheblich mehr offerirt, als das Subcomité vorgeschlagen habe.

Aus allen diesen Erwägungen erscheine es wohl schwer, unter die in frühcrer Zeit angebotene Beitragsquote, d. i. unter 20 Percent, herabzugehen. Dagegen erklärt der Minister, nichts einwenden zu wollen, dass die Länder ihre Verträge nicht capitalisch, sondern in Form der Zinseu und Amortisationsraten leisten. Ebenso erklärt sich der Minister einverstanden, dass diese Beitragsleistung dann erlöschen solle, wenn die Ergebnisse des Betriebes für die Verzinsung und Amortisirung hinreichen. Bezüglich des Termines der Beitragsleistung müsse er aber allerdings daran festhalten, dass derselbe pari passu mit der des Staates einzutreten habe.

Schliesslich bemerkt der Minister, dass er sich nicht auf den Standpunkt stellen könne, dass es, wo schon so viel ausgegeben werde, gleichgiltig sei, ob die Länder mehr oder weniger beitragen. Man dürfe nie aufhören zu rechnen, und es müsse gesagt werden, dass auch die 75 Millionen Länderbeiträge keine quantité négligéable seien. Man müsse calculiren, wer verpflichtet sei, Beiträge zu leisten, wer ein Präcipuum an den Vortheilen habe, und dass dieser Theil auch sein Präcipuum an Lasten zu tragen habe.

Die Sitzuug wurde hierauf unterbrochen.

* * *

Während der Unterbrechung der Ausschussitzung trat das Subcomité zu einer Sitzung zusammen, welcher auch Se. Excellenz Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk beiwohnte. Ausschliesslichen Gegenstand der Discussion bildete die Frage der Beitragsleistung der Länder zum Canalbau und zur Flussregulirung.

Die Abgeordneten Maštálka, Dr. Šilený, Dr. Kaizl und Kaftan betonten, dass es den Vertretern des Königreiches Böhmen mit Rücksicht auf die finanzielle Lage dieses Landes schwer falle, über die Grenze einer zehnpercentigen Quote hinauszugehen.

Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk setzte die Schwierigkeiten auseinander, von einer Beitragsleistung der Länder von 20 Percent abzustehen.

Die Vertreter des Polenclub schlossen sich den Erklärungeu der Czechen an.

Obmann Dr. Lueger stellte den formellen Antrag, die Quote mit 15 Percent festzusetzen. Auch gegen diesen Vorschlag sprachen sich die Czechen entschieden aus und beschwören die Abgeordneten der übrigen Parteien, die Situation der Vorlage

durch die Annahme eines so hohen Percentsatzes nicht zu erschweren.

* * *

Die Sitzung des Wasserstrassen-Ausschusses wurde um 3 Uhr Nachmittags fortgesetzt.

Abg. Dr. Chiari führt aus, die Beitragsleistung der Länder müsse im Gesetze fixirt werden, weil sonst die Gefahr bestünde, dass das ganze Gesetz illusorisch würde. Er erklärt, dass die Vertreter Mährens speciell auf der Durchführung des Donau-Odercanales bestehen müssen, und bemerkt schliesslich, er hätte es vorgezogen, wenn für die einzelnen Canalprojecte besondere Vorlagen von der Regierung unterbreitet worden wären.

Auf Antrag des Abg. Carl Moriz Grafen Zedtwitz wird die Debatte geschlossen.

Abg. Jaroš befürwortete den Antrag des Subcomité, welcher die Regulirung der Elbe von Melnik nach Jaroměř betrifft, und beantragt eine Resolution, nach welcher die Vornahme der Canalisirung dieser Elbestrecke in erster Linie erfolgen solle. Gegenüber der Erklärung des Finanzministers, dass er unter eine 20perc. Beitragsleistung der Länder nicht herabgehen könne, betont Redner, dass es bei der gegenwärtigen Situation der Landesfinanzen in Böhmen diesem Lande nicht möglich sein werde, einen so hohen Beitrag für die Canalisirung und Regulirung der Flüsse zu leisten.

Abg. Menger stellt an die Regierung die Bitte, die Regulirung der Traun, Ager, Vökla und mehrerer anderer kleinerer Flüsse und Bäche in Oberösterreich zu vollenden. Nachdem Redner die Ueberzeugung habe, dass die in Frage stehenden Canalprojecte bedeutend höher zu stehen kommen werden, als im Gesetze veranschlagt sei, könne er sich nicht entschliessen, für die Vorlage in ihrer Gänze zu stimmen. Er wünsche nur die Ausführung der in der Vorlage beantragten Flussregulirungen.

Abg. Stwiertnia stellt gemeinsam mit den Abgeordneten Romanowicz und Dr. Kolischer einen Abänderungsantrag zu § 1, Punkt d), nach welchem der Bau eines Schiffahrtscanales vom Donau-Odercanale bei Hruschau zur Weichsel bei Krakau und von dort selbst bis zu einer schiffbaren Strecke des Dniester, nebst einer Abzweigung dieses Schiffahrtscanales über Lemberg nach Brody, auszuführen wäre.

Abg. Primavesi stellt und begründet nachfolgende Resolutions-Anträge:

„Die hohe Regierung wird aufgefordert, bei Ausführung des Absatzes a) des § 1 des Gesetzes über den Bau von Wasserstrassen auch gleichzeitig das Stück des unter Absatz c) des § 1 des genannten Gesetzes angeführten Canales von Prerau bis Olmütz fertigzustellen."

„Die hohe Regierung wird aufgefordert, bei Ausführung des im Absatze a) des § 1 des Gesetzes über den Bau von Wasserstrassen beschlossenen Donau-Odercanales auch gleichzeitig den Bau eines Stichcanales von Lundenburg bis Brünn in Aussicht zu nehmen."

Abg. Lindner beantragt folgende Resolution: „Es sind die Städte Troppau, Jägerndorf, dann Teschen in das Canalnetz des Donau-Odercanales einzubeziehen."

Abg. Wolf beantragt, im § 1 das derzeit mit c) bezeichnete Project (Schiffahrtscanal vom Donau-Odercanale zur mittleren Elbe) dem mit b) bezeichneten (Donau-Moldaucanal) voranzustellen.

Er beantragt weiter, dem § 1 folgendes Alinea anzufügen:

„Die Ausführung hat in der oben angegebenen Reihenfolge, und zwar in der Art zu erfolgen, dass mit dem Bau des nächstfolgenden Canales immer erst nach völliger Fertigstellung und erreichter Betriebsfähigkeit des vorangegangenen, sowie nach erfolgter Durchführung der Regulirung und Canalisirung all derjeniger Flussläufe begonnen werden darf, welche mit dem betreffenden Canale ein einheitliches Wasserstrassennetz bilden und, sei es wegen Zuführung von Wasser, sei es mit Rücksicht auf die Geschiebebewegung, für den Canal von Bedeutung sind.

Abg. Romanowicz erklärt sich ganz entschieden gegen den Antrag Wolf. Den Zweck dieses Antrages habe Abg. Wolf schon ganz offenherzig eingestanden, indem er die Hoffnung aussprach, dass, wenn die Reihenfolge, wie er sie aufstellt, eingehalten werde, die „polnischen" Canäle überhaupt nicht gebaut werden. Wir sind, sagt Redner, ein Consumgebiet für Producte der westlichen Länder Oesterreichs. Stärken Sie diesen Consumenten, und Sie werden sich und den Staat stärken.

Die Verhandlung wird hierauf abgebrochen.

In der 39. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Mai stellten die Herren Abgeordneten Ritter v. Vuković und Genossen einen Antrag, betreffend die Auslegung des Artikels VII des Gesetzes vom 27. December 1893, bezüglich der Gewährung von Reisezuschüssen an Schiffe langer Fahrt.

In der 45. Sitzung vom 13. Mai wurden folgende Anträge eingebracht:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Ritter v. Kink und Genossen wegen Vorlage eines Gesetzentwurfes, betreffend die Aufhebung der ärarischen Haftstock- und Fahnenaussteckgebühren auf dem Donaustrome und dem Wiener Donaucanale;

2. der Herren Abgeordneten Wagner und Genossen, betreffend die Vorarbeiten zum Zwecke des Ausbaues der Wien-Novibahn und Feststellung der Trasse bis Radkersburg.

In derselben Sitzung wurden nachstehende Interpellationen gestellt:

I. An den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Ausstellung böhmischer ganzjähriger Fahrtlegitimationen an die national-socialen Abgeordneten und böhmischen Agrarier und Wahrung des gleichen Rechtes der böhmischen Sprache in der Verwaltung der k. k. Staatsbahnen;

2. der Herren Abgeordneten Dr. Hortis und Genossen, betreffend die Herstellung einer Verladerampe oder zweckmässiger Grubengeleise im Steinbruchgebiete bei Nabresina.

II. An den Herrn Handelsminister:

Seitens

3. der Herren Abgeordneten Dr. Ferri, Biankini und Genossen, betreffend die Regulirung der Hafenanlagen auf der Insel Vigarda;

4. der Herren Abgeordneten Ferri und Genossen, betreffend die Reinigung und Verlängerung des Hafens im Dorfe Pažman, die Errichtung eines Post- und Telegraphenamtes daselbst und Subventionirung der Dampfschiffahrts-Gesellschaften, damit die Dampfschiffe in Pažman landen und den Handels- und Personenverkehr vermitteln.

III. An den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern:

Seitens

5. der Herren Abgeordneten Březnovský und Genossen, betreffend die Absperrung der Moldau bei Libschitz am 4., 5. und 6. Mai 1901 für die Schiff- und Flossfahrt, und die am 29. April 1901 seitens der Abtheilung für die Moldau- und Elbecanalisirung erfolgte Einstellung der Flossfahrt bei Libschitz.

Weiters wurden in dieser Sitzung die Anträge, betreffend die Sicherstellung des Baues der Montafonerbahn und betreffend den Ausbau einer Bahnlinie Leibnitz—Wies an den Eisenbahnausschuss, ferner die Anträge, betreffend die Regulirung des Murflusses, sowie betreffend die Regulirung des Salmflusses dem Wasserstrassenausschusse zugewiesen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahn-Gemeinschaft im Monate März.) Die Einnahmen im Monate März stellen sich auf Mk. 110,381.000 und waren um Mk. 1,981.000 geringer als im gleichen Monate des Vorjahres. Der Personenverkehr brachte Mk. 26,686.000 (+ Mk. 1,639.000), der Güterverkehr Mk. 77,468.000 (+ Mk. 1,337.000) und aus sonstigen Quellen flossen Mk. 6,227.000 (— Mk. 2,283 000). Die Gesammteinnahme seit dem 1. April 1900 stellt sich auf Mk. 1.383,849.000 und ist um Mk. 55,793.000 höher als im Vorjahre. Der Personenverkehr ergab ein Mehr von Mark 25,755.000, der Güterverkehr ein solches von Mk. 37,334.000, aus sonstigen Quellen flossen Mk. 7,296.000 weniger als in dem gleichen Zeitraume des Vorjahres.

Preussen. (Abstand fester Gegenstände von den Geleisen.) Zur weiteren Erhöhung der Sicherheit des Betriebspersonals hat nach der „Z. d. V. D. E.-V." der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten an die kgl. Eisenbahn-Directionen und die Eisenbahncommissäre folgenden Erlass gerichtet:

„Nach Mittheilung des Reichseisenbahnamtes sind auf den deutschen Eisenbahnen — ansschliesslich der bayerischen — mit mehr als 50 km Länge in der Zeit vom 1. Juli 1899 bis Ende August 1900 59 Eisenbahnbeamte beim Hinauslehnen ans den Fahrzeugen während der Fahrt durch Anstossen an feste Gegenstände verunglückt. Nur in drei Fällen ragten Hindernisse in die Umgrenzungslinie des lichten Raumes. Mehr als die Hälfte der Verunglückten waren Beamte des Locomotivdienstes.

Wenn auch nach den vorliegenden Berichten solche Hindernisse auf den preussischen Bahnen nicht vorhanden sind, so ist es doch geboten, die in Beziehung auf die Freihaltung des in der Betriebs- und Bahnordnung vorgeschriebenen lichten Raumes neben den Geleisen angeordneten und durch Erlass vom 5. November 1898 in Erinnerung gebrachten Prüfungen von Zeit zu Zeit zu wiederholen, damit auch aus Versehen entstandene schädliche Hindernisse bald entdeckt und beseitigt werden können. Ausserdem aber ist es geboten, die Bediensteten im Locomotiv-, Zugsbegleitungs- und Rangirdienst in regelmässiger Wiederholung immer wieder auf die Gefahren hinzuweisen, die ihnen erwachsen, wenn sie sich während der Fahrt zu weit aus den Fahrzeugen hinauslehnen.

Man wird indess zur Erhöhung der Sicherheit dieser Bediensteten noch mehr thun können. Wenn es auch nicht wohl möglich ist, die Breite der Betriebsmittel einzuschränken oder den lichten Raum neben den Geleisen allgemein zu vergrössern, so empfiehlt es sich doch, alle festen Gegenstände, die neben den Geleisen aufgestellt werden müssen, wie Vorsignale, Signalmaste, Laternen, Telegraphenstangen u. dgl., überall da wo es die Verhältnisse gestatten, über die Vorschrift hinaus so aufzustellen, dass, wie bereits durch den Erlass vom 21. Februar v. J. angeordnet worden ist, neben den von Zügen und Locomotiven befahrenen Geleisen von der Geleisemitte ab ein Raum von 2·5 m freibleibt. Dies ist auf Bahnhöfen oder an anderen Stellen, wo feste Gegenstände der bezeichneten Art zwischen Geleisen aufgestellt werden müssen, deren normaler Abstand 4·5 m beträgt, nicht möglich. Hier wird aber darauf zu achten sein, dass die festeu Gegenstände nur da aufgestellt werden, wo der volle Geleiseabstand vorhanden ist, und dass sie in ihren Breitenabmessungen, so weit als irgend thunlich, namentlich in der Höhe von 0·76 bis 3 m über Schienenoberkante, eingeschränkt werden. Auch sind die ausladenden Theile, wie zum Beispiel Kandelaber- und Signallaternen, Tafeln u. dgl., so hoch, andere, wie Weichenlaternen, so tief anzubringen, dass die auf den Locomotiven und in den Wagen oder beim Rangiren auf den Trittbrettern stehenden Bediensteten auch beim Hinauslehnen nicht daran stossen können. Nach diesen Gesichtspunkten sind fortan feste Gegenstände der bezeichneten Art neben den Geleisen aufzustellen, wenn sie neu aufgestellt oder sei es wegen Aenderung der Geleiselage, sei es aus auderen Gründen versetzt oder verändert werden müssen. Auch im Uebrigen ist dies ins Auge zu fassen, so weit es die Verhältnisse gestatten und die erforderlichen Kosten aus verfügbren Geldmitteln gedeckt werden können.

Ich beauftrage die kgl. Eisenbahn-Directionen, hienach das Erforderliche zu veraulassen, und die Herren Eisenbahncommissäre, bei den ihrer Aufsicht unterstellten Privatbahnen auf die Beachtung der vorstehenden Anregungen hinzuwirken."

Schiffahrt.

Ungarische Seeschiffahrt. (Massnahmen zur Hebung des maritimen Verkehres.) Die kgl. ungarische Regierung hat, wie aus Budapest berichtet wird, sich im Princip und vorbehaltlich der parlamentarischen Sanctionirung entschlossen, so wie mit der Direction der „Adria", kgl. Ungarische Seeschiffahrts-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16, 17, 18, 19 ex 1901), und mit jener der Ungarisch-croatischen Seeschiffahrts-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 30, 38 und 39 ex 1901) auch mit der Direction der „Levante-Schiffahrts-Gesellschaft" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12 ex 1901), sowohl einen neuen Vertrag zu schliessen, als auch dieser Unternehmung Mittel zur Vermehrung ihres Schiffsparkes zu bieten, um im Interesse des ungarischen Exportes die Vermehrung der Fahrten und deren weitere Ausdehnung zu ermöglichen. Im Zusammenhange mit diesen Bestrebungen wird auch die Frage erwogen, grössere Privat-Rhederfirmen durch Gewährung, sei es von Subventionen, sei es namhafter Prämien zur Anschaffung grösserer, auch für Fahrten in die hohe See geeigneter Dampfer zur Ausübung der „freien Schiffahrt" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1901) zu veranlassen.

— (Ausbildung von Seeofficieren der Mercantilmarine.) Bei Anlass der Budgetdebatte, Post „Marinefachunterricht zur Heranbildung von Schiffsofficieren für die Mercantilmarine" hob ein fachkundiger Interpellant die Nothwendigkeit hervor, die Aspiranten auf Mecantil-Schiffsofficierstellen nicht nur auf Dampfern, sondern insbesondere auch auf Segelschiffen auszubilden, da praktische Einübung im Segelmanöver, wie dies speciell bei der Kriegsmarine thatsächlich der Fall ist, als Basis der seemännischen Heranbildung zu betrachten ist. Der Handelsminister pflichtete der Anschauung des Interpellanten bei und erklärte, sich in der Frage der Beistellung eines geeigneten Segelschiffes für Schul- und Unterrichtszwecke mit den Directionen der „Adria" und der „Hungaro-Croatia" ins Einvernehmen zu setzen, eventuell, wenn diese über kein geeignetes seetüchtiges Segelschiff verfügen sollten, die Beschaffung eines solchen für die Fiumaner Mercantilmarine-Akademie zu veranlassen, doch müsse vorerst die Frage der Subventionirung der „freien Schiffahrt" gelöst werden, die nicht nur Dampfer, sondern auch Segler berücksichtigen wird.

— (Stappellauf eines grossen Mercantildampfers für „freie Seeschiffahrt".) Wie berichtet wird, wurde in den ersten Tagen des Monats April l. J. auf einer englischen Schiffswerfte in Stokton ein grosser, von der Fiumaner Firma Gebrüder Cerbaz & Co. bestellter Stahldampfer, welcher den Namen „Indeficienter" erhielt, vom Stapel gelassen. Der neue Dampfer besitzt eine Tragfähigkeit von 3500 t und wird von seinen Eigenthümern in den Dienst der „freien Schiffahrt" gestellt. Capitän und Besatzung sind bereits nach Stokton abgegangen, um den Dampfer in Empfang zu nehmen.

Kgl. ungarisches Handelsministerium. (Ernennungen von Ministerialcommissären bei Schiffahrts-Unternehmungen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat an Stelle des in den Ruhestand getreten Ministerialrathes Hugo Kilényi zwei bewährte Fachmänner, und zwar den Ministerialrath Thomas Biro zum Regierungscommissär bei der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft und den Ministerialrath Béla Gonda zum Regierungscommissär bei der Levante-Seeschiffahrts-Gesellschaft ernannt.

Erforschung der Südsee und des antarctischen Polarmeeres. (Stapellauf des deutchen Südpolschiffes.) Der für die von der kaiserl. deutschen Regierung patronisirte Forschungsreise im Bereiche der Südsee und des Südpols bestimmte, auf den Howald'schen Werften in Kiel erbaute grosse Dampfer „Gausz" ist am 1. April l. J. unter grossen Feierlichkeiten vom Stapel gelassen worden. Die Regierung war durch den Staatssecretär Grafen Posadowsky, das Ministerium des Aeussern, das Reichs-Marineamt, die Provinzial- und Communalbehörde durch Delegirte vertreten. Das neue, aus Stahl (Cassettensystem) hergestellte Schiff, bei dessen Construction auf die bei der Reise der „Fram" gesammelten Erfahrungen Rücksicht genommen wurde, erhielt auf Wunsch des Kaisers den ihm bei der Taufe durch Dr. von Richthofen verliehenen Namen „Gausz" zur Erinnerung an den Forschungsreisenden Capitän Gausz, der zuerst, soweit als dies mit einem Segelschiffe möglich war, in die antarctischen Gewässer vordrang. Der neue, wenn auch schlank gebaute Dampfer vermag in seinem Körper ganz bedeutende Massen von Proviant, Feuerungsmateriale etc. aufzunehmen.

Holland. (Austrocknung und Canalisirung der Zuider-See.) Die kgl. holländische Regierung hat schon vor längerer Zeit die Ableitung und Austrocknung der Zuider-See zum Zwecke der Beurbarung, sowie die Canalisirung des gewonnenen Terrains für Schiffahrtszwecke ins Auge gefasst (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131 ex 1900) und zu diesem Behufe eine Concurrenz von Projecten ausgeschrieben. Eine der bedeutendsten dieser Arbeiten ist jene des Ingenieurs Van der Veur, deren Ausführung auf dem Principe der automatischen Versandung des Gebietes dieses Salzwasser-Binnensees durch Anlage von Dämmen basirt, durch welche das gegenwärtige Seegebiet in vier Bassins getheilt wird, welche successive der Versandung preisgegeben werden — eine Procedur, die bei gleichzeitiger Inbetriebsetzung von mächtigen Pumpwerken etwa 30 Jahre in Anspruch nehmen dürfte. Als fünftes Bassin soll das südliche Ende der See durch Herstellung eines in transversaler Richtung anzulegenden mächtigen Dammes zu einem Hafen für Antwerpen umgestaltet werden, welcher durch einen in transversaler Richtung bei Harlem ausmündenden Schiffahrtscanal am kürzesten Wege mit der hohen See verbunden werden soll. Die Höhe der Dämme ist mit durchwegs 5·4 m über dem Niveau von Amsterdam bemessen, um allerorts Schutz gegen Springfluten zu gewähren, selbst wenn diese die Höhe der grossen Springflut vom Jahre 1885 erreichen sollten.

welche dazumal einen materiellen Schaden von circa 14,000.000 holländischen Gulden und einen Verlust von 371 Menschenleben verursachte. Durch die Austrocknung des Zuiderterrains, deren Kosten mit Inbegriff des Canals Amsterdam—Harlem circa 200,000.000 holländische Gulden betragen werden, die sich jedoch auf eine Reihe von circa 30 Jahren vertheilen, wird Holland einen Flächenraum von circa 100.000 Hektar besten Ackerlandes gewinnen, welches von Süsswassercanälen durchschnitten, schon von Anbeginn im Besitz wohlfeiler Wasserstrassen sein wird.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationale Waggonleih - Actiengesellschaft in Budapest. (Generalversammlung.) Am 31. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten kgl. Rathes Sigmund Hartenstein die diesjährige XXVIII. Generalversammlung der Actionäre der Internationalen Waggonleih-Actiengesellschaft (vergl. Generalversammlungsbericht pro 1899, Vrdgs.-Bl. Nr. 26 ex 1900) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1900 zur Verlesung, welchem zufolge die Bilanz pro 1900 folgende Ziffern ergibt:

A. Activa: Baarvorrath am 31. December 1900 K 534·65, Betriebsmittelconto K 4,737.998·60, Materialienvorrath K 20.851·44, Reservebestandtheile K 54.733·22, Investitionen für den Depotplatz K 48.344·66, transitorisches Conto für Fahrbetriebsmittel K 1,733.660·66, diverse Debitoren K 1,015.123·74, Inventar abgeschrieben, zusammen K 7,611.266·97.

B. Passiva: Actiencapital 8000 Stück Actien à K 400 = K 3,200.000, statutarische Reserve K 232.256·72, Wagenerneuerungsfonds K 1,125.123·44, Erneuerung der Räder und Achsen K 228.730·26, Dividendenreserve K 70.000, Reparatursreserve K 50.000, Depotplatzreserve K 18.344·66, rückständige Dividende K 4842, diverse Creditoren und Accepte K 1,942.338·74.

C. Gewinn per Saldo: K 709.631·15.

D. Zusammen: K 7,611.266·97.

Die Direction bietet den Nachweis, dass, dank der stetigen Entwicklung des Güterverkehres, der gesellschaftliche Fahrpark das ganze Jahr hindurch beschäftigt war, und dass die ebenso nutzbringende Ausnützung desselben auch bereits für das laufende Jahr sichergestellt ist, ja selbst eine noch grössere Anzahl von Wagen mit Leichtigkeit zu placiren gewesen wäre. Schliesslich beantragt die Direction aus dem nach ausgiebiger Dotirung der einzelnen Fonds und Vornahme von Abschreibungen verbleibenden Reinerträgnisse von K 709.631·15, eine Dividende von K 70 per Actie zu vertheilen. — Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie der Anträge der Direction, beschloss die Generalversammlung den vom 1. April an flüssigen Bezug einer Dividende von K 70 per Actie. Nach Ertheilung des Absolutoriums an den Directionsrath und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften, und wurden sämmtliche Mitglieder der vorbenannten Körperschaften in ihren bisherigen Functionen neuerdings bestätigt.

Allgemeine Waggonleih-Actiengesellschaft in Budapest. (Generalversammlung.) Am 31. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directionsmitgliedes kgl. Rathes Sigmund Hartenstein (in Erkrankung des Directionspräsidenten Béla Polyák) die diesjährige XXVIII. Generalversammlung der Actionäre der Allgemeinen Waggonleih - Actiengesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1900 (vergl. Generalversammlungsbericht pro 1899, Vrdgs.-Bl. Nr. 26 ex 1900) zur Verlesung, welchem zufolge die Bilanz pro 1900 nachstehende Ziffern ergibt:

A. Activa: Baarvorrath am 31. December 1900 Kronen 6166·95, Betriebsmittel K 4,219.827·62, Hatvaner Depotplatz K 125.127·90, Hatvaner Werkstätte K 82.698·92, Conto der Reservebestandtheile K 52.993·16, Materialienvorräthe K 62.179·79, transitorischer Conto für Fahrbetriebsmittel K 2,169.220·91, diverse Debitoren K 1,215.841·57, Inventar abgeschrieben, zusammen K 7,934.056·82.

B. Passiva: Capitalconto 7000 Stück Actien à K 400 = K 2,800.000, statutarische Reserve K 284.508·72, Fahrparkabschreibungsconto K 1,581.072·46, Depotplatzabschreibungsconto K 115.127·90, Werkstättenabschreibungsconto K 75.257·32, Reserve für Erneuerung der Räder und Achsen K 133.839·44, Dividendenreserve K 40.000, Reparaturreserve K 50.000, Actien-Zinsenconto K 3834, diverse Creditoren und Accepte Kronen 2,172.533·99.

C. Gewinn per Saldo: K 677.882·99.

D. Zusammen: K 7,934.056·82.

Die Direction berichtet weiter, dass das Ergebniss der Geschäfte den gehegten Erwartungen entsprochen hat, und dass das Gleiche auch für das laufende Jahr 1901 zu gewärtigen ist. Schliesslich beantragt dieselbe von dem nach reichlichen Abschreibungen noch K 677.882·99 betragenden Reingewinne, und zwar vom 1. April an eine Dividende von K 70 per Actie zu vertheilen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie der Anträge der Direction beschloss die Generalversammlung die proponirte Ausbezahlung der Dividende von K 70 per Actie und ertheilte der Direction, sowie dem Aufsichtsrathe das Absolutorium. Nach Schluss der Generalversammlung folgten die Wahlen in die vorbenannten beiden Körperschaften und wurden sämmtliche Mitglieder derselben neuerdings in ihren bisherigen Functionen bestätigt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro April 1901.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	6479·24	3078·00	2976·29	6580·95
Roggen	710·53	99·50	100·70	709·33
Gerste	1446·39	407·50	1066·99	786·90
Hafer	1486·77	402·70	477·51	1411·96
Mais	272·13	1010·38	922·74	359·77
Mehl	1372·08	2167·50	1811·80	1727·78
Wein	4753·88	1662·04	677·04	5738·88
Verschiedene	2550·78	1081·99	1036·63	2596·14
Zusammen	19071·80	9909·61	9069·70	19911·71
Versicherungswerth K	617.100	176.900	143.400	650.600

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerschcine . Stück	26	4	4	26
Versichcrungswerth K	166.080	23.800	30.125	159.755
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versichcrungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat April 1901.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten April 1901	Eingelagert vom ersten bis letzten April	Ausgelagert vom ersten bis letzten April	Stand am letzten April 1901
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	54.881	44.617	35.123	74.375
Darunter wichtige Waaren				
Weizen	18.780	3.000	1.837	19.943
Hafer	21.747	23.023	11.661	33.109
Roggen	8.353	5.247	4.015	9.585
Gerste	1 850	20	1.870	—
Mais	2.587	12.034	5.552	9.069
Diverse	1.564	1.293	188	2.669
Assecuranzwerth . . K	768.840	696.600	367.780	1,097.660

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten April 1901	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten April	Zurückgelangt vom ersten bis letzten April	Stand am letzten April 1901
Lagerscheine:				
Stück	12	6	8	10
Versicherungswerth . K	283.500	135.100	210.600	208.000
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	April 1901				April 1900			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Metercentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	215.016	228.791	210.583	233.224	255.129	179.261	216.490	217.900
Darunter:								
Weizen	78.719	39.797	40.812	77.704	49.557	20.197	29.663	40.091
Roggen	33.554	51.941	29.646	55.849	28.534	27.625	28.914	27.245
Gerste	29.429	4.971	16.133	18.267	48.405	6.372	24.972	29.805
Hafer	17.501	34.153	26.798	24.856	67.761	37.526	47.250	58.037
Mais	4.149	89.848	84.558	9.439	9.171	77.832	70.954	16.049
Hirse	5.415	307	701	5.021	5.803	225	1.349	4.679
Bohnen	3.594	761	1.430	2.925	4.437	1.386	2.184	3.639
Erbsen	677	26	239	464	962	100	200	862
Malz	622	250	252	620	299	301	301	299
Raps	172	—	66	106	1.089	161	367	883
Hanfsamen	313	175	317	171	433	353	198	588
Wicken	303	1.393	1.366	330	2.737	425	1.106	2.056
Mehl	9.195	1.232	2.472	7.955	13.880	2.013	2.011	13.882
Kleie	1.178	200	253	1.125	2.593	700	958	2.335
	184.821	225.054	205.043	204.832	235.661	175.216	210.427	200.450
Spiritus	8.445	—	—	8.445	4.575	—	103	4.472
Zucker	4.467	100	356	4.211	1.619	1.201	820	2.000
Wein	2.812	121	468	2.465	1.859	282	243	1.898
Oele und Fette	601	104	41	664	1.392	337	571	1.158
Sonstige Waaren	13.870	3.412	4.675	12.607	10.023	2.225	4.326	7.922
Mittlere Tagesbewegung		10.984 Metercentner				17.207 Metercentner		
Versicherungswerth . . K	4,258.560	1,437.120	1,311.040	4,384.640	4.624.170	1,155.610	1,799.900	3,979.880

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	93	25	32	86	41	18	16	43
Versicherungswerth . . K	688.750 —	346.300·—	236.700 —	798 350·—	565.100 —	145.000·—	233.000·—	477.100·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	3	—	—	3	3	1	1	3
Versicherungswerth . . K	21.600·—	—	—	21.600·—	10.200·—	1.600·—	2.800·—	9.000·—
Lombardbetrag . . . . K	14.056·—	—	—	14.056.—	5.880·—	1.000·—	1.680·—	5.200·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung directer Fahrpreise.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1901 gelangen nachstehende directe Fahrpreise zur Einführung:

Von	Nach	Ueber	Fahrpreise für einfache Fahrkarten							
			Personenzug		B.E.B. Schnellzug A.T.E. Personenzug			Karlsbad—Teplitz D-Schnellzug, sonst Personenzug		
			II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
oder umgekehrt			Wagenclasse							
			Heller inclusive Stempel							
Rosenthal (Reichenberg A.T.E.)	Karlsbad B.E.B.	Settenz—Komotau Schima Teplitz	1159[1])	619[1])	.	1291	684	.	1393[2])	736[2])
	Eger		1403[1])	741[1])	2604	1659	868	.	.	.
	Franzensbad .		1403[1])	741[1])	2604	1659	868	.	.	.
Leitmeritz . .	Karlsbad B.E.B.		.	.	.	833[3])	423[3])	.	935[2])	475[2])
Lobositz . . .			654[1])	338[1])	.	786[1])	403[1])	.	.	.

[1]) Diese Fahrkarten werden in den Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn erst im Bedarfsfalle aufgelegt.
[2]) Diese Fahrkarten werden in den Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn erst im Bedarfsfalle aufgelegt.
[3]) Diese Fahrkarten liegen in der Station Leitmeritz bereits auf.

Teplitz, am 17. Mai 1901. [435]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
auch namens der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife.

Am 1. Juni 1901 tritt für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft und der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. österreichischen Staatsbahnen, der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn sammt Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha und der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, ferner der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der Nagy-Kikinda — Nagy-Becskereker Eisenbahn, der Torontaler Localbahnen, der Vinkovce-Brčkaer Localeisenbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) andererseits ein neuer Tarif, Theil II, mit Heften 1—4 in Kraft.

Es enthalten:

Heft 1: Allgemeiner Classentarif und Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen Oesterreich und Niederlande.

Heft 2: Seehafen-Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen Oesterreich und Niederlande.

Heft 3: Allgemeiner Classentarif und Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen Ungarn und Niederlande.

Heft 4: Seehafen-Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen Ungarn und Niederlande.

Durch den neuen Tarif werden die Tarifhefte 1—4 vom 1. April 1895 nebst Nachträgen aufgehoben.

Gleichzeitig kommen die zu den bisherigen Heften herausgegebenen Anhänge, enthaltend Coursdifferenzen, in Wegfall.

Soweit Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen durch den neuen Tarif herbeigeführt werden, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juli 1900 in Wirksamkeit.

Die einzelnen Tarifhefte sind durch die Endverwaltungen und deren Stationen zu dem am Titelblatte jedes Tarifheftes enthaltenen Preise zu beziehen.

Wien, am 18. Mai 1901. [436]

K. k. österr. Staatsbahnen.
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife.

Am 1. Juni 1901 tritt für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Belgischen Staatsbahnen, der Belgischen Nordbahn, Mecheln, Terneuzen, Westflanderischen Bahn einerseits und Stationen der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn sammt Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn sammt Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, der k. k. österreichischen Staatsbahnen, der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn, der Torontaler Localbahnen, der Vinkovce-Brčkaer Localeisenbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) andererseits ein neuer Tarif, Theil II, Heft 1—4, in Kraft.

Es enthalten:

Heft 1: Allgemeiner Classentarif und Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen Oesterreich und Belgien.

Heft 2: Seehafen-Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen Oesterreich und Belgien.

Heft 3: Allgemeiner Classentarif und Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen Ungarn und Belgien.

Heft 4: Seehafen-Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen Ungarn und Belgien.

Durch den neuen Tarif, Theil II, Heft 1—4, werden die seitherigen Tarifhefte 1—4 vom 1. April 1895 (Heft 1 mit den Nachträgen I—IX, Heft 2 mit den Nachträgen I und II, Heft 3 mit den Nachträgen I bis VII und Heft 4 mit dem Nachtrage I) aufgehoben.

Gleichzeitig kommen die zu den Tarifheften 1—4 vom 1. April 1895 besonders herausgegebenen Anhänge, enthaltend Coursdifferenzen, in Wegfall.

Soweit Frachterhöhungen durch die neuen Tarifhefte eintreten oder seitherige Verkehrsbeziehungen entfallen, bleiben die Sätze der Tarifhefte vom 1. April 1895 noch bis 15. Juli 1901 einschliesslich bestehen.

Die einzelnen Tarifhefte sind durch die Endverwaltungen und deren Stationen zu dem am Titelblatte jedes Tarifheftes enthaltenen Preise zu beziehen.

Wien, am 18. Mai 1901. [437]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Activirung des Rollfuhrdienstes in Wr. Neustadt.

Auf Grund des § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder werden vom 1. Juni 1901 angefangen bis auf Widerruf alle mit Zügen der Südbahn (Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn) in Wr. Neustadt anlangenden oder ab Wr. Neustadt zur Beförderung mit solchen Zügen bestimmten Eil- und Frachtgüter nach Massgabe des nachstehenden Tarifes durch die Firma Leopold Skutta in Wr. Neustadt den Adressaten ohne vorherige Avisirung zugestellt, bezw. auf Verlangen der Aufgeber aus den Wohnungen etc. derselben abgeholt.

Die Rollfuhrgebühren betragen:

Tarif:

Zwischen der Station Wr. Neustadt S.B. und	Heller für je angefangene 100 kg per Sendung	
dem Stadtgebiete Wr. Neustadt a) südlich | b) nördlich der Fischauer Strasse	a) 14	b) 24

Die obigen Gebühren verstehen sich für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern in, bezw. aus ebenerdigen Localitäten. Die Parteien können jedoch gegen Entrichtung einer besonderen Stockgebühr die Uebertragung der Güter in, bezw. aus ober oder unter dem Erdgeschosse gelegenen Localitäten verlangen. Die Stockgebühr beträgt 10 Heller für je angefangene 50 kg einer Sendung.

Für Güter, welche im Tarife, Theil I, als sperrig bezeichnet sind, gelangen die eineinhalbfachen, für Claviere und eiserne Cassen im Höchstgewichte von 500 kg per Stück gelangen die fünffachen Gebühren dieses Tarifes zur Einhebung. Güter mit einem Gewichte von mehr als 500 kg per Stück werden nur nach Uebereinkommen zugestellt, bezw. abgeholt.

Für die Beförderung eines zum Bahntransporte eingerichteten Möbelwagens bis inclusive 7 m Länge ist einschliesslich des Auf- und Abladens der Möbel, sowie der eventuellen Stockgebühr und einer Leerfahrt eine Gesammtgebühr von 24 Kronen, für einen Möbelwagen von mehr als 7 m Länge eine Gesammtgebühr von 30 Kronen zu entrichten.

Für Deck- und Bindezeug werden keine besonderen Gebühren berechnet. Dagegen sind bei vorkommenden Reparaturen die nachgewiesenen Baarauslagen zu vergüten.

Alle auf Grund dieses Tarifes eingehobenen Gebühren werden in die zugehörigen Frachtdocumente eingestellt.

Von der Zustellung sind ausgeschlossen:

1. Eil- und Frachtgüter, welche an Parteien adressirt sind, die bei der Station Wr. Neustadt unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift das schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie anlangenden Sendungen nicht zuzustellen, sondern zu avisiren sind.

2. Sendungen, welche beschädigt oder unvollständig anlangen.
3. Sendungen, welche vor der Ausfolgung einer zollamtlichen Behandlung unterliegen.
4. Eilgüter, welche mit mehr als K 200 (zweihundert Kronen), und Frachtgüter, welche mit mehr als K 400 (vierhundert Kronen) Nachnahmen belastet sind.

Von der Zustellung und von der Abholung sind ausgeschlossen:

1. Alle Sendungen, für welche die Frachtgebühren unter Zugrundelegung eines Mindestgewichtes von 5000 kg per Frachtbrief berechnet wurden (Wagenladungsgüter).
2. Explosive Güter.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft übernimmt die betriebsreglementmässige Haftung für die durch die Firma Leopold Skutta behufs Aufgabe zum Bahntransport in der Station Wr. Neustadt aufgelieferten Güter erst nach bahnamtlich vollzogener Annahme zum Transporte.

Die Organe der Firma Leopold Skutta sind verpflichtet, den Tarif bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuweisen. Allfällige Beschwerden sind bei dem Stationsvorstand in Wr. Neustadt oder bei der General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einzubringen.

Wien, am 15. Mai 1901. [438]

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Verschiebung des Einführungstermines eines neuen Personentarifes.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 44 vom 16. April 1901 verlautbarte Einführung des neuen Tarifes für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der obgenannten Bahnen andererseits wird auf den 1. Juli 1901 verschoben.

Wien, am 18. Mai 1901. [439]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Kohlen-Ausnahmetarif, Theil V, Heft 3, vom 1. Mai 1901.

Ergänzung der Tarifbestimmungen.

Die am Fusse der Seite 7 des Tarifes vorgesehene Anmerkung *) gilt für sämmtliche Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenban und ist daher auch bei dem Stationsnamen Neudau ein Sternchen (*) anzubringen.

Wien, am 18. Mai 1901. [440]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 1. Juni 1901 gelangen directe ermässigte Rückfahrkarten von Wien Südb. nach Pola oder Rovigno über Divača; von Salzburg nach Bozen-Gries über Bischofshofen—Wörgl—Innsbruck; ferner directe Fahrkarten für einfache Fahrt und Rückfahrkarten von Neuberg nach Graz, Leoben S.B. und Bruck a. d. M. über Mürzzuschlag, von Begliano nach Triest S.B. und Görz über Monfalcone; combinirte Fahrkarten für einfache Fahrt zwischen Graz einerseits, Stainach-Irdning, Radstadt, Bischofshofen, Lend-Gastein, Bruck-Fusch, Zell am See, Innsbruck, Aussee, Ischl, Ebensee Landungsplatz, Gmunden, Salzburg, Linz andererseits; zwischen Bruck a. d. M. einerseits und Innsbruck andererseits; von Imst nach Toblach, Franzensfeste und Brennerbad; von Landeck nach Laibach und Triest S.B.; von Pola nach Klagenfurt und Innsbruck, und Personenzug-Fahrkarten für einfache Fahrt zwischen Bregenz und Salzburg einerseits, Toblach andererseits zur Einführung.

Wien, am 15. Mai 1901. [441]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Nachtrag I zum Tarife, Theil II, Heft 2, erste Abtheilung.) Zu dem Tarife, Theil II, Heft 2, erste Abtheilung, vom 5. Juni 1897 wurde mit Giltigkeit vom 15. März 1901 der 1. Nachtrag ausgegeben. Derselbe enthält ausser der wiederholten Bekanntgabe der Aufnahme der Stationen Dahlbusch-Rotthausen und Vogelheim in den Tarif, Ergänzungen und Berichtigungen der Kilometertabellen, Aenderungen von Stationsnamen, sowie Frachtsätze für die weiter aufgenommenen Stationen Horst in Westph., Hugo, Ueberruhr, Ruhrort Rhein des Directionsbezirkes Essen und Weisweiler des Directionsbezirkes Köln. Geändert werden die Frachtsätze der Stationen Kannen, Unna-Königsborn und Wickede-Asseln, sowie jene einer Anzahl rheinischer Kohlenversandorte im Verkehre mit Stationen der Vereinigten Schweizer Bahnen und der Schweizerischen Nordostbahn. Zur Aufhebung kommen die Frachtsätze der Stationen Haspe (Directionsbezirk Elberfeld) und Piesberg (Directionsbezirk Münster). Soweit Frachterhöhungen oder Beschränkungen des directen Verkehres eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis einschliesslich 14. Juni l. J. in Kraft. Abdrücke des Nachtrages können von den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 15 Pfennigen für das Stück bezogen werden.

Deutsch-Russischer Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf. (Nachtrag X.) Mit Giltigkeit vom 19. März alten / 1. April neuen Stils 1901 wird zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf der X. Nachtrag herausgegeben. Derselbe enthält neue Frachtsätze für russische und deutsche Stationen, anderweitige ermässigte Frachtsätze für eine Reihe russischer Stationen, Aenderungen der Transportbedingungen, sowie die Aufhebung der Frachtsätze für die Station Kowrow der Moskau-Nischnyer Eisenbahn. Druckstücke des Nachtrages sind durch Vermittlung der Verbandsstationen zu beziehen.

Kgl. preussische Staatsbahnen und Deutsche Reichsbahnen. (Einbeziehung der Station Dieuze in den Ausnahmetarif vom 1. Juni 1900 für die Beförderung von Eisenerz u. s. w. zum Hochofen-

nnd Bleihüttenbetrieb.) Am 15. März 1901 wurde die Station Dieuze der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen für den Versandt von Eisenerzen etc. zum Hochofenbetrieb in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Deutsch-Französicher Verband. (Verkehr über Elsass-Lothringen.) (Nachtrag VII znm Ausnahmetarife für Holz, Holzstoff nnd Holzzellstoff.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1901 trat der Nachtrag VII zn dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Holzstoff und Holzzellstoff in Kraft.

Die Abgabe erfolgt unentgeltlich.

Nordwestdeutsch - Bayerischer und Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Verbands-Gütertarif. (Aenderung, bezw. Ergänzung des Rohstoff-Ausnahmetarifes Nr. 2.) Das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) wurde mit Giltigkeit vom 26. Februar 1901 geändert, bezw. ergänzt wie folgt.

Unter Ziffer II 4 b (im Nordwestdentsch-Bayerischen Gütertarif), bezw. nnter Ziffer 5 c (im Norddeutsch-Hessisch-Südwestdentschen Gütertarif, Heft 1 und 2) erhält die Position „Torf und Torfkohle, auch gepresst" folgende anderweitige Fassung: „Torf, Presstorf, Torfbriquettes nnd Torfkohle".

Unter Ziffer II 4 a für den Verkehr mit den Wettbewerbsstationen Aschaffenburg u. s. w. (im Nordwestdentsch-Bayerischen Gütertarif), bezw. unter Ziffer 5 b (im Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutschen Gütertarif, Heft 1 und 2) wird nachgetragen: „Holzbriqnettes (Briquettes aus Holzabfällen, als Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Znsatz eines Bindemittels (Harz n. dergl.) hergestellte."

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Einschränkung der Ausnahmetarifirnng für Holzbriquettes.) Die mit der Bekanntmachung der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen vom 25. Jänner 1901 u. A. allgemein auch für den Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr ab 1. Februar 1901 eingeführte Ausnahmetarifirung für „Holzbriquettes (Briquettes aus Holzabfällen, als: Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), auch unter Zusatz eines Bindemittels (Harz u. dergl.) hergestellte" zu den Bestimmungen und Frachtsätzen des Rohstofftarifes gilt vom 15. April 1901 ab im Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr (Tarifheft 1 und 2) nur noch im Verkehre mit den Stationen Aschaffenburg, Eger, Franzensbad und Gemünden.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1. (Einbeziehung der Station Mainz-Centralbahnhof in den Ausnahmetarif 2 für Holz.) Mit dem 1. April n. St. 1901 wird die Station Mainz-Centralbahnhof des Eisenbahn-Directionsbezirkes Mainz in den Ausnahmetarif 2 für Holz des Specialtarifes II des oben bezeichneten Verkehres (Tariftabelle I des Tarifheftes 1) aufgenommen.

Der Frachtsatz beträgt Mk. 2·97 für 100 kg.

Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Theil II vom 1. Mai 1897. (Nachtrag III.) Am 1. April 1901 trat der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält neue Vorschriften für die Anwendung des Tarifes, ein neues — wesentliche Frachtverbilligungen herbeiführendes — Artikelverzeichniss für den Ausnahmetarif Nr. 1 für Metalle und Metallwaaren, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz. (Eröffnung neuer Bahnstrecken.) Am 1. März 1901 ist die nur dem Güterverkehr dienende zweigeleisige Vollbahn „Verbindungsbahn bei Kandrzin" dem Betriebe übergeben worden. An der neuen Strecke liegen keine Verkehrsstellen.

Unterstellt ist die Strecke der Betriebsinspection Gleiwitz 1, Maschinen- und Verkehrsinspection Kattowitz und der Werkstätteninspection Gleiwitz.

Vereinigte Schweizerbahnen. (Ausnahmetaxe für Wein Buchs transit Italien via Arlberg]—Basel.) Für Wein in Wagenladungen von 10.000 kg Buchs transit (Italien via Arlberg)—Basel wird auf dem Rückvergütungswege eine Taxe von 172 Cts. per 100 kg zugestanden.

Schweizerisch-Italienischer Gütertarif via Gotthard, Theil II, Abtheilung B vom 1. September 1900. (Ausnahmetarif Nr. 17 für Petroleum.) Die auf Seite 136 des obgenannten Tarifes enthaltene Ausnahmetaxe für Petroleum ab Venezia Marittima nach Chiasso transit von Frcs. 1.05·4 gilt vom 1. April 1901 an auch für Sendungen nach den Stationen Ermatingen und Constanz der Schweizerischen Nordostbahn.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil II. (Aenderungen und Ergänzungen der Güterclassification.) Mit Giltigkeit vom $\frac{\text{16. Februar a.}}{\text{1. März n.}}$ St. 1901 sind folgende Aenderungen und Ergänzungen der Güterclassification in Kraft getreten:

Seite 96/97. Die Position „Anilin, eine gelbbraune Flüssigkeit" erhält den Wortlaut „Anilin (Anilinöl und Anilinsalz)".

Seite 172/73. In der Position „Kuppelungsvorrichtungen u. s. w." ist nach dem ersten Wort einzuschalten „Zugapparate". Als östliche Tarifirung ist daselbst die Differentiale 9 einzustellen.

Seite 182/83. Die Position „Schiffsplatten" ist nebst Tarifirung zu streichen. Nach „Schiffspanzer" ist dann das Wort „Schiffsplatten" zuzusetzen.

Seite 244/25. Die Position „Glaserkitt, siehe Kitt jeder Art" ist zu streichen.

Seite 236/37. Nach „Harpius" ist neu aufznnehmen „Hartblei siehe Schriftmetall".

Seite 264/65. Die Position „Kitt jeder Art u. s. w." erhält den Wortlant „Kitt jeder Art mit Ausnahme von Asphalt-, Zement- nnd Glaserkitt".

Seite 282/83. In der Position „Lehmmasse u. s. w." ist nach „Lehmmasse" einzuschalten „Thonmasse"; in der Klammer ist dann statt „Isolirmasse" zu setzen „Wärme nicht durchlassene, isolirende Masse".

Seite 288/89 In der durch Nachtrag II zu aufgenommenen Position „Magnesitplatten" ist die Tarifirung zu streichen und nach „Magnesitplatten" zuzusetzen „siehe Steine, Magnesit u. s. w."

Seite 366/67. Nach Schriftmetall ist zuzusetzen „(Hartblei)".

Seite 376/77. Die Position „Spath, Feld-" ist durch die Worte „und Kalk" zu ergänzen.

Seite 404 5. (Siehe Nachtrag II, Seite 40 41). In der Position „Thonmasse u. s. w." ist die Tarifirung zu streichen und der Wortlaut durch den Hinweis „siehe Lehmmasse" zu ergänzen.

Seite 414/15. Bei dem Artikel „Waagen jeder Art und Waagentheile etc." ist in den Spalten 12—15 statt der Normalclasse II die Differentiale 43 einzustellen.

Seite 426/27. „Zinkasche" tarifirt auf den östlichen Strecken nach Differentiale 14.

Berlin-Stettin-Sächsischer Thiertarif. (Einführung directer Frachtsätze.) Am 5. März 1901 traten für die Beförderung lebender Thiere zwischen der Station Casekow des Eisenbahn-Directionsbezirkes Stettin einerseits und einer Anzahl sächsischer Stationen andererseits directe Frachtsätze in Kraft. Die am Tarif betheiligten Stationen ertheilen Auskunft.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Nachtrag XI.) Am 1. April ist zum Gütertarife für den oben bezeichneten Verband der Nachtrag XI in Kraft getreten. Derselbe enthält neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Czeluszin, Feuerstein nnd Jaborowitz der Eisenbahn-Directionsbezirke Kattowitz nnd Posen, neue Entfernungen für den Verkehr mit der Station Steinau (Oderhafen) der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn, sowie neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Strecke Altenburg—Langenleuba und abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Altenburg, Paditz, Rositz nnd Trebanz-Treben der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen. Ausser sonstigen Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen enthält der Tarifnachtrag noch die Aufnahme der Stationen der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn und einige Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife. Die Entfernungen nnd Frachtsätze für den Verkehr mit den neuaufgenommenen Stationen Beiern-Langenleuba, Boderitz i. S.-A., Ehrenhain, Kotteritz und Steinbach i. S.-A., sowie die abgeänderten Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Altenburg, Paditz, Rositz und Trebanz-Treben der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen treten erst mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Altenburg—Langenleuba in Kraft. Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von Mk. 0·20 käuflich zu haben.

Preussische, Hessische und Oldenburgische Staatsbahnen. (Ausnahmetarifirnng für Zucker.) In der Bekanntmachung in Nr. 40 dieses Blattes, betreffend Zuckerausnahmetarife, muss es unter 1, Ausnahmetarif 14, statt „Landesgrenze" „Landgrenze" heissen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1270	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Domhran) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Domhrauer Montanbahn in die Station Domhrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Domhran-Karwiner Reviere	Grusshach-Schönau loco	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Juli 1901 bis 30. Juni 1902	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)			Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
				Szczakowa	via Landenburg				682	662	20			
									880	860	20			
1271	**Oesterr. Nordwestbahn**	bethelligten Bahnen	Mineralische Kohlen, Kokes und Briquettes	Hans Heinrich Tiefhau	Schärding	Einhaltung der Bestimmungen des dritten Tarifes. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen. Tarif vom 1. September 1897	179·8 Heller	119 Heller	60·8 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe, ohne Rückvergütungsstempel, consignirt, längstens bis Ende März 1902	Auf den Frachtbriefen muss eine Dienststelle der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft als Empfänger genannt sein

Fortlaufende Nummer	1272	1273
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Thomasschlackenmehl laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 56 der in der 8. Rubrik genannten Tarife	Eisen und Stahl des Ausnahmetarifes Nr. II (Serie 1 und 2) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Algringen	Kapfenberg
nach	den im Ausnahmetarif Nr. 56 der in der 8. Rubrik genannten Tarife angeführten österreichischen, bezw. ungarischen Stationen	Bregenz transit Buchs transit St. Margrethen transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg per Eisenbahnwagen und Frachtbrief	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	vom 28. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Theil II, Heft 2 vom 1. Februar 1897 und Theil II, Heft 5 vom 1. Jänner 1899 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Tarif-Theil II, Heft 1 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1901
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Centimes 222 218 222
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die Frachtsätze sind durch Anstoss von 0·02 Mark für 100 kg an die für Diedenhofen bestehenden Sätze zu bilden	176 171 176
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		46 47 46
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		Die vorstehenden Frachtsätze finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben im letzteren Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit oder St. Margrethen transit zu lauten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1274	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Tarifpos. Z—1	Sadska	Nimburg (St.E.G.) loco und transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif 12 zu demselben	12 Heller	10 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
			Drainröhren der Tarifpos. T—21/a			10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.		13 Heller		11 Heller	2 Heller			
1275	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Thon, auch Schieferthon, roh, wenn unverpackt	Lettowitz	Klein-Schwechat (k.k.St.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	73 Heller	62 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
				Blansko										
1276	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Brennholz des Tarifes H—19	Hannsdorf	Vellm	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	81 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
1277	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz zu Grubenzwecken a) der Tarifpos. H—20 a b) der Tarifpos. H—20 b	Jamnitz	Duby Kladno Strebichowitz-Winaritz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Verschieden	Heller a) 132 / 132 / 137	b) 141 / 141 / 144	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
				Blnitz-Brumow	Duby Kladno Strebichowitz-Winaritz					Verschieden 159 / 165 / 116	160 / 166 / 146			

NB. Ausser den vorstehenden Frachtsätzen gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen zur Einhebung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1278	Oesterr. Nordwestbahn		Farbhölzer aller Art, gerapelt, gemahlen oder zerkleinert	Liboch	Wien Oe.N.W.B.	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarif	262 Heller	225 Heller	37 Heller	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
	Nr. 56 vom 14 Mai 1901	1254	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, als: Kalk, Cement, Ziegel etc. etc.			In der vierten Zeile hat es statt „Ausnahmetarifes, Theil III“ richtig zu lauten: „Ausnahmetarifes III“	

PUTZWOLLE

cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Druck von Otto Maass' Söhne. Wien I. Wallfischgasse 10.

STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 60. **Wien, 23. Mai 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausweis über die im I. Quartale 1901 auf den im Betriebe stehenden österreichischen Eisenbahnen neu eröffneten Stationen und Haltestellen und über die Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse bei einzelnen bestehenden Stationen und Haltestellen. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Dem heutigen Verordnungs-Blatte liegt der Tarif-Index für das I. Quartal 1901 bei.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die in Rubrik 13 des Formulares für die Veröffentlichung von Tarifermässigungen (Refactien) im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt gegebenen Bestimmungen über die zum Nachweise des Anspruches beizubringenden Documente gelten nur als Bedingung für die Liquidirung im administrativen Wege. Im Processwege kann der Refactie-Anspruch auch durch andere Beweismittel dargethan werden.

(Entscheidung vom 13. December 1899, Z. 10.383.)

Die beklagte Eisenbahn hatte für das Jahr 1898 einen im Rückvergütungswege zu liquidirenden Frachtnachlass für Weizen und Roggen von Station N. nach Station C. im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt publicirt. Die Publication enthielt folgende Bestimmungen:

In Rubrik 6 (Ueberschrift: Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen):

„Aufgabe von, beziehungsweise Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Versandt eines der Höhe des Getreidebezuges gleichkommenden Quantums Mahlproducte ab C. nach dem Auslande etc.“

In Rubrik 13 (Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt):

„Gegen Vorlage der Frachtbriefe für den Getreidebezug von N. nach C., ferner der Frachtbriefe für den Versandt der Mahlproducte von C. nach dem Auslande.“

Die Klagefirma beanspruchte nun für fünf Weizensendungen, welche von N. nach C., jedoch an die Adresse einer anderen Firma befördert worden waren, unter Nachweis eines entsprechenden, von ihr selbst versendeten Exportquantums Weizenmehl und auf Grund einer Cession des Refactie-Anspruches seitens jener anderen Firma die Liquidirung des Nachlasses.

Die Bahnverwaltung verweigerte die Rückvergütung, weil aus dem Wortlaute der Publication („Aufgabe von . . . . . Versandt nach . . . . . “) hervorgehe, dass diese beiden Acte als zwei zusammenhängende, von der die Refactie in Anspruch nehmenden Partei selbst, also von einer und derselben Partei zu erfüllende Bedingungen betrachtet werden müssen, und weil die Erfüllung dieser Bedingungen durch die nach Rubrik 13 der Publication vorzulegenden Frachtdocumente nachzuweisen sei, weshalb auf denselben die refactiewerbende Partei selbst als Empfängerin des Weizens und als Versenderin der Mahlproducte erscheinen müsse. Da nun in den vorliegenden Fällen diese Identität mangle, bestehe der geltendgemachte Anspruch nicht zu Recht.

Hierauf betrat die Firma den Klageweg und wies im Processe durch Zeugen nach, dass die fraglichen fünf Weizensendungen von der frachtbriefmässigen Empfängerin derselben nur in ihrem (der Klägerin) Auftrage bezogen worden seien, dass sie selbst die Sendungen vom Bahnhofe in ihre Mühle abgeführt und daselbst vermahlen habe, so dass an der Erfüllung der materiellen Refactiebedingung — Bezug zum Zwecke der Vermahlung und Export der daraus erzeugten Mahlproducte — durch die Klägerin kein Zweifel bestehen könne.

Das Bezirksgericht Czernowitz gab mit Entscheidung vom 10. März 1899, Z. C IV $\frac{46/99}{5}$, dem Klagebegehren aus folgenden Gründen statt:

In rechtlicher Beziehung hängt die Entscheidung des vorliegenden Streites von der Lösung der Frage nach der rechtlichen Natur der Refactie ab.

Die Frachtrefactie ist ein Privileg, welches gewissen Waaren aus nationalökonomischen Gründen von den Eisenbahnen als Frachtführern gewährt wird und Demjenigen zugute kommt, welcher in ein gewisses Verhältniss zu dieser Waare tritt. Dieses ergibt sich sowohl aus dem Wortlaute der Publication, in welcher die

Refactie als „Begünstigung“ bezeichnet wird, „für den Artikel“ Weizen und Roggen, als auch aus dem Wortlaute der Verordnung des Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren, gemäss welcher die gegenständliche Refactiebegünstigung verlautbart wurde, und wonach Tarifnachlässe für besonders bezeichnete Artikel und Waarenclassen oder für Güter aller Art (§ 1, Absatz 2, § 2, Absatz 1) gewährt werden können, und als Beweggrund des Nachlasses im § 3, lit. l), Concurrenz, Conjunctur, übernommener Frachtsatz etc. angeführt wird.

Hat aber diese Refactie die Natur eines Realprivilegs, so kommt dieses offenbar zu Gunsten der Mühlenindustrie eingeführte Privileg Jedem zu, für welchen Weizen oder Roggen von N. nach C. verfrachtet wurde, um von da aus als Mahlproduct nach dem Auslande ausgeführt zu werden, und ist es ganz gleichgiltig, ob der Empfänger des Weizens und der Absender des Mahlproductes eine und dieselbe Person oder verschiedene Personen sind, wenn nur nachgewiesen ist, dass der Waarenbezug zu dem oben angeführten Zwecke erfolgt sei, und dass die Zahlung der vollen Frachtgebühr, sowie die Ausfuhr des Mahlproductes rechtzeitig stattgefunden hat.

Daran wird durch die Thatsache nichts geändert, dass die Eisenbahn von dem übrigens nur schwer zu erbringenden Nachweise der Identität zwischen dem eingeführten und dem vermahlenen Artikel absieht und sich mit dem Nachweise begnügt, dass nur ein der Höhe des Getreidebezuges gleichkommendes Quantum Mahlproduct ausgeführt wurde, weil durch die Begünstigung der Zufuhr von zur Vermahlung bestimmten Weizen der Zweck erreicht wird, den Mühlen die billigere Anschaffung des Weizens zu ermöglichen und sie in den Stand zu setzen, grössere Mengen Mehl zu exportiren.

Nicht begründet erscheint daher die Rechtsanschauung der Beklagten, dass aus den in der bezüglichen Publication gebrauchten Ausdrücken: „Aufgabe von . . . . . “ und „Versandt nach . . . . . “ hervorgehe, dass diese Acte als zwei zusammenhängende von einer und derselben die Refactie in Anspruch nehmenden Partei zu erfüllende Bedingungen gesetzt sein müssen, weil diese Auslegung weder aus der eigenthümlichen Bedeutung der Worte in ihrem Zusammenhange, noch aus der klaren Absicht des Gesetzgebers hervorleuchtet (§ 6 a. b. G.-B.), weil ferner aus anderen Publicationen des Verordnungsblattes hervorgeht, dass in dem Falle, wenn die Bahn fordert, dass Aufgeber und Versender, sowie Refactiewerber eine und dieselbe Person sein müssen, sie dieses bei der Verlautbarung der Refactie klar zum Ausdrucke bringt, weil endlich eine einschränkende Auslegung, wie sie seitens der Beklagten angewendet wird, nur bei gesetzlichen Ausnahmebestimmungen, nicht aber bei Privilegien, welche gemäss § 13 a. b. G.-B. gleich den übrigen Rechten zu beurtheilen sind, Platz zu greifen hat.

Ebenso unstichhältig ist die Anschauung der Beklagten, dass Refactien nicht liquidirt werden können, wenn die den Anspruch begründenden Thatsachen nicht durch Vorlage liquider Beweise bescheinigt sind, weil diese Einschränkung, welche die Beklagte aus § 2, Z. 1, der bezogenen Ministerialverordnung vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, deducirte, sich nur auf die Liquidirung der Ansprüche in administrativem Wege bezieht.

Der Berufung der Beklagten gab das Landesgericht Czernowitz mit Entscheidung vom 3. Mai 1899 unter nachstehender Begründung Folge:

Es wurde bereits in erster Instanz festgestellt, dass nach der Publication die Refactie nur gegen Vorlage der Frachtbriefe für den Getreidebezug von N. nach C. und der Frachtbriefe über den Versandt der Mahlproducte von C. nach dem Auslande gewährt ist.

Aus diesen Bestimmungen geht es zweifellos hervor — und steht die Klageseite selbst auf demselben Standpunkte — dass nur derjenige zur Forderung der Refactie berechtigt ist, welcher sowohl das Getreide von N. nach C. bezogen, als auch gleiches Quantum Mahlproducte derselben Getreidegattung von C. nach dem Auslande versendet hat. Für den klägerischen Anspruch ist aber die Lösung der Frage entscheidend, wer der Beklagten gegenüber zur Forderung der Refactie legitimirt erscheint, das ist, auf welche Art der Nachweis zu liefern ist, dass der Empfänger des Getreides und der Versender des Mahlproductes eine und dieselbe Person war, zumal der Kläger das Getreide nicht auf seinen Namen zugesendet erhielt, so dass er der Beklagten einen unmittelbaren Nachweis des Getreidebezuges zu liefern nicht imstande war.

Es unterliegt nun keinem Zweifel, dass einen derartigen, wenn auch nur formellen, aber dennoch vollen und die Eisenbahnunternehmung einzig bindenden Beweis nur die betreffenden Frachtbriefe über den Bezug und den Versandt liefern können, indem weder eine diesbezügliche Vorschrift besteht, noch einer öffentlichen Transportunternehmung zugemuthet werden kann, dass sie die obige Personsidentität auch durch andere mittelbaren Beweise feststelle. Mit Rücksicht darauf und auf die oben berufene Publication erscheint es demnach auch unzulässig, diese erforderliche Personsidentität im ordentlichen Rechtswege anders, als durch die betreffenden Frachtbriefe nachzuweisen, zumal auch der Beklagten kein Recht zustehen würde, die Berechtigung einer sich mit den betreffenden Frachtbriefen legitimirenden Person in Zweifel zu ziehen und aus diesem Grunde die Refactie zu verweigern. Da nun der Kläger den Bezug des Getreides durch auf seinen Namen laufende Frachtbriefe nachzuweisen nicht vermochte, so war die Beklagte berechtigt, die Refactie zu verweigern, weshalb der Kläger mit seinem Klagebegehren abzuweisen war.

Der Oberste Gerichtshof hob über Revision der Klagefirma die Entscheidung des Berufungsgerichtes auf und bestätigte das erstrichterliche Urtheil mit folgender Begründung:

Die aus dem Revisionsgrunde des § 503, Z. 4, C.-P.-O. erhobene Anfechtung des berufungsgerichtlichen Urtheiles ist begründet.

Es ist schon vom Erstrichter festgestellt worden, dass fünf Waggons Weizen seitens der Klägerin bezogen, hiefür die Fracht bezahlt, ein gleiches Quantum Weizenmehl von der Klägerin nach dem Auslande ausgeführt und die Refactie zeitgerecht unter Anschluss von Beweisen beansprucht wurde.

Beim Bestande dieser Feststellungen, an denen nicht gerüttelt worden ist, und welche das Existentwerden sämmtlicher Bedingungen darthun, an welche die Gewährung der Refactie gemäss der Verordnung des Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, und der Verlautbarung der fraglichen Be-

günstigung gebunden ist, erscheint der klägerische Anspruch als gerechtfertigt, und es musste infolgedessen das berufungsgerichtliche Urtheil abgeändert und jenes des k. k. Bezirksgerichtes, welches dem Klagebegehren stattgibt, restituirt werden.

Die von der beklagten Seite gegen den Anspruch erhobenen, von der Berufungsinstanz aufgenommenen Anstände stellen sich als in der Sachlage nicht gerechtfertigt dar, und die darauf gestützte Ansicht, dass die Beibringung liquider Beweise Bedingung der Auszahlung einer Refactie ist, erscheint als unbegründet. Laut der in Gemässheit der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, nach dem vorgeschriebenen, in tabellarischer Form verfassten Muster erfolgenden Verlautbarung kommen als Bedingungen der Gewährung einer Refactie nur die in die sechste Rubrik aufgenommenen Umstände (hier der Bezug des Getreides von N. nach C. und der Versandt eines dem Getreidebezuge gleichkommenden Quantums von Mahlproducten von C. nach dem Auslande) in Betracht. Dies ergibt sich aus der Ueberschrift der eben erwähnten sechsten Rubrik, welche lautet: „Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen". Wenn seitens der Berufungsinstanz der Mangel des Beweises mittelst Frachtbriefen als Abweisungsgrund geltend gemacht und damit auf die von der beklagten Seite vorgebrachte Anschauung eingegangen wird, dass eine weitere Bedingung der Gewährung einer Refactie die Vorlage der Frachtbriefe über den Getreidebezug bildet, so ist dies unrichtig und rechtsirrthümlich, weil die Vorlage der besagten Frachtbriefe zugestandenermassen nicht in die sechste Rubrik der Verlautbarung als Bedingung der Gewährung der Refactie aufgenommen worden ist, sondern nur in der 13. Rubrik dieser Verlautbarung ihren Platz gefunden hat, welche die Aufschrift trägt: „Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt", und demgemäss diese Vorlage nur als Bedingung der Liquidirung im administrativen Wege der in Gemässheit der sechsten Rubrik zukommenden Refactie gestellt erscheint.

Der Mangel des Beweises über den Bezug des Getreides mittelst eines Frachtbriefes kann nicht die Ungebührlichkeit der Refactie begründen, sondern er hat nur die Folge, dass deren Liquidirung im administrativen Wege nicht bewirkt wird. Vorliegendenfalls liegt ein solcher Mangel nicht vor, denn der Bezug von fünf Waggons Weizen ist durch Frachtbriefe dargethan.

Wenn jedoch seitens der Berufungsinstanz angenommen wird, dass die vorgelegten Frachtbriefe den Bezug des Getreides seitens der Klägerin nicht erweisen, und die Publication jeden anderen Beweis ausschliesst, so ist dies ebenfalls ungegründet, weil das Zugeständniss der Refactie nicht an die Qualität des Beweises gebunden und die Möglichkeit eines anderweitigen Beweises durch die Bestimmungen der obcitirten Verlautbarung gar nicht ausgeschlossen ist.

An der Erfüllung der Bedingung, dass das in den Frachtbriefen erwähnte Getreide von der Klägerin bezogen worden ist, kann übrigens — wenn auch die Frachtbriefe hierüber keinen Beweis liefern — für den Process um so weniger ein Zweifel bestehen, als über diesen Umstand anderweitige Beweise erbracht worden sind.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Eisenbahnbauten sind alle jene Bauausführungen, welche die Herstellung der Eisenbahn selbst, sowie der zum Eisenbahnbetriebe erforderlichen Gebäude (Stationsgebäude, Wächterhäuser, Magazine etc.) innerhalb des dem Betriebe dienenden Rayons betreffen, sowie auch solche Bauten, welche, ohne Betriebszwecken der Eisenbahn zu dienen, „auf einer Bahn", d. i. auf Bahngrund errichtet werden; hingegen sind Bauten ausserhalb einer Bahn und nicht auf Grundstücken, welche zum Betriebe einer Eisenbahn zu dienen haben, nicht als Eisenbahnbauten anzusehen.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde des Stadtrathes und des Gemeindeausschusses in Eger gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums de dato 14. Februar 1900, Z. 56.225 ex 1899 und de dato 13. September 1899, Z. 38.901, betreffend die Bewilligung zur Herstellung von Wechselwärterkasernen in Eger, zu Recht erkannt:

Die angefochtenen Entscheidungen werden als gesetzlich nicht begründet aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatsbahnen in München ist bei dem Eisenbahnministerium um die Bewilligung zur Erbauung

1. einer Wechselwärterkaserne in Eger,
2. der hiezu gehörigen freistehenden Waschküche und Holzlage,
3. für die Canalisirung und Trinkwasserversorgung dieser Gebäude eingeschritten.

Die Stadtgemeinde Eger, welche für sich die Competenz zur Behandlung dieser Bauangelegenheit in Anspruch nahm, protestirte gegen die seitens der Bezirkshauptmannschaft veranlasste Anordnung der Localcommission zur Erörterung und Prüfung dieses Projectes, welcher Protest jedoch vom Eisenbahnministerium unterm 13. September 1899, Z. 38.901, zurückgewiesen wurde, weil nicht nur die Ertheilung der Baubewilligung für diese Bauführungen, sondern auch die Durchführung des hiezu erforderlichen vorausgehenden Verfahrens in die Competenz des Eisenbahnministeriums, beziehungsweise der von ihm delegirten Behörden fällt.

Nach durchgeführter commissioneller Verhandlung ertheilte das Eisenbahnministerium mit Erlass vom 14. Februar 1900, Z. 56.226, der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatsbahnen nomine der an der Egerer Bahnhofgemeinschaft betheiligten Verwaltungen den Bauconsens für die sub 1, 2, 3 projectirten Anlagen unter folgenden Modalitäten:

1. Den im § 134 der Bauordnung begründeten Rechten und Competenzen der autonomen Behörden hinsichtlich der Bestimmung der Baulinie und des Niveau wird durch die Ertheilung dieses Bauconsenses nicht vorgegriffen, und wird demnach die Wirksamkeit dieses Bauconsenses von der Bedingung abhängig gemacht, dass vorerst die Feststellung der Baulinie und des Niveau durch die competente Behörde erwirkt werde. Diese Feststellung ist sodann bei der Bauausführung zu beachten.

2. Die hiemit erfolgende Genehmigung der baulichen Anlage der Trinkwasserleitung setzt voraus, dass hinsichtlich des Bezuges von Trinkwasser aus der städtischen Wasserleitung eine Vereinbarung mit der Stadtgemeinde Eger zustande komme.

3. Die Ableitung der Abwässer ist nach Massgabe der Commissionsbestimmungen in der Weise durchzuführen, dass die Schmutzwässer aus den Waschküchen und Ausgüssen in einer geschlossenen Rohrleitung bis zum nächsten Bahndurchlasse zu leiten sind.

Gegen diese zwei Entscheidungen richten sich die hiergerichts eingebrachten, im Wesentlichen gleichlautenden Beschwerden der Stadtgemeinde Eger, in welchen die Competenz des Eisenbahnministeriums zur Entscheidung über diese Angelegenheit bestritten wird.

Der Verwaltungsgerichtshof ist bei seinem Erkenntnisse von nachstehenden Erwägungen ausgegangen:

Die Bauordnung für das Königreich Böhmen vom 8. Jänner 1889, L.-G.-Bl. Nr. 5, bestimmt im § 27, Alinea 2, dass jene Bauführungen der Eisenbahn-Verwaltungen, für welche die diesbezüglichen Pläne von der Staatsverwaltung genehmigt sind, die Bewilligung der Baubehörde nicht erfordern; § 45 lautet dahin, dass bei Bauführungen auf Eisenbahn-Grundstücken die hierüber bestehenden besonderen Vorschriften zu beachten sind, und der § 134 bestimmte ebenso, dass bei Bauten der Eisenbahn-Verwaltungen die hiefür bestehenden besonderen Bestimmungen massgebend sind.

Alle diese Bestimmungen gehen dahin, dass die eben erwähnten Bauführungen von der Competenz der in der Bauordnung bezeichneten Baubehörden ausgeschlossen und nach den hierüber bestehenden besonderen Vorschriften zu behandeln sind, und es sind daher diese besonderen Vorschriften für die Beurtheilung der Frage, ob zur Prüfung der vorliegenden Projecte die Baubehörden oder aber das Eisenbahnministerium berufen erscheinen, zur Grundlage zu nehmen.

Aus den Bestimmungen der §§ 2, 6, 9 und 10, lit. a), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie aus den Bestimmungen der §§ 4, 15, 16, 17, Absatz 4, 19 und 25 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, geht hervor, dass Eisenbahnbauten als ein Ganzes aufzufassen sind, und dass die Entscheidung über die Zulässigkeit oder Unzulässigkeit der Anlagen und Bauausführungen bei Eisenbahnen mit Ausschluss eines jeden Instanzenzuges dem Ministerium zusteht.

Als Eisenbahnbauten werden nun sicher alle jene Bauausführungen zu bezeichnen sein, welche die Herstellung der Eisenbahn selbst, sowie der zum Eisenbahnbetriebe erforderlichen Gebäude (Stationsgebäude, Wächterhäuser, Magazine etc.) innerhalb des dem Betriebe dienenden Rayons betreffen; es werden sich aber als derlei Bauten auch solche Bauausführungen darstellen, welche, ohne Betriebszwecken der Eisenbahn zu dienen, „auf einer Bahn“, also auf Bahngrund, errichtet werden sollen, weil es sich bei einer solchen Bauausführung, mag dieselbe welchen Zwecken immer dienen, um die Rückwirkung derselben auf die Bahn, den Bahnbetrieb handelt, und wird bei allen solchen Bauausführungen die Competenz des Eisenbahnministerinms gegeben sein.

Für Bauten ausserhalb einer Bahn und nicht auf Grundstücken, welche zum Betriebe der Eisenbahn zu dienen haben (§ 2 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70), wird jedoch diese Competenz nicht vorhanden sein, da sie nur in der Eigenart des Bahnbetriebes und der hiebei wahrzunehmenden öffentlichen Interessen ihre Begründung findet.

Dass das hier in Betracht kommende Grundstück ein solches ist, welches zum Betriebe der Eisenbahn zu dienen hätte, wird nicht behauptet, und es kann der Umstand, dass dasselbe von der Eisenbahnverwaltung angekauft, und wenn auch nicht zu Betriebszwecken, so doch zu anderen mit der Eisenbahnunternehmung verbundenen Zwecken verwendet werden soll, nicht dazu dienen, dieses Grundstück als ein Eisenbahngrundstück in oben dargelegtem Sinne zu qualificiren.

Nicht der subjective Gesichtspunkt des Eigenthumsverhältnisses, beziehungsweise der Zugehörigkeit zu einem privilegirten Rechtssubjecte, sondern der sachliche Gesichtspunkt der Bauausführung „auf Eigen-Bahngrund“, beziehungsweise für unmittelbare Betriebszwecke, ist für die Exemption von der sonst durch die Bauordnung normirten Competenz massgebend.

Aus diesen Gründen konnte die Competenz des Eisenbahnministeriums zur Ertheilung des Bauconses für die Wechselwärterkaserne der kgl. Bayerischen Staatsbahnen in Eger nicht für gegeben erachtet werden, und waren daher die angefochtenen Entscheidungen gemäss § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufzuheben.

(Erkenntniss vom 29. December 1900, Z. 9263 ex 1900; conform E.-M.-Z. 15.467 ex 1901.)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 46. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. Mai wurde seitens der Herren Abgeordneten Seitz und Genossen an den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern, sowie an den Herrn Eisenbahnminister und an den Herrn Handelsminister eine Interpellation gerichtet, betreffend die Verkürzung von Unfallsrenten der Bahnpostbediensteten gelegentlich ihres Avancements seitens der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt.

In derselben Sitzung wurde an Stelle des Herrn Abgeordneten Ritter v. Chamiec der Herr Abgeordnete Romanowicz in den Wasserstrassenausschuss gewählt; ferner wurde der Antrag, betreffend die Erbauung einer Eisenbahnlinie von Rzeszów bis zur ungarischen Grenze durch die Ortschaften Tyczyn, Błazów, Brzożów, Rymanów, Jaślisza und so weiter dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

Der Wasserstrassenausschuss des Abgeordnetenhauses setzte am 18. Mai unter Vorsitz des Obmannes Dr. Lueger und in Anwesenheit des Herrn Ministerpräsidenten Dr. v. Koerber, sowie des Herrn Handelsministers Freiherrn v. Call seine Berathungen fort. In Verhandlung steht § 1 der Wasserstrassenvorlage. Obmann Dr. Lueger theilt das Ergebniss der Verhandlungen des Subcomité mit der Regierung mit. § 1 des Gesetzes hat demnach folgende Fassung zu erhalten:

„Gesetz vom . . . . . betreffend den Bau von Wasserstrassen und die Durchführung von Flussregulirungen.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Der Bau von Wasserstrassen, und zwar:

a) eines Schiffahrtscanales von der Donau zur Oder,
b) eines Schiffahrtscanales von der Donau zur Moldau nächst Budweis nebst der Canalisirung der Moldau von Budweis bis Prag,
c) eines Schiffahrtscanales vom Donau-Odercanale zur mittleren Elbe nebst der Canalisirung der Elbestrecke von Melnik bis Jaroměř,
d) einer schiffbaren Verbindung vom Donau-Odercanal zum Stromgebiete der Weichsel und bis zu einer schiffbaren Strecke des Dnjestr ist vom Staate unter der Bedingung auszuführen, dass von dem Lande, in dem sich der betreffende Canal oder Canaltheil, beziehungsweise die angeführte canalisirte Flussstrecke befindet, und welches die sonstigen Interessenten des Landes heranzuziehen berechtigt

ist, die jährliche Zahlung eines Beitrages zugesichert wird, der zur Verzinsung und Amortisirung von einem Achtel jener Obligationen hinreicht, welche zur Herstellung des Canales oder Canaltheiles, bezw. zur Canalisirung der betreffenden Flussstrecke (a—d) emittirt wurden, die in diesem Lande ausgeführt werden.

Die Leistung der Landesbeiträge findet nach Massgabe der den Staat aus diesem Anlasse treffenden Zahlungen statt und hört auf, wenn die Einnahmen des betreffenden Canales nach Abzug der Erhaltungs- und Betriebskosten den zur Verzinsung und Amortisirung des Nominal-Anlagecapitales dieses Canales erforderlichen Betrag durch zwei auf einander folgende Jahre überschritten haben."

Abg. Daszyński ergreift das Wort und bezeichnet es als einen jedenfalls merkwürdigen Vorgang, dass bei der Berathung eines so wichtigen Gesetzentwurfes alle nothwendigen Behelfe fehlen, dass die Berichte der Referenten nicht rechtzeitig zugestellt wurden, dass man sich immer noch in der Generaldebatte befinde, ohne eigentlich das Substrat für die Specialdebatte zu besitzen. Dadurch, dass der Regierung freie Hand gelassen wird, werde dieselbe Anlass haben, verschiedene Begünstigungen zu ertheilen, die zur Corruption führen werden. Schon die Schaffung der Haupttrasse biete dazu reichlich Gelegenheit. Die Herren setzen sich aber über die Scrupel hinweg, und es steht so ziemlich fest, dass bis Montag die ganze Vorlage im Ausschusse erledigt sein wird. Trotz alledem wendet er sich doch noch einmal an den Minister mit der Frage nach der Bedeckung der Annuitäten, die ja staffelweise, wenn auch nicht in beträchtlichem Masse, kommen wird. Man spricht schon jetzt über die Belastung des Tabakmonopoles, und, nach dem Geiste der österreichischen Regierung zu urtheilen, kann man sicher sein, dass sie zu den indirecten Steuern greifen werde. Deswegen wird Redner bei dem betreffenden Paragraphen eine Clausel auf Ausschliessung der Erhöhung oder der Schaffung neuer indirecter Steuern zur Bestreitung der Kosten des Gesetzes beantragen. Er regt ferner an, dass in den Beirath auch Vertreter der organisirten Arbeiterschaft berufen werden sollten; sie werden sicher von grösstem Nutzen für die Durchführung der Arbeiten bei den Wasserstrassen sein. Was den Arbeiterschutz anbelangt, so dankt Redner dem Abg. Dr. Baernreither für seine gestrigen Anregungen und kündigt an, dass er detaillirte Vorschläge in einem besonderen Paragraphen vorlegen werde. Zum Schlusse erörtert er den Nutzen und die wirthschaftspolitische Bedeutung der galizischen Wasserstrassen.

* * *

Abg. Dr. Kolischer reagirt auf die Bemerkungen seines Vorredners, des Abg. Daszyński, wegen der Ausgestaltung der Arbeiterschutz-Gesetzgebung und erklärt, er wünsche, dass die Arbeiterschutz-Gesetzgebung für sämmtliche Wasserbauten überhaupt geschaffen werde, und zwar sobald als möglich, jedenfalls vor Beginn der in Aussicht genommenen Wasserarbeiten. Was die sonstigen Ausführungen des Abg. Daszyński betrifft, meint Redner, dass die socialdemokratische Partei bei solchen Werken, als Arbeiten, welche die Productivität menschlicher Arbeit wesentlich unterstützen, nicht immer von unfertigen Projecten und von Wasserrausch sprechen sollte. Die Bekräftigung dieser Ansicht findet Redner in dem Schlussappell des Abg. Daszyński in Betreff der Wichtigkeit und Dringlichkeit der galizischen Canäle, bei denen ja auch die Detailprojecte nicht fertig sind. Bezüglich der gestrigen Ausführungen des Abg. Dr. Kaizl erklärte er, dass sich die Partei des Redners stets gegen jede Bestrebung zur Wehre setze, die Eisenbahnen in Oesterreich als ein fiscalisches Instrument zu behandeln. Wenn dies aber trotzdem der Fall sein sollte, dann müsse man umsomehr für die Canäle als Concurrenten der Eisenbahnen plaidiren. Redner habe die Ueberzeugung, dass die nächsten zehn Jahre hinreichen werden, um die Gegner der Canäle davon zu überzeugen, dass wir nicht zu früh, sondern fast zu spät damit kommen. Was die galizischen Canäle anbelangt, so werden dieselben die Vortheile für den Donau-Odercanal schaffen, und da jede Volkswirthschaft auch auf das Transitgeschäft reflectiren muss, so wird der Ausbau der galizischen Canäle, wie wir sie beantragen, bis Brody uns die Vorfracht auch aus Russland bringen. Es unterliegt aber gar keinem Zweifel, dass Canäle nur dann billige Frachten gewähren können, wenn sie einen Massenverkehr zu bewältigen haben, wenn sie oft Fahrgelegenheiten mit grossen Schiffen bieten. Dies ist für den Donau-Odercanal und die böhmischen Canäle nur dann möglich, wenn sie die Vorfracht aus Galizien und transito durch Galizien vom Auslande haben werden.

Abg. Dr. von Mettal erklärt, dass er im Sinne der von seiner Partei aufgestellten Grundsätze eine textuelle Aenderung bezüglich der Einbeziehung und Voranstellung der Flussregulirungen und Canalisirungen beantragen wollte. Nach gepflogener Umfrage bei den tonangebenden und stimmführenden Personen und Parteien habe er aber die Ueberzeugung gewonnen, dass dieser sein Antrag in dieser Form nicht zu realisiren wäre, und er behalte sich vor, bei § 6 dieser grundsätzlichen Anschauung durch die Einbringung eines Antrages Geltung zu verschaffen. In Betreff des neustilisirten, im Subcomité vereinbarten § 1 müsse Redner erklären, dass er bezüglich jenes Absatzes, wo es sich um die bereits fixe Bestimmung der Landesbeiträge mit einem Achtel des Totalaufwandes handelt, ein grosses Bedenken habe, weil er darin eine Einschränkung der Competenz der Landtage sehe.

Abg. Dr. Šilený stellt und begründet Zusatzanträge zu § 1, die dahin gehen, dass die Einachtelbeitragsleistung sich auf den jährlich nothwendigen Verzinsungs- und Amortisirungsbetrag des betreffenden Landes im Allgemeinen zu beziehen habe, und dass die seinerzeitigen Ueberschüsse aus den Einnahmen der Canäle den betreffenden Ländern zur Rückerstattung ihrer Beitragsleistungen zuzufallen haben.

Abg. Ritter von Vuković kennzeichnet den Standpunkt, den die dalmatinischen Abgeordneten gegenüber dieser Vorlage einnehmen, und erwähnt, dass es nicht richtig sei, dass die croatischen Abgeordneten aus Dalmatien gegen die Vorlage wären. Sie haben dieselbe mit Freuden begrüsst und wünschen, dass sie zum Wohle der interessirten Länder und des Reiches gereichen möge. Anlässlich der Einbringung dieser Investitionsvorlage müssten jedoch die dalmatinischen Abgeordneten auch einige Wünsche vorbringen. Die Vorlagen über Investitionen und Wasserstrassen enthalten eigentlich ein Programm für die in den nächsten zwei Jahrzehnten in den verschiedenen Königreichen und Ländern zu erbauenden Eisenbahnen, Wasserwege u. dgl. Dalmatien sei nur mit dem Bau der Eisenbahnverbindung Spalato—Aržano mit der Abzweigung nach Sinj bedacht worden in einem Gesammtbetrage von 12 Millionen Kronen. Wenn man bedenke, dass Dalmatien materiell und culturell hinter anderen Königreichen und Ländern zurückgeblieben sei, so erscheine das Gebotene dem Bedarfe nicht entsprechend; denn das Land bedürfe nicht nur des Ausbaues seines Eisenbahnnetzes, sondern auch der Herstellung von Communicationen in jenen Landestheilen, in welchen keine Eisenbahnen gebaut werden können, wie auf den grossen dalmatinischen Inseln. Auch die Regulirung der Flüsse und Trockenlegung der zahlreichen Sümpfe und andere Meliorationen seien dringend. Es sei eine glückliche Idee gewesen, dass die Einschiebung des § 6 die Möglichkeit biete, in Bezug auf die Flussregulirungen und sonstigen Meliorationen Wünsche vorzubringen. Mit der Stilisirung des Paragraphen wären wir vollkommen einverstanden, sagt Redner, wenn derselbe auch irgendwelche Bestimmungen in Bezug auf die Beitragsleistung der Länder zu dem Meliorationsfonds enthalten würde. Redner will nicht die Aenderung des Meliorationsgesetzes beantragen, wünscht aber, dass in dieser Gesetzesvorlage, welche eigentlich die Grundlage zu den bereits angekündigten Aenderungen des Meliorationsgesetzes bilde, die Höhe der Beitragsleistung der Länder für die Flussregulirungen u. dgl. fixirt werde. Er beantragt daher zum vorletzen Alinea des § 6 folgenden Zusatz: „wobei der Staat in gleichem Ausmasse wie zu den oberwähnten in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien, Nieder- und Oberösterreich vorzunehmenden Regulirungen beizutragen haben wird". Redner spricht sich in Bezug auf die Reihenfolge der Canalbauten gegen die Priorität des einen oder des anderen Canales aus. Das gelte speciell hinsichtlich der zwei ersten Canäle, nämlich des Donau-Moldauelbe- und des Donau-Odercanales, welche für die Monarchie und speciell für die südlichen Länder eine grosse Bedeutung haben. Redner wünscht, dass der Bau dieser Canäle sich womöglich an den Bau der Tauernbahn anschliesst, mit welcher diese Canäle, speciell der erstere, in engerem Connex stehen. Es hiesse einfach auf halbem Wege stehen bleiben, wenn man mit dem Bau der zweiten Eisenbahnverbindung nach Triest nicht auch den Bau des Donau-Moldau-Elbecanales verbinden würde. Geschieht dies, so ergibt sich für Prag eine Tarifkilometerersparniss von 230 km. Die Strecke Prag—Triest beträgt 737 Tarifkilometer, so dass ungefähr Prag die Attractionsgrenze zwischen den Seehäfen Triest und Hamburg wäre. Der Donau-Moldau-Elbecanal und der Donau-Odercanal sammt Anschluss nach Galizien bilden somit die Ergänzung der zweiten Eisenbahnverbindung nach Triest, welche nöthig ist, damit die Erzeugnisse der böhmischen, mährischen und galizischen Industrie zum mindesten mit den gleichen Frachtspesen belastet nach Triest kommen wie die ungarischen Exportproducte nach Fiume. Dann wird Triest wieder concurrenzfähig gegenüber Fiume werden, dann wird Triest wieder jene commercielle Bedeutung

bekommen, welche es leider eingebüsst hat. Dann wird wieder unsere Handelsmarine floriren und jene Stellung einnehmen, welche ihr gebührt und welche sie einnehmen muss.

Abg. Kaiser erklärt, dass er und die Agrarier für das Gesetz nicht stimmen können, da der Finanzminister in seinen Ausführungen nicht — wie verlangt wurde — Sicherheit dafür gegeben hat, dass die Kosten nicht etwa durch solche Steuern aufgebracht werden, welche die unteren Bevölkerungsclassen neuerdings schwer belasten, dass für einen Schutz der heimischen Landwirthschaft entsprechend vorgesorgt wird und die auf dem Gebiete des Localbahnwesens und der landwirthschaftlichen Subventionen nöthigen Aufwendungen nicht werden restringirt werden.

Abg. Zázvorka polemisirt zunächst gegen die Ausführungen der Abgeordneten Wolf und Daszyński und erklärt sodann, dass die zu canalisirenden Flüsse Reichsflüsse seien und das Reich daher die Pflicht habe, die Canalisirung zu besorgen. Selbstverständlich müsse der Canalisirung die Regulirung und Melioration der betreffenden Flüsse vorangehen. Auch den für die Beitragsleistung festgesetzten Percentsatz könne er nicht gutheissen. Redner stellt schliesslich zu § 1 mehrere Abänderungsanträge, insbesondere verlangt er, dass die Canalisirung der Elbe bis Jaroměř und der Moldau von Budweis bis Prag an erster Stelle vorgenommen werde.

Specialberichterstatter Abg. Kaftan erklärt, dass er nicht dem Beispiele anderer Redner folgen und auf die Generaldebatte polemisirend zurückgreifen, sondern sich nur auf die Ausführung des Donau-Moldaucanales und die Canalisirung der Moldau und Mittelelbe beschränken wolle. Dabei werde er keinesfalls den Donau-Moldaucanal auf Kosten der anderen Canäle herausstreichen und diese herabsetzen, da alle drei vorgeschlagenen radialen Canäle eine grosse Wichtigkeit für die wirthschaftliche Hebung der betreffenden Königreiche und Länder und der ganzen Monarchie besitzen. Speciell werde der Donau-Moldaucanal vorerst eine nationale Bedeutung haben und der Landwirthschaft des eigenen Landes den grössten Nutzen bringen, deren Interessen im Wege der Gebühren genügend gewahrt werden können; er werde sich aber successive zu einer internationalen Wasserstrasse ausbilden, den heimischen Export unterstützen und die Handelsbilanz wesentlich verbessern. Redner betont, dass das Donau-Moldaucanalproject keineswegs, wie gesagt wurde, unreif sei, sondern dass dieses Project in der gewissenhaftesten, fachmännisch correcten Weise fertiggestellt sei und der Regierung behufs Prüfung und Anordnung der Trassenrevision übergeben wurde, bei welcher wir voll und ganz den Wahrheitsbeweis der Durchführbarkeit antreten und auch durchführen werden. Bei der Ueberwindung der Niveaudifferenz steht die Frage nicht so: ob Schleusencanal oder ob Hebewerkcanal, sondern ob auf der Scheitelstrecke genug Wasser vorhanden ist oder nicht; im ersteren Falle ist der einfachere, billigere Schleusencanal, im letzteren Falle der Hebewerkcanal auszuführen. Die genügende Wassermenge für den Donau-Moldaucanal ist auf Grund gewissenhafter Erhebungen vollständig erwiesen, ohne dass die Mühlen und die Landwirthschaft eine Einbusse erleiden würden. In seinem Referate habe Redner auch die Variante von Budweis über Linz erwähnt, die er jedoch nicht gut anempfehlen könne, da ein Canal die möglichst kurze Verbindung zwischen zwei Punkten herstellen solle, eine Verbindung jedoch von Budweis über Linz und von dort auf der Donau nach Wien einen weiteren Umweg bedeuten würde, welcher 136 km länger als die Bahnstrecke von Budweis über Gmünd nach Wien, also lange nicht mehr concurrenzfähig mit der bestehenden Bahn Wien—Budweis wäre, während der projectirte Canal von Budweis über Gmünd nach Wien um 232 km kürzer, also vollkommen concurrenzfähig mit der Bahn Wien—Budweis sei. Es könnte somit der Canal Budweis—Linz nur als Stichcanal in späterer Zeit in Betracht gezogen werden. Redner ist dafür, dass alle drei Meridionalcanäle gleichzeitig in Angriff genommen werden. Er erklärt schliesslich, für den § 1 in der vom Generalreferenten beantragten Fassung zu stimmen.

Generalberichterstatter Abg. Dr. Menger begründet seinen Antrag damit, dass § 1 das Resultat überaus langer Verhandlungen, sehr eingehender Berathungen und zahlreicher Compromisse ist. Das Verlangen, das von einer Seite aufgestellt wird, dass schon derzeit genaue Bestimmungen über die Bedeckung der etwaigen Kosten gegeben werden sollen, sei undurchführbar. Mit Rücksicht darauf beantragt Redner die Annahme des Antrages, wie er aus den Berathungen des Subcomité hervorgegangen ist.

§ 1 wird hierauf in der vom Subcomité vorgeschlagenen Fassung unverändert angenommen.

Sodann wird § 2 in Verhandlung gezogen. Derselbe wird nach einer kurzen Debatte in folgender Fassung angenommen: „Die Vorsorge für die Beiträge aus Landesmitteln, sowie die Art der Heranziehung der innerhalb der einzelnen Königreiche und Länder in Betracht kommenden Interessenten (Bezirke, Gemeinden und sonstigen Interessenten) bleibt der Landesgesetzgebung vorbehalten. Der Landesbeitrag kann, falls eine diesbezügliche Vereinbarung zwischen der Staatsverwaltung und dem betreffenden Lande zustande kommt, auch durch die Herstellung einzelner in den Bauprojecten vorgesehener Anlagen (Häfen, Anlandeplätze, Zufahrtsstrassen u. s. w.), durch die Abtretung von Grundeigenthum, Einräumung von dinglichen Rechten und Ueberlassung von Wasserrechten, Materiallieferungen, sowie sonstigen Sach- und Arbeitsleistungen abgestattet werden."

§ 2 a) wird in der Fassung des Subcomité mit einer stilistischen Ergänzung zum Beschlusse erhoben. Derselbe lautet nunmehr: „Landwirthschaftliche Meliorationen, besonders Bewässerungen und Entwässerungen, sind bei dem Bau und Betriebe der künstlichen Wasserstrassen nach Thunlichkeit zu fördern, soweit dies ohne Beeinträchtigung des Betriebes zulässig ist."

Ebenso wird § 3 in folgender Fassung angenommen: „Für die einheitliche Leitung der im § 1 näher bezeichneten Arbeiten ist in entsprechender Weise Vorsorge zu treffen, wobei ein aus Fachmännern und Vertretern der Interessenten bestehender Beirath zu bestellen ist. Die Hälfte der Mitglieder des Beirathes ist von der Regierung, die andere Hälfte von den Landesausschüssen der betheiligten Länder zu ernennen. Die näheren Bestimmungen über Zahl und Vertheilung der Mitglieder und die Geschäftsführung sind im Verordnungswege zu erlassen. Bei der Zusammensetzung dieses Beirathes ist auf die Interessen des Handels, der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft, sowie der Arbeiterschaft Rücksicht zu nehmen."

§ 4 wird unverändert nach der Regierungsvorlage zum Beschlusse erhoben.

§ 5 wird in nachstehender Form genehmigt:

„Der Bau der in § 1 bezeichneten Wasserstrassen, hinsichtlich welcher seitens der Vertretung der betreffenden Länder zustimmende Beschlüsse im Sinne des § 1 gefasst worden sind, hat längstens im Jahre 1904 zu beginnen.

Die erforderlichen Vorarbeiten sind derart rechtzeitig durchzuführen, dass dieser Zeitpunkt eingehalten und der Bau längstens binnen 20 Jahren vollendet werden kann."

Weiter werden folgende Resolutionen angenommen:

1. „Die k. k. Regierung wird dringend aufgefordert, die nöthigen Massnahmen zu treffen, dass in den Flussregulirungsarbeiten in Schlesien ein beschleunigtes Tempo eintrete, und dass ferner der Oppafluss in das Donau-Odercanalnetz einbezogen werde." (Beantragt vom Abg. Franz Hofmann.)

2. „Die hohe Regierung wird anfgefordert, bei Ausführung des im Absatze a) des § 1 des Gesetzes über den Ban von Wasserstrassen beschlossenen Donau-Odercanales auch gleichzeitig den Bau eines Stichcanales von Lundenburg bis Brünn in Aussicht zu nehmen." (Beantragt vom Abg. Primavesi.)

3. „Die hohe Regierung wird aufgefordert, bei Ausführung des Absatzes a) des § 1 des Gesetzes über den Bau von Wasserstrassen auch gleichzeitig den Bau des Stückes des unter Absatz c) des § 1 des genannten Gesetzes angeführten Canales von Prerau bis Olmütz in Erwägung zu ziehen." (Beantragt vom Abg. Primavesi.)

4. „Die k. k. Regierung wird ersucht, behufs Herstellung der im § 1 sub b) erwähnten Schiffahrtsverbindung sowohl die Alternative eines Canales Linz—Budweis als auch die Alternative eines Canales Budweis—Korneuburg genauestens studiren zu lassen." (Beantragt vom Abg. Dr. Beurle.)

5. „Die k. k Regierung wird aufgefordert:

a) für die oberste Leitung der Wasserwirthschaft, und zwar für die Wildbachverbauungen, Flussregulirungen und den Bau der Schiffahrtscanäle wird eine besondere selbstständige Centralstelle unter der Benennung „K. k. Generaldirection für Wasserbauten" creirt;

b) für die Leitung der Wasserbauten in den Kronländern sind k. k. Directionen für Wasserbanten, welche direct der k. k. Generaldirection für Wasserbauten subordinirt werden, zu bestellen." (Beantragt vom Abg. Stwiertnia.)

Sodann wird § 6 in Verhandlung gezogen.

Abg. Daszyński bemerkt, er sei kein principieller Gegner der Vorlage, habe sich aber bei der Beschlussfassung über den § 1 der Abstimmung enthalten müssen, da der Finanzminister die von ihm gewünschte Erklärung, dass die indirecten Steuern zur Deckung nicht herangezogen werden, nicht abgegeben habe. Redner spricht schliesslich den Wunsch aus, dass das Gewerbe-

Inspectorat, die Wohnungs- und Lohnfrage und die Frage der Organisation der bei den Wasserstrassenbauten beschäftigten Arbeiter gelegentlich der Berathung eines der nachfolgenden Paragraphen in Discussion gezogen werde.

Obmann Dr. Lueger erklärt, dass bei der Berathung über § 13 a) Gelegenheit sein werde, diese Materien zu besprechen. Er werde dann die bezüglichen Anträge der Abgeordneten Dr. Baernreither, Daszyński und Dr. Stojan zur Abstimmung bringen.

Die Sitzung wird hierauf geschlossen.

Zu dem Berichte über die Sitzung des Wasserstrassenausschusses vom 17. Mai tragen wir im Nachstehenden die Ausführungen des Abgeordneten Freiherrn v. Morsey nach.

Derselbe bemerkt, die Situation und die Auffassung der ganzen Sachlage beginne sich allmälich etwas zu klären. Es sei kein Geringerer als Abg. Dr. Kaizl, der ja an dem Erscheinen dieser Vorlage hervorragenden Antheil genommen und heute mit rauher Hand einen grossen Theil des phantastischen Enthusiasmus hinweggeräumt hat. Andererseits sei es, wie nicht anders zu erwarten, ein gewisses Gefühl des Befangenseins, des Zagens, wenn man sich plötzlich vor eine grosse, weitgehende und sehr ernste Sache gestellt sehe, vor die grösste wirthschaftliche Aufgabe, vor der die Monarchie vielleicht noch gestanden sei. — Dieses Gefühl sei um so beängstigender, als der Dualismus immer kritischer in unsere Verhältnisse eingreife und man, unmittelbar vor neuen Handelsverträgen stehend, die handelspolitische Situation nicht klar überschauen könue. Es sei hier, selbstverständlich von verschiedenen Standpunkten, mit warmer Begeisterung seitens der Industrie das Wasserstrassennetz begrüsst worden, es sei auch andererseits von landwirthschaftlicher Seite eine Menge ernster Bedenken geltend gemacht worden. Redner müsse es mit aller Entschiedenheit zurückweisen, dass man von einer Compensation zwischen den verschiedenen Läudern spreche. Wie er das Schlagwort „Agrarier" zurückweise, so möchte er bei dieser Gelegenheit doch auch womöglich keine scharfe Grenzlinie zieheu und nicht seinerseits den Schlachtruf ausstossen, dass sich Industrie und Landwirthschaft bekämpfen sollen, wo es sich um volkswirthschaftliche Ziele handle, die in mehr als einer Beziehung ein Hand-in-Hand-Gehen selbst der Landwirthschaft und der Industrie rechtfertigen können.

Es war kein glücklicher Gedanke seitens des Abg. Wolf, in diese Debatte das Linzer Programm hineinzuwerfen, das im Sinne einer heute an Zahl nicht geringen Publicistik eine ganz andere Beleuchtung erhält, als es vielleicht harmlosen und naiven Seelen früher erscheinen mochte. Die Ausführung dieser Canäle ist vom Abg. Wolf geradezu als der erste sichere Schritt zu einer Zollunion mit dem Deutschen Reiche hingestellt worden. Diese Zollunion wird aber gewiss ein grosser Theil der Industrie und ein sehr grosser Theil der Völker und ihrer Vertreter im Parlamente mit Entschiedenheit ablehnen. Etwas Anderes ist aber die Idee einer mitteleuropäischen Gemeinschaft, die, wenn sie auch nicht eine volle Zollgemeinsamkeit darstellen kann, doch in einem freundschaftlichen engeren gegenseitigen Vorzugsvertragsverhältnisse in handelspolitischer Beziehung bestehen wird gegenüber den immer mächtiger werdenden grossen handelspolitischen Mächten. Redner erörtert sodann die handelspolitischen Ziele Deutschlands.

Was die Canäle als solche betrifft, so schliesst sich Redner vollständig der Anschauung derjenigen an, die den Donau-Odercanal als vollkommen spruchreif betrachten. Wir brauchen den Donau-Odercanal, um die ungünstige geographische Situation Mährens für den Export des Zuckers, der Gerste, des Malzes, des Bieres zu verbessern. Es wird mit Recht hervorgehoben, wie Redner aus eigener Anschauung an verschiedenen anderen enropäischen Canälen beobachten konnte, dass eine grosse Reihe von voluminösen und gewichtsreichen Gegenständen erst durch die billigen Wasserfrachten transportabel sein wird, so namentlich Steine, Cement, Kalk, ja selbst Sand und Schotter. Für die Landwirthschaft der Länder, die der Canal durchzicht, ist er jedenfalls mehr vortheilbringend als nachtheilbringend.

Als zweiter Canal wird die Verbindung des Donau-Odercanales von Prerau aus mit der Elbe nach Pardubitz das richtige Stück sein. Die Canalisirung der Moldau dürfte einer späteren Zeit vorbehalten bleiben, weil, was den Kostenpunkt, die technische Durchführbarkeit und die hier in Frage kommenden Interessen anlangt, noch grössere Zweifel bestehen. Redner betont, ein Moment, welches einem grossen Theile der Landwirthe es möglich machen wird, für diese Vorlage zu stimmen, sei die glückliche Verbindung mit den Flussregulirungen. Sowie die Dinge heute liegen, könne es einfach nicht weitergehen; Millionen an Stenern, Millionen an Volksvermögen gehen jährlich durch die immer vehementer, immer gefährlicher und zahlreicher eintretenden Katastrophen an den Flüssen durch Ueberschwemmungen verloren. Die langwierigen Verhandlungen zwischen den Interessentenkreisen, die Bildung von Wassergenossenschaften, die Vereinigung von Gemeinden, Bezirken und Ländern, dann wieder die Erwirkung von geringen Beiträgen aus Staatsmitteln durch Abgeordnete und Landesausschüsse nehmen eine solche Zeit in Anspruch, dass noch ganze Generationen die Vollendung des Flussregulirungswerkes kaum erleben würden. Man hat mit Recht die Frage aufgeworfen, ob wir denn überhaupt die technischen Kräfte besitzen werden, um derartige grosse technische Aufgaben, wie es die Wasserstrassen allein schon sind, noch mehr aber verbunden mit einer intensiven Inangriffnahme der Flussregulirungen, zu beenden. Die Heranziehung und finanzielle Stellung hervorragender Techniker wird eine der nächstliegenden Aufgaben der Regierung sein.

Was nun endlich den finanziellen Plan anbelangt, so werde sich das ganze Problem dahin zuspitzen: Werden wir die inneren ruhigen politischen Verhältnisse haben, und wird es uns gelingen, trotz der jetzt bestehenden wirthschaftlichen Depression eine Neubelebung von Handel und Wandel, eine Neubelebung von Steuerkräften zu erzielen, so dass schon in diesen Quellen selbst neue finanzielle Behelfe gelegen sein werden?

Es darf aber auch das nicht ausseracht gelassen werden, dass für die nothwendigen Bedürfnisse, die nothwendigen Subventionen, die nothwendigen Localbahnen, die ja für grosse Theile dieses Reiches eine viel grössere Bedeutung haben wie diese Wasserstrassen, die Mittel nicht benommen werden. In der Voraussetzung, dass dieseu Gesichtspunkten Rechnung getragen werde, könne Redner nur den Wunsch aussprechen, dass der thatsächlich historische Moment, in welchem diese Vorlagen mit Ernst in die Hand genommen werden und greifbare Gestalt gewinnen, den Beginn einer grossen, verheissungsvollen und zukunftsreichen Entwicklung bilden möge, die eine vollständige Umwandlung unserer heutigen, leider isolirten geographischen Lage zum Besseren herbeizuführen geeiguet ist.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. Mai wurde vom Herrn Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk eine Gesetzesvorlage*) betreffend die Einführung einer Fahrkartensteuer von Personentransporten auf den Eisenbahnen, eingebracht.

Der Herr Finanzminister ergriff anlässlich der Einbringung dieses Gesetzeutwurfes das Wort zu nachstehenden Ausführungen:

Hohes Haus! Ich habe die Ehre, dem hoheu Hause einen Gesetzentwurf, betreffend die Einführung einer Fahrkartensteuer von Personentransporten auf Eisenbahnen, mit der Bitte um verfassungsmässige Behandlung zu überreichen.

Hohes Haus! Als vor einigen Monaten die Aufhebung der ärarischen Mauthen in Verhandlung stand, hatte ich die Ehre zu erklären, dass unsere budgetäre Lage einen ersatzlosen Verzicht auf diese immerhin nicht unerhebliche Einnahmepost nicht gestattet, und dass demnach die Regierung ihre endgiltige Stellungnahme zu jener Frage von der Erledigung der Bedeckungsfrage abhängig machen müsse, in welcher Richtung die Regierung nicht ermangeln werde, rechtzeitig mit Vorschlägen an das hohe Haus heranzutreten. Es ist jüngst die Gebührennovelle aus den Berathungen dieses hohen Hauses in einer Form hervorgegangen, in welcher sie zu einer Einbusse für den Staatsschatz in der Höhe von ungefähr anderthalb Millionen Kronen führt. Es wnrde ferner durch zahlreiche aus diesem hohen Hause stammende Anträge und Anregungen deutlich dem Wunsche Ausdruck verliehen, dass die grosse Action der Regulirungen und Verbesserungeu der persönlichen Bezüge, welche der Reihe nach fast allen Kategorien der Beamten und Diener des Staates in Civil und Militär zustatten gekommen ist, nicht gerade vor jener Gruppe von Staatsbediensteten Halt machen soll, welche vielleicht einer Sicherung und einer Verbesserung ihrer materiellen Existenz am meisten bedürftig ist, nämlich vor der Gruppe der Diurnisten im weitesten Sinne dieses Wortes. Ebenso glaube ich aus vielen Anzeichen entnehmen zu können, dass der Wunsch im hohen Hause ein lebhafter ist, dass jenen Witwen und Waisen von Staatsbediensteten und ebenso auch jenen Staatsbediensteten selbst, deren Versorgungsgenüsse und Pensionen noch nach den alten, minder günstigen Normen bemessen wurden, eine wenn auch bescheidene Aufbesserung ihrer Bezüge zutheil werden möge.

Hohes Haus! Die gesammte Gruppe von Massnahmen, welche ich mir soeben zu besprechen erlaubte und welche theils

*) Der Wortlaut dieser Gesetzesvorlage wird nachgetragen werden.

vom hohen Hause beschlossen, theils aus demselben heraus befürwortet oder angeregt wurden, würde in ihrer Durchführung zusammengenommen einen Jahresaufwand von mehr als 11 Millionen Kronen erfordern, nämlich etwas über zwei Millionen Kronen die Aufhebung der ärarischen Mauthen, ungefähr anderthalb Millionen die Umgestaltung der Gebührennovelle, ungefähr fünf Millionen Kronen eine in den nöthigen, wenn auch bescheidenen Grenzen gehaltene Aufbesserung der Bezüge der Diurnisten im weitesten Sinne dieses Wortes und über zweieinhalb Millionen Kronen die Aufbesserung der Bezüge der Witwen und Waisen alten Stiles und ebenso der Pensionisten und pensionirten Diener, deren Bezüge noch nach älteren Normen festgesetzt wurden.

Hohes Haus! Seit ich die Ehre hatte, unsere budgetären Verhältnisse in einem Finanzexposé und später wieder bei der Erörterung der Aufhebung der Mauthen zu besprechen, sind gewisse weitreichende Actionen, welche die Entwicklung unseres Communicationswesens zum Gegenstande haben, in eine greifbarere Gestalt getreten. Noch liegen Beschlüsse des hohen Hauses in dieser Richtung nicht vor, wohl aber lässt der Gang der Vorberathung gewärtigen, dass dem allseitigen, sehnsüchtigen Wunsche in der Bevölkerung auch ein energischer Wille innerhalb dieses hohen Hauses entsprechen wird, dass durch eine umfassende Investitionspolitik der volkswirthschaftlichen Production eine nachhaltige Belebung, dem Verkehre aber neue und vollkommenere Wege dargeboten werden. Allein Niemand ist sich darüber unklar, dass diese Action, mag sie auch auf die Dauer noch so reiche volkswirthschaftliche Früchte tragen, der Staatswirthschaft zunächst schwere finanzielle Opfer auferlegen wird. Allerdings ist auch in dieser Beziehung die gebotene Vorsicht nicht ausseracht gelassen worden, insbesondere durch eine geeignete Staffelung der Investitionspläne und durch die Ausbreitung des gesammten Aufwandes auf eine längere Reihe von Jahren. Dass aber finanzielle Opfer, und zwar erhebliche finanzielle Opfer, zu bringen sein werden, das steht wohl ausser allem Zweifel. Noch ist heute, wo Beschlüsse des hoheu Hauses noch nicht vorliegen und daher weder die finanzielle Tragweite der Action im Ganzen, noch weniger natürlich ihre Details und die genauere zeitliche Eintheilung der Opfer zu überblicken sind, noch, sage ich, ist es heute nicht möglich, mit Bestimmtheit zu sagen, ob und wie lange das natürliche Wachsthum unserer bestehenden Hilfsquellen ausreichen werde, um auch den Anforderungen der Investitionspolitik genügenden Widerpart zu halten, oder ob und von welchem Zeitpunkte an es auch aus diesem Gesichtspunkte erforderlich sein wird, an die Beschaffung neuer Hilfsquellen zu denken. Aber das Eine ist schon heute vollkommen sicher, meine Herren, dass es nicht möglich ist und nicht zu verantworten wäre, wenn wir in einem Augenblicke, in welchem wir in eine so umfassende und opfervolle Investitionspolitik eintreten, durch die ersatzlose Uebernahme neuer anderweitiger Verpflichtungen im Betrage von mehr als 11 Millionen Kronen unser Budget erschüttern würden.

Meine Herren! Man blickt heute in der Welt mit Spannung auf Oesterreich und auf die wirthschaftliche Kraftprobe, die es zu leisten sich anschickt. In einem solchen Augenblicke soll und muss die Welt sehen, dass in Oesterreich Niemand, nicht die Regierung und nicht das Parlament, Lust hat, auf finanzielle Abenteuer auszugehen, dass keiner der verantwortlichen Factoren es verlernt oder vergessen hat, finanzielle Last und finanzielle Kraft in ehrlicher, nüchterner Solidität gegen einander abzuwägen, und dass man nur dann und in dem Masse daran denkt, neue Lasten und Verpflichtungen auf sich zu nehmen, als man auch gewillt und in der Lage ist, der gesteigerten finanziellen Last eine gesteigerte finanzielle Kraft gegenüberzustellen.

In diesen Erwägungen, hohes Haus, hat sich die Regierung verpflichtet gefühlt, in dem Augenblicke, als die Erfüllung jener anderweitigen Desiderate zur Discussion gestellt werden sollte, auch mit einem Bedeckungsvorschlage vor das hohe Haus zu treten. Die Regierung glaubt, als Bedeckungsmodalität die Einführung einer Fahrkartensteuer vom Personentransport auf Eisenbahnen vorschlagen zu sollen. Es ist das eine Abgabe, welche vor anderen in Frage kommenden Bedeckungsmodalitäten nach meiner Ueberzeugung eine Reihe wesentlicher Vorzüge voraus hat. Es ist das ein Gebiet, welches in zahlreichen anderen Staaten, ohne dass der Verkehr darunter gelitten hätte, mit einer erheblichen Belastung belegt ist; es ist das speciell ein Gebiet, von welchem sich nachweisen lässt, dass auch die Grundlage, auf welcher die Abgabe sich aufbauen soll, bei uns in Oesterreich finanziell erheblich günstiger, für das Publicum erheblich niedriger ist als in den meisten anderen Staaten, indem unsere Personentarife in den namentlich hier in Betracht kommenden niedrigeren Classen wesentlich niedriger sind als auswärts. Dass auch die bei uns ohnedies schon etwas hoch gehaltene erste Classe eine weitere Belastung erfahren soll, dürfte ja innerhalb dieses hohen Hauses nicht auf wesentliche Bedenken stossen.

Es lässt sich ferner dieser Modalität nachsagen, dass sie den nicht zu unterschätzenden finanztechnischen Vorzug hat, dass ihre Einbringung mit keinerlei Regie oder besonderen Kosten und Unbequemlichkeiten verbunden ist. Ich möchte das vielleicht augesichts dessen hervorheben, dass ja gerade bei den Mauthen, für die unter Anderem ein Ersatz geschaffen werden soll, der Hauptnachtheil der ist, dass bei ihnen eine volkswirthschaftlich unfruchtbare grosse Regie mitspielt. Endlich, meine Herren, ist dies eine Abgabe, welche sich technisch so einrichten lässt, dass auch die nöthigen, ich möchte sagen, socialpolitischen Cautelen angebracht werden können. Es ist unter Anderem in dem Entwurfe, den ich zu überreichen die Ehre habe, dafür Vorsorge getroffen, dass die sogenannten ermässigten Arbeiter-Fahrkarten von der Besteuerung ausgenommen sind.

Ich möchte mit ganz kurzen Worten den wesentlichen Inhalt des Gesetzes dem hohen Hause mittheilen. Es ist projectirt eine Fahrkartensteuer von den Fahrpreisen der Personentransporte auf Eisenbahnen, welche für die Normalbahnen mit 12 Percent, für die Localbahnen mit 6 Percent, für die Kleinbahnen mit 3 Percent festgestellt werden soll. Nachdem nun gleichzeitig der bisher bestehende Fahrkartenstempel in der Höhe von ungefähr 2 Percent zur Aufhebung gelangen soll, so reducirt sich das früher angegebene nominelle Ausmass auf einen geringeren Betrag.

Hohes Haus! Ich weiss ja ganz wohl, dass jede neue Abgabe für die Bevölkerung gewissermassen ein neues Kreuz ist, welches sie auf sich nehmen muss. Ich glaube aber, vielleicht in Anknüpfung an das bekannte sinnige Gedicht Chamisso's von der „Kreuzschau", der Erwägung Ausdruck geben zu dürfen, dass das hohe Haus bei einer unbefangenen Betrachtung zu der Anschauung gelangen könnte, dass zwar auch dieses Kreuz fühlbar, nicht angenehm, nicht bequem ist, dass es aber unter den verschiedenen möglichen Kreuzen, unter welchen der Gesetzgeber und der Finanzpolitiker die Wahl haben könnten, denn doch noch dasjenige ist, dessen Last am leichtesten und relativ am bequemsten zu tragen ist. Und insbesondere glaube ich sagen zu können, dass die Last, welche gewisse Theile der Bevölkerung infolge dieser Gesetzesvorlage auf sich nehmen sollen, nicht zu schwer ist im Vergleiche zu den Wohlthaten, welche nach dem eingangs Gesagten aus der Verwendung des Erträgnisses dieser Abgabe anderen Bevölkerungskreisen werden zutheil werden.

Hohes Haus! Die Situation ist die: In der einen Wagschale liegt die vorgeschlagene neue Abgabe, in der anderen Wagschale liegen gewichtige und dringende Wünsche der Bevölkerung. Das hohe Haus, das vom Volke entsendet ist, ist der berechtigte, legitimirte Dolmetsch der Wünsche der Bevölkerung. Das hohe Haus ist in dieser Sache zugleich der entscheidende Richter über ihre Erfüllung. Die Regierung, welche ihrerseits jene Desiderate für wichtig und dringend genug hält, um nicht die Verantwortung für eine Verzögerung und Vertröstung derselben auf eine ungewisse Zukunft auf sich nehmen zu können oder zu wollen, glaubt ihre Pflicht zu erfüllen, indem sie mit dem Bedeckungsvorschlage an das hohe Haus herantritt.

An Ihnen, meine verehrten Herren, ist es, hier zu entscheiden. Wenn Sie sich der Vorlage günstig zeigen, so werden Sie dem Finanzminister nur eine durchlaufende Post bewilligen, denn die Verwendung der erhofften elf Millionen Kronen ist schon im Voraus bestimmt. Sie werden sich aber den dauernden Dank erwerben einerseits der landwirthschaftlichen Bevölkerung, welche durch ein zustimmendes Votum von der Last und von der Belästigung der Mauthen befreit werden könnte, und den noch wärmeren Dank von vielen Tausenden hilfsbedürftiger Existenzen, welche einem günstigen Votum des hohen Hauses sicherlich mit banger Erwartung entgegenharren.

Hohes Haus! Ich empfehle diese langgehegten Wünsche vieler hilfsbedürftiger Existenzen und mit ihnen diesen Gesetzentwurf Ihrem Wohlwollen.

Im weiteren Verlaufe der Sitzung gelangte der Bericht des Eisenbahnausschusses über die Investitionsvorlagen zur Verhandlung.

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester führt aus, dass die Regierungsvorlage aus zwei Hauptheilen bestehe: aus dem Bauprogramme und aus dem Gesetzestext. Das Bauprogramm zerfalle wieder in drei Theile: Neuherzustellende Bahnen, Betheiligung an der Capitalsbeschaffung für Privatbahnen und eigentliche Investitionen. Ebenso seien im Gesetzestext drei Theile zu unterscheiden: Bauprogramm, Rückersatz der in den Jahren 1898, 1899 und 1900 verausgabten Summen und die

Bedeckungsfrage. Der Berichterstatter bespricht sodann die einzelnen zum Bau gelangenden Linien und bemerkt bezüglich des Rückersatzes der in den drei letzten Jahren verausgabten Summen, dass diese Ausgaben grösstentheils auf parlamentarischer Directive und zum geringen Theile auf dem § 14 beruhen. Der Berichterstatter schliesst mit den Worten, dass es im Interesse der Sicherheit des Verkehres nothwendig sei, diese Vorlagen zur Durchführung gelangen zu lassen.

Zum Worte sind gemeldet pro die Abgeordneten: Mazorana, Basevi, Holter, Dierzer, Schraffl, Steinwender, Lupu, Romanowicz, Tambosi, Perathoner, Lecher, Berks, Mosdorfer, Perić, Biankini, Dobernig, Hinterhuber, Polesini, Hortis, Erler, Stojan, Tscharre, Malik, Wohlmeyer, Scheicher, Steiner, Orasch, Kübeck, Khevenhüller, Beurle, Kleewein, Kern; contra die Abgeordneten: Straucher, Kubr, Ellenbogen, Klofač, Kaftan, Seitz, Hibeš, Rieger, Formánek, Jaroš, Maštálka, Zázvorka, Srámek, Borčić, Hauck, Tschan, Rosenzweig, Fort.

Abg. Dr. Straucher erklärt, dass die Vertreter der Bukowina es mit unverholener Freude begrüsst haben, dass nach vierjähriger, von allen Volkskreisen bedauerter Stagnation auf fast allen Gebieten des öffentlichen Lebens auch das Parlament sich endlich seiner vornehmsten Aufgabe bewusst geworden ist, für die Sanirung der wirthschaftlichen Schäden einzutreten. Den Enthusiasmus aber, welchen die in Verhandlung stehende Vorlage bei den Vertretern der westösterreichischen Länder hervorgerufen habe, könne Redner nicht theilen. Die Bukowina werde gemeiniglich mit einem Reichsstiefkinde verglichen. Es gebe kein Gebiet der staatlichen Administration, auf welchem die Bukowina nicht die allerschlimmste Zurücksetzung seitens der Centralregierung erfahren hat.

Redner führt sodann aus, dass die Bukowina durch die Angliederung an Galizien vielfach Zurücksetzungen erfahre. Die Verbindung der Bukowina mit dem Westen des Reiches erfordere infolge der geographischen Lage ungewöhnliche Opfer an Zeit und Geld. Alle Industrieartikel, die wir aus den westösterreichischen Industrieländern beziehen, werden durch hohe Frachtgebühren vertheuert, und aus demselben Grunde sind die Preise unserer Landesproducte ziemlich gedrückt. Die Bukowina trägt ziemlich viel zu den Transporteinnahmen der Staatsbahnen bei; es ist nur gerechtfertigt, wenn das Land wünscht, dass es bei diesem Goldregen, der über die westösterreichischen Provinzen niedergeht, nicht übergangen werde. Aber die Interessen der Bukowina erscheinen in diesem weit ausgreifenden Investitionsprogramme in keinerlei Weise gewahrt. Die Regierung darf nicht vergessen, dass die Bukowina vollen Anspruch darauf hat, vom Reiche ausgiebig bedacht zu werden.

Redner bespricht sodann die einzelnen Wünsche und Forderungen der Bukowina auf dem Gebiete des Verkehrswesens und hebt hervor, das schon vor 11 Jahren um die Erriehtung einer eigenen Betriebsdirection für die Bukowina petitionirt wurde Trotzdem unterstehe heute noch immer das Eisenbahnnetz der Bukowina, welches rund 550 km beträgt, der Betriebsdirection in Stanislau. Pflicht der Centralregierung sei es, gerade den Schwächeren gegenüber dem wirthschaftlich Stärkeren zu unterstützen.

Redner erörtert sodann die Uebelstände bei den Czernowitzer Bahnhofanlagen und tritt für die Ausgestaltung der Bahnhofanlagen, sowie für die Errichtung eines Rangirbahnhofes, einer Zugförderungsanlage und von Betriebs- und Maschinenwerkstätten ein.

Redner erklärt schliesslich, Namens des Landes dringend zu bitten, der Bukowina gegenüber endlich ausgleichende Gerechtigkeit zu üben und sich des armen vernachlässigten Landes zu erinnern. Er ist überzeugt, dass die Regierung, wenn sie den gerechten Wünschen der Bukowina gegenüber nur theilweise entgegenkommt, den Dank des Landes und der staatstreuen, loyalen Bevölkerung sich erwerben wird.

Abg. Mazorana bezeichnet es als ein Verdienst der jetzigen Regierung, den in Verhandlung stehenden Gesetzentwurf eingebracht zu haben; die Priorität dieses Verdienstes aber gebührt den Triester und Görzer Vertretungen. Die von der Regierung vorgeschlagene Bahnverbindung mit Triest lasse jedoch an vielen wichtigen Theilstrecken Manches zu wünschen übrig. Sie sei vorzugsweise aus politischen oder militärischen Gründen mangelhaft trassirt. Insbesondere bedauert es Redner, dass die Bärengrabenlinie der in mancher Hinsicht günstigeren über den Mangart vorgezogen wurde, und dass als Schlussglied der Eisenbahnverbindung mit Triest eine Linie gewählt wurde, die jener durch das Vallone in bau- und betriebstechnischer Beziehung nachstehe. Dieser Umstand erscheine auch nicht durch sogenannte strategische Rücksichten gerechtfertigt. Redner erklärt schliesslich, aus Opportunitätsgründen für die eingebrachte Vorlage stimmen zu wollen, den Minoritätsantrag Kaftan aber, wonach ein politisch, ökonomisch und historisch ganz ungerechtfertigtes Junctim zwischen dieser Vorlage und der Wasserstrassenvorlage zu schaffen wäre, ablehnen zu müssen.

Abg. Kubr hält eine Rede in böhmischer Sprache.

Derselbe schliesst seine Ausführungen in deutscher Sprache, indem er erklärt, dass seine Parteigenossen für die Investitionsvorlage nicht stimmen werden, da sie zur Regierung kein Vertrauen haben.

Abg. Basevi dankt als Triestiner der Regierung, dass sie endlich dem langgehegten Wunsche nach Herstellung einer zweiten Bahnverbindung Triests mit dem Innern der Monarchie nachgekommen sei. Die Errichtung dieser Bahnlinie sei im volkswirthschaftlichen Interesse unbedingt geboten, umsomehr müsse es befremden, dass die gegenwärtigen Projecte der Regierung die Beschaffung der nothwendigen Geldmittel für die Tauernbahn zum grossen Theile einem späteren Zeitraume vorbehalten werde. Die Tauernbahn sei vielleicht der wichtigste Theil der ganzen Bahnstrecke und sollte sofort in Angriff genommen werden. Redner bittet, wenn in dieser Richtung eine Aenderung noch möglich sei, dieselbe vorzunehmen und in der Specialdebatte zum Beschlusse zu erheben.

Oesterreich kann nur durch das Meer und durch Triest ein Grossstadt bleiben und immer grösser werden. Andererseits kann Triest nur durch Oesterreich gross werden. Ohne Hinterland muss es zugrunde gehen. Durch die Schaffung der Canäle wird für die Eisenbahnen und auch für den Export durch Triest eine neue Concurrenz geschaffen. Redner müsse deshalb seinem Erstaunen darüber Ausdruck verleihen, dass sich keine Stimme im Hause habe hören lassen, die für die Verbindung der Donau mit der Adria, Wiens mit Triest eingetreten wäre. Wenn Oesterreich schon exportiren will, solle es trachten, nicht über fremde Häfen, sondern über seinen eigenen Hafen zu exportiren. Das Heil Oesterreichs ist nur via Triest, im Verkehre mit Deutschland und im Adriatischen Meere zu finden. Redner empfiehlt schliesslich die Annahme der Vorlage unter Berücksichtigung seiner bezüglich der finanziellen Sicherstellung der Tauernbahnstrecke gegebenen Anregung.

Abg. Dr. Ellenbogen bemerkt, es sei unbegreiflich, dass ein grosser Theil der Abgeordneten der Erfüllung des langgehegten Wunsches nach Herstellung einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest alle Principien zum Opfer zu bringen bereit sei, die sie sonst als ihre heiligsten Güter hingestellt haben. Die Tauernbahn sei gewiss ausserordentlich wichtig. Es sei aber trotzdem nicht zu verstehen, wie man die Rechte des Volkes, die durch drei Jahre so theuer erkämpft worden seien, auf einmal schlankweg preisgeben könne. Auf diesem Wege können die Socialdemokraten den übrigen Parteien nicht folgen.

Nicht blos die Frage, welche Linie die kürzeste sei, komme bei einer Investition von 500 Millionen Kronen in Betracht. Insbesondere ein Gesichtspunkt sei im Ausschusse gar nicht hervorgekehrt worden, der sonst für die Vertreter der südlichen Linien von grosser Wichtigkeit war, nämlich die Frage des Verhältnisses der neu zu erbauenden Linien zur Südbahn. Ferner wäre es in einem Augenblicke, wo von der Gesammtheit des Volkes 560 Millionen verlangt werden, durch die in erster Linie die Interessen des Unternehmerthums gefördert werden, doch nur billig, an die grosse Masse derjenigen zu denken, die mit ihrer Hände Arbeit diesem Unternehmerthume seine Reichthümer erwerben helfen und alle grossen Perspectiven, die an den Bau dieser Bahnen sich knüpfen, möglich machen.

Redner bespricht sodann die Frage der Bedeckung und bezeichnet es als sehr dankenswerth, dass der Finanzminister heute schon einen diesbezüglichen Vorschlag gemacht habe. Dieser Vorschlag könne aber die Billigung der Socialdemokraten durchaus nicht finden. Die Steuer wird hauptsächlich die Passagiere der dritten Classe treffen. Denn in der zweiten Classe bezahlen bekanntlich nur wenige, in der ersten Classe fast niemand den Fahrpreis. Der Minister sollte lediglich die Passagiere der zweiten und ersten Classe zur Steuer heranziehen, dann aber natürlich auch dafür sorgen, dass in diesen Classen die Fahrgebühr thatsächlich immer gezahlt werde. Wenn der Finanzminister, sagt Redner, bei dieser Gelegenheit auch unser weiches Herz durch den Hinweis auf die Witwen und Waisen, auf die Diurnisten und auf die von den Mauthen betroffene arme bäuerliche Bevölkerung zu rühren sucht, so müssen wir erklären, dass wir selbstverständlich dafür sind, dass alle diese Gruppen social besser gestellt werden, dass wir aber entschieden dagegen sind, dass diese socialen Nothwendigkeiten wieder nur von der armen Bevölkerung bezahlt werden, insbesondere da der Finanzminister noch sehr grosse Gebiete von Steuerobjecten in Oesterreich hat, die bisher noch sehr wenig mitgenommen wurden. Wir erklären

daher, dass wir principiell für den Bau dieser Bahnen sind, dass wir mit der Versorgung der hier in Betracht kommenden Länder durchaus einverstanden sind, aber einer Vorlage gegenüber, die lediglich die Interessen der besitzenden Classen vertritt und die Bereicherung der Unternehmerschaft ins Auge fasst, jedoch gänzlich theilnahmslos an den so berechtigten Forderungen der Arbeiterschaft vorübergeht, uns ablehnend verhalten müssen.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Hohes Haus! Die staatliche Eisenbahn-Verwaltung ist dem hohen Hause zu tiefem Danke verpflichtet, dafür, dass es den vorliegenden Gesetzentwurf, betreffend das Bau- und Investitionsprogramm der Staatseisenbahn-Verwaltung, in zweiter Lesung in die Debatte gezogen hat. Derselben ist eine eingehende und gründliche Erörterung im Eisenbahnausschusse vorausgegangen, und es sei mir gestattet, bei diesem Anlasse auch dem Eisenbahnausschusse des hohen Hauses den wärmsten Dank dafür auszusprechen, dass er sich in so eingehender und fachmännischer Weise mit der Vorlage der Regierung befasst hat.

Es gereicht der Staatseisenbahn-Verwaltung zur hohen Befriedigung, dass der Grundgedanke, von welchem die Investitionsvorlage getragen ist, nämlich der Gedanke einer planmässig auf mehrere Jahre ausgedehnten Action bezüglich der Ergänzungen des staatlichen Eisenbahnnetzes durch Neubauten, der Unterstützung des Localbahnwesens und der Betriebsinvestitionen einer einmüthigen Billigung im Schosse des Eisenbahnausschusses begegnet ist; und auch hier im hohen Hause hat die bisherige Debatte eigentlich eine principielle Einwendung gegen diesen Grundgedanken der Regierungsvorlage nicht zutage gefördert — ja noch mehr: die Regierung war sich bewusst, mit dem Vorschlage einer mehrere Jahre umfassenden programmatischen Action, der durch einen einheitlichen legislativen Act festgestellt werden sollte, ausserhalb der gewöhnlichen Regel der jahrweisen Budgetfeststellung sich zu bewegen. Und doch hat der führende Gedanke, der darin liegt, dass man grosse bautechnische Actionen nicht jahrweise und stückweise beginnen und ausführen kann, sondern dass man einen grösseren Zeitraum dafür in Anspruch nehmen muss — doch hat dieser Gedanke im Eisenbahnausschusse sich so heimisch gemacht, dass die Regierung eigentlich entgegen der sonst üblichen Rollenvertheilung sich im Eisenbahnausschusse dagegen aussprechen musste, dass ihr nicht noch ein auf weitere Jahre ausgedehntes finanzielles Programm und die entsprechenden Creditbewilligungen vom Ausschusse gegeben worden wären.

Ich glaube, der Grund, warum dieser Gedanke der Regierung einen so guten Boden im Eisenbahnausschusse gefunden hat, war der, dass es grosse handelspolitische, wirthschaftliche Ideen sind, welche mit dem Linienprogramme der Regierung sich verbinden, dass der Gedanke einer kräftigen Action zur Hebung unseres See-Emporiums Triest, ich möchte sagen, eine Art von Begeisterung in allen Kreisen hervorgerufen hat, welche berufsmässig diesen Bestrebungen näherstehen. Und so ist es denn auch die Tauernbahn gewesen, welche, trotzdem ihr einige Einwendungen im Eisenbahnausschusse entgegengestellt worden sind, doch, ich möchte sagen, durch die Bedeutung des verkehrspolitischen Gedankens, den sie verkörpert, im Eisenbahnausschusse diese Einwendungen überwunden hat und unverändert, so wie die Regierungsvorlage beantragt, nunmehr dem hohen Hause zur Annahme empfohlen werden kann. Die Staatsbahn-Verwaltung hat aber noch einen sehr triftigen Grund, hier dem hohen Hause ihren Dank für die bisherige Behandlung der Vorlage anzusprechen, und dieser Grund liege darin, dass die Vorlage der Gefahr entgangen ist, einer Amplification, einer Erweiterung durch Aufnahme neuer Projecte, neuer Linien zu unterliegen und damit auf eine schiefe Ebene zu gerathen, auf welcher ein Aufhalten vielleicht nicht mehr möglich gewesen wäre. Darum dankt die Staatseisenbahn-Verwaltung dem Eisenbahnausschusse und den Gruppen des hohen Hauses, welche in demselben vertreten waren, für die sehr erfolgreiche Enthaltsamkeit und Beschränkung, welche sich diese Gruppen selbst bei der Behandlung der Vorlage auferlegt haben. Es wäre gewiss auf einem anderen Wege nicht möglich gewesen, die Vorlage soweit zu fördern, als das jetzt geschehen ist, wo sie mit der Hoffnung auf Erfolg dem hohen Hause vorliegt.

Meine Herren! Das war gar nicht so leicht. Ich bitte mir zu gestatten, dass ich da einen kleinen Rückblick werfe auf die Verhandlungen des Eisenbahnausschusses. Es sind so viele berechtigte Wünsche, es sind viele dringende Begehren an die Regierung und den Ausschuss herangetreten, und es wäre so schön gewesen, wenn man diese Wünsche hätte erfüllen können. Aber es ist, das grosse Ziel vor Augen, besser gewesen, dass dieses Entgegenkommen gegenüber den mannigfachen Wünschen nicht bethätigt wurde. Es ist nur so möglich gewesen, Complicationen und Verwicklungen auszuweichen, die sich sonst unfehlbar ergeben hätten. Das, meine hochverehrten Herren, ist eine grosse Leistung.

Wenn ich zurückblicke auf die Geschichte der Eisenbahnprogramme und der Eisenbahnpläne bei uns in Oesterreich und in anderen Ländern, so möchte ich sagen: das ist die Scylla und Charybdis. Entweder man hat die Programme immerfort erweitert, immerfort grösser gemacht, sie immerfort weiter ausgedehnt, und schliesslich ist es nicht möglich gewesen, sie durchzuführen. Oder der andere Weg. Man ist selbst zur Erkenntniss gekommen, dass man durch die fortwährende Erweiterung der Programme an einen Punkt kommt, wo es endlich nicht mehr weiter geht, wo man selbst darauf verzichtet.

Nun, es ist noch ein Moment, auf welches ich hier zurückkommen muss, das ist ein Vorwurf, den heute ein sehr beredter Vertreter des östlichsten Kronlandes gegen die Staatseisenbahn-Verwaltung erhoben hat, nämlich der Gesichtspunkt der justitia distributiva, und das ist ja nicht so ganz in Abrede zu stellen. Die verschiedenen Königreiche und Länder sind an der Investitionsvorlage in einem verschiedenen Masse betheiligt; zwar hat sich die Regierung bemüht, nachzuweisen, dass nicht blos das geographische Moment dasjenige ist, welches die Vertretung einzelner Länder in der Investitionsvorlage bedingte, sondern dass die Relationen, welche durch die Industrie, durch den Bezug von Materialien, durch die Erfordernisse des Baues und der Investitionen geschaffen werden, ja in vielen Fällen sehr bedeutende Verschiebungen gegenüber dem speciellen auf die Bausumme gerichteten Distributionsverhältnisse herbeiführten. Dass da gewisse Ungleichförmigkeiten vorkommen, ist ja nicht in Abrede zu stellen. Nun hat der hochverehrte Herr Abgeordnete Dr. Straucher gesagt, die Bukowina sei schlecht weggekommen, denn sie erhält nur einen Betrag, der sich auf die Erweiterung gewisser Stationen erstreckt; der ist nicht sehr hoch und sonst ist die Bukowina in der ganzen Vorlage nicht vertreten. Das ist in der That eine Einwendung, welche die Bukowina von ihrem Standpunkte machen kann. Aber wenn ich diesem Gedankengange folge, so muss ich sagen: ja solche Einwendungen können andere Länder auch erheben, und gestatten sie mir da speciell auf Tirol hinzuweisen. Das Land Tirol, der westlichste Pfeiler des ganzen grossen Reichsgebäudes, so wie die Bukowina der östlichste ist, ist bei der Investitionsvorlage noch sehr schwach vertreten. Aber noch etwas mehr: Dem Lande Tirol droht sogar ein gewisser Nachtheil von der Investitionsvorlage. Das ist bei der Bukowina nicht der Fall. Das Land Tirol hat sich vielleicht der Hoffnung hingegeben, dass die Felbertauernbahn gebaut werden soll, welche Tirol unmittelbar in den nordsüdlichen Transitverkehr gebracht hätte. Leider haben verkehrstechnische und handelspolitische Rücksichten die Regierung gezwungen, das Project der Felbertauernbahn beiseite zu stellen und eine andere Tauernbahn zu wählen, welche abseits von Tirol führt und welche — was gar nicht bestritten werden kann — eine gewisse Concurrenz bezüglich des Fremdenverkehres und des Transitverkehres zwischen Salzburg und Tirol hervorrufen wird. Ich will da die Hoffnung aussprechen, dass die Entwicklung des Verkehres bis zu jenem doch noch verhältnissmässig fernen Zeitpunkte, in dem die Tauernbahn dem Betriebe übergeben sein wird, Tirol einen solchen Vorsprung geben wird, dass es dann vielleicht eintretende kleine Schwankungen leicht überdauert. Aber immerhin finde ich in der Situation einen sehr starken Bestimmungsgrund gegeben, dass die Regierung die Wünsche Tirols, welche sich auf Verbesserung der Communicationen beziehen, sich sehr angelegen sein lässt und sie mit einem, ich möchte sagen, über das gewöhnliche Mass hinausgehenden Wohlwollen behandelt.

Nun kommt aber ein Weiteres hinzu und das ist ein Gesichtspunkt, den ich mir schon, ich glaube bei der ersten Lesung, anzudeuten erlaubte. Man kann nämlich die Frage der justitia distributiva nicht entscheiden, wenn man sich einzig und allein die Investitionsvorlage vorhält. Die Entwicklung der Eisenbahnen ist doch eine organische, sie ist ein Ineinandergreifen von Actionen. Diese Vorlage ist ein sehr hochgehaltener Abschnitt und ein Ausgangspunkt in der Action der Eisenbahnverwaltung bezüglich der Verbesserung der Communicationen. Aber sie ist nicht Alles, und man kann nicht vergessen, dass immerhin vor- oder nachher Gelegenheit geboten war oder sich bieten wird, um dort, wo eine Lücke zu bemerken ist, wo die Verkehrsbedürfnisse nach Erfüllung ringen, immer mit der Wahrung pflichtgemäss gebotener Oekonomie und finanzieller Reserve den Dingen nachzuhelfen.

Nun komme ich zu einer anderen Beschwerde, welche der geehrte Herr Vertreter aus der Bukowina vorgebracht hat, die unmittelbar mit dieser Vorlage in Zusammenhang steht. Er hat sich darüber beklagt, dass bezüglich der Ausgestaltung der Bahnanlagen speciell in der Landeshauptstadt Czernowitz die Sache

nicht ordentlich vorwärts gehe, dass Czernowitz, wie ich gerne zugebe, einen auch nur den bescheidensten Anforderungen nicht mehr entsprechenden Bahnhof besitze. Das führt ja unmittelbar wieder auf jenen Theil der Investitionsvorlage zurück, welcher Betriebsinvestitionen umfasst. Das, meine hochverehrten Herren, ist ja der Grund, warum auf unseren Staatsbahnen so viele Bedürfnisse unbefriedigt bleiben mussten, weil es uns an einer Creditbewilligung gefehlt hat, mit welcher die Bedeckung einhergeht. Darum sind ja alle diese Verhandlungen so ausserordentlich erschwert worden, sie sind zum Theile ins Stocken gerathen, und ich bitte da der Staatsbahn-Verwaltung keinen Vorwurf zu machen, wenn sie vielleicht nicht mit jenem Temperament bei diesen Verhandlungen über die Bahnhöfe und über sonstige Erweiterungsbauten vorgegangen ist, welches eine unmittelbare Aussicht auf einen praktischen Erfolg zur Voraussetzung hat. Denn in den letzten Jahren, das ist ja den verehrten Herren bekannt, war die Hoffnung, ob es gelingen werde, eine Bedeckung für diese Investitionen zu finden, eine sehr schwankende. Darum ist auch diese Bahnhoffrage von Czernowitz nicht so fortgeschritten, wie es vielleicht wünschenswerth gewesen wäre. Aber ich hoffe, dass die Realisirung, dass das Zustandekommen der Vorlage auch in dieser Beziehung von dem wohlthätigsten Effecte begleitet sein wird.

Es ist aber noch ein weiterer Punkt in Beschwerde gezogen worden, und der steht eigentlich streng genommen mit der Vorlage nicht in Zusammenhang, aber ich möchte doch darauf antworten. Es ist dies nämlich die Vereinfachung des Betriebssystems auf den Bukowinaer Localbahnen. Das ist eine Angelegenheit von der höchsten principiellen Bedeutung. Ich gebe sehr gerne zu, dass es für die Bevölkerung mit manchen Unannehmlichkeiten verbunden ist, dass hie und da ein Verzicht auf gewisse Erleichterungen und Gewohnheiten dabei vorausgesetzt wird. Aber ich bitte, meine Herren: Das ist eine Frage, von der eigentlich die Zukunft unseres Localbahnwesens abhängt. Das ist eine Frage, die in ihrer Bedeutung weit hinausgeht über die einzelnen Localbeschwerden und — verzeihen Sie mir — auch über die paar Tausende Kronen, die vielleicht da oder dort erspart werden. Aber die Frage, ob es nicht möglich sei, unter der staatlichen Verwaltung die Localbahnen den strengen Bedürfnissen gemäss mit strengster, pflichtmässiger Sparsamkeit so gut und einfach zu betreiben, als wie irgendeine Privatunternehmung es machen kann, diese Frage fordert — ich sage es offen — den Ehrgeiz der Staatseisenbahn-Verwaltung heraus, und von der Lösung dieser Frage hängt zum grossen Theile die Zukunft unseres ganzen Localbahnwesens ab. Da muss ich schon bitten, dass die Opferwilligkeit auch schon von Seite derjenigen, die durch eine vielleicht zu geringe Stationsbemessung oder durch eine weniger expeditive Verfrachtung der Güter in Mitleidenschaft gezogen sind, sich geltend mache.

Ich kann also nur zusammenfassen. Vieles von dem, was heute in Besprechung gezogen wurde, kann durch die Annahme der Vorlage gebessert werden, und viele Uebelstände, viele Rückständigkeiten im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung erwarten ihre Heilung von der Annahme der Vorlage. Die Vorlage ist eine Vorlage zunächst für die Techniker, die sie ausführen sollen. Und für mich, als Vorstand des Ressorts, bietet die hocherfreuliche Anerkennung, welche die Arbeiten der technischen und administrativen Organe des Eisenbahnministeriums im Ausschusse und im Kreise der verehrten Herren Abgeordneten gefunden haben und für die ich wirklich bestens danke, auch eine Bürgschaft dafür, dass, sowie die Projecte gelungen sind, so auch die Ausführung gelingen wird, und dass die österreichische Technikerschaft, welche vor grosse lohnende Aufgaben gestellt ist, ihren alten Ruhm bei der Lösung dieser Aufgaben aufs neue bewähren wird. Und darum sage ich, meine Herren, die Vorlage ist zunächst, nämlich in dem Stadium, das sich zunächst anreiht, eine Vorlage für die Techniker, und den Technikern ist dieser Boden der Entfaltung ihrer Leistungen gewiss von Seiten des Hauses gern gegönnt.

Sie ist aber noch im Weiteren eine Vorlage für die Industrie, welche eine reiche und lohnende Beschäftigung für eine Reihe von Jahren von den Aufträgen erwartet, welche die Durchführung der grossen Eisenbahnbauten der Investitionsvorlage bedingt.

Und so wie sie für die Industrie eine Vorlage ist, so ist sie auch eine solche für den Handel, für die grosse heimische Volkswirthschaft und für die ganze arbeitende Bevölkerung. Und in diesem Sinne bitte ich das hohe Haus, in die Specialdebatte über diese Vorlage eingehen zu wollen.

Abg. Holter führt aus, die Milliarde, welche die Eisenbahnen und die Canäle erfordern werden, sei der Preis, den Oesterreich bezahlen müsse, um den grossen Culturnationen wieder nachzukommen, Die Völker Oesterreichs werden diese Opfer gern leisten, wenn ihnen von Seiten der Regierung die nöthige Unterstützung zutheil wird, um diese grossen von ihnen verlangten Summen aufbringen zu können. In Betreff der Localbahnen hebt Redner hervor, dass das Localbahnwesen durch günstige Betriebsverträge von Seiten des Staates gefördert werden müsse. Aus den Worten des Eisenbahnministers habe er mit Vergnügen entnommen, dass die Regierung daran gehe, den Localbahnbetrieb möglichst zu vereinfachen und erträgnissreich zu gestalten. Redner empfiehlt dem Finanzminister, seinen Einfluss zu Gunsten der möglichsten Förderung des Localbahnwesens aufzubieten.

Abg. Ritter von Berks und Genossen stellen einen Zusatzantrag zum Localbahngesetz, in welches der Ausbau der Linie von der Station Heilenstein der Landesbahn Cilli-Wöllan über Franz, Trojana, Kraxen nach Domschale der Staatsbahn Laibach-Stein mit einem Localbahnflügel von Rietzdorf oder einem anderen geeigneten Punkte der Cilli-Wöllaner Bahn über Prassberg, Frattmannsdorf nach Oberburg aufgenommen werden soll, ferner einen Resolutionsantrag zum Localbahngesetze, wonach die Regierung dringendst aufgefordert wird, ungesäumt entweder die Verstaatlichung der Bahn Cilli-Wöllan in Vorschlag zu bringen oder mindestens im Sinne des mit der Südbahn im Jahre 1898 geschlossenen protokollarischen Uebereinkommens und im Einvernehmen mit dem Landesausschusse von Steiermark die Bahn Cilli-Wöllan in Staatsbetrieb zu übernehmen.

Diese Anträge werden dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Wagenhalle mit Werkstättenanbau am Betriebsbahnhofe Grinzing.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten, vom fachlichen Standpunkte entsprechend befundenen Projectes für eine Wagenhalle mit Werkstättenanbau für den in Grinzing zu errichtenden Betriebsbahnhof der Wiener elektrischen Strassenbahnen den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 21.677.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Bauconsenserthеilung.) Die k. k. niederösterr. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für den auf Bahngrund fallenden Theil des Projectes der Canalisirung der Abwässer der Petroleumraffinerie in Drösing im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 19 554.]

Projectirte Bahnlinie von Janów nach Jaworów. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów vorgelegten generellen Projectes für die Fortsetzung der bestehenden gesellschaftlichen Bahnlinie von Janów nach Jaworów die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 29. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der bei der k. k. Statthalterei in Lemberg in Verwendung stehende k. k. Bezirkshauptmann Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut. [E.-M.-Z. 21.318.]

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Hochbauten.) Die vom Verwaltungsrathe der Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn vorgelegten Projectspläne für den Güterschuppen mit Kanzleianbau und die Verladerampe in der Station Unter-Polaun, dann der in der Grenzstation Grünthal der Localbahn Tannwald-Grünthal zu errichtenden Arbeiteraborte wurden vom fachlichen Standpunkte gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle eines anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 18.327.]

Elektrische Kleinbahn Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf. (Hochbauanlagen: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich der principiell genehmigten, vom Standpunkte der Banordnung entsprechend befundenen Pläne für die Hochbauanlagen der elektrischen Kleinbahn von Brüx über Oberleutensdorf nach Johnsdorf, und zwar die Situirung der ganzen Anlage der Centralstation, die Detailpläne der Wagenremise, Reparaturwerkstätte und für das Verwaltungsgebäude in Brüx, endlich für die Unterstation in Oberleutensdorf den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 20.791.]

Elektrische Kleinbahn in Salzburg. (Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Das von der k. k. Landesregierung in Salzburg mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 14. bis 17. November 1900 durchgeführten Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung rücksichtlich des Detailprojectes einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden, normalspurigen Kleinbahn in der Landeshauptstadt Salzburg, sowie der auf Grund des im Allgemeinen anstandslosen Ergebnisses der obgenannten Amtshandlungen nach Massgabe der von der Commission getroffenen allgemeinen Bestimmungen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ertheilte Bauconsens für die begangene Linie von km 0·0—3·095 unter Ausschluss der Anfangstheilstrecke km 0·0—0·6, sowie der durch die Klampferergasse und durch die Churfürstenstrasse führenden Theilstrecken in km 1·70—1·73, bezw. km 1·8—1·9 wurde zur Kenntniss genommen. Das k. k. Eisenbahnministerium hat die noch ausständige Baubewilligung für die beiden durch die Klampferergasse und Churfürstenstrasse führenden Theilstrecken km 1·70—1·73 und km 1·8—1·9 nach Massgabe der Commissionsbestimmungen mit dem ausdrücklichen Vorbehalte ertheilt, dass der nunmehr für die Theilstrecke km 0·6—3·095 ausgesprochene Bauconsens erst nach erfolgter Concessionirung der elektrischen Kleinbahn und überdies erst dann in Wirksamkeit zu treten hat, bis die Baubewilligung für die Anfangsstrecke km 0·0—0·6 ertheilt sein wird. Für die erste Theilstrecke km 0·0—0·6 ist ein neues Detailproject in Vorlage zu bringen. [E.-M.-Z. 7927.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Einführung neuer Bestimmungen für den Rollfuhrdienst in Wien.) Ab 1. Juli treten hinsichtlich des Rollfuhrdienstes obiger Staatsbahn-Direction unter Aufhebung aller diesbezüglich erlassenen Kundmachungen nachstehende Bestimmungen in Kraft: Auf Grund des § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder werden die in Wien I (K.E.B.), Wien II (K.F.J.B.), Wien-Hauptzollamt (Markthalle), Penzing und Hütteldorf-Hacking einlangenden Eil- und Frachtstückgüter den Parteien ohne vorherige Avisirung durch den Rollfuhrdienst zu den mit besonderer Kundmachung (Verordnungs-Blatt Nr. 58 vom 18. Mai, Seite 1401) verlautharten Tarifen, Ausnahmen und sonstigen Bestimmungen zugestellt. Der bisher in den Stationen Ottakring, Hernals, Gersthof, Heiligenstadt und Nussdorf bestandene Zustreifdienst wird zum gleichen Zeitpunkte eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen). Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Local- bezw. Strasseneisenbahnlinien ertheilt uud zwar:

1. Mit Erlass vom 15. März 1901, Z. 10.259, der Firma: „Beociner Cement- und Kohlengewerkschaft-Union" (Redlich, Orenstein, Spitzer & Comp.) in Budapest:
   a) für eine von der Station Pétervárad (Peterwardein) der Hauptlinie Budapest—Ujvidék(Neusatz)—Pétervárad—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehend, über Kamenica und längs dem rechten Ufer der Donau mit Berührung der Donau-Dampfschiffahrtstation Kamenica und die Gemarkung der Gemeinde Beocin bis zu den Werken der gleichnamigen Cement-Gewerkschaft im Frusca-Gora-Gebirgsstocke führende;
   b) eine von der zukünftigen Station Kamenica der Linia a) abzweigende, im Bereiche des Comitates Szerem (Sirmien) über Cserevits und weiterhin im Novoselski-Thale bis zu den gesellschaftlichen Kohlenbergbaurevieren im Bereiche der Gemarkung Novoselski führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 18. März 1901, Z. 15.885, der Direction der Strasseneisenbahn-Gesellschaft in Szeged sowohl für die Umgestaltung ihres mit Pferden betriebenen Liniennetzes auf elektrischen Betrieb, als auch für die von einem geeigneten Punkt ihres innerstädtischen Betriebsnetzes ausgehenden und dieses mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der kgl. Freistadt ergänzenden neuen, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Linien, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 18. März 1901, Z. 17.277, der Direction der mit Dampfkraft betriebenen Strasseneisenbahnen im Bereiche der kgl. Freistadt Nagyvárad (Grosswardein) für eine von einem geeigneten Punkte ihres innerstädtischen Betriebsnetzes abzweigende und dieses mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Intra- und Extravillan im Bereiche des Comitates Bihar, in der Station Ösi mit der Linie Nagyvárad—Ösi—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Nagyvárad—Ösi—Dévaványa—Gyóma verbindende normalspurige Strasseneisenbahn, eventuell Localbahn, und zwar in beiden Fällen mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 16 März 1901, Z. 80.374 ex 1900, dem Professor der Budapester Technischen Hochschule Dr. Josef Ormay Einwohner von Budapest, für eine von der Station Beszterczebánya der Linie Zólyom—Beszterczebánya—Zólyom—Brézo der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und im Bereiche des Comitates Zólyom über die Gemarkung der Gemeinde Élesd und weiterhin über Szent-Jakob, Olmányfalva, Olsó-Hermánd, Homokhegy, Óhegy, Szarvasvölgy, Motyók, Iergalló, Szalács, Palánka, Jánoska, Donoval, Mesterhely und die Gemarkung der Gemeinde Luzsna bis Korytnicza (Comitat Liptó) zum seinerzeitigen Anschlusse an die projectirte Localbahn Rozsahegy-Korytnicza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 17 ex 1899, Vorconcession Post 7 und Nr. 10 ex 1900) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 16. März 1901, Z. 376, dem Consortium Gebrüder Wilhelm, Aladár, Edmund und Ladislaus Guttmann de Gelse in Nagy-Kanizsa für eine von der Station Čačinci der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Baranya—Szent-Lörincz—Noskovci—Slatina-Čačinci—Našic, eventuell von einem geeigneten Punkte der im Eigenbetriebe der Firma Gebrüder Guttmann stehenden Slavonischen Draubahn Belišce-Moslavina-Noskovci (Flügelbahn der vorbenannten Linie) abzweigende, im Bereiche des Comitates Baranya über die Gemarkung der Gemeinde Čačinci und weiterhin über Humljani, Kruškovic, Pušina, Gjurišic, Drenovas, Smude, eventuell über Ceralje, Rienci, Bokanye und die Gemarkung der Gemeinde Macute bis Vocin führende schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlass vom 22. März 1901, Z. 16.066 ex 1900 der Direction der Budapester Firma „Részvény-Társosáy villámos es közlekedési vállatok czomára" (Actiengesellschaft für elektrische und Verkehrsanlagen) für:
   a) ein vom Bahnhofe Györ (Raab) der Hauptlinie Budapest—Györ—Bruck a. d. L. (—Wien) und der Hauptlinie Györ—Kiszell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring (—Graz) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Györ—Jutas—Uj-Dombovár und der im Eigenbetriebe der gesellschaftlichen Direction stehenden Eisenbahn Györ-Sopron (Oedenburg)-Ebenfurt ausgehendes, im Bereiche der kgl. Freistadt Györ mit Benützung entsprechender Strassenzüge sich verzweigendes Strasseneisenbahnnetz mit elektrischem Betriebe;
   b) eine von einem geeigneten Punkte des innerstädtischen Eisenbahnnetzes abzweigende, bis zur Agentie und Donau-Landungsstation Györ der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft führende und diese durch Vermittlung der Linien des Netzes a) mit der Eisenbahnstation Györ verbindende, gleichfalls mit elektrischer Kraft betriebene Linie, auf die Dauer eines Jahres.

7. Mit Erlass vom 22. März 1901, Z. 13.395 ex 1900, der Budapester Firma „Magyar vasuti forgalmi-bank részvénytársaság" (Ungarische Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft) für eine vom Centrum der kgl. Freistadt Györ (Raab) ausgehende bis zur Agentie der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft führende und mit Benützung entsprechender Strassenzüge des städtischen Gebietes bis zum städtischen Zollamte, ferner bis zur Jägerkaserne, schliesslich bis zum Hauptbahnhofe Györ der kgl. Ungarischen Staatsbahnen führende normalspurige Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

8. Mit Erlass vom 22. März 1901, Z. 18.315, der Direction der Firma „Sajóvögyi villámosági részvény társaság" (Sajothaler Actiengesellschaft, für elektrische Anlagen) in Rozsnyó für eine von der Station Rozsnyó (Comitat Gömör) der Linie Bánréve—Rozsnyó—Dobsien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Jólesz, Kraszna-Horka-Hozurét und weiterhin über Dernö und die Gemarkung der Gemeinde Kovácsvágás bis Lucska (Comitat Gömör) führende schmalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

Ausweis

über die

im I. Quartale 1901 auf den im Betriebe stehenden österreichischen Eisenbahnen neu eröffneten Stationen und Haltestellen und über die Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse bei einzelnen bestehenden Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. österreichische Staatsbahnen	**Stationen:** Neuhof zwischen Tuschkau-Kosolup und Mies-Kladrau der Linie Wien—Eger	1. Jänner 1901	Für die Abgabe von Stückgütern	
	Saifenhäusl zwischen Neuhammer und Barringen der Linie Karlsbad—Johanngeorgenstadt	1. Jänner 1901	Für die Abgabe von Stückgütern	
	Karlsbad K. J. zwischen Karlsbad C.B. und Alt-Rohlau der Linie Karlsbad—Johanngeorgenstadt	1. Jänner 1901	Für den Gesammtverkehr	
	Schönwehr zwischen Petschau und Töppeles der Linie Marienbad—Karlsbad	1. Jänner 1901	Für Frachtgüter für die Bauleitung der Localbahn Schönwehr-Elbogen	
	Haltestellen: Hučitz zwischen Belčitz und Březnitz der Linie Strakonitz—Březnitz	1. Jänner 1901	Für die Aufgabe von Stückgütern, tarifmässig	Erweiterung der Befugnisse der Haltestelle
	Hochofen zwischen Neudeck und Neuhammer der Linie Karlsbad—Johanngeorgenstadt	20. Jänner 1901	Für Wagenladungen	
	Ullitz-Pleschnitz zwischen Tuschkau-Kosolup und Neuhof der Linie Wien—Eger	18. März 1901	Für Wagenladungen	
	Station: Roncogno zwischen Civezzano und Pergine der Linie Trient—Tezze			Am 1. April 1901 geschlossen
	Haltestellen: Roncogno zwischen Civezzano und Pergine der Linie Trient—Tezze	1. April 1901	Für den Personen-, beschränkten Gepäcks- und Stückgüterverkehr	Im Personenverkehre, Gepäcksverkehre und Stückgüterverkehre nach den im Localbahntarife für Roncogno vorgesehenen Entfernungen
	Birkenfeld zwischen Hardfussach und Lustenau der Linie Bregenz—St. Margarethen			Am 1. April 1901 aufgelassen

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. österreichische Staatsbahnen	**Stationen:** Millie zwischen Russisch-Banilla und Ispas der Linie Nepolokoutz—Wiżnitz	1. März 1901	Für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr	Personenhaltestelle mit der Befugniss zur Auf- und Abgabe von Frachtgütern und Hornvieh in Wagenladungen
	Kisseleu zwischen Werenczanka und Stefanowka der Linie Lużan—Zaleszczyki	1. Jänner 1901	Für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr	Personenhaltestelle mit der Befugniss zur Auf- und Abgabe von Frachtgütern und Hornvieh in Wagenladungen
	Tereblestie zwischen Berlince und Sereth der Linie Hliboka—Sereth	1. März 1901	Für den Personen-, Gepäcks-. Eilgut- und Frachtenverkehr	Personenhaltestelle mit der Befugniss zur Auf- und Abgabe von Frachtgütern und Hornvieh in Wagenladungen
	Panka zwischen Storożynetz und Tisowetz der Linie Hliboka—Berhometh a. S.	1. März 1901	Für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr	Personenhaltestelle mit der Befugniss zur Auf- und Abgabe von Frachtgütern und Hornvieh in Wagenladungen
	Galanestie zwischen Horodnik und Unter-Wikow der Linie Hadikfalva—Brodina	1. März 1901	Für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr	Personenhaltestelle mit der Befugniss zur Auf- und Abgabe von Frachtgütern und Hornvieh in Wagenladungen
	Unter-Wikow zwischen Galanestie und Ober-Wikow der Linie Hadikfalva—Brodina	1. März 1901	Für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr	Personenhaltestelle mit der Befugniss zur Auf- und Abgabe von Frachtgütern und Hornvieh in Wagenladungen. Auf- und Abgabe von Stückgütern (ausgenommen Sonn- und Feiertage) täglich von 9—10 Uhr Vormittags und von 2—3 Uhr Nachmittags
	Straza zwischen Karlsberg und Falkeu der Linie Hadikfalva—Brodina	1. März 1901	Für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr	Personenhaltestelle mit der Befugniss zur Auf- und Abgabe von Frachtgütern und Hornvieh in Wagenladungen
	Strigoia zwischen Kaczyka und Illischestie der Linie Hatna—Valeputna	15. Februar 1901	Für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr	Personenhaltestelle, Güterverkehr nur nach Uebereinkunft
	Eisenau zwischen Wama und Kimpolung der Linie Hatna—Valeputna	1. März 1901	Für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr	Personenhaltestelle mit der Befugniss zur Auf- und Abgabe von Frachtgütern und Hornvieh in Wagenladungen
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**Haltestellen:** Loboditz zwischen Unitschitz und Tobitschau der Localbahn Kojetein-Tobitschau	1. Februar 1901	Die im Nachtrage II zum Localgütertarife, Theil II, für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Seite 8 sub 4 a—1c enthaltenen Beschränkungen wurden für Loboditz aufgehoben	In Loboditz konnten bisher Güter nur unfrankirt, nach Loboditz nur frankirt aufgegeben und in beiden Fällen mit Nachnahmen nicht belastet werden
Steiermärkische Landesbahnen	Herbersdorf in km 8·506 der Linie Preding-Wieselsdorf—Stainz	1. Februar 1901		Personenhaltestelle Kraubath geändert auf Kraubath bei Stainz; Herbersdorf auf Neudorf bei Stainz

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnnng oder Aendernng	Für welchen Verkehr	Anmerkung
Brünner elektrische Strassenbahnen	**Haltestellen:** I. Linie Kröna—Lazanskyplatz: Neuer Schlachthof Altes Schlachthaus Fleischmarktgasse Wanniekgasse Stefansgasse Schüttgasse Zollhausglacis Bahnhof Magdalenenkirche Grosser Platz Lazansky-Platz Ratwitgasse Meierhofgasse Linienamt-Eichhorngasse Lichtenauergasse Schöne Aussicht Waisenhausgasse Getreidemarkt Thalgasse Technik Landhaus Lazansky-Platz II. Linie Kröna—Kumrowitz: Kröna Plankengasse Arnoldgasse Breitegasse Metallfabrik Kumrowitz	2. Februar 1901	Für den Personenverkehr	
Elektrische Bahnen der kgl. Hauptstadt Prag	**Haltestellen:** Ladislausgasse der Linie Tesnov—Smichov	17. December 1900	Für den Personenverkehr	Errichtet in km 2·020.
	Abfahrt der Dampfschiffe der Linie Tesnov—Smichov	17. December 1900	Für den Personenverkehr	Errichtet in km 2·860.
	Palackyplatz der Linie Tesnov—Smichov	17. December 1900	Für den Personenverkehr	Verlegnng anf km 2·980.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preusische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Stettin: Eröffnung der Reststrecke vom vorläufigen Haltepunkt Ostswine bis Swinemünde der Nebeneisenbahn Wollin-Swinemünde.) Am 15. Mai wurde von der Nebeneisenbahn Wollin-Swinemünde die Theilstrecke vom vorläufigen Haltepunkt Ostswine bis Ostswine mit der Station Ostswine und am 1. Juni die Reststrecke Ostswine-Swinemünde (Fährbetrieb) für den Gesammtverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Auf der Fährstrecke Ostswine—Swinemünde Bahnhof werden nur Güterwagen übergeführt. Reisende müssen an den Anlegestellen des Fährschiffes die Züge verlassen und sich zu Fuss auf das Schiff begeben. Am anderen Ufer des Swinestromes steht nach jeder Ueberfahrt ein Anschlusszug zur Aufnahme der Reisenden bereit. (Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction.)

— (Directionsbezirk Halle a. d. Saale: Auflassung der Güternebenstelle Prettin.) Am 30. Juni wird die Güternebenstelle in Prettin, sowie das mit ihr verbundene bahnamtliche Rollfuhrgeschäft aufgelassen. (Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 2. Mai.)

— (Directionsbezirk Hannover: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Marienburg [Hannover].) Zufolge einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction wurde am 15. Mai die an der Strecke Hildesheim—Goslar gelegene Haltestelle Marienburg (Hannover) für den Viehverkehr in Wagenladungen eröffnet. (Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction.)

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Chursdorf.) Am 15. Mai wurde der an der Linie Werdau—Weida gelegene Haltepunkt Chursdorf, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehr diente, für den beschränkten Güterverkehr (Stückgut) eröffnet. (Kundmachung der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.)

— (Eröffnung der Bergschwebebahn Loschwitz-Rochwitzer Höhe.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist am 6. Mai die Bergschwebebahn Loschwitz-Rochwitzer Höhe dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Durch das neue Verkehrsmittel wurde nicht nur einer der schönsten Aussichtspunkte, sondern auch ein für die Bebauung hervorragend geeignetes, vorher schwer erreichbares Gebiet der Umgebung von Dresden erschlossen.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Separatfahrten Melk—Krems—Hollenburg—Krems.) Die gesellschaftliche Direction gibt bekannt, dass vom 26. Mai l. J. ab an jedem Sonn- und Feiertage bei günstiger Witterung bis auf Widerruf ab Melk unter Berührung sämmtlicher Localschiffstationen nebst dem fahrplanmässig zwischen Melk—Krems verkehrenden Personendampfer auch ein Separatschiff nach Krems—Hollenburg—Krems verkehren wird. Fahrplan: Abfahrt von Melk zu Thal 6 U. 15 Min. Abends, Abfahrt von Hollenburg nach Krems zu Berg 8 U. 10 Min. Abends. Für dieses Separatschiff gelten die Fahrpreise der Localschiffe und hat dasselbe Anschluss an die an Sonn- und Feiertagen verkehrenden Personenzüge der Staatsbahnen 9 U. 48 Min. Abends nach Wien (K.F.J.B.) und 9 U. 24 Min. Abends via Herzogenburg nach Wien Westbahnhof.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 3. April 1901 mit 18 Passagieren und 1991 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 1088 Tonnen Zucker nebst 2100 Stück Holz von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port-Said 60 kg Bier, 366 kg Kurzwaaren, 840 kg Papier, 1200 kg Manufacturwaaren, 285 kg Metallwaaren, 900 kg Möbel, 180 kg Zündhölzchen, 200 Stück Pfosten; nach Padang 3662 kg Bier; nach Suez 720 kg Bier, 410 kg Esswaaren, 790 kg Manufacturwaaren, 260 kg Metallwaaren, 362 kg Wein; nach Gedda 100 kg Papier, 4080 kg Farben, 9150 kg Esswaaren, 131 kg Manufacturwaaren, 1403 kg Porzellan, 2350 kg Glaswaaren, 83.800 kg Zucker, 396 kg Zündhölzchen; nach Aden 1915 kg Papier, 6445 kg Esswaaren, 2560 kg Manufacturwaaren, 8700 kg Droguen, 318 kg Lampen, 1580 kg Möbel, 5495 kg Metallwaaren, 1363 kg Oel, 342 kg Porzellan, 1170 kg Glasperlen, 3570 kg Spiritus, 1200 kg Glaswaaren, 270 kg Droguen, 40.775 kg Zucker, 300 Stück Bretter, 400 Stück ½zöllige Bretter, 1200 Stück halbe Staffeln; nach Massauah 54 kg Kurzwaaren, 80 kg Manufacturwaaren, 2900 kg Metallwaaren, 3100 kg Oel, 1100 kg Glaswaaren, 3840 kg Spiritus, 24.000 kg Zucker; nach Mombasa 441 kg Bier, 203 kg Esswaaren, 1940 kg Mehl, 1695 kg Metallwaaren, 501 kg Wein, 970 kg Glaswaaren; nach Hodeidah 7220 kg Papier, 976 kg Metallwaaren, 965 kg Glaswaaren, 1240 kg Zündhölzchen; nach Zanzibar 2750 kg Papier, 1500 kg Mehl, 2026 kg Metallwaaren, 4265 kg Glaswaaren; nach Durban 1440 kg Esswaaren; nach Colombo 5 kg Muster; nach Shanghae 3700 kg Bier, 10.600 kg Papier, 60 kg Muster, 1062 kg Kurzwaaren, 11.256 kg Esswaaren, 5130 kg Manufacturwaaren, 27.100 kg Metallwaaren, 2500 kg Möbel, 418 kg Oel, 8420 kg Wein, 740 kg Spiritus, 390 kg Tabak, 25.400 kg Glaswaaren, 10.080 kg Zucker, 1430 kg Glaswaaren; nach Chefoo 1374 kg Wein; nach Tientsin 361 kg Manufacturwaaren, 925 kg Papier; nach Bombay 850 kg Bier, 9150 kg Knöpfe, 12.500 kg Spielkarten, 261.500 kg Papier, 6300 kg Esswaaren, 620 kg Erdwachs, 3200 kg Farben, 7300 kg Kurzwaaren, 170 kg Muster, 18.150 kg Lampen, 1110 kg Knöpfe, 690 kg Kurzwaaren, 2030 kg Quecksilber, 610 kg chemische Producte, 4750 kg Möbel, 7590 kg Holzwaaren, 15.800 kg Baumwollwaaren, 2430 kg Manufacturwaaren, 75.270 kg Metallwaaren, 65 kg Seife, 550 kg Wein, 23.900 kg Manufacturwaaren, 25.000 kg Glasperlen, 6350 kg Schuhwaaren, 44.100 kg Glaswaaren, 876.810 kg Zucker, 7970 kg Manufacturwaaren, 80 kg Wein; nach Bagdad 1664 kg Muster, 800 kg Bier, 798 kg Papier, 750 kg Kurzwaaren, 720 kg Manufacturwaaren, 3250 kg Metallwaaren, 16 000 kg Spiritus, 560 kg Seife, 352 kg Zündhölzchen; nach Bushire 535 kg Papier, 1050 kg Baumwollwaaren, 140 kg Glaswaaren, 27.650 kg Zündhölzchen; nach Mahomerah 23 kg Muster; nach Bassorah 5000 kg Bier, 34.700 kg Papier, 2230 kg Farben, 2050 kg Papier, 40 kg Muster, 1550 kg Manufacturwaaren, 20.300 kg Metallwaaren, 6305 kg Glaswaaren, 574 kg Seife, 7030 kg Zündhölzchen, 16 000 kg Zucker; nach Calcutta 520 kg Kurzwaaren, 2000 kg Metallwaaren, 76 kg Glaswaaren, 51.250 kg Zucker; nach Cochin 381 kg Papier; nach Cannanore 5869 kg Garne; nach Mongalore 16.600 kg Glaswaaren, 858 kg Möbel, 2520 kg Esswaaren und nach Calicut 287 kg Esswaaren und 13.399 kg Glaswaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,507.848.

— (Ankunft des Dampfers „Maria Theresia" von Bombay.) Dieser Dampfer von 1922 Tonnen Gehalt ist am 4. April 1901 nach 52tägiger Fahrt mit 76 Passagieren und 2038 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 178 Tonnen nach Fiume und 700 Tonnen nach Venedig bestimmt waren, von Shanghai, Bombay und Karachi in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Shanghai 399.000 kg Unschlitt (wovon 107.000 kg für Fiume und 107.000 kg für Venedig), 18.000 kg Häute für Venedig, 232.000 kg Sämereien; aus Hongkong 42.000 kg Quassia (wovon 5250 kg für Fiume und 7000 kg für Venedig), 2100 kg Oelessenz (wovon 1200 kg für Venedig); aus Singapore 159.900 kg Pfeffer (wovon 10.080 kg für Venedig und 45.420 kg für Fiume), 20.280 kg Gambier, 51.000 kg Zinn; aus Canton 770 kg Curiositäten; aus Malabar 4466 kg Spelt; aus Macassar 3603 kg Perlmutter; aus Bombay 396.455 kg Baumwolle (wovon 20.350 kg für Fiume), 4770 kg Hanf, 2639 kg Perlmutter, 14.617 kg Gummi, 1580 kg Kupfer, 50.750 kg Sämereien und aus Karachi 53.540 kg Sämereien, 544.270 kg Baumwolle für Venedig und 35.209 kg Häute (wovon 12.180 kg für Venedig). Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,200.053.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 14. Mai dem Assistenten der österreichischen Staatsbahnen Ferdinand Goretschau in Anerkennung der von ihm im Dienste mit eigener Lebensgefahr bewirkten Rettung eines Menschen vom Tode das goldene Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN
Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschl. autorisirte Fabrik
H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.
Patente in allen Staaten. (620)
Central-Heizungen aller Systeme.
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Heim's rauchverzehrende Kamine
Heim's rauchverzehrende „Calorifères".

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Fahrpreise im Personen- und Gepäckstarife.

Mit Giltigkeit vom 18. Juni a. St./1. Juli n. St. 1901 treten an Stelle der im Tarife für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen österreichisch-ungarischen und russischen Stationen — giltig vom 19. September a. St./1. October n. St. 1898 — auf Seite 32/33 nach oder von Ekaterinoslaw über Podwołoczyska vorgesehenen Fahrpreise und Gepäckstaxen die nachstehenden in Kraft:

Courierzug				Personenzug						Für je 10 kg Gepäcksübergewicht in Rubeln
Erwachsene		Kinder		Erwachsene			Kinder			
I.	II.	I.	II.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	
Wagenclasse										
in Rubeln										
20·53	12·34	5·31	3·23	19·23	11·59	7·69	4·98	3·04	1·99	1·14

Wien, am 18. Mai 1901. [442]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Bewilligung der Reexpeditionsbegünstigung für Rohspiritussendungen im Lagermagazine der Expositur der galizischen Actien-Hypothekenbank in Stanislau.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1901 wird die Reexpeditionsbegünstigung für Rohspiritussendungen im Lagermagazine der Expositur der galizischen Actien-Hypothekenbank in Stanislau rücksichtlich des Tarifes für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. December 1900 und Heft 4 vom 1. Jänner 1901, bewilligt.

Demgemäss ist das „Verzeichniss der Reexpeditionsstationen und Einlagerungsstellen" auf Seite 38 des Tarifheftes 1, resp. Seite 9 des Tarifheftes 4 wie folgt zu ergänzen, und zwar:

Reexpeditionsstation	Einlagerungsstellen	Einlagerbare Güter	Position der Güterclassification etc.	Verfrachtungsquantum etc.
Stanislau	Lagermagazin der Expositur der galizischen Actien-Hypothekenbank	Rohspiritus	S—50	10.000

Wien, am 20. Mai 1901. [443]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Druckfehlers im Anhange zu den Tarifen, Theil II, Hefte 1 und 2.

In dem vom 1. Jänner 1901 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, Hefte 1 und 2, für den oben bezeichneten Eisenbahnverband ist der auf Seite 19, Rubrik 2, unter a) enthaltene deutsche Text: „Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I" zu berichtigen auf:

„Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I."

Wien, am 20. Mai 1901. [444]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr nach preussischen Staatsbahnstationen.

Einbeziehung der Station Tillowitz in den Ausnahmetarif, Heft A.

Mit Giltigkeit vom 10. Juni 1901 wird die Station Tillowitz der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen in den vom 1. Jänner 1901 giltigen Ausnahmetarif, Heft A, für den obbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen und finden für Sendungen nach derselben die im Verkehre nach der Station Gross-Strehlitz vorgesehenen Frachtsätze Anwendung.

Wien, am 18. Mai 1901. [445]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz.

Friedländer Bezirksbahnen.

Localbahn Raspenau-Weissbach.

Im Betriebe der Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrmann Bachstein.)

Einführung eines Nachtrages II zum Tarife, Theil II.

Erweiterung der vollen Abfertigungsbefugnisse in der Halte- und Verladestelle Mildeneichen.

Ab 1. Juni 1901 wird die in den Abfertigungsbefugnissen eingeschränkte Halte- und Verladestelle für den Gesammtverkehr eröffnet.

Gleichzeitig tritt ein Nachtrag II zum Localtarife, Theil II, in Kraft, in welchem die Eil- und Frachtstückgutsätze im Verkehre der Stationen der Localbahn Raspenau-Weissbach mit der Haltestelle Mildeneichen enthalten sind.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Betriebsdirection in Friedland i. B., sowie in den Stationen zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

Friedland in Böhmen, am 20. Mai 1901.

[446]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einbeziehung der Station Soltau.) Mit 1. April wurde die Station Soltau des Eisenbahn-Directionsbezirkes Hannover mit nachstehenden Frachtsätzen für die Strecken nördlich von Basel in das Tarifheft 3, zweite Abtheilung, vom 1. Septemher 1900 aufgenommen:

Eilstückgut	Frachtstückgut		Wagenladungen									
			Allgem. Classen		Specialtarife I			II		III		Ausnahmetarif Nr. 6 a
	1	2	A	B	a	b		a	b	a	b	
Centimes für 100 kg												
1543	771	771	658	582	487	440		487	345	345	223	771

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Ergänzungs- und Berichtigungsblatt.) Zu dem ab 1. April giltigen Theil II A, deutsche Schnittsätze, wurde, ebenfalls giltig vom 1. April ab, ein Ergänzungs- und Berichtigungsblatt herausgegeben. Die Abgabe erfolgt kostenlos.

Ostdeutsch-Oberschlesischer Kohlenverkehr. (Einbeziehung der Haltestellen Sonnenwalde und Bernsdorf.) Mit Giltigkeit vom 1. April wurden die an der Theilstrecke Lippusch—Bernsdorf gelegenen Haltestellen Sonnenwalde und Bernsdorf des Directionsbezirkes Danzig in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verbandsgütertarif. (Einbeziehung der Station Lauterbach-Steinbach.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Lauterbach-Steinbach der Sächsischen Staatsbahn als Versandtstation in den in dem obenbezeichneten Tarife bestehenden Ausnahmetarif für Braunkohlen, Braunkohlencoaks und Braunkohlenbriquettes (auch Nasspresssteine) einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ausnahmefrachtsätze für Elektrodenkohle.) Mit 10. April traten für die Beförderung von Elektrodenkohle die nachstehenden Frachtsätze in Kraft:

Von Ratibor nach	Für Sendungen von 5000 kg	Für Sendungen von 10.000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes	
Bern	804	585
Biel	797	579
Brig	1031	776
Gampel	1012	760
Genf	940	700
Langenthal	760	548
Luterbach	770	556
Monthey	948	706
Vernayaz	952	709

Damit werden die unterm 12. Februar 1901 veröffentlichten Frachtsätze für Elektrodenkohle ab Ratibor aufgehoben.

Magdeburg-Halle-Sächsischer und Schlesisch-Sächsischer Verkehr. Am 1. April ist die Haltestelle Schönwalde aus dem Schlesisch-Sächsischen Gütertarife ausgeschieden und als Station des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle in den Magdeburg-Halle-Sächsischen Gütertarif aufgenommen worden. Ueber die anzuwendenden neuen Entfernungen und Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien beabsichtigt die Lieferung der nachbenannten Arbeitsmaschinen und Werkstätteneinrichtungen im Offertwege zu vergeben, und zwar:

1 Stück Drehstrom-Elektromotor mit effect. 10 HP.
1 „ Siederohr-Walz- und Abschneidemaschine.
1 „ Werkzeug-Schleifmaschine.
1 „ Differential-Schrauben-Flaschenzug.
1 „ Stehbolzen-Doppelhohrmaschine.
2—3 „ Support-Drehhänke.
1 „ Stehbolzen-Kuppelungs- und Anker-Schrauben-Schneidmaschine.
1 compl. Transmission von 26·5 m Länge.

Die Lieferung hat auf Grund der allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie der mit den genauen Beschreibungen versehenen Offertformularien, welche verwendet werden müssen, zu erfolgen. Es können jedoch etwaige Aenderungen in der Beschreibung durch **Streichen** oder **Ergänzen** des Textes mit **rother Tinte** vorgenommen werden. Diese Behelfe können bei der Fachabtheilung für Zugförderung und Werkstättendienst der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, Administrationsgebäude, XV., Mariahilferstrasse Nr. 132, hehoben oder gegen Einsendung des Porto hezogen werden.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur unter Benützung der k. k. österr. Staatsbahnlinien erfolgen kann, inclusive aller Nebenspesen zu erstellen.

Der Offerent hat mit seinem Anbote **zehn Wochen** im Worte zu bleihen und steht es jedem frei, auch nur auf einen der ausgeschriebenen Gegenstände zn offeriren.

Die vorschriftsmässig gestempelten, mit den Zeichnungen der offerirten Gegenstände belegten Offerte sind, mit der Aufschrift: **„Offert für die Lieferung von Werkstätten-Einrichtungen“** versehen, his längstens **31. Mai 1901, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten Direction einzubringen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am nächsten Tage 10 Uhr Vormittags stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Offerte, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Mai 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1279	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt, unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt	Ungvár	Bregenz trans.*) Lindau trans.*)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Tarife des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Centimes a) 709	b) 380	Im Kartirungswege		*) Diese Frachtsätze finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben im letzteren Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit oder St. Margrethen transit zu lauten
					Buchs trans.*)					709	376			
					St. Margrethen trans.*)					713	382			
					Basel (N.O.B. und Bad.B.)					790	434			
					Genève (Genf)					991	561			
					Konstanz (N.O.B. und Bad.B.)					742	465			
					Romanshorn					729	398			
					Schaffhausen (N.O.B. und Bad.B.)					749	408			
					Zürich (Hanpthhf.)					795	437			
1280	k. k. österr. Staatsbahnen	Mühlkreisbahn	Sand	km 40·78	Rohrbach-Berg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Es besteht kein Frachtsatz	14 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1	1281	1282	1283
Die Publication erfolgt von der Namen der	2 / 3	k. k. österr. Staatsbahnen — betheiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen — betheiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen — Murthalbahn Unzmarkt-Manterndorf
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4	Eisen und Stahl laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 44 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Schwefeläther	Baumaterialien und maschinelle Einrichtungen aller Art
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Assling	Aussig	allen Stationen der Murthalbahn
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Aalen, Friedrichshafen, Göppingen oder umgekehrt	Killwangen	
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	a) Aufgabe von mindestens 10.000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht per Eisenbahnwagen und Frachtbrief. b) Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg per Eisenbahnwagen und Frachtbrief	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7	vom 1. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Decembar 1901	vom 1. Juni 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis 31. Decembar 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Tarif-Theil II, Heft 1, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1897	Tarif-Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	a) Mark 1·80 1·82 1·86 b) 1·67 1·51 1·73	a) 703 Centimes b) 624 Centimes	50 pCt. Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes, unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11			Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Absender bis längstens Ende März 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach zu bewirken ist
Besondere Bemerkungen	14			Die Sendungen müssen für Neubauten industrieller Etablissements bestimmt und dies ausdrücklich auf den Frachtbriefen bemerkt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1284	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Glassand, unverpackt, des Ausnahmetarifes Nr. 14, Theil II, Heft 2	A. Strassgräbchen B. Wlednitz	Poděbrad Oe.N.W.B. Radnitz k.k.St.B. Smichow k.k.St.B. Wien K.F.N.B. Floridsdorf Wien-Donauuferbahnhof K.F.N.B. Wien Oe.N.W.B. Floridsdorf-Jedlesee Korneuburg Stockerau Oe.N.W.B. Wien St.E.G. Stadlau Wien K.F.J.B. Klosterneuburg-Weidling Wien-Donauquaibahnhof Nussdorf	Unter Einhaltung der im Ausnahmetarif Nr. 14 enthaltenen Bedingungen	ab 1. Juni bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Ostdeutsch-Österreichischer Verband, Theil II, Heft 2, vom 1. August 1900		in Pfg. A: 68 B: 69 A: 74 B: 75 A: 68 B: 69 A: 112 B: 113		Im Kartirungswege		
1285	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Sägeabfallholz (nur als Brennholz verwendbar) bis 1 m Länge	Petrozsény	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), Stadlau und Floridsdorf	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897	Versobieden	138 Heller	Versobieden	Im Kartirungswege		
1286	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Chamottemörtel (Chamottemehl, Chamottespeise), Chamottesteine (Chamottesteine)	Bodenbach (St.E.G. oder B.N.B.)	der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr. Eisenbahnverband	Bestebt kein directer Frachtsatz	122 Heller	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

NB. Dieser Frachtsatz wird nur unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte für das städtische Gaswerk an der Erdbergerlände in Wien bestimmt und an dasselbe adressirt sind. Ausser diesem Frachtsatzo kommt noch eine Gebühr von 2 (zwei) Kronen per Wagen für den Zuschub dieser Sendungen von der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände nach dem städtischen Gaswerke in Anrechnung.

Fortlaufende Nummer	1	1287	1288
Die Publication erfolgt	2	**Südbahn-Gesellschaft**	**Buschtěhrader Eisenbahn**
von der Namen der und im	3	Barcs-Pakraczer Eisenhahn / betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Holzkohle	Kohle, mineralische als Frachtgut
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	S u p l j a l i p a	Reitzenhain
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	Wien (Matzleinsdorf) S.B.; Wien St.E.G.; Leoben S.B. transit*); Klagenfurt transit**)	Kralup; Prag (Bubna); Prag (Smichow); Prag (Sandthor); Komotau (nur für Sendungen nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, welche von Komotau direct über Saaz abgefertigt werden); Eger
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Wenn bei diesen Sendungen Holzkohlenansätze zur Verwendung gelangen, so hat die Frachtberechnung in der Weise zu erfolgen, dass von dem incl. dieser Holzkohlenansätze ermittelten gebührenpflichtigen Nettogewichte 500 kg per Wagen in Abschlag zu bringen sind und die Fracht sonach für das restliche Gewicht, jedoch mindestens für 9500 kg per verwendeten Wagen, zu berechnen ist. h) Der ermässigte Frachtsatz von 121 h per 100 kg findet nur bei Verwendung von Holzkohlenansätzen Anwendung. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Partei	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen.
und gilt in der Zeit	7	vom 27. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901
Bezeichnung	8	Localtarife	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Localtarif, bezw. Tarif für den Westungarisch - Oesterreichischen Eisenbahnverband	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Es besteht kein directer Frachtsatz	Es besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	a) 127 Heller incl. ungar. Stener; h) 121 " " " "	Heller für 1000 kg: 564; 266; 604; 590; 598; 592
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	108*); 105**); Heller incl. ungar. Stener	504; 206; 536; 522; 530; 524
			60; 60; 68; 68; 68; 68
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14	*) Nur giltig für Sendungen, welche nach Concordiahütte, Eisenerz, Hieflau, Krumpenthal, Sulzau, Trofayach, Unzmarkt, Vordernberg oder Werfen bestimmt sind. **) Nur giltig für Sendungen, welche nach Heft oder Löbling bestimmt sind	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1289	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn** kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn		als Eilgut aufzugebende nachstehende Artikel: Butter, frische und lebende Fische; Frische Beeren, frisches Stein- und Kernobst (excl. Südfrüchte), frische Weintrauben, verpackt; Grüne Bohnen, Erbsen (Schoten), Spinat, Salat und Gurken	Oderberg transit	Die Sendungen sind mit directen Frachtbriefen nach irgend einer Station des westlichen Zollauslandes aufzugeben. Bezüglich der Verpackung der Sendungen sind in Anbetracht der Beschaffenheit der in Rede stehenden Güter die in den Tarifen und im Betriebsreglement der Aufgabsbahn vorgesehenen diesbezüglichen Bestimmungen massgebend. Hievon abweichend verpackte Sendungen sind von der gegenwärtigen Begünstigung ausgeschlossen, Parteiseitige Frontenvorschriften werden beachtet, wenn die vorgeschriebene Route in der betreffenden Relation zu irgend einer Zeit zum Transporte zugelassen ist. Ueber die zum Transporte zugelassenen Routen ertheilen die Aufgabsstationen Auskunft	vom 15. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Oesterreichisch-Ungarischer, bezw. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband und Localtarife						
			Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg — In beliebiger Menge										
			auf Grund der nachstehend bezeichneten Frachtsätze										
			d						Pfennige				
			b						a b c d				
			c										
				Arad				Verschieden	514 310 — —		Verschieden		
				Barauyavár-Monostor					615 — — 548				
				Bazin					293 193 — —				
				Báttaszék					579 — — 516				
				Brassó					842 — — 753				
				Budapest und Köbánya sämmtliche Bahnhöfe der K.U.St.B.					407 257 187 358				
				Cseklész					310 203 — —				
				Debreczen					464 290 211 —				
				Györ					401 272 204 —				
				Hegyes-Feketehegy					556 326 232 —				
				Héthárs					331 — — 264				
				Jutas					535 — — 482				
				Kassa					350 193 156 268				
				Kecskemét					449 282 206 —				
				Királyhalom					527 315 — —				
				Kis-Körös					478 296 213 —				
				Kis-Kun-Félegyháza					464 290 — —				
				Kis-Kun-Halas					499 304 — —				
				Kisvárda					464 276 — —				
				Knkujevci-Erdövég					657 364 255 —				
				Lipótvár					249 166 123 —				
				Nagy-Káta					414 262 — —				
				Nagy-Körös					435 273 — —				
				Nagy-Maros					367 236 — —				
				N.-Szt. Miklós					550 324 — —				
				Nagy-Szombat					266 177 — —				
				Nyiregyháza					428 270 — —				
				Ó-Dombovár					529 470 — —				
				Palota-Ujpest					396 253 182 —				
				Pásztó					335 216 159 —				
				Poprád-Felka					240 — — 191				
				Pozsony					310 203 147 —				
				Predeal					863 — — 772				
				Priglevicza-Szt. Iván					578 — — 514				
				Ruttka					131 92 77 108				
				Sid					649 360 252 —				
				Szabadka					527 315 — 469				
				Szeged-Rókus					506 307 222 —				
				Szt. György					293 193 141 —				
				Szöllös					310 203 147 —				
				Szöreg					514 310 224 —				
				Temesvár-Gyárváros und Józsefváros					556 — — 494				
				Török-Becse-Aracs					611 372 280 —				
				Ujvidék					599 342 240 —				
				Ungvár					471 271 — —				
				Versecz					607 345 346 —				
				Zsolna					113 83 68 94				
											Im Kartirungswege, bezw. bei direct nach dem Auslande abgefertigten Sendungen im Rückvergütungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
	Nr. 43 vom 13. April 1901	1007	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Garne der Pos. G—3 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898	Wien, Nordbahnhof	Bennisch	In der Spalte 10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) ist Ziffer „210“ auf „217“ zu berichtigen	

PUTZWOLLE

cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

GANZ & COMP.

BUDAPEST, RATIBOR
LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung.

Krahnbau-Werkstätte von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nord-bahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, I. Wipplingerstrasse 21.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 61. **Wien, 25. Mai 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der Feiertage wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 29. Mai 1901 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 20. Mai 1901, womit für den Monat Juni 1901 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juni 1901 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19^1/_2$ %) Percent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Klosterneuburg nach Weissenbach a. d. Triesting mit Abzweigungen von Klausen-Leopoldsdorf nach Kaltenleutgeben und von Alland in die Hinterbrühl.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Elektrotechniker Bernhard Spielmann in Wien die mit dem Erlasse vom 24. October 1899, Z. 36.978/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 128 vom 7. November 1899), auf die Dauer eines Jahres ertheilte und sohin mit dem Erlasse vom 28. September 1900, Z. 45.437/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 119 vom 18. October 1900), auf die Dauer von weiteren sechs Monaten verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf, eventuell mit Elektricität zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Klosterneuburg durch das Weidlingthal und über Mauerbach nach Purkersdorf und von da über Klausen-Leopoldsdorf und Alland nach Weissenbach a. d. Triesting mit Abzweigungen von Klausen-Leopoldsdorf nach Kaltenleutgeben und von Alland über Gaaden in die Hinterbrühl unter den in dem erstbezogenen Erlasse bezeichneten Bedingungen und Modalitäten auf die Dauer eines Jahres neuerlich ertheilt.

Wien, am 7. Mai 1901. Z. 18.565/2.

Eröffnung der Strecke Sattledt—Grünau der Welser Localbahnen.

Am 23. Mai 1901 ist die Strecke Sattledt—Grünau der Welser Localbahnen mit den Stationen Voitsdorf, Pettenbach, Steinbachbrücke, Vichtwang, Scharnstein-Mühldorf und Grünau, den Halte- und Verladestellen Grossendorf und Traxenbichl und den Personenhaltestellen Maidorf, Moos, Heiligenleithen und Kothmühle für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die vorgenannten Stationen sind für den Gesammtverkehr, die Halte- und Verladestellen für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsgüterverkehr und die Haltestellen für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet.

Den Betrieb auf dieser Localbahnstrecke führt die k. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

I. **Die Staatssteuerpflicht eines Objectes bildet die nothwendige Vorbedingung für den Bestand einer Umlagepflicht des betreffenden Objectes.**

II. **Da Staatsgebäude nach § 2 des Gebäudesteuerpatentes vom 20. Februar 1820 von jeder staatlichen Gebäudesteuer grundsätzlich und für immer eximirt sind, so kann auch die Vorschreibung einer Gemeindeumlage auf solche Gebäude nicht platzgreifen.**

Mit Zahlungsauftrag der Gemeindevorstehung Salzburg vom 22. August 1898 wurde der dortigen k. k. Finanzdirection die vorläufig mit 54 Percent zur Einhebung gelangende Gemeindeumlage per 1898 von communalärarischem Besitze in der Stadt Salzburg vorgeschrieben.

Die Finanzdirection brachte gegen diesen Zahlungsauftrag, insoweit die Vorschreibung die permanent steuerfreien Gebäude und Gebäudetheile betraf, den Recurs an den Gemeinderath der Landeshauptstadt Salzburg ein, welcher denselben jedoch mit Sitzungsbeschluss vom 9. November 1898 abwies.

Nachdem auch der weitere Recurs der Finanzdirection an den Landesausschuss des Herzogthumes Salzburg von letzterem mit Entscheidung vom 22. December 1898, Z. 9321, abschlägig beschieden worden war, brachte die mehrgenannte Finanzdirection hiegegen die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof ein, welcher die angefochtene Entscheidung des Landesausschusses des Herzogthumes Salzburg mit dem Erkenntnisse vom 6. December 1900, Z. $\frac{8165 \text{ ex } 1900}{\text{V.-G.-H.}}$, als gesetzlich nicht begründet aufhob.

Entscheidungsgründe:

Der Landesausschuss des Herzogthumes Salzburg stützt seine Entscheidung auf die zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 18. December 1835 mit der Regierungs-Kundmachung vom 20. Februar 1847, Z. 31.985, verlautbarten Bestimmungen zur Regulirung des Concurrenzwesens im Herzogthume Salzburg, Provincial-Gesetzsammlung 29, Theil Nr. 13, insbesondere auf die Punkte III und IV dieser Kundmachung, aus welchen er die Verpflichtung einer ideellen Vorschreibung der Hauszinssteuer von den permanent steuerfreien ärarischen Gebäuden, und sohin das Recht der Vorschreibung der Gemeindeumlage aus diesem Zinssteueranschlage deducirt.

Allein die citirte Kundmachung sagt im ersten Absatze der Bestimmung IV, dass den Umlagsmassstab für die Concurrenzerfordernisse in der Regel die directe Besteuerung des ganzen Landes oder des Bezirkes, nämlich die Grundsteuern, die Dominicalsteuer, die Hauszins- und Hausclassensteuer, dann die Erwerbsteuer bilde.

Sohin wird im vierten und fünften Absatze desselben Artikels bestimmt:

„Die Aerarialgebäude, welche als solche der Hausclassensteuer nicht unterliegen, werden dennoch zu den Concurrenzanlagen beigezogen, weil das Motiv ihrer Steuerbefreiung nicht auch die Befreiung von der Concurrenzpflicht begründet. Sie sind demnach in die concurrenzpflichtigen Besitzobjecte mit dem Steuerbetrage ‚einzureihen', der sie treffen würde, wenn ihnen die Steuerfreiheit nicht zukäme."

An jener Stelle dieses Gesetzartikels also, in welcher einzig und allein von einer Concurrenzpflicht des Aerars überhaupt und der Aerarialgebäude insbesondere die Rede ist, wird nur von der Hausclassensteuer allein und von keiner einzigen anderen Steuer gesprochen.

Aus diesem Wortlaute der citirten Gesetzesstelle ergibt sich demnach unzweideutig, dass nur beabsichtigt und dementsprechend nur verfügt wurde, die Aerarialgebäude lediglich nach Massgabe der ideellen Hausclassensteuer zur Concurrenzleistung heranzuziehen.

Da nun nach § 6 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches einem Gesetze in der Anwendung kein anderer Verstand beigelegt werden darf, als welcher aus der eigenthümlichen Bedeutung der Worte in ihrem Zusammenhange und aus der klaren Absicht des Gesetzgebers hervorleuchtet, so kann die eben wirklich citirte Bestimmung der fraglichen Kundmachung eben nur auf die Hausclassensteuer, nicht auch auf die Hauszinssteuer, um deren Belegung mit Umlagen es sich im gegenwärtigen Falle handelt, bezogen werden, wobei auch nicht übersehen werden darf, dass der die Ausführungsmodalitäten der Heranziehung der ärarischen Gebäude zur Concurrenzleistung regelnde Schlusssatz des citirten Absatzes IV der Bestimmungen nur auf die Hausclassensteuer, nicht auch auf die Hauszinssteuer passt, da die Vorschriften des Gebäudesteuerpatentes (§§ 4 und 17) vom 29. Februar 1820, politische Gesetzsammlung, Band 47 und 48, von einer „Einreihung" nur in Betreff der Hausclassensteuer nicht auch in Betreff der Hauszinssteuer sprechen.

Ueberdies ist diese Bestimmung als eine Ausnahme von der im § 2 des Gebäudesteuerpatentes statuirten und auch in den oben citirten Bestimmungen vom 20. Februar 1847 ausdrücklich und offenbar im Hinblicke auf das damals bereits erlassene Gebäudesteuerpatent anerkannten Steuerfreiheit der Aerarialgebäude anzusehen, wonach also eine ausdehnende Auslegung der fraglichen Ausnahmsbestimmung nicht zulässig erscheint.

Die angeführte Gesetzesstelle könnte daher in keinem Falle als geeignet erkannt werden, die in Rede stehende Vorschreibung einer Umlage auf die ideelle Hauszinssteuer zu rechtfertigen.

Der Verwaltungsgerichtshof musste übrigens, wenngleich sowohl seitens der Gemeinde, als auch seitens des Landesausschusses der fragliche Umlageanspruch einzig und allein auf das besprochene Concurrenznormale gestützt wird, doch in Betracht ziehen, dass nach dem gegenwärtigen Stande der Gesetzgebung die Frage der Berechtigung einer Umlageforderung in jedem concreten Falle zunächst vom Standpunkte des für das betreffende Rechtsgebiet geltenden Gemeindegesetzes aus beurtheilt werden muss.

Nun spricht aber das Gemeindestatut für die Stadt Salzburg vom 31. December 1869, L.-G.-B. Nr. 41, beziehungsweise vom 5. Jänner 1882, L.-G.-Bl. Nr. 4, von der „Einhebung von Umlagen auf die gesammten directen und indirecten Steuern". Es wird also hier als nothwendige Vorbedingung einer Umlagepflicht eine Staatssteuerpflicht des betreffenden Objectes vorausgesetzt. Da es sich aber in vorliegendem Falle um Staatsgebäude handelt, und solche nach § 2 des Gebäudesteuerpatentes vom 20. Februar 1820, politische Gesetzsammlung, Band 47 und 48, von jeder staatlichen Gebäudesteuer grundsätzlich und für immer eximirt sind,

so kann auch von der Vorschreibung einer Gemeindeumlage auf solche Gebäude nicht die Rede sein. Es muss vielmehr ausgesprochen werden, dass bei dem grundsätzlichen Wegfallen der primären Staatssteuerpflicht auch ein Object einer subsidiären Gemeindeumlagenpflicht absolut nicht vorliegt.

Es erscheint demnach die Beschwerde schon von diesen rechtlichen Gesichtspunkten aus als begründet, ohne dass es nothwendig wäre, auf die übrigen Beschwerdepunkte einzugehen.

Es rechtfertigt sich daher die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung gemäss § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876.

(Erkenntniss des k. k. Verwaltungsgerichtshofes vom 6. December 1900, Z. $\frac{8165}{\text{V.-G.-H.}}$ ex 1900, E.-M.-Z. 5782 ex 1901.

Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Bei Zusammenladung von sperrigen Gütern, welche bei Aufgabe von 5000 und 10.000 kg nach den Wagenladungsclassen A, B oder C tarifiren, mit nicht sperrigen Gütern zu einer Wagenladung von mindestens 5000 kg ist nach Tarif-Theil I, Abth. B, Abschnitt A III g, der österr.-ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen stets für die ganze Sendung die Normalclasse I anzuwenden, soferne nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung sich billiger stellt.

(Entscheidung vom 5. März 1901, Z. C b I $\frac{40/1}{4}$.)

Die Klagefirma hatte im December 1900 mehrere aus Gegenständen der Classe A und aus Möbeln bestehende Sendungen auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen zur Beförderung gebracht. Das Gewicht der beigepackten Möbel betrug in jedem einzelnen Falle unter 5000 kg. Die Fracht wurde mit Rücksicht darauf, dass Möbel im Gewichte unter 5000 kg nach dem Localtarife der k. k. Staatsbahnen als sperriges Gut classificirt sind, zum Satze des für Güter der Classe I in Wagenladungen bestehenden Ausnahmetarifes III dieses Localtarifes berechnet. Als Gesammtfracht wurde der Betrag von K 702·85 eingehoben.

Die Klagefirma behauptete jedoch, dass nach Tarif-Theil I, Abth. B., Abschnitt A III, und auf Grund der Classification des Localtarifes der k. k. Staatsbahnen die Fracht für das Gesammtgewicht jeder Sendung nach Classe A zu berechnen gewesen und demgemäss ein Gesammtbetrag von K 212·28 zu erstatten sei. Mit diesem Anspruche im Reclamationswege abgewiesen, erhob sie die Klage, welche jedoch mit folgender Begründung abgewiesen wurde:

Vorliegend steht fest, dass mit den in Frage kommenden Frachtbriefen Sammelgüter, unter welchen sich auch Möbel befanden, aufgegeben wurden. Das Gewicht der Möbel betrug bei jeder Sendung unter 5000 kg. Nach der Classification des Localtarifes der k. k. Staatsbahnen unter Pos. M — 25 classificiren Möbel in Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief als sperrig, bei mindestens 5000 kg nach Classe A, über 5000 kg nach Classe B.

Die Klägerin vertritt nun die Ansicht, dass nach der Bestimmung lit. c) im Abschnitte A III des Tarif-Theiles I, Abth. B, Möbel, wenn dieselben mit anderen Gütern zu einer Sendung vereinigt sind, welche im Ganzen 5000 kg übersteigt, so zu berechnen seien, als ob die Möbel 5000 kg betragen würden, so dass vorliegend nicht nur die Artikel, welche mit den Möbeln zu einer Sendung vereinigt waren, sondern auch die Möbel selbst nach Classe A tarifiren, weil nunmehr die Voraussetzungen der vorstehend citirten Bestimmung lit. c) zutreffen, dass die Sendung aus mehreren Artikeln der betreffenden Classe (vorliegend A) besteht. Gegenüber dem beklagten Aerar, welches sich auf lit. g) des Abschnittes A III des Tarif-Theiles I, Abth. B (Nachtrag III), beruft, führt die Klägerin an, dass diese von dem beklagten Aerar citirte Bestimmung zur Voraussetzung habe, dass Frachtgüter, für welche eine verschiedene Tarifirung vorgesehen ist, zu einer Sendung vereinigt werden, dass aber vorliegend, wo nur gleichartig tarifirende Güter aufgegeben worden seien, diese Voraussetzung nicht zutreffe, und somit die vom beklagten Aerar citirte Bestimmung keine Anwendung finde. Auch werde in dieser Bestimmung vorausgesetzt, dass sperrige Güter, für welche bei Aufgabe von 5000 und 10.000 kg die Sätze der Classen A, B oder C bestehen, mit Gütern anderer als der Classe A, B oder C zusammen vereinigt werden, was ebenfalls vorliegend nicht zutreffe, da hier nur Güter der Classe A zusammen mit den Möbeln versendet wurden. Das Gericht konnte der Anschauung des Klägers weder bezüglich der Auslegung der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, Abth. B, und des Nachtrages III hiezu, noch den Schlussfolgerungen, welche die Klägerin zog, beipflichten.

Lit. c) im Abschnitte A III des Tarifes, Theil I, Abth. B, enthält nur die allgemeine Bestimmung, dass die Subsumirung der Frachtgüter unter die Classe II, Wagenladungsclasse A, B und C, Specialtarife 1, 2, 3 und sperrige Güter aus der Güterclassification zu ersehen ist, und die betreffenden Frachtsätze anzuwenden sind, sowohl in dem Falle, wenn die Sendung nur aus einem Artikel der betreffenden Classe, als auch in dem Falle, wenn die Sendung aus mehreren Artikeln derselben Classe besteht. Diese Bestimmung kann hier nicht Anwendung finden, weil die Sendung aus mehreren Artikeln bestand und der eine Artikel „Möbel“ nicht 5000 kg betrug, somit unter die sperrigen Güter tarifirt, während die übrigen Artikel anders tarifiren.

Vorliegend kommt die Bestimmung lit. g) in der Fassung des Nachtrages III zur Anwendung, denn es wurden, wie vorstehend dargethan, mit einem Frachtbriefe Frachtgüter aufgegeben, für welche eine verschiedene Tarifirung vorgesehen ist. Der erste Absatz dieser Bestimmung behandelt die Frachtberechnung bei Aufgabe verschieden tarifirender Artikel mit einem Frachtbriefe, wenn unter den Artikeln sich keine sperrigen Güter befinden oder solche sperrige Güter, welche auch bei Aufgabe von 5000 und 10.000 kg noch immer als sperrige Güter behandelt werden. Der zweite Absatz behandelt den Fall, wenn mit einem Frachtbriefe verschieden tarifirende Artikel zu einer Wagenladung vereinigt aufgegeben werden und unter diesen sich sperrige Güter befinden, für welche bei Aufgabe von 5000 und 10.000 kg die ermässigten Wagenladungssätze der Classen A, B oder C tarifmässig bestehen. In diesem Falle wird für die ganze Sendung der Frachtsatz der Normalclasse I angewendet, sofern nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung sich billiger stellt.

Nach dem ersten Absatze der citirten Bestimmung ist für die Frachtberechnung der ganzen Sendung der höchst tarifirende Artikel massgebend, und zwar in der Weise, dass ohne Rücksicht auf dessen wirkliches Gewicht

der Tarif anzuwenden ist, wie er für diesen Artikel besteht, als ob derselbe in dem Gewichte der Gesammtsendung aufgegeben worden wäre. Diese Bestimmung gilt jedoch nicht, wenn in der Sendung sperrige Güter sich befinden, welche bei Aufgabe von 5000 bis 10.000 Kilogramm nach den Classen A, B oder C tarifiren. Für diesen Fall gilt der zweite Absatz, dass für die ganze Sendung der Frachtsatz der Normalclasse I anzuwenden ist.

Die Anschauung der Klägerin, dass diese Bestimmung nur dann gelte, wenn die vorerwähnten sperrigen Güter mit Gütern anderer Classen zu einer Wagenladung vereinigt seien, ist unhaltbar. Dies würde dazu führen, dass eine Sendung aus Gütern der Classe A, B oder C und aus sperrigen Gütern, für welche bei Aufgabe von 5000, beziehungsweise 10.000 kg die Classen A, B oder C bestehen, die Classen A, B oder C anzuwenden wären, während in dem Falle, wenn die Sendung aus derartigen sperrigen Gütern und anderen Gütern, z. B. des Specialtarifes 3, besteht, dieselben nach Normalclasse I zu berechnen wären. Es würde somit die Sendung nach der Normalclasse I berechnet werden, wenn solche sperrige Güter mit Gütern zusammen vereinigt sind, die niedriger als nach den Classen A, B oder C tarifiren, während eine Sendung, in welcher solche sperrige Güter mit anderen, nach Classe A, B oder C, also nach einer theueren Classe als Speciatarif 3 tarifirenden Gütern zusammen sich befinden, billiger berechnet würden. Das wäre jedoch sinnwidrig, und es erscheint eine solche Annahme ausgeschlossen.

Mit dem zweiten Absatze, lit. g), in der Fassung des Nachtrages III wurde bezweckt zu verhindern, dass unter Anwendung des ersten Absatzes dieser lit. durch Zuladung von schweren Gütern zu voluminösen Gegenständen für die letzteren, entgegen den Intentionen der Classification billigere Tarife erreicht werden.

Aus dem Gesagten ergibt sich, dass vorliegend, wo sperrige Güter, für welche bei Aufgabe von 5000 und 10.000 kg die Classen A, beziehungsweise B bestehen, mit anderen Gütern zu einer Sendung vereinigt waren, die Normalclasse I anzuwenden war, weil zugegebenermassen bei getrennter Gewichtsangabe die Frachtberechnung sich theuerer gestellt hätte. Da aber für Güter der Classe in Wagenladungen nach dem Localgütertarife der k. k. Staatsbahnen der Ausnahmetarif III anzuwenden ist, da ferner die hier in Frage kommenden Sendungen thatsächlich nach diesem Ausnahmetarife III berechnet wurden, und da zugegebenermassen bei dieser Berechnung die Fracht richtig eingehoben worden ist, war das auf einen Rückersatz gerichtete Klagebegehren unbegründet und abzuweisen.

Inland.

Parlamentarisches.

Der Wasserstrassenausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 20. Mai unter dem Vorsitze des Obmannes Dr. Lueger und in Anwesenheit Ihrer Excellenzen des Ministerpräsidenten Dr. von Koerber, des Finanzministers Dr. Ritter Böhm von Bawerk und des Handelsministers Freiherrn von Call eine Sitzung, in welcher die Specialdebatte über die Wasserstrassenvorlage fortgesetzt wurde. In Verhandlung steht zunächst § 6 (Flussregulirungen).

Abg. Dr. von Mettal begründet folgenden Antrag: „Die Regulirung der Flüsse ist vor dem Beginne der Canalbauten in der von den Landesvertretungen mit der Regierung zu vereinbarenden Reihenfolge durchzuführen, zu welchem Zwecke jedoch vorerst die Bedeckung des Landeszuschusses zugesichert werden muss.“ Der Antrag, welcher den Anschauungen vieler landwirthschaftlichen Corporationen entspreche, verzögere nichts, sichere jedoch die Voraussetzungen des grossen Werkes und beabsichtige die Vermeidung finanzieller Unzukömmlichkeiten, welche grosse wirthschaftliche Schäden nach sich ziehen müssten.

Abg. Ritter von Berks tritt der Behauptung entgegen, dass die Investitionsvorlage ausschliesslich für den Süden ein Vortheil sei, und dass den nördlichen Ländern aus diesem Titel eine Entschädigung, wie es die Wasserstrassenvorlage ist, gebühre. Redner betont, dass die Canalbauvorlage ausschliesslich für den Norden der Monarchie bestimmt sei; 75 Millionen werden für Flussregulirungen ausgeschieden. An den Flussregulirungen haben nur die Länder nördlich der Donau Antheil, die südlichen Länder werden auf den Meliorationsfonds verwiesen. Redner stellt daher den Antrag, es möge der Meliorationsfonds, welcher in dem obigen Zeitraume 12 Millionen Kronen betragen werde, ausschliesslich für die Länder südlich der Donau reservirt bleiben, da die nördlichen Länder ohnedies für Flussregulirungen 75 Millionen Kronen erhalten.

Abg. Maštálka begrüsst den § 6, welcher eine endliche Lösung des wahrlich unerträglichen Zustandes auf dem überaus wichtigen Boden der landwirthschaftlichen Entwicklung bedeute. Er legt Gewicht darauf, dass bei der Auftheilung des bewilligten Betrages von 75 Millionen lediglich die Bedürfnissfrage ins Auge gefasst werden soll, und dass alle die Projecte unterstützt werden sollen, welche ausgeführt und commissionirt sind oder es in der nächsten Zukunft werden. Redner bedauert den Antrag des Abg. Ritter von Berks, der die nördlichen Länder von dem Meliorationsfonds ausschliessen wolle. Von dieser Seite hätte er einen ähnlichen Antrag am wenigsten erwarten können. Die Erhöhung des Meliorationsfonds sei überaus nothwendig und müsse stattfinden, weil die Bevölkerung den Werth der Meliorationen von Stunde zu Stunde besser kennen lernt und täglich neue Projecte auftauchen, welche unterstützt werden müssen. Nach den Ausführungen des Ministerpräsidenten sei zu hoffen, dass die Regierung sich einem solchen modus procedendi nicht abgeneigt zeigen werde. Redner stellt daher die Erhöhung des Meliorationsfonds in den Vordergrund. Die Annahme dieses Paragraphen sei für die Agrarier eine conditio sine qua non. Das abgeschlossene Compromiss müsse gehalten werden, und Redner hofft, es werde das von beiden Interessentenkreisen geschehen.

Ueber Antrag des Abg. Steiner wird die Debatte geschlossen.

Abg. Wolf protestirt dagegen, dass der Wassenstrassenausschuss gleichzeitig mit der Delegation eine Sitzung hält, und bezeichnet diesen Vorgang als geschäftsordnungswidrig.

Abg. Ritter von Vukovič wäre mit der Stilisirung des § 6 einverstanden, wenn derselbe auch irgend welche Bestimmungen in Bezug auf die Beitragsleistung der Länder zum Meliorationsfonds enthalten würde. Deshalb empfiehlt Redner die Annahme seines Zusatzantrages zum vorletzen Alinea des § 6, welcher dahin lautet: „... wobei der Staat in jenem Ausmasse wie zu den oberwähnten in Böhmen, Mähren, Galizien, Nieder- und Oberösterreich vorzunehmenden Flussregulirungen beizutragen haben wird.“ Redner beantragt ferner folgende Resolution: „Mit Bezug auf den vorletzten Absatz des § 6 der Regierungsvorlage wird die Regierung eingeladen, schon in dem nächsten Sessionsabschnitte des Reichsrathes einen Gesetzentwurf, betreffend die Abänderung des Meliorationsgesetzes, einzubringen und in demselben die Beitragsleistungen seitens des Staates höher, als es jetzt der Fall war, zu fixiren.“

Abg. Dr. Schreiner beantragt, dass nach den Worten, „welche mit den in § 1 genannten Canälen“ die Worte „und canalisirten Flüssen, sowie mit dem bereits im Zuge der Canalisirung befindlichen Theile der Moldau und Elbe von Prag abwärts bis an die Landesgrenze“ einzuschalten sind, ferner eine Ergänzung dahingehend, dass nach dem Satze „die bei solchen Massnahmen bisher üblichen Gesichtspunkte Anwendung zu finden haben“ einzuschalten seien die Worte „wobei auf die Regulirung der oberen Flussläufe und Verbauung des Quellgebietes dieser Flüsse gebührende Rücksicht zu nehmen ist“. Redner verweist darauf, dass durch den ersten Antrag die Einbeziehung der Regulirung aller längs der canalisirten Moldau und Elbe von Prag bis an die Landesgrenze gelegenen Flüsse ermöglicht werden soll.

Abg. Dr. Beurle beantragt, an Stelle der Worte „projectirten Canäle“ die Worte „in Betracht kommenden Wasserstrassen“ zu setzen.

Abg. Freiherr von Malfatti beantragt folgende Resolution: „Die k. k. Regierung wird ersucht, bei der Inangriffnahme der Flussregulirungen jene Wasserläufe in erster Linie zu berücksichtigen, die zur Entsumpfung und Assanirung der Thäler nothwendig erscheinen.“

Abg. Freiherr von Ehrenfels beantragt folgende Resolution: „Die hohe Regierung wird ersucht, ausser der im § 6 angedeuteten Erhöhung des Meliorationsfonds einen Fonds zu Meliorationszwecken zu schaffen, welcher von dem bisherigen Subventionirungsmodus Abstand nimmt und die Durchführung grösserer Meliorationsarbeiten durch Darlehen unterstützt, welche durch 40 Jahre verzinst und amortisirt werden.“

Abg. Dr. Kaizl erklärt sich mit der Anregung des Abgeordneten Freiherrn von Ehrenfels einverstanden; nur gibt er zu erwägen, ob es entsprechend ist, den Staatscredit zu engagiren und ob sich nicht viel eher andere Institute empfehlen; die Meliorationsarbeiten würden durch diese Art der Finanzirung jedenfalls sehr gefördert werden. Redner bekämpft die Anträge der Abgeordneten Ritter von Berks und Dr. von Mettal. Die Annahme eines ähnlichen Antrages würde das Zustandekommen des Gesetzes in der ernstesten Weise gefährden.

Abg. Bohosiewicz stellt und begründet folgenden Antrag: „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die Schiffbarmachung des Flusses Pruth von der Landesgrenze Nowosielitza bis wenigstens zur Landeshauptstadt Czernowitz ehestens in Aussicht zu nehmen.“

Abg. Dr. Stojan beantragt, statt „ist . . . in Angriff zu nehmen“ zu sagen „muss . . . in Angriff genommen werden“.

Generalreferent Dr. Menger bemerkt, der § 6 sei dem Subcomité auf Grund von Verhandlungen, welche die Regierung mit den verschiedenen Parteien führte, zur Aufnahme in das Gesetz empfohlen worden. Wenn man den Inhalt dieses Paragraphen erwäge, werde man wohl zur Ueberzeugung gelangen, dass kaum je in irgend einem anderen Lande ein so weitgehendes Programm für die Regulirung und Meliorirung aufgestellt wurde, wie dies in diesem Paragraphen für Oesterreich, und zwar für alle Kronländer, geschieht. Der Generalreferent ersucht die Vertreter der verschiedenen Kronländer recht dringend, nicht aus oft kleinlichen Rücksichten, aus Mandatspolitik und ähnlichen Gründen dem Zustandekommen des mit solcher Mühe geförderten Gesetzes Schwierigkeiten zu machen.

Der Generalberichterstatter beantragt schliesslich die Worte „und nach Umständen Canalisirung“, sowie das Wort „(Canalisirung)“ nach dem Worte „Regulirung“ zu streichen, weiter statt des Wortes „Wasserstrassennetz“ das Wort „Wassernetz“ zu setzen, da es sich nicht blos um Wasserstrassen, sondern auch um nicht schiffbare Flüsse handelt, und endlich den Antrag des Abg. Dr. Schreiner in folgender Fassung anzunehmen: „und canalisirten oder zu canalisirenden Flussstrecken“.

Bei der Abstimmung wird § 6 unter Annahme der Anträge Dr. Stojan, Dr. Beurle und Dr. Schreiner — des letzteren in der vom Generalberichterstatter acceptirten Fassung — in folgender Form angenommen:

„Behufs Sicherstellung der Regulirung derjenigen Flüsse in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien, Nieder- und Oberösterreich, welche mit den in § 1 genannten Canälen und canalisirten, beziehungsweise zu canalisirenden Flussstrecken ein einheitliches Wassernetz bilden und, sei es wegen der Zufuhr von Wasser, sei es mit Rücksicht auf die Geschiebebewegung, für die in Betracht kommenden Wasserstrassen besondere Bedeutung besitzen, sind die Verhandlungen mit den betheiligten Königreichen und Ländern sofort einzuleiten, wobei für die finanziellen Leistungen der Königreiche und Länder die bei solchen Massnahmen bisher üblichen Gesichtspunkte Anwendung zu finden haben. Die Regulirung dieser Flüsse muss spätestens gleichzeitig mit dem Bau der Canäle (§ 5, Abs. 1) in Angriff genommen werden.

Für alle übrigen Wasserläufe in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, hinsichtlich welcher sich eine Regulirung als nothwendig darstellt, ist dieselbe thunlichst rasch vorzubereiten und, sobald die entsprechenden Vorarbeiten vorliegen, ehestens in Angriff zu nehmen. Die behufs Durchführung solcher Regulirungen erforderliche Erhöhung des jährlichen Staatsbeitrages für den Meliorationsfonds ist durch ein besonderes Gesetz festzustellen. Die Einstellung von Dotationen für Wasserbauten in die jeweiligen Staatsvoranschläge bleibt hiedurch unberührt.“

Die Anträge Mettal und Berks werden abgelehnt. Die Resolutionsanträge Bohosiewicz, Ehrenfels, Malfatti und Vuković, ebenso eine Resolution der Abgeordneten Dr. Stojan und Doctor Šilený, lautend: „Die hohe Regierung wird dringendst aufgefordert, alle Vorkehrungen zu treffen, dass die Marchgegenden schon jetzt vor Ueberschwemmungen geschützt werden“, werden zum Beschlusse erhoben.

Abg. Dr. Schreiner meldet seine Anträge als Minoritätsvota an.

Damit erscheint § 6 erledigt, und es wird § 7 (§ 6 der Regierungsvorlage) in Verhandlung gezogen.

Abg. Dr. Stojan ersucht um eine Aufklärung von autoritativer Seite darüber, ob der Bau der Canäle technisch gleichzeitig mit den Flussregulirungen möglich sei.

Handelsminister Freiherr von Call beantwortet diese Anfrage dahin, dass die Canalisirung eines natürlichen Wasserlaufes dessen Regulirung stets zur Voraussetzung hat. Wenn also ein natürlicher Wasserlauf noch nicht regulirt sei, so müsse eine entsprechende Flussregulirung den Canalisirungsarbeiten vorhergehen. Das Gleiche gelte, wenn ein natürlicher Wasserlauf bautechnisch mit der Bauausführung eines Schiffahrtscanales zusammenhänge.

§ 7 wird hierauf in der vom Subcomité vorgeschlagenen Fassung unter Weglassung der Worte „(Canalisirungen)“ und mit folgender Formulirung des letzten Satzes zum Beschlusse erhoben: „Von dem Anlehenserlöse ist ein Betrag im Höchstausmasse von 75 Millionen Kronen für die erwähnten Regulirungen zu widmen.“

Weiter wird folgender Zusatz (bisher Absatz 2 des § 8 des Antrages des Subcomité) beschlossen: „Die Regierung hat alljährlich zugleich mit der Einbringung des Staatsvoranschlages einen Ausweis vorzulegen, aus welchem die Beträge der auf Rechnung der erwähnten 250 Millionen Kronen Nominale ausgegebenen Obligationen, sowie die Verwendung des Erlöses derselben während der letztabgeschlossenen Rechnungsperiode und die in dieser Zeit stattgehabten Arbeiten genau zu ersehen sind.“

Zu § 8 (§ 7 der Regierungsvorlage) bemerkt

Generalberichterstatter Abg. Dr. Menger, dass dieser Paragraph eigentlich unnöthig sei, da es selbstverständlich wäre, dass, wenn die Regierung eine gesetzlich aufgetragene Arbeit auszuführen hat, sie das sich hieraus ergebende Erforderniss rechtzeitig durch ein Gesetz sicherstellen muss.

§ 8 wird hierauf unverändert nach der Regierungsvorlage angenommen.

Zu § 9 (§ 8 der Regierungsvorlage) beantragt

Abg. Romanowicz, den ersten Absatz dahin zu ergänzen, dass die Regierung ermächtigt wird, die Trasse und die technische Anlage der im § 1 erwähnten Wasserstrassen nach Einvernahme der Landesausschüsse der betheiligten Königreiche und Länder endgiltig festzusetzen. Er stellt weiter folgenden Resolutionsantrag:

„Die Regierung wird dringend aufgefordert, bei Feststellung der Trasse der im § 1, lit. d des Wasserstrassen- und Flussregulirungsgesetzes beschlossenen schiffbaren Verbindung die directe oder wenigstens durch einen Stichcanal zu bewerkstelligende Einbeziehung der Hauptstadt Lemberg in das Wasserstrassennetz in Aussicht zu nehmen.“

§ 9 wird mit dieser Abänderung angenommen. Die Resolution Romanowicz wird gleichfalls angenommen. Ebenso wird folgende Resolution Šilený's zum Beschlusse erhoben:

„Bei dem Bau des Donau-Elbecanales (Prerau-Olmütz-Pardubitz) möge den Interessen der Stadt Prossnitz entsprechend die Anlage eines Stichcanales nach Prossnitz in Aussicht genommen werden.“

Bei § 10 (§ 9 der Regierungsvorlage: Deckung der Annuitätslast) beantragt

Abg. Dr. Kaizl die Streichung.

Abg. Daszyński stellt einen Zusatzantrag, wonach die Regierung die Bedeckung keinesfalls durch Heranziehung einer indirecten Steuer suchen dürfe.

Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk: Es lässt sich allerdings nicht leugnen, dass eine juristische Nothwendigkeit für die Beibehaltung dieses Paragraphen nicht besteht, da, wenn in dem betreffenden Augenblicke die budgetäre Nothwendigkeit eintreten wird, eine neue Einnahmsquelle zu schaffen, der Finanzminister es in seiner Amtspflicht gelegen finden wird, mit einem Bedeckungsvorschlage hervorzutreten. Dennoch möchte ich bitten, den § 10 beizubehalten. Ich glaube, es hat gewiss einen guten Grund, wenn vor der Oeffentlichkeit durch die Beibehaltung dieses Paragraphen zum Ausdrucke gelangt, dass Regierung und Abgeordnetenhaus sich nicht etwa vor der Möglichkeit verschliessen, dass denn doch die Durchführung der Investitionspolitik eine erhöhte Anstrengung der Finanzen des Staates und der Länder

zur Folge haben könne. Insbesondere glaube ich, dass, nachdem § 10 bereits in der Vorlage enthalten ist, die Weglassung desselben zu einer Auffassung führen könnte, von der ich nicht wünschen würde, dass sie platzgreife. Was die Ausführungen des Abg. Daszyński anbelangt, so habe ich mir erlaubt schon in einer früheren Sitzung darauf zu verweisen, dass es wohl nicht möglich ist, schon im gegenwärtigen Momente einen concreten Bedeckungsvorschlag zu machen, welchen eine künftige Regierung, eine künftige Session, ja vielleicht ein künftiges Haus zu verificiren haben würde. Aus diesem Grunde glaube ich, dass es nicht gut angeht, dass die jetzige Legislative einer künftigen in dieser Beziehung vorgreift, indem sie bestimmte Bedeckungsmodalitäten in Aussicht nimmt oder ausschliesst. Auch pflichte ich den Ausführungen des Abg. Dr. Beurle in der Richtung bei, dass gewiss nicht jede indirecte Besteuerung abzulehnen, und dass auch nach den principiellen Ausführungen des Abg. Daszyński nicht jede Erhöhung einer indirecten Besteuerung zu verwerfen wäre. Ich bitte deshalb aus diesen, sowie aus den bereits entwickelten allgemeinen Gesichtspunkten um die Beibehaltung, und zwar die ungeänderte Beibehaltung des § 10.

Generalreferent Abg. Dr. Menger erklärt, dass, wenn dem Antrage Daszyński wirklich verbindende Kraft verliehen werden und er nicht blos die Bedeutung einer Resolution haben solle, durch die ein Wunsch ausgesprochen wird, ein Gesetz geschaffen werden müsste, das es auch einer künftigen Regierung unmöglich macht, eine indirecte Steuer zur Bedeckung heranzuziehen. Hiezu wäre aber eine Verfassungsänderung nothwendig, die unter Umständen zu ganz unmöglichen Consequenzen führen und auch der Intention des Antragstellers nicht entsprechen würde.

Der Antrag Daszyński wird bei der Abstimmung abgelehnt und § 10 nach dem Antrage des Subcomité angenommen.

Ebenso wird § 11 (§ 10 der Regierungsvorlage: Finanzielle Sicherstellung der Vorarbeiten) unverändert nach der Regierungsvorlage angenommen.

§ 12 (§ 11 der Regierungsvorlage: Enteignung) wird in suspenso gelassen.

Zu § 13 (§ 12 der Regierungsvorlage: Stempel- und Gebührenbefreiung) beantragt

Generalberichterstatter Abg. Dr. Menger, die Worte „den Städten Wien und Prag“ zu eliminiren. Die Hervorhebung dieser Städte sei auch im § 1 entfallen, und die Vortheile des § 13 kommen denselben schon deshalb zugute, weil sie unter den „Gemeinden“ inbegriffen sind.

Abg. Dr. Schreiner beantragt die Aufnahme eines neuen dritten Alinea, wonach die im § 11 des Gesetzes vom 30. Juni 1884 enthaltenen besonderen Begünstigungen für Meliorationsunternehmungen auch auf die im § 6, Alinea 1 erwähnten Flussregulirungen Anwendung zu finden haben.

§ 13 wird auch mit dieser Ergänzung angenommen.

§ 13 b wird in folgender Fassung beschlossen:

„Beim Bau der Canäle und der Canalisirung der Flüsse sind, soweit dies mit dem gedeihlichen Fortgange der Arbeit vereinbar ist, die heimische Industrie und die inländischen Techniker und Arbeiter zu bevorzugen.“

Der Vollzugsparagraph, sowie Titel und Eingang des Gesetzes werden in der Fassung des Subcomité zum Beschlusse erhoben.

Die Sitzung wird hierauf geschlossen.

In der 47. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. Mai wurden nachstehende Interpellationen gestellt:

I. An den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Sokal und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Aenderung eines Schrankens bei der Bahnüberschreitung nächst Přelouč auf der Strecke Brünn—Prag und wegen Aenderung der Wagenverschiebungen beim Bahnhofe in Přelouč;

2. der Herren Abgeordneten Georg Freiherr von Wassilko und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend Aenderung des Fahrplanes auf der Strecke Czernowitz—Nowosielitza behufs Anschlusses nach Russland;

3. der Herren Abgeordneten Seitz und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Zustände auf dem Nordbahnhofe in Floridsdorf und die Erbauung eines neuen Bahnhofes daselbst.

II. An den Herrn Handelsminister:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Dr. Ferri, Dr. Klaić und Genossen an den Handelsminister, betreffend die Gewährung einer Subvention an die Ungarisch-croatische Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Ungaro-Croata“;

2. der Herren Abgeordneten Spinčić und Genossen an den Handelsminister, betreffend die Inangriffnahme der Arbeiten behufs Ermöglichung einer Dampfschiffahrtsverbindung mit Punath auf der Insel Krk in Dalmatien.

In derselben Sitzung wurden folgende Anträge dem Eisenbahnausschusse zugewiesen:

1. der Antrag, betreffend den Bau der schmalspurigen Localbahn Litschau-Neubistritz;

2. der Antrag, betreffend die Herstellung einer transversalen Eisenbahnverbindung zwischen Graz und Hartberg;

3. der Antrag, betreffend den Ausbau der projectirten Bahn Wien—Novi und vorläufige Feststellung der Trasse bis Radkersburg.

Ferner wurde der Antrag, betreffend die Aufhebung der ärarischen Haftstock- und Fahnenaussteckgebühren auf dem Donaustrome und Wiener Donaucanale dem Budgetausschusse zugewiesen.

In der 48. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. Mai wurde die Regierungsvorlage, betreffend die Einführung einer Fahrkartensteuer von Personenfahrkarten auf Eisenbahnen ohne erste Lesung dem Steuerausschusse zugewiesen.

Im weiteren Verlaufe der Sitzung wurde die Generaldebatte über den Bericht des Eisenbahnausschusses, betreffend die Investitionsvorlage, fortgesetzt.

Abg. Klofáč beginnt seine Rede in böhmischer Sprache und erklärt, deutsch fortfahrend, dass er die wirthschaftlichen Vorlagen der Regierung mit Freude begrüssen würde, wenn er nicht überzeugt wäre, dass die Regierung nicht so sehr von der Sehnsucht durchdrungen ist, das Reich einer Gesundung zuzuführen, als vielmehr die Aufmerksamkeit aller Classen und Völker durch materielle Interessen in Anspruch zu nehmen und von der Lösung der nationalen und politischen Fragen abzulenken. Was die Vorlage selbst betrifft, so dient sie in erster Linie zur Hebung von Triest, für das schon viele Millionen umsonst ausgegeben wurden. Weiter werden vorwiegend strategische Interessen gefördert. Die allzu grosse Rücksichtnahme auf strategische Interessen hat nur eine Vermehrung der passiven Bahnen zur Folge. Das hieraus resultirende Deficit kann nicht gleichgiltig lassen, weil die Lasten gerade den kleinen Mann am empfindlichsten drücken und das fortschreitende Deficit die Erfüllung der Forderungen der Bahnarbeiter in weite Ferne rückt. Böhmen werde in der Vorlage ignorirt und nur mit der einzigen Linie Rakonitz—Laun abgefertigt. Redner hält die Verstaatlichung der Bahnen, in erster Linie der Nordwestbahn, für nothwendig.

Redner bespricht sodann die Vorlage vom Standpunkte eines Vertreters der arbeitenden Classen und bemerkt, dass jene Classen, die Leben und Gesundheit den Eisenbahnen widmen, in der Vorlage keine Berücksichtigung finden. Er beantragt folgenden Zusatz zu Artikel VII a des Minoritätsvotums der Abgeordneten Dr. Ellenbogen, Mazorana und Dr. Silený: „Die Arbeitszeit in den Werkstätten beträgt höchstens neun Stunden“, und eine Erweiterung des Artikels VII c, wonach die Hilfsinspectoren dem Arbeiterstande angehören sollen. Sollte das Minoritätsvotum mit diesen Zusätzen abgelehnt werden, so bitte er um Annahme folgenden Antrages: „Die Arbeitsverhältnisse bei den nach diesem Gesetze durchzuführenden Eisenbahnen werden durch ein besonderes Gesetz geregelt, welches gleichzeitig mit diesem Gesetze in Wirksamkeit tritt.“ Schliesslich beantragt Redner folgende Resolution: „Zu den Eisenbahnbauten soll nur die heimische Arbeiterschaft angenommen werden, insbesondere in Böhmen, Mähren und Schlesien.“

Abg. Dr. Steinwender schildert die Kämpfe, die seit einer Reihe von Jahren wegen des Baues einer zweiten Verbindung mit Triest geführt wurden. Erst der jetzigen Regierung sei es gelungen, eine Lösung zu finden, welche alle Interessen vereinigt und befriedigt. Das Bild des Verkehrsgebietes von Triest erleide durch die neue Alpenbahn eine vollständige Veränderung. Redner wendet sich sodann gegen die Behauptung, dass die Alpenbahn ein Geschenk für die von ihr durchzogenen Provinzen sei. Allerdings werden diese Provinzen von der Bahn Vortheile haben, aber weit geringere als der Gesammtstaat. Was die Begebung der Rente anbelangt, so glaube er, dass die 457.000.000 Kronen nicht ganz zur Begebung gelangen werden. Redner schliesst mit Worten der Anerkennung und des Dankes nicht nur der Regierung gegenüber, sondern auch gegenüber den Vertretern jener Länder, welche weniger an den Erfolgen dieser Eisenbahnbauten betheiligt sind. Ganz unbetheiligt sei kein Gebiet der österreichischen Volkswirthschaft an den friedlichen

Erfolgen, die Oesterreich berufen ist, von dem Ausfallsthor an der Adria aus zu machen.

Auf Antrag des Abg. Dr. von Repta wird die Debatte geschlossen.

Zu Generalrednern werden gewählt: pro Abg. Dobernig, contra Abg. Kaftan.

Abg. Kaftan: Die von der Regierung eingebrachte Wasserstrassenvorlage und der erfreuliche Vorgang im Wasserstrassenausschusse ermöglicht es uns, dass wir in ruhiger und leidenschaftsloser Weise zur Investitionsvorlage Stellung nehmen, indem wir zugleich der zuversichtlichen Hoffnung Raum geben, dass insbesondere die Vertreter aus den Alpenländern mit der gleichen Loyalität uns auch bei der zweiten Lesung der Wasserstrassenvorlage entgegenkommen werden, wie wir es nun bei der Investitionsvorlage zu thun bestrebt sind.

Durch die projectirten Alpenbahnen werden die Interessen Triests gewissermassen in erste Linie geschoben, und zwar um die rückläufige Bewegung in dem Verkehre von Triest aufzuhalten und den Triester Verkehr zu heben. Ich will keine Recriminationen gegen Triest erheben. Es ist möglich, dass für Triest nicht genug geschen ist, weil die Mittel hiezu nicht ausgereicht haben, und wir waren auch thatsächlich immer dafür, dass der einzige österreichische Hafen entsprechend ausgebaut und begünstigt werde, wofür auch die Verhandlungen des böhmischen Landtages genug Beweise liefern. Wenn Triest darüber klagt, dass seine Interessen nicht genug gewahrt wurden, was sollen wir in Böhmen erst sagen, wo unsere Wasserstrassen und Flussregulirungen vollständig vernachlässigt wurden? Die Linien, welche Triest mit dem Norden verbinden sollen, müssen derart gebaut werden, dass die Abkürzungen vorwiegend dem Inlande zugute kommen. Es wird das bei der Karawankenbahn und der Wocheiner Bahn, nicht aber in gleichem Masse bei der Tauernbahn durchführbar sein, welche zum grossen Theile dem süddeutschen Verkehre dienen wird, wenn sie auch grosse Frachtenmengen Triest zuführen dürfte. Die Herstellung der Tauernbahn erscheint aber hauptsächlich auch deshalb von Bedeutung, um ein Gegengewicht gegen Ungarn zu bekommen, das mit allen Mitteln und mit grossem Aufwande bestrebt ist, den Hafen von Fiume zu alimentiren und dessen Verkehr zu heben. Ungarn hat es bisher durch seine Tarifpolitik verstanden, seiner Landwirthschaft, seiner Industrie und seinem Handel grosse Dienste zu erweisen. Während in Ungarn die wichtigsten oder fast alle Bahnen in den Händen des Staates sind und nur einige Privatbahnen im Staatsbetriebe stehen, ist unser Staatsbahnnetz durch die Privathahnen häufig unterbrochen und der einheitliche Mechanismus infolgedessen gestört. Die Verstaatlichungsaction, welche vor drei Jahren in diesem Hause begonnen wurde und seither ins Stocken gerathen ist, muss wieder aufgenommen werden, in erster Linie bezüglich der Nordwestbahn und der Staatseisenhahn-Gesellschaft. Allerdings müsste diese Verstaatlichung streng concessionsmässig geschehen und nicht etwa so, wie es hei der Kaiser Franz Josef-Bahn der Fall war, welche im elendesten Banzustande gegen eine übermässig hohe Rente übernommen wurde. Durch die Verstaatlichung dieser beiden Bahnen würde unser Handel und unser Verkehr von dem schädlichen Einflusse der anderen Reichshälfte und von der ungarischen Tarifpolitik befreit werden. Eine planmässige Verstaatlichungsaction würde auch auf den Triester Verkehr befruchtend wirken. Vor den finanziellen Schwierigkeiten der Verstaatlichung dürfen wir nicht zurückschrecken; es haben kleine Staaten, insbesondere die Schweiz, die Verstaatlichung mit Erfolg durchgeführt.

Aber noch ein anderes Mittel müssen wir in Anwendung bringen, um Ungarn gegenüber ein Gegengewicht zu schaffen, nämlich durch den Ausbau des prachtvoll gelegenen Hafens von Spalato. Man hatte gehofft, dass gelegentlich der Conferenzen zwischen der österreichischen und ungarischen Regierung im letzten Herbste, betreffend den Ausbau des bosnischen Bahnnetzes und die Verbindung desselben mit den österreichischen Nachbarländern, endlich Dalmatiens bester Hafen eine Verbindung mit dem österreichischen Hinterlande erhalten werde; es ist das aber zu unserer grössten Ueberraschnng nicht geschehen. Die Bahn soll von Sarajevo gegen das Sandschak gebaut werden, vorläufig als schmalspuriger Bau, aber mit einem Hinterbau für normalspurige Bahnen. Wenn man Spalato eine entsprechende Verbindung gibt, so wird Spalato Triest keine Concurrenz machen, sondern beide Häfen werden sich nur gegenseitig im gesammtösterreichischen Interesse unterstützen. Redner bespricht hierauf die Erhöhung der für die Localbahnen in Aussicht genommenen Summe nnd die Investitionen für die Staatsbahnen. Er begrüsst insbesondere die Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Localbahnen, bespricht sodann die Frage der Ueberleitung des Verkehres von den Hauptbahnen auf die Localbahnen und hemerkt, dass heute der Staat keine Frachten auf die Localbahnen übergehen lasse, obwohl die Staatsbahnlinien überlastet sind.

Es sei unzweifelhaft, dass durch die Investitionen die Leistungsfähigkeit der Bahnen wesentlich vergrössert werde; ob aber auch die Ertragsfähigkeit, sei eine andere Frage. Durch die juristisch-bureaukratische Verwaltung werden die Erträgnisse von Bahnen nicht gefördert. Dieses System muss einer kaufmännischen Verwaltung auf wirthschaftlicher Grundlage platzmachen. Durch eine zweckmässige Organisation und durch eine zielbewusste Verstaatlichung der Privatlinien wird es auch möglich sein, die anfänglich grossen Betriebsausfälle der Alpenbahnen zu decken. Redner bespricht sodann Artikel X und sieht darin, dass alljährlich ein Ausweis über die Verwendung der bewilligten Summen dem Hause vorgelegt werden soll, kein Misstrauen, sondern nur eine Nothwendigkeit. Er begrüsst mit Freude die Zusicherung des Eisenbahnministers, dass hei den grossen Bauten vorwiegend inländische Arbeiter und technische Kräfte verwendet werden sollen. Er wünsche nur, dass auch die Wasserstrassen, wenigstens die wichtigsten Linien, in möglichst kurzer Zeit gebaut werden, weil erst durch den Ausbau der Wasserstrassen neben den projectirten Eisenbahnen ein vollkommenes Verkehrsnetz zum Nutzen der betreffenden Länder, zum Nutzen der Monarchie geschaffen werde.

Abg. Dobernig bemerkt, dass Oesterreich beim letzten Capitel eines grossen Werkes angelangt sei. Die Frage der zweiten Verhindung mit Triest ist fast so alt, als Triest überhaupt eine Eisenbahnverbindung besitzt. Was hat Triest von allen seinen Einrichtungen, wenn die Verbindung mit dem Hinterlande fehlt? Welchen unglaublichen Aufschwung hat Fiume in den letzten Jahren genommen! Was die Frage der Rentabilität der neuen Alpenhahnen betriffr, so sei ein alter Erfahrungssatz, dass Deficite volkswirthschaftlich in vielen Ländern keine Deficite sind. Zur Hebung des Fremdenverkehres ist in den Alpenländern bisher seitens der Regierung blutwenig geschehen. Es ist kein Geschenk, welches der Staat den Alpenländern mit den Bahnen gibt, sondern die Gutmachung einer schweren Versäumniss, und die Alpenländer haben ein Recht zu wünschen, dass die Staatsmittel ihnen in gleicher Weise zugute kommen; für die Canalbauten werden die Alpenländer auch zahlen und gewiss gern zahlen, ohne dass sie besondere Vortheile davon haben werden.

Redner drückt dem Berichterstatter den herzlichen Dank für die Vertretung der Alpenländer aus und fährt dann fort: Dieses Werk wird befruchtend wirken im weiten Reiche, wir werden uns würdig zeigen des Vertrauens unserer Wähler und werden dadurch den energischen Willen bekunden, dieses Parlament als die einzige Grundlage des constitutionellen Lebens in Oesterreich zu erhalten, und werden in die Lage kommen, in diesem Parlamente mit den alten, so viel beklagten wirthschaftlichen Rückständen aufzuräumen. Durch die Annahme dieser Investitionsvorlage wird aber auch der Regierung ein gewisses Vertrauen ausgedrückt, das Vertrauen, dass sie die ausgedehnte Machtbefugniss, die ihr in die Hand gegeben wird, zum Wohle der Gesammtheit verwenden wird. Redner beantragt schliesslich im Namen des Abg. Hinterhuber folgende Resolution: „Die Regierung wird angewiesen, gleichzeitig mit dem Ausbau der Theilstrecke der Karawanken-Bahn von Klagenfurt nach Weizelsdorf für den Bau des von letztgenannter Bahnstation abzweigenden, sechs bis sieben Kilometer langen Ostflügels nach Ferlach-Unter-Loibl mit Zuziehung der vom Lande Kärnten, der Landeshauptstadt Klagenfurt und von den Interessenten bereits zugesicherten Beiträge aus den Mitteln des Hauptbaufonds Fürsorge zu treffen."

Abg. Malik stellt folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, ehethunlichst die nothwendigen Vorarbeiten zum Ausbau der oststeierischen Eisenbahn, und zwar der Verlängerung Fehring-Radkersburg bis zur Landesgrenze zu veranlassen und für die hiezu nothwendigen Geldmittel vorzusorgen, damit das endliche Zustandekommen dieser höchst wichtigen Bahnverbindung durch die Aufnahme in das nächste Investitionsprogramm gesichert werde."

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester verzichtet auf das Schlusswort.

Bei der Abstimmung wird das Eingehen in die Specialdebatte beschlossen.

Es wird sodann Artikel I in Verhandlung gezogen.

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester leitet die Verhandlung ein.

Zum Worte sind gemeldet pro die Abgeordneten: Perić, Berks, Dobernig, Axmann, Pogačnig, Basevi, Perathoner, Biankini, Erler, Hueber, Steinwender, Tambosi, Lecher, Mosdorfer, Romanowicz, Malik, Hagenhofer und Löcker; contra die Ab-

geordneten: Hofmann von Wellenhof, Fresl, Schraffl, Maštálka, Formanek, Kaftan, Ellenbogen, Seitz, Klofáč, Cingr, Rieger, Šrámek, Kienmann, Zázvorka, Wohlmeyer, Huber (Bruck), Heilinger, Schoiswohl, Hybeš, Scheicher, Černý nnd Choc.

Abg. Hofmann von Wellenhof entrollt ein Bild des steierischen Eisenbahnwesens. Steiermark besitze nur eine Verbindung mit der Reichshauptstadt, die ausserordentlich überlastet ist. Die Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft schädigt durch rücksichtslose Ausnützung ihres Kohlenmonopols die Entwicklung der Grazer Industrie. Redner verlangt eine Ergänzung der Linie Hartberg—Friedberg behufs Herstellung einer zweiten Verbindung mit Wien. Die Tauern-Bahn wird gleichfalls dazu beitragen, einen weiteren Theil des Verkehres von der Steiermark abzulenken, und als Ersatz dafür verlangen wir eine zweite Verbindung mit Wien: Gleisdorf—Hartberg—Aspang. Redner bittet um entsprechende Berücksichtigung seines dem Eisenbahnausschusse diesbezüglich zugewiesenen Antrages seitens der Regiernng.

Abg. Perić beginnt in croatischer Sprache und erkennt, deutsch fortfahrend, dankbar an, dass die Regierung mit ihrem Investitionsprogramme das Eis gebrochen habe, nm auch Dalmatien die allernothwendigsten Bahnlinien zu gewähren. Redner wünscht zunächst den Ausban der Linien erster Ordnung, insbesondere der Bahn Spalato-Knin-Novi, und beantragt folgende Resolutionen:

„Die Regierung wird aufgefordert, ehethunlichst die Vorerhebungen und einleitenden Verhandlungen mit der ungarischen nnd gemeinsamen Regierung behufs Herstellung einer bei Lovreč von der Bahnlinie Spalato—Arzano abzweigenden, über Imoschi und Siubuški nach Caplina führenden Zweigbahn zu pflegen und über das Resultat dem hohen Hause in der nächsten Herbstsession zu berichten."

„Die Regierung wird aufgefordert, auf Grund des von den Abgeordneten Vuković und Genossen in der Sitzung vom 14. Mai eingebrachten Antrages ein Investitionsprogramm für Dalmatien auszuarbeiten und dasselbe dem hohen Hause in dem nächstfolgenden Sessionsabschnitte zur Genehmigung vorzulegen."

Abg. Fresl hält unter Unruhe seitens der Alldeutschen und wiederholt von Zwischenrufen derselben unterbrochen eine Rede in böhmischer Sprache. Er schliesst unter dem Beifall seiner Parteigenossen und ironischem Beifalle seitens der Alldeutschen.

Abg. Ritter von Berks betont, dass zu hoffen sei, es werde durch die neue Verbindung das für Triest verloren gegangene Böhmen wieder für Triest zurückerobert werden. Es sei auch gar kein Zweifel, dass das Absatzgebiet aus Süd-Deutschland den Weg zum Meere nach Triest suchen wird, weil er eben der kürzere ist, weil Triest viel weiter in den Continent einschneidet als Genua und der Weg über die Schweiz nach Genua auch viel weiter ist, als der mit der Tauern-Bahn nach Triest. Redner bespricht sodann die Nothwendigkeit des Ausbaues der Strecke Heilenstein—Domschale und der Verstaatlichung der Strecke Wöllan—Cilli bei der Uebernahme derselben in den Staatsbetrieb. Redner schliesst mit den Worten: In dieser Vorlage erblicken wir den Anstoss für eine bessere Zukunft der Südländer, den Anfang einer entsprechenden Eisenbahnpolitik nicht nur für die einzelnen Länder, sondern für das ganze Reich. Wir danken der Regierung, dass sie diese Vorlage eingebracht hat und den befreundeten Parteien, welche uns bei dem Zustandekommen dieser Vorlage unterstützen wollen.

Auf Antrag des Abg. Dr. Kern wird die Debatte geschlossen. Zu Generalrednern werden gewählt: pro Abg. Romanowicz, contra Abg. Kienmann.

Abg. Kienmann (Generalredner contra) betont, dass die Niederösterreicher Klage erheben müssen, in einer Hoffnung enttäuscht worden zu sein, indem nämlich der volle Ausbau der Aspang-Bahn in der Vorlage nicht enthalten sei, sondern nur die kleine Abschlagszahlung der Strecke Friedberg—Hartberg. Eine zweite Verbindung mit Graz als Concurrenzbahn für die Südbahn sei unbedingt nothwendig und werde Jedem klar sein, der unter dem Drucke der Tarifpolitik der Südbahn leide. Der Ausbau der Aspangbahn würde auch die steierischen Linien, welche im Staatsbetriebe stehen, befruchten und zur Folge haben, dass diese Linien activ werden, wie überhaupt diese Linie gewiss eine active wäre. Die Vertreter Steiermarks und Niederösterreichs werden nicht ruhen, bis der volle Ausbau der Aspangbahn zur Thatsache wird.

Abg. Romanowicz (Generalredner pro) begrüsst das vorliegende Gesetz als den Beginn einer wirklichen wirthschaftlichen Investitionspolitik seitens der Regierung und seitens des Hauses. Die Bedeckung für diese Vorlagen könne nicht in neuen Steuern gesucht werden, sondern in der Hebung der Volkswirthschaft des Staates. Redner betont die unbedingte Nothwendigkeit der Ansrottung des bei den Finanzbehörden herrschenden fiscalischen Geistes. So lange dieser nicht überwunden sei, werden auch die Investitionen nichts nützen. Er gibt insbesondere der Erwartung Ausdruck, dass baldigst an die Reform des Actiengesetzes und die Schaffung des Gesetzes über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung werde geschritten werden, und schliesst mit dem Appell an den Finanzminister, er möge dem ausgezeichneten und allseitig hochgeschätzten volkswirthschaftlichen Schriftsteller Dr. Böhm von Bawerk keinen Knmmer bereiten.

Generalberichterstatter Abg. Dr. Sylvester verzichtet auf das Schlusswort.

Artikel I wird sodann in der Fassung des Ausschusses angenommen und hierauf die Verhandlung abgebrochen.

Der Wasserstrassenausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 21. Mai eine Sitzung ab. In derselben ergriff als erster Redner Abg. Dr. Baernreither das Wort, der folgende Anträge vorlegte:

§ 12, der von der Enteignung handelt, hätte folgende Fassung zu erhalten:

„§ 12. Für die im § 1 und § 6, Absatz 1 bezeichneten Anlagen steht das Enteignungsrecht, insbesondere auch das Recht auf gänzliche oder theilweise Entziehung von Privatgewässern und Wasserrechten zu, wobei für die Durchführung der Enteignung die Bestimmungen des Gesetzes vom 18. Februar 1878 (R.-G.-Bl. Nr. 30), betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen sinngemässe Anwendung zu finden haben.

Bei der Aufstellung und Ausführung der Projecte ist auf die Interessen der Wasserwirthschaft und insbesondere darauf Rücksicht zu nehmen, dass der Bedarf an Trinkwasser, sowie an dem zum Wirthschaftsbetriebe und für die Fälle der Feuersgefahr nöthigen Wasser für Gemeinden, Ortschaften und Ansiedelungen gedeckt bleibe.

Bei der Feststellung der Projecte ist insbesondere auch auf die bestehenden landwirthschaftlichen Meliorationen, insbesondere Bewässerungen und Entwässerungen entsprechend Rücksicht zn nehmen, wobei jedoch auch nach Thunlichkeit dahin zu wirken ist, dass in Verbindung mit den neuen Wasserstrassen solche, den landwirthschaftlichen Betrieb fördernde Anlagen neu hergestellt werden können."

Weiter beantragt Redner folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, so rasch als möglich eine Reform des Wasserrechtes in Angriff zu nehmen und hiebei anch ein besonderes Gesetz, betreffend die Enteignung bei Wasserbauten vorzulegen." In socialpolitischer Beziehung beantragt Redner die Aufnahme der folgenden Paragraphe in das Gesetz:

„Sobald eine der im § 1 angeführten Bauten in Angriff genommen wird, ernennt der Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern einen Gewerbeinspector, dessen Thätigkeit im Sinne des Gesetzes vom 17. Juni 1883 (R.-G.-Bl. Nr. 117) sich auf die Ueberwachung der betreffenden Bau-, Erd- und Wasserbauarbeiten erstreckt. Auf diesen Gewerbeinspector finden alle Bestimmungen des bezeichneten Gesetzes Anwendung. Er ist Mitglied des Beirathes (§ 3). Nach Bedarf sind ihm die nöthigen Hilfsorgane an die Seite zu stellen.

Dieser Gewerbeinspector ist insbesondere verpflichtet, in dem von ihm alljährlich zu erstattenden Berichte genaue Angaben über die Lohn-, Wohnungs- und Sanitätsverhältnisse der bei der Ausführung der bezeichneten Bauten beschäftigten Arbeitspersonen, sowie über die Art der Arbeitsvergebung und über die Arbeitszeit zusammenzustellen.

Die §§ 74, 74a, 75, 78 bis 78c, ferner die §§ 88a und 96a, sowie 96b der Gewerbeordnung finden auf alle Kategorien von Arbeitern Anwendnng, die bei einer der im § 1 bezeichneten Bauführungen beschäftigt sind."

Endlich beantragt Redner folgende Resolution:

„Die Regierung wird aufgefordert, bei der Handhabung des Gesetzes, betreffend den Bau von Wasserstrassen, und die Dnrchführung von Flnssregulirungen: 1. dafür Sorge zu tragen, dass die sanitätspolizeilichen Vorschriften strenge gehandhabt werden, dass für die Unterkunft der Arbeiter in entsprechender Weise vorgesehen und den Nahrnngsverhältnissen derselben das nöthige Augenmerk zugewendet werde, letzteres insbesondere, nm die Arbeiter vor Uebervortheilung und Verleitung zur Trunksucht zu bewahren, wobei zu erwägen wäre, inwieweit Wohnung und Beköstigung von der Bauverwaltung selbst beigestellt werden könnten; 2. zu erwägen, ob und in welcher Weise durch geeignet zusammengesetzte Schiedsgerichte für die rechte nnd gerechte Entscheidung der Streitigkeiten zwischen Unternehmung

und Arbeiter vorgesorgt werden könnte; 3. die heimische Industrie und die heimischen Arbeitskräfte, soweit dies irgend mit dem gedeihlichen Fortgange der Arbeiten vereinbar ist, zu bevorzugen."

Ministerpräsident und Leiter des Ministeriums des Innern Dr. von Koerber macht darauf aufmerksam, dass, wenn im ersten Absatze des § 12 die Worte: „Für die im § 1 und § 6, Absatz 1" eingeschaltet werden und dann im vorletzten Absatze für die bezüglichen Entscheidungen die Competenz des Handelsministeriums normirt werde, diese Entscheidungen sich doch nur auf die Canalbauten, nicht aber auch auf die Flussregulirungen beziehen können, da für diese die Competenz des Ministeriums des Innern, sowie des Ackerbauministeriums bereits gegeben sei. Man müsste daher im Absatze 4 des § 12 der Deutlichkeit halber hinzufügen, dass alle Entscheidungen bezüglich der Feststellung und Ausführung der Projecte u. dgl. nach § 1 in die Competenz des Handelsministeriums fallen, welches bei der Beschlussfassung und Entscheidung sich mit den anderen betheiligten Ressorts ins Einvernehmen zu setzen habe. Was diesen letzteren Zusatz anbelange, so habe ihn die Regierung nicht ausdrücklich aufgenommen, sondern ihn in der Verweisung auf den Verordnungsweg subintelligirt. Sie war nämlich der Meinung, dass sich vielleicht die Nothwendigkeit einer umfassenderen Regelung der Competenz als bisher herausstellen könnte, und diese Möglichkeit sollte durch die Verweisung auf den Verordnungsweg offengelassen werden.

Abg. Mayer beantragt zu dem Antrage des Abg. Doctor Baernreither bezüglich der Enteignung den Zusatz: „Hiebei sind in erster Linie die Interessen des bäuerlichen Grundbesitzes zu berücksichtigen."

Abg. Dr. Kaizl beantragt, es möge das Gesetz bestimmen, dass nicht nur bei Aufstellung und Ausführung der Projecte, sondern auch bei dem Betriebe der künstlichen Wasserstrassen auf die Meliorations-, Bewässerungs- und Entwässerungsanlagen Rücksicht genommen werde. Ebenso verlangt er, dass in Sachen der Flussregulirungen die bisherige Competenz aufrechterhalten und dass in Sachen der Canalisirungsarbeiten der Einfluss des Ackerbauministeriums gewahrt bleibe.

Abg. Kaftan erklärt sich mit dem von dem Abg. Doctor Baernreither ergänzten Alinea 1 einverstanden und bemerkt, dass nach diesen Grundsätzen bereits bei den Enteignungen bei der Moldaucanalisirung vorgegangen werde und dass dies für beide Theile günstige Ergebnisse zur Folge gehabt hätte.

Abg. Jaroš befürwortet wärmstens den Antrag des Abgeordneten Dr. Baernreither, durch welchen die Landwirthschaft vor möglichen Schäden, denen sie durch den Bau der Canäle ausgesetzt wäre, geschützt werden soll.

Nach dem Schlussworte des Generalberichterstatters Abgeordneten Dr. Menger wird der Antrag Baernreither in Betreff der Bestimmungen über die Enteignung mit dem vom Abg. Mayer beantragten Zusatze und einigen im Laufe der Debatte, insbesondere seitens des Generalberichterstatters Abgeordneten Dr. Menger angeregten stilistischen Aenderungen angenommen. Das letzte Alinea dieses Paragraphen erhält folgende Fassung: „Alle Angelegenheiten, welche sich auf die Feststellung und Ausführung der Projecte für die im § 1 bezeichneten Anlagen beziehen, sowie die darauf bezüglichen Entscheidungen fallen in die Competenz des zur Baudurchführung berufenen Handelsministeriums, welches mit den anderen betheiligten Ministerien das Einvernehmen zu pflegen hat."

Es wird hierauf der Antrag Baernreither über die socialpolitischen Massnahmen in Verhandlung gezogen.

Handelsminister Freiherr v. Call erklärt sich mit der vom Abg. Dr. Baernreither beantragten Resolution, ebenso mit dem Antrage auf Einfügung einer Bestimmung, betreffend die Bestellung eines Gewerbeinspectors zur Ueberwachung der auszuführenden Wasserbauarbeiten in das vorliegende Gesetz einverstanden. In letzterer Beziehung wünscht er jedoch, dass die Kosten der Bestellung und Amtsführung des Gewerbeinspectors zu Lasten der Baufonds fallen.

Bezüglich des Antrages des Abg. Dr. Baernreither, dass bestimmte Paragraphe der Gewerbeordnung auf die Arbeiter bei den Wasserbauten zur Anwendung gebracht werden sollen, weist der Minister darauf hin, dass die hier in Betracht kommenden Arbeiter, da die Bauunternehmungen gewerbsmässig betriebene Beschäftigungen bilden, welche nicht durch das Kundmachungspatent zur Gewerbeordnung von derselben ausgenommen sind, bei gewerblichen Unternehmungen beschäftigt sein werden.

Sie sind aber nach § 73 der Gewerbeordnung, wenn sie regelmässig beschäftigt werden, als gewerbliche Hilfsarbeiter anzusehen, auf welche die allgemeinen Bestimmungen des VI. Hauptstückes der Gewerbeordnung volle Anwendung finden.

Dies gilt auch jetzt schon ganz zweifellos und ist insbesondere bezüglich der niederen Kategorien von Bauarbeitern, wie Teichgräber, Ziegelschupfer, Mörtelmacher, Mörtelträger u. s. w., durch Normalerlässe und Entscheidungen der competenten Behörden ausdrücklich anerkannt. Auf die Bezeichnung „Taglöhner", welche bei den Bauarbeitern sehr gebräuchlich ist, kommt es hiebei deshalb nicht an, weil die Entlohnungsart nach Tagen, Wochen oder Monaten für die gewerberechtliche Qualificirung der Arbeiter nicht massgebend ist.

Es finden daher auf diese Arbeiter insbesondere die Bestimmungen des § 74 (Einrichtungen zum Schutze des Lebens und der Gesundheit), § 74 a (Arbeitspausen), § 75 (beziehungsweise das an die Stelle desselben getretene Specialgesetz über die Sonntagsruhe), dann § 77 (Kündigung), § 78 (Lohnzahlung und Truckverbot) u. s. w. Anwendung.

Keine Anwendung fanden bisher auf diese Arbeiter die Bestimmungen des § 88 a (Arbeitsordnung), § 96 a (Maximalarbeitstag), § 96 b (Schutz der Kinder und Frauen), da diese Zusatzbestimmungen zum VI. Hauptstücke nur für die in Fabriken beschäftigten Arbeiter Geltung haben.

Dies wurde auch als ein Mangel gefühlt, welchem die Regierung durch den Entwurf eines Specialgesetzes, betreffend die bei Bauunternehmungen aller Art beschäftigten Arbeiter abhelfen wollte.

Es schiene nun der Regierung angemessener, dieses dem socialpolitischen Ausschusse zugewiesene Gesetz zu perfectioniren, da es auf alle Bauunternehmungen, insbesondere auch auf Eisenbahnbau-Unternehmungen Anwendung finden würde und gerade bei diesen Unternehmungen die Nothwendigkeit einer Regelung anerkannt ist.

Es ist anzunehmen, dass diese gesetzliche Regelung rechtzeitig erfolgen würde, da ja die Wasserbauten erst in einem späteren Zeitpunkte thatsächlich in Angriff genommen werden.

Wenn sich aber der Ausschuss dafür entscheiden sollte, den meritorischen Inhalt dieses Specialgesetzentwurfes in das vorliegende Gesetz aufzunehmen, so wären ausser der Citirung der §§ 88 a, 96 a und 96 b keine weiteren Paragraphen des VI. Hauptstückes einzeln anzuziehen, da hieraus a contrario geschlossen werden könnte, dass die übrigen Bestimmungen des VI. Hauptstückes der Gewerbeordnung auf diese Arbeiter nicht Anwendung finden würden. Es müsste dann mindestens gesagt werden: Auf die betreffenden Arbeiter finden die Bestimmungen des VI. Hauptstückes der Gewerbeordnung einschliesslich jener der §§ 88 a, 96 a und 96 b Anwendung.

Abg. Dr. Kolischer beantragt folgende Resolution: „In Erwägung der grossen hydrotechnischen Fortschritte des letzten Jahrzehnts und der grossen Anforderungen, welche in steigendem Masse an die heimischen Techniker auf dem Gebiete der Wasserbauten und der Wasserwirthschaft werden gestellt werden, wird die Regierung aufgefordert, für die Vermehrung des auf der Höhe der Zeit stehenden technischen Nachwuchses durch reichliche Ertheilung von Inlands- und Auslandsstipendien fördernd zu wirken."

Abg. Dr. Stojan beantragt folgende Resolution:

„Bei Vergebung der Arbeiten sind die Bestimmungen des § 14 (Sonntagsruhe) in die Bedingnissliste aufzunehmen."

Abg. Daszyński beantragt eine Resolution, welche die Sicherung der im Gesetze festgesetzten Höhe der Arbeitslöhne, die Feststellung einer zehnstündigen Arbeitszeit und die Beistellung geeigneter Arbeiterquartiere betrifft.

Abg. Romanowicz stellt folgende Abänderungs-, beziehungsweise Zusatzanträge zu dem Antrage Baernreither:

„1. Der Handelsminister ernennt im Einvernehmen mit dem Minister des Innern die erforderliche Anzahl von Gewerbeinspectoren. . . .

2. Zur Ueberwachung der sanitären Zustände der Arbeiter sind den Gewerbeinspectoren ärztliche Organe beizugeben."

Weiter beantragt Redner, in die vom Handelsministerium mit den Bauleitungen zu vereinbarenden Bedingnisse die entsprechenden Bestimmungen über die Höhe des Lohnes der bei den Bauten verwendeten Arbeiter, über die Zahlung des Lohnes in Baargeld, über die Haftung der Caution für rückständige Arbeitslöhne, ferner über die erforderlichen Massregeln zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter aufzunehmen.

Abg. Dr. Kaizl tritt für die Pluralität der Gewerbeinspectoren ein, weil ein einziger Inspector absolut nicht im Stande sei, seine Aufgaben in so verschiedenen Theilen der Monarchie zu erfüllen, und stellt ferner folgenden Zusatzantrag:

„Zur Ueberwachung des sanitären Zustandes unter den bei der Ausführung der bezeichneten Bauten beschäftigten

Arbeitspersonen sind nach Bedarf besondere ärztliche Organe zu bestellen."

Generalberichterstatter Abg. Dr. Menger spricht sich für den Antrag aus, wonach die erforderliche Zahl von Inspectoren zu ernennen ist.

Bei der Abstimmung wird der Antrag des Abg. Dr. Baernreither mit der vom Abg. Romanowicz beantragten Abänderung bezüglich der Bestellung der „erforderlichen Anzahl" von Gewerbeinspectoren, sowie mit dem vom Abg. Dr. Kaizl beantragten Zusatz in Betreff der „Bestellung besonderer ärztlicher Organe nach Bedarf" angenommen.

Weiter gelangt noch folgender vom Abg. Dr. Baernreither beantragter Zusatz zur Annahme:

„Die durch die Bestellung und Amtsführung dieser Gewerbeinspectoren hervorgerufenen Kosten fallen zu Lasten der Baufonds."

Das letzte Alinea des Antrages Baernreither enthält gemäss dem Antrage des Referenten Abg. Dr. Menger folgende Fassung:

„§ 15. Sämmtliche Bestimmungen des VI. Hauptstückes der Gewerbeordnung, einschliesslich den Bestimmungen der §§ 88 a, 96 a, 96 b der Gewerbeordnung, finden auf alle Kategorien von Arbeitern Anwendung, welche bei einer der im § 1 und § 6, Absatz 1, bezeichneten Bauführungen beschäftigt sind."

Der Antrag Romanowicz wegen Aufnahme der von ihm bezeichneten Bestimmungen in die Bedingnisse wird ebenso wie der Antrag Daszyński abgelehnt.

Abg. Daszyński meldet seinen Antrag als Minoritätsvotum an.

Die beiden Resolutionsanträge des Abg. Dr. Baernreither, sowie die Resolutionsanträge der Abgeordneten Dr. Kolischer und Dr. Stojan werden angenommen.

Hierauf wird vom Ausschusse das Gesetz im Ganzen angenommen und Abg. Dr. Menger einstimmig zum Generalreferenten bestellt.

Obmann Dr. Lueger dankt den Ausschussmitgliedern für den bei der Berathung bethätigten Eifer.

Abg. Romanowicz spricht dem Obmanne Dr. Lueger und dem Generalreferenten Abg. Dr. Menger für die rasche und zweckmässige Erledigung des Gesetzes den Dank aus.

Mit der Fertigstellung des Berichtes werden das Präsidium des Ausschusses und der Referent betraut, so dass eine weitere Einberufung des Ausschusses zu diesem Zwecke nicht mehr erforderlich ist.

Der in der 47. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. Mai von der Regierung eingebrachte Gesetzentwurf, betreffend die Fahrkartensteuer (Vrdgs.-Bl. Nr. 60 vom 23. Mai), hat folgenden Wortlaut:

Gesetz

vom . . . . . ,

betreffend

die Einführung einer Fahrkartensteuer vom Personentransporte auf Eisenbahnen.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§. 1.

Für den Transport von Personen auf Eisenbahnen innerhalb des Gebietes der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wird eine besondere Abgabe (Fahrkartensteuer) eingeführt. Dieselbe ist von den gegenüber der Transportanstalt zur Zahlung der Transportgebühren verpflichteten Personen zu entrichten und beträgt, unbeschadet der im § 2 getroffenen Ausnahmsbestimmung:

a) für Hauptbahnen 12 Percent,
b) für Localbahnen (Gesetze vom 25. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 56, 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und 31. December 1894, R.-G.-B. Nr. 2 ex 1895) 6 Percent,
c) für Kleinbahnen (Gesetz vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895) 3 Percent

des jeweilig für die Beförderung im Geltungsgebiete des gegenwärtigen Gesetzes zur Einhebung gelangenden Fahrpreises.

§ 2.

In Ansehung des Verkehres nach und von den Ländern der ungarischen Krone, dann Bosnien und der Hercegovina, sowie über diese Ländergebiete hinaus wird die Fahrkartensteuer mit 10 Percent von jenem Theile des Fahrpreises festgesetzt, welcher auf die Beförderung im Geltungsgebiete des gegenwärtigen Gesetzes entfällt.

§ 3.

Die Einhebung und Abfuhr der Abgabe erfolgt durch die Eisenbahnverwaltungen.

Die näheren Bestimmungen über den hiebei zu beobachtenden Vorgang, sowie über die Auf- oder Abrundung der Hellerbruchtheile und die Termine zur Abfuhr der eingehobenen Stenerbeträge an die Staatscasse, endlich die Bestimmungen über die wegen Nichtbeobachtung dieser Normen zu verhängenden Ordnungstrafen sind im Verordnungswege zu erlassen.

§ 4.

Die Eisenbahnunternehmungen haften für die mit der Unterlassung der rechtzeitigen Abfuhr der Abgabe und der vorschriftsmässigen Ausweisung derselben nach dem § 5 des gegenwärtigen Gesetzes verbundenen nachtheiligen Folgen.

Die Finanzverwaltung ist berechtigt, zum Zwecke der Prüfung der Ausweise die Originalaufzeichnungen und Bücher der Unternehmungen einzusehen.

§ 5.

Für nicht rechtzeitig abgeführte Beträge der Abgabe sind vom Ablaufe der vorgeschriebenen Frist fünfpercentige Verzugszinsen zu entrichten.

Ist eine Verkürzung der Abgabe eingetreten, so ist die verkürzte Abgabe ohne Einleitung eines Strafverfahrens, lediglich auf Grund der den Betrag derselben constatirenden amtlichen Erhebungen im zweifachen Betrage vorzuschreiben und nebst den von der verkürzten Abgabe entfallenden Verzugszinsen einzuheben.

§ 6.

Die Einbringung rückständiger Abgaben erfolgt auf die für die Einbringung rückständiger unmittelbarer Gebühren vorgeschriebene Art.

Die Bestimmungen des Gesetzes vom 18. März 1878, R.-G.-Bl. Nr. 31, über die Verjährung der unmittelbaren Gebühren haben auch auf diese Abgabe Anwendung zu finden.

Die im § 5, Absatz 2, bezeichnete Abgabenerhöhung verjährt in fünf Jahren.

§ 7.

Weder über die Frage, ob eine Abgabe nach dem gegenwärtigen Gesetze zu entrichten ist oder nicht, noch über das Ausmass derselben findet ein Verfahren vor den ordentlichen Gerichten statt.

Ueber Recurse gegen die auf die Bemessung und Einhebung dieser Abgabe und auf die Verhängung der im § 5 des gegenwärtigen Gesetzes ausgesprochenen nachtheiligen Folgen bezüglichen Verfügungen und Entscheidungen der Finanzbehörden entscheidet in letzter Instanz das Finanzministerium, welches das Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium zu pflegen hat.

Auf die Verfügungen und Entscheidungen der Finanzbehörden finden die Bestimmungen des Gesetzes vom 19. März 1876, R.-G.-Bl. Nr. 28, Anwendung.

§ 8.

Von der durch dieses Gesetz auferlegten Abgabe sind befreit:

a) der Allerhöchste Hof,
b) Personen, welche unter Anwendung des Militärtarifes befördert werden,
c) Arbeiter, welche mit besonderen, ermässigten Fahrkarten befördert werden, in welcher Hinsicht die näheren Bestimmungen, insbesondere über das Mindestausmass der die Voraussetzung der Befreiung bildenden Fahrpreisermässigung dem Verordnungswege vorbehalten wird.

§ 9.

Von der Fahrkartensteuer sind ferner befreit:

a) der Verkehr jener Transportunternehmungen, welche blos den Localverkehr vermitteln, das ist solcher, welche ihren Geschäftsbetrieb auf das Weichbild einer Gemeinde und den Umkreis von sieben Kilometern von der Grenze dieses Gebietes beschränken;
b) die Personentransporte auf den den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 18. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 230, bildenden Bahnlinien der Wiener Stadtbahn auf die Dauer der im § 2, lit. d) dieser Concessionsurkunde festgesetzten Steuerbefreiungen.

Die gleiche Befreiung gilt für directe Fahrten im Uebergangsverkehre zwischen den den Gegenstand der bezogenen Concessionsurkunde bildenden und den künftig zu concessionirenden Bahnlinien des Wiener Stadtbahnnetzes, sowie den innerhalb des Wiener Stadtgebietes gelegenen Strecken der bestehenden Eisenbahnen.

§ 10.

Die in der Tarifpost 47, lit. e) des Gesetzes vom 13. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, festgesetzte Stempelgebühr, sowie die nach Artikel V, lit. f) und Artikel XX des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2, ex 1895, an deren Stelle

tretende Percentualgebühr für die Empfangs- und Aufnahmsscheine der Eisenbahnunternehmungen über die Uebernahme von Personen zum Transporte (Personenkarten) tritt in Ansehung des im § 1 bezeichneten Verkehres ausser Kraft.

In dem im § 2 bezeichneten Verkehre dagegen bleibt obige Stempelgebühr mit der Aenderung aufrecht, dass dieselbe ohne Beschränkung auf den in der Tarifpost 47, lit. e) des Gesetzes vom 13. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, und im § 2 des Gesetzes vom 11. Mai 1871, R.-G.-Bl. Nr. 39, festgesetzten Maximalgebührenbetrag zu entrichten ist.

Desgleichen bleibt diese Stempelgebühr mit vorstehender Aenderung hinsichtlich des Personenverkehres mit Dampfschiffen aufrecht.

§ 11.

Dieses Gesetz tritt mit dem 1. Jänner 1902 in Wirksamkeit.

§ 12.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes sind Mein Finanzminister, Mein Eisenbahnminister und Mein Handelsminister betraut.

Bemerkungen.

Verschiedene Massnahmen, deren parlamentarische Verhandlung theils im Zuge ist, theils auf Grund vielfacher, schon vorliegender Anregungen nahe bevorsteht, werden im Falle ihrer Durchführung einen nicht unbeträchtlichen Ausfall an staatlichen Einnahmen, beziehungsweise bedeutende neue Anforderungen an den Staatsschatz zur Folge haben.

Die Aufhebung der ärarischen Strassen und Ueberfahrtsmauthen bedeutet einen Einnahmeentgang von rund 2·1 Millionen Kronen, die Gebührennovelle einen solchen von mindestens 1·5 Millionen Kronen, die Aufbesserung der Bezüge der Diurnisten und anderer verwandter Dienstkategorien erheischt einen Betrag von ungefähr 5 Millionen Kronen, eine wenn auch nur bescheidene Erhöhung der Ruhegenüsse der nach den alten Gehalts- und Pensionsvorschriften in den Ruhestand getretenen Staatsbediensteten, sowie der nach den alten Pensionsnormen behandelten Witwen und Waisen von Staatsbediensteten endlich wird einen Mehraufwand von rund 2·6. Millionen Kronen erfordern.

Die Berücksichtigung aller dieser Anforderungen würde somit insgesammt zu einer jährlichen Mehrbelastung der Staatsfinanzen um einen Betrag von rund 11·2 Millionen Kronen führen, ein Betrag, für den innerhalb der vorhandenen budgetären Mittel die Deckung unbedingt nicht gefunden werden kann, zumal gerade in der nächsten Zeit auch mit einer weiteren Expansion der Ausgaben auf den verschiedenen Gebieten der materiellen und geistigen Wohlfahrtspflege und insbesondere mit einer sehr erheblichen Mehrbelastung des Budgets durch weitgreifende Actionen zur Ausgestaltung unseres Communicationswesens gerechnet werden muss.

Soll daher die Durchführung jener Massnahmen nicht auf eine völlig unbestimmte Zukunft vertagt werden, so muss eine besondere finanzielle Deckung für dieselben geschaffen werden.

Die Regierung hält zum mindesten einen Theil der vorangeführten Massnahmen für so wichtig und dringend, dass sie ihrerseits die Verantwortung für einen Aufschub ins Unbestimmte nicht übernehmen zu können glaubt. Sie hält es daher für ihre Pflicht, das hohe Haus durch concrete Deckungsvorschläge in die Lage zu setzen, die praktische finanzielle Möglichkeit für die alsbaldige Durchführung jener Massnahmen zu schaffen.

Bei der Erwägung dieser ihrer Deckungsvorschläge musste die Regierung aus staatsfinanziellen und volkswirthschaftlichen Gründen ihr Augenmerk in erster Linie auf solche Einnahmsquellen richten, bei denen mit Rücksicht auf die verhältnissmässig geringe Fühlbarkeit für die Abgabepflichten und die Leichtigkeit und mindere Kostspieligkeit der Einhebung schon eine mässige Abgabe geeignet erscheint, dem Staatsschatze ohne sonderliche Belastung der Interessenten die erforderliche Mehreinnahme zu sichern.

In dieser Beziehung kommt vor Allem die Besteuerung des Personentransportes in Betracht.

Bekanntlich ist sowohl die Personen- als auch die Güterbeförderung auf Eisenbahnen und Dampfschiffen in mehreren Ländern Gegenstand einer Abgabe, welche die betreffenden Transportunternehmungen von dem Reisenden, beziehungsweise von dem Absender oder dem Uebernehmer der Fracht erheben und an die Staatscasse abführen.

So wurde in Frankreich, wo schon seit Ende des vorigen Jahrhunderts eine proportionale Abgabe vom öffentlichen Fuhrwerke im regelmässigen Dienste bestand, die Abgabe für den Transport auf Eisenbahnen mit dem Gesetze vom 14. Juli 1855 besonders geregelt und mit 10 Percent und zwei Zehntel Zuschlag vom Preise der Personenplätze, sowie der Güter, welche mit Personenzügen (grande vitesse) befördert werden, festgesetzt; ein mit Gesetz vom 16. September 1871 eingeführter weiterer Zuschlag von 10 Percent wurde durch das Finanzgesetz für das Jahr 1892 wieder aufgehoben und zugleich die Proportionalabgabe auf dem Eilgut-, Lebensmittel- und Viehverkehre überhaupt abgeschafft.

In Italien wurde auf Grund der Gesetze vom 6. April 1862, 23. August 1868 und 14. Juni 1874 eine Abgabe von 13 Percent vom Personenverkehre, dann vom Gütertransporte auf Eilzügen und von 2 Percent vom gewöhnlichen Gütertransporte eingehoben; seit dem Jahre 1900 wird den Fahrpreisen eine Steuer von 16 Percent zugeschlagen und ist überdies von den Fahrkarten eine Stempelgebühr von 5 Centimes zu entrichten.

In England besteht eine Abgabe von 5 Percent vom gewöhnlichen Personentransporte (mit Ausnahme von gewissen steuerfreien Pennyzügen) und von 2 Percent vom Transporte auf städtischen Zügen.

Russland erhob bis zum Jahre 1894 eine Transportsteuer von 25 Percent für die Billete erster und zweiter Classe, von 15 Percent für jene dritter Classe und von 25 Percent für das Reisegepäck und die Beförderung von Eilgütern. Durch das Gesetz vom 19./31. Mai 1894 wurde die Steuer auf den einheitlichen Satz von 15 Percent für Personen, Gepäck und Eilgut herabgesetzt.

In Spanien wurde mit dem Gesetze vom 20. März 1900 eine Abgabe von 20 Percent vom Personentransporte (mit einem ermässigten Satze von 10 Percent für jene Eisenbahnen, welche eine entsprechende Reduction der Fahrpreise durchführen) und von 5 Percent vom Waarentransporte eingeführt.

Ungarn endlich führte die Steuer für den Transport auf Eisenbahnen und mit Dampfschiffen mit dem Gesetzartikel XX vom Jahre 1875 ein, und wurden damals die Steuersätze mit 10 Percent für den Transport von Personen und Reisegepäck, mit 5 Percent für den Eilguttransport und mit 2 Percent für den Frachtguttransport festgesetzt. Mit dem Gesetzartikel LXI vom Jahre 1880 wurden diese Sätze auf 15, beziehungsweise 10 und 3 Percent erhöht und endlich mit Gesetzartikel XIV vom Jahre 1887 mit 18, beziehungsweise 7 und 5 Percent festgesetzt. Neben der Abgabe vom Personen- und Gütertransporte bestehen in Ungarn Stempelgebühren von Personenfahrkarten in dem für Oesterreich geltenden Ausmasse, jedoch ohne Beschränkung auf einen bestimmten Höchstbetrag.

Das Bedürfniss nach Erschliessung neuer Einnahmsquellen hat auch in Oesterreich schon wiederholt den Plan auf Einführung ähnlicher Abgaben gezeitigt.

So wurde schon im Jahre 1879 dem Abgeordnetenhause des Reichsrathes ein Gesetzantrag, betreffend eine Abgabe von 10 Percent vom Personen- und Reisegepäckstransporte auf Eisenbahnen und den auf Binnengewässern verkehrenden Dampfschiffen, welche neben den Stempelgebühren von Personen- und Frachtkarten zur Einhebung gelangen sollte (Nr. 39 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, IX. Session), vorgelegt. Im Jahre 1897 wurde neuerlich eine Gesetzesvorlage eingebracht, in welcher die Belegung des Transportes auf Eisenbahnen und mit mechanischen Motoren betriebenen Schiffen auf den nicht internationalen Binnengewässern mit einer Abgabe, und zwar für Personen und Reisegepäck mit 12 Percent, für Eil- und Frachtgüter mit 5 Percent der jeweiligen Transportgebühr unter gleichzeitiger Aufhebung der Personenfahrkartengebühr beantragt wurde (Nr. 179 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Reichsrathes, XIII. Session). Beide Vorlagen gelangten jedoch im Reichsrathe nicht zu einer meritorischen Verhandlung.

Wie die Erfahrungen in den oben erwähnten Ländern zeigen, steht eine Besteuerung des Transportes der Entwicklung des Verkehres und der Volkswirthschaft nicht im Wege. Andererseits sind die concreten Zwecke, für welche die Regierung eine Deckung sucht — Aufhebung der Mauthen, Gebührenerleichterungen für die Baugewerbe, Erhöhung der Bezüge der Diurnisten, sowie der Pensionisten alten Systems — vom wirthschaftlichen und socialen Standpunkte hervorragend wichtig und dringend. Die Regierung hält es daher für wohlberechtigt, für die Erreichung dieser Zwecke die Einführung einer Abgabe auf dem Gebiete des Transportwesens vorzuschlagen, und zwar beschränkt sie ihren Vorschlag auf die Besteuerung des Personentransportes,

da einerseits durch diese Massregel allein schon die Mittel zur Deckung der eingangs erwähnten staatlichen Erfordernisse erzielt werden können, und andererseits dieser Zweig der Besteuerung — zumal mit Rücksicht auf die verhältnissmässige Niedrigkeit der in Oesterreich bestehenden Personentarife — volkswirthschaftlichen Bedenken am wenigsten ausgesetzt ist.

Der vorliegende Gesetzentwurf, bei dessen Formulirung im Allgemeinen die Bestimmungen der Regierungsvorlage vom Jahre 1897, insoweit dieselbe den Personentransport zum Gegenstande hatte, berücksichtigt wurden, bestimmt im § 1 die Subjecte und den Gegenstand der Abgabe, den Abgabensatz und die Grundlage der Steuerbemessung.

Gegenstand der Fahrkartensteuer ist die Beförderung von Personen auf Eisenbahnen.

Von der Ausdehnung der Steuer auf den Transport von Personen auf Binnengewässern glaubt die Regierung absehen zu sollen. Einerseits erschiene die Besteuerung des Schiffahrtverkehres auf den internationalen Binnengewässern nach den Bestimmungen des internationalen Binnenschiffahrtrechtes nicht unanfechtbar, was seine Begründung findet:

bezüglich der Donau im Pariser Vertrage vom 30. März 1856, R.-G.-Bl. Nr. 62, im Londoner Vertrage vom 13. März 1871, R.-G.-Bl. Nr. 54, im Berliner Vertrage vom 13. Juli 1878, R.-G.-Bl. Nr. 43 ex 1879, in der Donau-Schiffahrtsacte vom 7. November 1857, R.-G.-Bl. Nr. 13 ex 1858, und in der Handelsministerialverordnung vom 29. Jänner 1858, R.-G.-Bl. Nr. 21;

bezüglich der Elbe in der Uebereinkunft mit der Regierung des Norddeutschen Bundes vom 22. Juni 1870, R.-G.-Bl. Nr. 99, betreffend die Aufhebung des Elbezolles;

bezüglich des Bodensees in der internationalen Schiffahrt- und Hafenordnung für diesen See vom 22. September 1867, R.-G.-Bl. Nr. 19 ex 1868;

bezüglich des Pruth in den Stipulationen in Betreff der Schiffahrt auf dem Pruth vom 3. 15. December 1866, R.-G.-Bl. Nr. 69 ex 1870, und der Nachtragsconvention zu diesen Stipulationen vom 18. Februar (2. März) 1895, R.-G.-Bl. Nr. 170;

bezüglich der Weichsel, des Dniesters und ihrer Nebenflüsse in der österreichisch-russischen Convention vom 5./17. August 1818.

Andererseits ist der Personenverkehr auf den anderen Binnengewässern verhältnissmässig von derart untergeordneter Bedeutung, dass dessen Miterfassung durch die Steuer finanziell sehr wenig ins Gewicht fiele; auch liegen die concreten Verhältnisse so, dass der Gesichtspunkt der Concurrenz mit Eisenbahnlinien eine solche Massuahme nicht erheischt.

Der Personentransport auf Dampfschiffen wird daher auch künftig nur dem Fahrkartenstempel mit einer später zu erörternden Abänderung unterliegen.

Die Grundlage der Steuerbemessung bildet der jeweilige Fahrpreis für die Beförderung im Geltungsgebiete des Gesetzes.

Der Abgabensatz wird für Hauptbahnen mit zwölf Percent festgesetzt, für Bahnen niederer Ordnung dagegen ermässigt, und zwar für Localbahnen auf sechs Percent und für Kleinbahnen auf drei Percent, da die besonderen Verhältnisse dieser Bahnen niederer Ordnung eine Berücksichtigung des Verkehres in Bezug auf die Höhe des Abgabensatzes gerechtfertigt erscheinen lassen.

Der für Hauptbahnen vorgeschlagene Abgabensatz entspricht, was die dadurch herbeigeführte Gesammtbelastung des Personenverkehres betrifft, im Allgemeinen den im Jahre 1879 und 1897 beantragten Sätzen, da der Fahrkartenstempel, welcher 2 Heller von je 1 Krone des Fahrpreises, jedoch nie mehr als 50 Heller beträgt, für die im § 1 bezeichneten Verkehre nach § 10 des Gesetzentwurfes ausser Kraft tritt.

Dieser Fahrkartenstempel hatte wegen der Aufrundung des der Gebührenbemessung zugrunde liegenden Fahrpreises von angefangenen 100 Heller auf eine volle Krone und der Festsetzung einer Maximalgrenze der Gebühr den Nahverkehr unverhältnissmässig schärfer als den Fernverkehr getroffen. Durch dessen Aufhebung wird sonach eine Milderung dieses Verhältnisses der Belastung herbeigeführt.

Es beträgt daher die durch das gegenwärtige Gesetz herbeigeführte Mehrbelastung des Personenverkehres mit Rücksicht auf den Wegfall des Fahrkartenstempels von rund zwei Percent für die Hauptbahnen eigentlich nur zehn Percent.

Der in Vorschlag gebrachte Abgabensatz lässt eine Beeinträchtigung der Entwicklung, welche der Personenverkehr bisher in Oesterreich genommen hat, nicht befürchten, da die weitaus überwiegende Mehrzahl der österreichischen Personentarife, insbesondere der für den Gesammtverkehr Ausschlag gebenden dritten Wagenclasse niedriger gehalten ist, als in anderen Ländern. Die dem Gesetzentwurfe beigegebenen Tabellen geben in letzterer Beziehung eine vergleichende Uebersicht.

Ausnahmsweise wird im § 2 im Verkehre mit den Ländern der ungarischen Krone und mit Bosnien und der Hercegovina der Fahrkarteusteuersatz mit 10 Percent festgesetzt, jedoch gleichzeitig im § 10 des Gesetzentwurfes in diesen Relationen der Fahrkartenstempel mit der Abänderung aufrechterhalten, dass die in Tarifpost 47, lit. e), des Gesetzes vom 13. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, und im § 2 des Gesetzes vom 11. Mai 1871, R.-G.-Bl. Nr. 39, festgesetzte Maximalgrenze des Stempels beseitigt wird.

Hiefür war die Erwägung massgebend, dass in Ungarn neben der Transportsteuer auch der Fahrkartenstempel in dem in Oesterreich geltendeu Ausmasse, jedoch ohne Beschräukung auf einen Höchstbetrag, besteht und durch eine Aufhebung des Fahrkartenstempels in Oesterreich eine immerhin fühlbare differentielle Behandlung der beiderseitigen Relationen herbeigeführt würde, was aus tarifarischen Rücksichten vermieden werden soll.

Durch das Nebeneinanderbestehen dieser beiden Abgaben für den in Rede stehenden Verkehr wird sonach im Wesentlichen ungeachtet der Verminderung des Steuersatzes von 12 Percent auf 10 Percent eine übereinstimmende Behandlung im Vergleiche mit den übrigen Hauptbahnverkehren erzielt.

Nach § 3 haben die Eisenbahnverwaltungeu die Fahrkartensteuer einzuheben, und functioniren sonach dieselben, ähnlich wie bisher bei dem Fahrkartenstempel, als Einhebungsorgane der Finanzverwaltung. Die näheren Bestimmungen zur Regelung dieses Verhältnisses, sowie bezüglich der Auf- und Abrundung der Hellerbruchtheile werden zweckmässiger im Verordnungswege erlassen.

Die Vorschriften im § 4 über die Haftung der Unternehmungen, im § 5 über die nachtheiligen Folgen der nicht rechtzeitigen Abfuhr der Abgabenbeträge oder einer Uebertretung, endlich in den §§ 6 und 7 in Ansehung der Einbringung rückständiger Abgaben, der Verjährung und des Instanzenzuges sind den bezüglichen für die unmittelbaren Gebühren geltenden Normen angepasst. Neu ist die in der Natur dieser Abgabe gegründete Bestimmung, dass Entscheidungen über Beschwerden gegen auf Grund dieses Gesetzes erlassene behördliche Verfügungen in letzter Instanz vom Finanzministerium im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium zu fällen sind.

Die Abgabenbefreiungeu im § 8, lit. a) und b), für den Allerhöchsten Hof und für Personen, welche unter Anwendung des Militärtarifes befördert werden, bedürfen keiner Begründung.

Im § 8, lit. c), ist ferner nach Art der in England für Arbeiterzüge (Pennyzüge) bestehendeu Befreiung von der Transportsteuer die Abgabenbefreiung zu Gunsten von Arbeitern vorgesehen, welche mit besonderen Arbeiterfahrkarten zu ermässigten Fahrpreisen befördert werden. Durch diese Ausnahmebestimmung soll hintangehalten werden, dass anlässlich der Einführung der Fahrkartensteuer eine Vertheuerung der an den Staatsbahnen und mehreren Privatbahnen in einzelnen Relationen für Fahrten zwischen dem Domicil und Arbeitsort eingeführten besonderen Arbeiterfahrkarten zu ermässigten Fahrpreisen (Arbeiterwochenkarten, Speeialkarten für Arbeiterzüge und dergleichen) eintritt. Hiebei ist vorbehalten, im Wege der Durchführungsverordnung das Mindestausmass der Fahrpreisermässigung festzusetzen, von welcher die Abgabenbefreiung für Arbeiterfahrkarten abhängig gemacht werden muss, um die Erreichung des Zweckes der Abgabenbefreiung für Arbeiterkarten sicherzustellen.

Im § 9 werden weiters jene Unternehmungen rein localen Charakters, die bereits im Genusse der Befreiung von dem Fahrkartenstempel auf Grund der Gesetze vom 11. Mai 1871, R.-G.-Bl. Nr. 39, 30. März 1875, R.-G.-Bl. Nr. 42, und 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, stehen, auch von der Fahrkartensteuer befreit, da die Gründe, welche die Gesetzgebung bisher bestimmten, diesen engsten Nahverkehr von einer Abgabe auszunehmen, auch gegenwärtig fortbestehen.

Im § 10 des Gesetzentwurfes wird, wie bereits erwähnt, der Fahrkartenstempel im Eisenbahnverkehre im Allgemeinen aufgehoben. Nur bezüglich des Eisenbahnverkehres mit den Ländern der ungarischen Krone und mit Bosnien und der Hercegovina wird dieser Stempel unter Aufhebung des Höchstbetrages der Gebühr aufrechterhalten.

Ebenso wird der Fahrkartenstempel mit dieser Aenderung in Bezug auf den Verkehr mit Dampfschiffen beibehalten, welch letzterer Umstand eine geringfügige Erhöhung der Abgabe bezüglich des Fernverkehres bedeutet.

Bei Festsetzung des Zeitpunktes, von welchem an das Gesetz in Wirksamkeit zu treten hat, musste im § 11 darauf Bedacht genommen werden, dass den Bahnverwaltungen ein entsprechender Zeitraum zur Verfügung stehen muss, um die zur Durchführung erforderlichen Vorkehrungen zu treffen.

Die Einnahmen, welche die Regierung aus der in vorliegendem Gesetzentwurfe vorgeschlagenen Besteuerung des Personentransportes zu erzielen hofft, lassen sich auf Grundlage der Einnahmen der Eisenbahnen aus dem Personentransporte im Jahre 1899 mit rund K 11,000.000 veranschlagen.

Die geplante Massregel wird also beiläufig jenen Ertrag abwerfen, welcher nach den im Eingange gemachten Bemerkungen zum Ersatze des Einnahmeentfalles, beziehungsweise zur Deckung der erhöhten Anforderungen an den Staatsschatz nothwendig ist.

Tabelle zur Vergleichung der Personentarife der österreichischen Staatsbahnen mit jenen der Ungarischen, Preussischen und Bayerischen Staatsbahnen.

Preise der Personenfahrkarten in Kronenwährung.

Kilometer	III. Classe							II. Classe							I. Classe						
	k. k. österreichische Staatsbahnen		kgl. Ungar. Staatsbahnen	kgl. Preussische Staatseisenbahnen		kgl. Bayerische Staatseisenbahnen		k. k. österreichische Staatsbahnen		kgl. Ungar. Staatsbahnen	kgl. Preussische Staatseisenbahnen		kgl. Bayerische Staatseisenbahnen		k. k. österreichische Staatsbahnen		kgl. Ungar. Staatsbahnen	kgl. Preussische Staatseisenbahnen		kgl. Bayerische Staatseisenbahnen	
	Gegenwärtiger Tarif	Tarif bei einer 12%igen Fahrkartensteuer	Zonentarif	Einfache Fahrt	Hin- und Rückfahrt	Einfache Fahrt	Hin- und Rückfahrt	Gegenwärtiger Tarif	Tarif bei einer 12%igen Fahrkartensteuer	Zonentarif	Einfache Fahrt	Hin- und Rückfahrt	Einfache Fahrt	Hin- und Rückfahrt	Gegenwärtiger Tarif	Tarif bei einer 12%igen Fahrkartensteuer	Zonentarif	Einfache Fahrt	Hin- und Rückfahrt	Einfache Fahrt	Hin- und Rückfahrt
	Heller																				
I. Personenzüge																					
10	26	**27**	20	47	35	41	33	46	**50**	30	71	53	65	47	76	**83**	60	94	71	94	80
25	76	**83**	50	118	88	100	82	138	**151**	80	176	135	165	118	230	**251**	120	235	176	235	200
50	129	**140**	150	235	176	200	159	231	**252**	240	353	265	318	235	383	**420**	360	470	353	470	394
100	256	**280**	300	470	353	400	312	460	**504**	480	706	529	623	470	766	**840**	720	941	706	941	782
300	736	**807**	800	1411	1058	1200	935	1348	**1479**	1200	2117	1588	1870	1411	2266	**2487**	1800	2822	2117	2822	2346
600	1348	**1479**	800	2822	2117	2399	1870	2570	**2823**	1200	4234	3175	3740	2822	4370	**4839**	1800	5645	4234	5645	4692
II. Schnellzüge.																					
10	38	**41**	60	59	35	59	51	70	**77**	100	82	53	82	65	112	**121**	150	106	71	112	98
25	108	**117**	60	141	88	141	118	202	**220**	100	200	135	200	153	326	**357**	150	270	176	270	235
50	181	**199**	180	282	176	270	223	335	**367**	300	400	265	388	300	539	**591**	450	529	353	541	459
100	358	**392**	360	553	353	529	441	664	**728**	600	788	529	753	600	1072	**1176**	900	1058	706	1070	911
300	1042	**1143**	1000	1658	1058	1588	1323	1960	**2151**	1600	2364	1588	2258	1799	3184	**3511**	2400	3175	2117	3210	2734
600	1960	**2151**	1000	3305	2117	3175	2646	3794	**4194**	1600	4716	3175	4516	3599	6206	**6895**	2400	6350	4234	6421	5468

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte elektrische Bahn niederer Ordnung von der Station Oberhaid-Böhmisch-Hörschlag zur Lippner Schwebe. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Ernst Porak de Varna, Grossindustrieller in Kienberg, im Vereine mit der Cellulose- und Papierfabrik „Moldaumühl" vorgelegten generellen Projectes für eine mit der Spurweite von 0·76 m auszuführende, elektrisch zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Oberhaid-Böhmisch-Hörschlag der Linie Budweis—Klein-Reifling der k. k. Staatsbahnen über Hohenfurth nnd Kienberg zur Lippner Schwebe die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 21. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlnng wurde der bei der k. k. Statthalterei in Prag in Verwendnng stehende k. k. Bezirkshauptmann Carl Svátek betraut.

[E.-M.-Z. 21.858.]

Projectirte Localbahn von Podgórze nach Lubień. (Anordnnng der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des vom Fürsten Casimir Lubomirski in Lemberg vorgelegten Detailprojectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn mit Locomotivbetrieb von Podgórze über Swoszowice nnd Myślenice nach Lubień mit Anschluss an die Station Swoszowice der Staatsbahnlinie Oświęcim—Podgórze die Trassenrevision anf den 4. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der bei der k. k. Statthalterei in Lemberg in Verwendung stehende k. k. Bezirkshauptmann Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut.

[E.-M.-Z. 22.514.]

Projectirte Localbahn Przeworsk-Bachórz-Dynów. (Anordnnng der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat nnterm 13. Mai die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des vom Landesansschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Detailprojectes der schmalspurigen Localbahn Przeworsk-Bachórz-Dynów die Trassen-, respective Stationsfragen bezüglich der Theilstrecken von km 0·0 bis km 10 und von km 46·718 bis zum Ende der projectirten Bahn zu erörtern und klarzustellen; ferner bezüglich der von der principiellen Genehmigung ausgeschlossenen Theilstrecke von km 33·3/4 bis km 41·5/6 die Trassenrevision vorzunehmen. Bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlungen wird anschliessend an dieselben die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung nnd der Feststellung der feuersicheren Herstellungen, jedoch mit Ausschlnss der Theilstrecke von km 33·3/4 bis km 41·5/6 durchzuführen sein. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, für die in Betracht kommenden Theilstrecken des begangenen Projectes bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione mit dem Vorbehalte zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession für die den Gegenstand dieser Concession bildenden Strecke in Kraft tritt und dass anch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der bezüglichen Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann.

[E.-M.-Z. 17.443.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien. (Eröffnung der elektrischen Strassenbahnlinie Bellaria—Thaliastrasse.) Am 20. Mai ist der elektrische Betrieb anf der Strassenbahnlinie Bellaria—Hansenstrasse—Lerchenfelderstrasse—Thaliastrasse, welche bisher von Pferden betrieben wurde, eröffnet worden.

Südbahn-Gesellschaft. (Activirung des Rollfuhrdienstes in Wr Neustadt.) Ab 1. Jnni bis auf Widerruf werden auf Grund des § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder alle mit Zügen der Südbahn (Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn) in der Station Wr. Neustadt anlangenden oder ab Wr. Neustadt zur Beförderung mit solchen Zügen bestimmten Eil- und Frachtgüter nach Massgabe des mit besonderer Kundmachung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 59 vom 21. Mai, Seite 1426) verlautbarten Tarifes und sonstigen Bestimmnngen dnrch die Firma Leopold Skutta in Wr. Neustadt den Adressaten ohne vorherige Avisirung zugestellt, bezw. auf Verlangen der Aufgeber aus den Wohnungen etc. derselben abgeholt werden.

Localbahn Chlumetz-Königstadtl. (Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung: Betriebsconsensertheilnng.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Localbahn Chlumetz-Königstadtl wurde der Betriebsconsens ab 9. Mai ex commissione ertheilt.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Genehmigung des zwischen der kgl. ungar. Regierung und der Direction der „Adria" kgl. ungar. Seeschiffahrt-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages.) Das ungarische Abgeordnetenhaus hat in seiner am 14. Mai abgehaltenen Sitzung, nach mehrwöchentlicher Debatte, den zwischen der kgl. ungar. Regierung und der Direction der „Adria", vorbehaltlich der parlamentarischen Sanction, abgeschlossenen Vertrag (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16 und 19 ex 1901) im Allgemeinen und in den Details unverändert angenommen.

Projectirte Localbahn Nyiregyháza—Vásáros-Námény. (Ausführungsbeschluss und Kostenvoranschlag.) Die Interessenten des Comitates Sabolcs, sowie des „Nyirseg" genannten ansgedehnten Productionsgebietes der östlichen Gemarkung des vorbenannten Comitates haben im Einvernehmen mit dem Vorconcessionär, kgl. ungar. Honvedmajor d. R. Manhardt Vidovich, den Beschluss zum Ausban der von letzterem projectirten Localbahn Nyiregyháza — Vásáros-Námény (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 52 ex 1900, Vorconcession Post 6) beschlossen und auch bereits die technischen Vorarbeiten durchführen lassen. Die effectiven Bankosten dieser 59·5 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betreibenden Linie sind mit K 4,172.000, das ist K 70.118 per laufenden Bahnkilometer bemessen, von welcher Snmme Beträge von je K 297.800 für Beschaffnng von Fahrbetriebsmittel, K 54.000 für entsprechende Erweiterung und Einrichtung der Ansgangsstation Nyiregyháza nnd K 50.000 zur Anlage eines Reservefonds entfallen, so zwar, dass nach Abzug der vorgenannten Summen vom präliminirten Baucapitale sich der factische Kostenpreis per Kilometer anf nur K 63.300 stellt. Die projectirte Linie, welche von wesentlicher Bedentung für die volkswirthschaftliche nnd speciell agricole Entwicklung der „Nyirseg" sein wird, soll von der Station Nyiregyháza der Linien Nyiregyháza—Csap—Ungvàr und der Linien Nyiregyháza—Debreczen—Püspök-Ladány der kgl. Ungar. Staatsbahnen, sowie der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen Nyiregyháza-Mátészalka und Nyiregyháza — Tisza-Polgás abzweigen und über Napkor, Levelek, Ó-Fehertó, Nyir-Bakta, Nyir-Vaja nnd Nyir-Mada vorläufig bis zur Grossgemeinde Vásáros-Námény führen, von wo aus sie seinerzeit ihre Fortsetzung gegen Nordosten finden wird.

Projectirte Localbahn Kun-Szent-Miklós-Tass—Dunapataj. (Ausführungsbeschluss und Kostenpräliminare.) Ein Consortium von Budapester Capitalisten nnd Interessenten des südwestlichen Gebietes des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kis-Knn, an dessen Spitze der Vorconcessionär der projectirten Localbahn Kun-Szent-Miklos—Dunapataj, Graf Josef Teleki steht, hat den Ausbau der vorbenannten projectirten Localbahn beschlossen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61 ex 1898), dnrch welche die Donau-Dampfschiffahrtsstationen Szalk nnd Apostag (nächst Kalocsa) mit der Hauptlinie Budapest — Kun-Szent-Miklos — Zimony (Semlin) — Belgrad in östlich transversaler Richtung verbunden werden. Die Trasse der nenen Linie wird über Dömsöd, Dab, Szalk-Szent-Márton, Duna-Vecse, Apostag (Donau-Dampfschiffahrtsstation), Duna-Egyháza, Solt und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Harta bis Duna-Pataj führen, welche Station seinerzeit anch mit einer gleichnamig zu errichtenden Donau-Dampfschiffahrtsstation verbunden werden wird. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 nnd des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspnrige Localbahn zu erbauenden nnd als solche von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betreibenden 51 km langen Linie sind mit K 3,220.006, das ist mit K 63.137 per lanfenden Bahnkilometer bemessen, von welcher Snmme Beträge von je K 209.340 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel nnd K 40.000 zur Anlage eines Reservefonds entfallen. Nach Ausbau der vorgenannten Linie ist deren Verlängernng in östlich transversaler

Richtung von Kun-Szent-Miklos zum Anschlusse an die als Sackbahn endigende Localbahn Budapest-Lajosmizse und von dort aus in der Station Nagy-Körös an die Hauptlinie Budapest—Nagy-Körös—Szeged—Orsova—Verciorova in Aussicht genommen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate März.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monate März ergibt für 71 Bahnen, die schon im März 1900 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge: 43.817·24 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im März 1901					
aus dem Personenverkehre . . .	35,269.763	+ 2,077.086	822	+ 37	+ 4·71
aus dem Güterverkehre . . .	97,347.266	— 2,481.409	2.228	— 90	— 3·88
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1900 bis Ende März 1901					
aus dem Personenverkehre . . .	432,690.368	+ 30,064.002	11.882	+ 632	+ 5·62
aus dem Güterverkehre . . .	1.016,439.084	+ 39,732.493	27.403	+ 603	+ 2·25
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende März 1901					
aus dem Personenverkehre . . .	13,527.981	+ 47.144	2.155	— 16	— 0·74
aus dem Güterverkehre . . .	31,653.109	— 2,058.992	4.962	— 382	— 7·15

. **Deutsches Reich.** (Eisenbahn Münster a. Stein-Scheidt.) Das „Preussische Eisenbahn-Verordnungsblatt" veröffentlicht den unter dem 13./16. November 1900 zwischen Preussen und Bayern wegen des Baues einer zweigeleisigen vollspurigen Eisenbahn von Münster a. Stein nach Scheidt abgeschlossenen Staatsvertrag. Durch ihn verpflichtet sich Preussen, die Concession zum Baue und Betriebe der gedachten Bahn auf preussischem Gebiete unter den üblichen Bedingungen an die Actiengesellschaften der Pfälzischen Nordbahnen und der Pfälzischen Ludwigsbahn zu ertheilen, sobald ihnen wegen der in Bayern gelegenen Strecken von der bayerischen Regierung die Concession ertheilt sein wird. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn soll, wenn nicht unvorherzusehende Ereignisse eintreten, spätestens zum 1. April 1904 erfolgen. Die Ausübung des Oberaufsichtsrechtes über die Eisenbahngesellschaften wird von Preussen der bayerischen Regierung überlassen. Die Ernennung der für die Eisenbahn anzustellenden Beamten und Bediensteten und die Disciplinargewalt über diese steht den Eisenbahngesellschaften zu. Die Genehmigung der Tarife und der Fahrpläne bleibt der bayerischen Regierung, und zwar für die auf preussischem Gebiete liegenden Strecken im Einverständnisse mit der preussischen Regierung vorbehalten. Für diejenige Strecke der Bahn von Lauterecken nach Staudernheim, welche einen Bestandtheil der Bahnlinie Münster a. Stein—Scheidt bilden wird, tritt der Staatsvertrag vom 28. October 1891 mit dem Tage der Inbetriebnahme der neuen Bahn ausser Kraft.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Stettin: Stationsnamenänderung.) Die an der Strecke Wriezen a. O. — Frankfurt a. O. gelegene Haltestelle Schönflicss bei Frankfurt a. O. hat die Bezeichnung „Schönflicss (Dorf)" erhalten.

Preussen. (Abfertigung und Unterweisung der Reisenden in den D-Zügen.) Aus Anlass von Beschwerden, dass das Zugbegleitpersonal in den D-Zügen der Unterweisung der Reisenden keine genügende Aufmerksamkeit schenke und dass es den Reisenden nicht möglich sei, von dem Zugpersonal Auskunft über freie Plätze und andere Dinge zu erlangen, die für die Reisenden wissenswerth seien und deren Kenntniss die Verkehrsabwicklung erleichtern und beschleunigen würde, hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten die kgl. Eisenbahn-Directionen angewiesen, der Abstellung des geschilderten Uebelstandes ihre besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Es werde sich empfehlen, dem Personale der D-Züge die Verpflichtung zur höflichen Behandlung aller Reisenden, sowie zur besonderen Fürsorge für kranke, hilfsbedürftige oder des Reisens unkundige Personen — nach Massgabe der „Vorschriften über die Beförderung von Personen und Reisegepäck" — nochmals einzuschärfen. Ausserdem werde aber auch darauf Bedacht genommen werden müssen, das vorhandene Personal durch entsprechende Vertheilung der einzelnen Dienstverrichtungen zweckmässig auszunützen. Insbesondere sei auch der Wagenwärter, soweit er nicht durch seine technischen Dienstverrichtungen in Anspruch genommen ist, zur Unterweisung und Abfertigung der Reisenden heranzuziehen; seine Dienstverrichtungen seien im Einzelnen festzulegen. Auch sei nichts dagegen zu erinnern, dass die Platzkarten getrennt sowohl durch Zugführer als durch Schaffner verkauft werden, wenn dadurch die Verkehrsabwicklung erleichtert werde.

— (Verhütung von Unfällen auf unbewachten Eisenbahnübergängen.) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat durch das „Eisenbahn-Verordnungsblatt" eine Verfügung des Ministers des Innern vom 9. Jänner 1901 bekanntgegeben, wonach dieser es für allgemein geboten erachtet, durch wiederholte Bekanntmachungen den Wagenführern die grösste Vorsicht beim Passiren von Bahnübergängen zur Pflicht zu machen und sie auf die Gefährdung ihres eigenen Lebens wie auf ihre Straffälligkeit aus § 316 des Strafgesetzbuches bei unachtsamem Passiren der Bahn hinzuweisen. Auch soll überall, wo dies noch nicht geschehen, durch Polizeiverordnungen vorgeschrieben werden, dass der Führer eines Fuhrwerkes während der Fahrt stets entweder auf dem Fuhrwerke, die Fahrleine in der Hand, oder auf einem der Zugthiere oder in ihrer unmittelbaren Nähe bleiben und das Gespann fortwährend unter Aufsicht halten muss, und dass Führer, welche dem zuwiderhandeln, insbesondere auch schlafende und angetrunkene Führer, strafbar sind. Der Minister des Innern spricht schliesslich die Hoffnung aus, dass auf diese Weise gerade auch die Unglücksfälle durch die Nebeneisenbahnen und Kleinbahnen sich vermindern werden.

— (Genehmigung von Kleinbahnen, die Eisenbahnen berühren.) Vorgekommene Einzelfälle haben dem preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Anlass gegeben, darauf hinzuweisen, dass die Zuständigkeit der zur Mitwirkung bei Genehmigung von Kleinbahnen berufenen Eisenbahnbehörde an sich nicht zusammenfällt mit der sich nach den allgemeinen Bestimmungen regelnden Zuständigkeit der Eisenbahnbehörden für alle diejenigen Beziehungen, die sich aus der Berührung von Kleinbahnen mit Eisenbahnen (Anschluss mit gleicher Spur, Einführung in den Bahnhof einer Eisenbahn, Heranführung zum Zwecke der Benützung von Ueberladevorrichtungen oder der Einrichtung eines Rollbockbetriebes, Kreuzung, Mitbenützung) ergeben. Für die Prüfung solcher Beziehungen ist vielmehr bei Privateisenbahnen der mit der Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechtes betraute kgl. Eisenbahncommissär, bei Staatseisenbahnen und vom Staate verwalteten Privateisenbahnen diejenige kgl. Eisenbahn-Direction zuständig, zu deren Verwaltungsbezirk die berührten Eisenbahnanlagen gehören.

Zur Vermeidung von Unregelmässigkeiten wird ferner darauf aufmerksam gemacht, dass ebenso, wie dies bezüglich der Gestaltung des Anschlusses von Kleinbahnen an Eisenbahnen bei gleicher Spurweite im Sinne des § 29 des Kleinbahngesetzes angeordnet ist, in jedem Falle der Berührung von Kleinbahnen mit Eisenbahnanlagen, also auch im Falle der vorerwähnten Einführung in den Bahnhof einer Eisenbahn oder der Heranführung, Kreuzung oder Mitbenützung nach Massgabe des § 4 des Gesetzes vom 3. November 1838 in Verbindung mit §§ 8 und 29 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 unter Vorlage der Entwurfstücke eine Entscheidung über die Zulässigkeit der geplanten Bauausführungen u. s. w. vor Ertheilung der kleinbahngesetzlichen Genehmigung einzuholen ist. In der Regel hat diese Vorlage durch diejenige Eisenbahnbehörde zu erfolgen, welche für die Eisenbahnanlagen zuständig ist. Um in dem Genehmigungsverfahren

für eine Kleinbahn Verzögerungen zu vermeiden, sind die Unternehmer seitens der bei Ertheilung der kleinbahngesetzlichen Genehmigung mitwirkenden Eisenbahnbehörde möglichst frühzeitig darauf hinzuweisen, dass bezüglich der etwa geplanten Berührung von Eisenbahnanlagen die Zustimmung der in Frage kommenden anderen Eisenbahnbehörde nöthig ist.

Bei der landespolizeilichen Prüfung der Entwürfe, soweit sie Eisenbahnanlagen berühren, ist ebenso wie bei der Abnahme seitens der Regierungspräsidenten für die Zuziehung der für die Eisenbahnanlagen zuständigen Eisenbahnbehörde Sorge zu tragen. In Fällen, in denen zwei Kleinbahnen in der schon erläuterten Weise sich berühren und verschiedenen Genehmigungsbehörden unterstehen, erfolgt die Mitwirkung der betheiligten kleinbahngesetzlichen Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden unter sinngemässer Beachtung der vorstehenden Anordnungen mit der Massgabe, dass die Beibringung der hienach zur Genehmigung erforderlichen Unterlagen seitens der Regierungspräsidenten zu veranlassen ist. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Baden. (Badische Localeisenbahn-Actiengesellschaft: Eröffnung der Nebenbahn Wiesloch-Staatsbahnhof—Meckesheim für den Gesammtverkehr.) Am 14. Mai ist die 18·75 km lange normalspurige Nebenbahn Wiesloch-Staatsbahnhof—Meckesheim für den gesammten Verkehr eröffnet worden. An dieser Linie liegen die Stationen und Haltepunkte Wiesloch-Stadt, Wiesloch-Oberstadt, Altwiesloch, Dielheim, Horrenberg, Baierthal Station, Baierthal Haltepunkt und Schatthausen. Anschluss an die Badische Staatseisenbahn ist in Wiesloch-Staatsbahnhof und Meckesheim. Die Stationen Wiesloch-Stadt, Dielheim, Horrenberg, Baierthal und Schatthausen sind für den Gesammtverkehr eingerichtet, die Haltepunkte Wiesloch-Oberstadt, Altwiesloch und Baierthal dagegen dienen nur dem Personenverkehr. Sprengstoffe können auf allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen angenommen und ausgeliefert werden. Ausgeschlossen ist die Annahme und Beförderung von schweren Fahrzeugen, zu deren Ver- und Entladung eine Stirnrampe erforderlich ist.

— (Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen: Stationsnamenänderung.) Ab 1. Juni erhält die an der Strecke Basel—Konstanz gelegene Station „bei Rheinfelden" die Bezeichnung „Badisch-Rheinfelden".

Bayern. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate März.) Im Monate März wurden bei einer Betriebslänge von 5785 (1900: 5637) km 2,071.192 Personen und 1,478.270 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehre Mk. 2,989.511, aus dem Güterverkehre Mk. 8,024.245, aus dem Gepäcksverkehre Mk. 188.750 und aus dem Thiertransporte Mk. 258.237, zusammen Mk. 11,460.743 (gegen Mk. 11,916.034 im gleichen Monate des Vorjahres). Die Einnahmen in den ersten drei Monaten 1901 beziffern sich auf Mk. 30,824.040 (weniger gegenüber dem Vorjahre um Mark 1,057.476).

Bayern. (Lösung von Platzkarten auf den Staatseisenbahnen.) Verpflichtet zur Lösung einer Platzkarte ist in Bayern nur der Reisende, der mit einem directen Fahrtausweis (Fahrkarte, Rundreise- oder Fahrscheinheft) einen D-Zug zur ununterbrochenen Fahrt von einer bayerischen nach einer sächsischen oder preussischen Station benützt. Berechnet wird die Platzkartengebühr nach der Entfernung von der bayerischen Abgangs- bis zur Bestimmungsstation. Nicht verpflichtet zur Lösung von Platzkarten sind Reisende, die Fahrtausweise des inneren bayerischen Verkehres nach einer bayerischen Zwischen- oder Grenzstation besitzen. Eine Verpflichtung zur Lösung von Platzkarten tritt für die bayerische Staatsbahnstrecke auch dann nicht ein, wenn derartige Reisende den gleichen D-Zug mit einem anderen Fahrtausweise zur Weiterfahrt über die bayerische Grenzstation hinaus benützen; es ist hiebei gleichgiltig, ob dies mit schon früher gelösten Fahrkarten geschieht oder ob die Fahrkarten erst auf der Grenzstation gelöst werden. Nicht verpflichtet zur Lösung von Platzkarten sind ferner Reisende, die im Besitze eines directen Fahrtausweises sind, dem Schaffner jedoch erklären, dass sie den D-Zug nur bis zu einer bayerischen Zwischen- oder Grenzstation benützen wollen. Entschliessen sich solche Reisende jedoch zur Weiterfahrt mit dem gleichen D-Zuge über die bayerische Grenzstation hinaus, so wird von ihnen nachträglich die Platzgebühr ab der bayerischen Zugangsstation erhoben. Eine Controle hierüber kann von dem Schaffnerpersonal, das die D-Züge ohne Rücksicht auf die Grenzen auf der Gesammtstrecke begleitet, leicht geübt werden. In allen Fällen, in denen eine Verpflichtung zur Lösung von Platzkarten nicht besteht, wenn also ein D-Zug nur auf einer Strecke der Bayerischen Staatsbahn benützt wird oder wenn der D-Zug zwar über die bayerische Grenzstation hinaus nach einer sächsischen oder preussischen Station benützt wird, der Reisende aber zunächst nur mit einem Fahrtausweise des inneren bayerischen Verkehres versehen ist, besteht jedoch die Möglichkeit, sich durch Lösung und Bezahlung einer Platzkarte einen bestimmten Platz — auch im Vorverkaufe — für die ganze Reise zu sichern, was namentlich während der Reisezeit, wenn die Züge stark gefüllt sind, von Interesse sein wird. In solchem Falle ist die Platzgebühr selbstverständlich für die ganze von der bayerischen Zugangsstation aus ununterbrochen im D-Zuge zurückgelegte Strecke zu entrichten.

— (Eisenbahnproject von Gmund nach Schliersee und Bayerischzell.) Die dem Fabriksbesitzer Zettler in München ertheilt gewesene Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine elektrische Eisenbahn von Gmund am Tegernsee nach Schliersee und Bayerischzell ist auf die weitere Dauer eines Jahres verlängert worden.

Sachsen. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate März.) Die Einnahmen betrugen im März Mk. 10,196.747 oder Mk. 360.465 weniger als im gleichen Monate des Vorjahres. Hievon erbrachte der Personenverkehr Mark 2,800.989 (+ Mk. 129.821), der Güterverkehr Mk. 6.099.758 (— Mk. 393.149) und aus sonstigen Quellen stammten Mark 1,296.000 (— Mk. 97.137). Die Gesammteinnahme vom 1. Jänner bis mit 31. März beziffert sich auf Mk. 28,260.556 (— Mk. 1,264.298).

Württemberg. (Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen: Eröffnung der Strecke Heilbronn-Hauptbahnhof—Heilbronn-Südbahnhof für den Güterverkehr.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist am 11. April die 2·80 km lange, nur dem Güterverkehre dienende Strecke Heilbronn-Hauptbahnhof — Heilbronn-Südbahnhof eröffnet worden.

— (Stationsnamenänderung.) Die Station Heilbronn am Neckar hat ab 15. Mai die Bezeichnung „Heilbronn-Hauptbahnhof" erhalten.

Oldenburg. (Grossherzogl. Oldenburgische Staatseisenbahnen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Hesepe.) Die Station Hesepe ist für den gesammten Viehverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Rumänien. (Betriebsergebnisse der rumänischen Eisenbahnen im Jahre 1899.) Dem Rechenschaftsberichte für das Jahr 1899 entnimmt die „Z. d. V. D. E.-V." folgende Mittheilungen: Die Durchschnittslänge des Netzes war 3081 km. Im Personenverkehre war die Anzahl der Reisenden 7,051.539, der Personenkilometer 407,110.101, die Einnahme Frcs. 18,961.394. Im Gepäcksverkehre war das Gewicht 9804 t, Zahl der Tonnenkilometer 1,227.354, Einnahme Francs 523.638; im Eilgutverkehre das Gewicht 35.667 t, Anzahl der Tonnenkilometer 6,571.319, Einnahme Frcs. 1,458.451; im Frachtgutverkehre befördertes Gewicht 3,576.636 t, Anzahl der Tonnenkilometer 521,325.504, Einnahme Frcs. 24,676.422; verschiedene Einnahmen Frcs. 2,919.451. Die Gesammteinnahme beträgt Frcs. 48,539.356. Die Waaren, die hauptsächlich als Frachtgut zur Beförderung gelangten, sind: Getreide, Hülsenfrüchte und Mehl mit Nebenerzeugnissen 967.561 t, Einnahme Frcs. 5,265.583; Kohlen und Coaks 163.035 t, Einnahme Frcs. 897.315; Bau- und Nutzholz 441.901 t, Einnahme Francs 3,327.232; Brennholz 406.525 t, Einnahme Frcs. 1,367.338; Cement u. dgl. 32.859 t, Einnahme Frcs. 272.368; Steine, bearbeitet, 199.628 t, Einnahme Frcs. 1,083.353; Bruchsteine 427.640 t, Einnahme Frcs. 759.285; Petroleum, Theer u. dgl. 176.231 t, Einnahme Frcs. 955.775; Salz 79.401 t, Einnahme Frcs. 550.117. Die Anzahl der beförderten Züge war: 11.211 Eilzüge, 30.079 Personenzüge, 41.555 gemischte Züge, 33.835 Güterzüge und 6085 Materialzüge. Anzahl der Achskilometer (auf eigenen Linien) für Wagen aller Art: auf den normalspurigen Linien 347,567.635, auf den breitspurigen Linien 464.704 und auf den schmalspurigen Linien 1,661.744, insgesammt 349.694.083. Die Ausgaben betragen: Centralverwaltung Frcs. 949.303·09, Betriebsdienst Frcs. 9,182.760·89, Zugförderungsdienst Francs 8,635.587·73, Werkstättendienst Frcs. 5,396.645 99, Bahnerhaltungsdienst Frcs. 11,187.721·75, Materialverwaltung Frcs. 744.142·67, Fachschulen Frcs. 116.657·36 und Generalspesen Frcs. 3,705.907·94, insgesammt Frcs. 39,918.727·42.

— (Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate Jänner.) Dieselben betrugen aus dem Personenverkehre Frcs. 1,157.878, aus dem Gepäcksverkehre Frcs. 22.312,

aus dem Eilgutverkehre Frcs. 71.592 und aus dem Frachtgutverkehre Frcs. 1,341.336, insgesammt Frcs. 2,593.118. Im Vergleiche mit dem gleichen Monate des Vorjahres ergibt sich eine Mehreinnahme von Frcs. 267.036. Die Gesammteinnahmen vom 1. April 1900 bis Ende Jänner 1901 betragen Frcs. 42,737.165.

Belgien. (Beseitigung der Schrankenwärterinnen auf den Eisenbahnen.) Nach dem Reglement kann die Aufsicht über gewisse Uebergänge der belgischen Eisenbahnen Frauen anvertraut werden, wobei der Mann Massnahmen treffen muss, dass der Schrankendienst immer regelmässig versehen wird. Die Verwaltung hat sich überzeugt, dass hieraus Missstände erwachsen und deshalb grundsätzlich beschlossen, die Frauen als Schrankenhüterinnen zu beseitigen und sie nach und nach durch Männer zu ersetzen.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Wettrennfahrten nach der Freudenau.) Anlässlich der Sommer-Pferderennen in der Freudenau werden nach einer Kundmachung der Direction der Gesellschaft an folgenden Tagen: Freitag den 24., Sonntag den 26., Montag den 27., Donnerstag den 30. Mai, Samstag den 1., Sonntag den 2., Dienstag den 4., Donnerstag den 6., Samstag den 8, Sonntag den 9. und Dienstag den 11. Juni von 1 U. bis 2 U. 30 M. Nachmittags nach Bedarf Localschiffe ab Station Weissgärber mit Berührung des Landungsplatzes Sofienbrücke nach der Freudenau verkehren; ebenso nach Schluss der Rennen von der Freudenau nach den Stationen Sofienbrücke, Schüttel und Weissgärber.

Der Fahrpreis beträgt per Person und Tour 60 Heller. Tour- und Retourkarten werden nicht ausgegeben, dagegen sind an den Cassen Karten für die Wettrennen erhältlich.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 22. bis 28. Mai 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

22. Mai, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B.,
Dampfer „Danubio", Capitän R. Signorelli,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara. Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca. Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

23. „ *) um 8½ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Almissa", Capitän G. Merlato,
mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

24. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro),
Dampfer „Sultan", Capitän V. Ivellich,
mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusaveccuia, Casteinnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budna nnd Spizza.

25. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B.
Dampfer „Bosnia", Capitän E. Tarabocchia,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo. Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa nnd Gradaz auf der Rückfahrt.

28. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie)
Dampfer „Leda", Capitän E. Radonicich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Casteinnovo Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängernng nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Qnaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.
NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro nnd retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Anfenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.
[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien

Vergnügungsfahrt

24. Mai, 11 Uhr Früh
Dampfer „Thalia", Capitän G. Burgstaller,
nach Dalmatien mit Berührung von Comisa, Spalato, Cattaro Gravosa, Sebencio und Zara.

Venedig.

23. Mai, Dampfer „Massimiliano", Capitän P. Komnenovich
25. „ Dampfer „Metcovich", Capitän G. Grando
28. „ Dampfer „Metcovich", Capitan G. Grando
} um Mitternacht

Vergnügungsfahrten:

22. Mai, um 1 Uhr Nachm., Dampfer „Metcovich", Capitän G. Grando.
26. „ 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld.
27. „ 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld.

Levante und Mittelmeer.

23. Mai, um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Cleopatra", Capitän R. Colledani,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

23. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A),
Dampfer „Saturno", Capitän D. Mistrorigo,
mit Berührnng von Fiume,* Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräns, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassnnd, Trapeznnt, Kizeh und Batum.

26. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Castore", Capitän G. Damianovich,
mit Berührnng von Fiume*), Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmè, Smyrna, Mitylene, Dardanellen, Galipoli, Knstendjè, Sulina, Braila und Galatz.

28. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Kildampfer),
Dampfer „Poseidon", Capitän E. Mecozzi,
mit Berührnng von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere Post- nnd Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Qnaranta nach Durazzo, Medna, Dnlcigno und Antivari, in Corfn nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

30. „ um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos,
nach Alexandrien mit Berührnng von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

25. Mai, um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan),
Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand", Capitän A. Martinolich
[von Fiume†) am 21. Mai] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay**), Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

3. Juni, um 4 Nachmittags (direct nach Bombay),
Dampfer „Marq. Bacquehem", Capitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay. Ueberschiffung in Bombay nach Singapore, Hongkong und Shanghai.

25. „ um 4 Uhr Nachmittags, (Indien—China—Japan),
Dampfer „Silesia", Capitän P. Craglietto,
[von Fiume†) am 21. Juni] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay**), Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Brasilien.

25. Juni, Dampfer „. . . . . ", Capitän . . . . .
nach Santos mit Berührung von Fiume,*) Tanger, Pernambuco, Bahia nnd Rio Janeiro.

*) Zwischen Triest und Fiume nnd umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren znr Verschiffnng angenommen.
**) Waaren nach Bombay werden nnr mit dem Dampfer vom 3. und 25. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay anch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladnngen nach anderen Häfen der Linie.
†) Die Berührnng von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „India" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 1797 Tonnen Gehalt ist am 7. April 1901 mit 3 Passagieren und 1519 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 1029 Tonnen Zucker nationaler Provenienz von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port-Said 1550 kg Bier, 277 kg Schuhwaaren 10.149 kg Parfumerie, 170 kg Muster; nach Gedda 10.080 kg Zucker; nach Aden 43.290 kg Baumwollwaaren, 51.400 kg Zucker; nach Massaua 5013 kg Bier; nach Colombo 1813 kg Baumwollwaaren; nach Penang 80 kg Muster, 39.000 kg Papier, 2070 kg Erdwachs, 8290 kg Baumwollwaaren, 840 kg Esswaaren, 250 kg Manufacturwaaren, 12.400 kg Metallwaaren, 580 kg Holzwaaren, 4300 kg parfumirte Seife, 117.360 kg Zucker, 1880 kg Papier; nach Singapore 9840 kg Bier, 19.900 kg Papier, 20.600 kg Baumwollwaaren, 74 kg Kurzwaaren, 1180 kg Esswaaren, 700 kg Mehl, 590 kg Manufacturwaaren, 600 kg Holzwaaren, 400 kg Glasperlen, 73.200 kg Zucker, 1950 kg Kurzwaaren; nach Soerabaya 1630 kg Papier, 44.350 kg Erdwachs, 1560 kg Baumwollwaaren, 1048 kg Holzwaaren, 630 kg Seife, 885 kg Glasperlen; nach Batavia 2022 kg Bier, 105 kg Muster, 190 kg Papier, 3360 kg Metallwaaren, 759 kg Möbel; nach Palembang 88 kg Papier; nach Padang 210 kg Glasperlen; nach Samarang 7350 kg Erdwachs; nach Gorontolo 192 kg Seife; nach Cheribon 600 kg Baumwollwaaren, 176 kg Möbel; nach Manila 5327 kg Bier, 10.200 kg Papier, 192 kg Metallwaaren; nach Rankok 1250 kg Bier, 300 kg Kurzwaaren; nach Hongkong 7632 kg Bier, 30 kg Muster, 8450 kg Papier, 4800 kg Farben, 313 kg Manufacturwaaren, 32 800 kg Quecksilber, 5420 kg Seife, 195.050 kg Zucker; nach Amoy 560 kg Esswaaren; nach Yokohama 2810 kg Mineralwasser, 26.000 kg Papier, 190 kg Muster, 4241 kg chemische Producte, 358.750 kg Zucker, 11 Stück Pferde, 22 Stück Kühe, 2 Stück Stiere; nach Yokohama opt. Kobe 27.700 kg

Papier, 100.620 kg Zucker und nach Kobe 93 500 kg Papier, 3780 kg Manufacturwaaren, 1505 kg Seife und 122.630 kg Zucker. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,133.162.

— (Ankunft des Dampfers „Aglaja" von Santos.) Dieser Dampfer von 1137 Tonnen Gehalt ist am 11. April 1901 ohne Passagiere mit 1181 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 98 Tonnen für Venedig bestimmt waren, nach einer 32tägigen Fahrt von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 1.166.340 kg Kaffee (wovon 97.500 kg für Venedig) und aus Rio Janeiro 15.000 kg Kaffee. Der Werth des eingeführten Kaffees betrug K 2,362.680.

Verschiedene Mittheilungen.

VIII. ordentliche Generalversammlung des Vereines für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens und Vortrag des beh. aut. Civilingenieurs E. A. Ziffer über die Seilbahn auf den Montmartre in Paris. Der vom Vorsitzenden, Civilingenieur E. A. Ziffer, zur Verlesung gebrachte Bericht bringt in seiner Einleitung eine interessante Rückschau über die im Jahre 1900, sowohl im Inlande als anderwärts vorgekommenen bemerkenswerthesten Erscheinungen auf dem Gebiete des Kleinbahnwesens und der elektrischen Traction, wodurch dem Vereine ein reiches Material zu verschiedenen Studien geboten wurde. Der Bericht weist mit Befriedigung auf die im abgelaufenen Jahre entfaltete vielseitige Thätigkeit des Vereines hin, und erwähnt, dass in einer Reihe von Vorträgen sehr instructive und actuelle Gegenstände besprochen und der publicistischen Ausgestaltung der Vereinszeitschrift die grösste Aufmerksamkeit zugewendet wurde. Besonderen Dank zollt der Verein dem hohen k. k. Eisenbahnministerium, sowie der Presse und den Fachvereinen für die ihm zugewendete Unterstützung.

Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Vereinsleitung wurden die ausscheidenden Functionäre Director J.-Dr. J. Bing, Baurath Ritter von Stummer und kais. Rath Director J. M. Wolfbauer mit Acclamation wieder und der Redacteur der Vereinszeitschrift, Inspector N. Messing, neugewählt. Schliesslich wurde dem Ausschusse für die zielbewusste Wahrnehmung der Vereinsbestrebungen der Dank votirt.

Dem hierauf folgenden Vortrage des Vereinspräsidenten, beh. aut. Civilingenieur E. A. Ziffer über: „Die Seilbahn auf dem Montmartre in Paris" entnehmen wir Folgendes:

Nach einem Rückblicke auf die an den Montmartre erinnernden geschichtlichen Ereignisse aus der Zeit des Pariser Aufstandes im Jahre 1871 macht der Vortragende einige Mittheilungen über die den Gipfel dieses Berges krönende, weithin sichtbare Sacré-Coeur-Kirche, deren Bau im Jahre 1875 begonnen wurde und bisher hiefür schon über 30 Millionen Francs aufgewendet worden sind.

Der Zugang zu dem 36·56 m hohen Plateau, auf welchem diese Kirche sich befindet, erfolgte bisher mittels einer aus 220 Stufen bestehenden Stiege und wird dieser immerhin beschwerliche Aufstieg nunmehr durch die seit 13. Juli v. J. eröffnete Seilbahn mit Wasserübergewicht mühelos zurückgelegt. An der Hand von Zeichnungen gibt der Vortragende auf Grund seiner persönlichen Besichtigung eine Beschreibung dieser technisch sehr interessanten Anlage.

Die mittlere Steigung dieser längs der vorerwähnten Stiege führenden Seilbahn beträgt 360 ‰ und die Entfernung zwischen den inneren Stationsfaçaden 105 m und der äusseren 117 m. Die Beförderung der Fahrgäste geschieht mittels zwei durch ein Seil verbundene Wagen in der Weise, dass durch das erhöhte Wassergewicht des abwärts fahrenden Wagens der andere Wagen mit einer Geschwindigkeit von 1·5 m per Sec. zur oberen Station hinaufgezogen wird.

Die Wagen, deren Fussboden stufenförmig angeordnet ist, enthalten vier geschlossene Abtheilungen für je 12 Personen, sind 7·7 m lang und 2·4 m breit; zwischen zwei Längsträgern des Untergestelles und der beiden Achsen befindet sich der Wasserkasten. Aus Sicherheitsrücksichten sind die Wagen mit zwei von einander unabhängigen Bremssystemen ausgerüstet. Das Seil, welches die aufsteigende Bewegung des unteren Wagens nach Entleerung des Wasserkastens bewirkt, hat ein Gewicht von 4 kg per m. Die weiteren Ausführungen des Vortragenden beziehen sich auf die Verbindung des Seiles mit den Wagen, Anlage der Geleise mit der Spurweite von 1·4 m, Einrichtung der beiden Stationen, sowie auf das in der oberen Station befindliche Untergeschoss, welches gleichseitig als Fundament dient und die Trommel für die Rücksendung des Seiles enthält. Der Betrieb wird regelmässig in Intervallen von 7·5 Minuten, bei Andrang der Fahrgäste nach Erforderniss, bei einer Verkehrsdauer im Sommer von 17 Stunden und im Winter von 15 Stunden geführt. Schliesslich gibt Civilingenieur Ziffer eine Darstellung der Betriebsweise dieser auf dem Grundeigenthum der Stadt Paris hergestellten Seilbahn, deren Project und Bau durch den Secretär des Etablissements Decauville, Ingenieur Schlüssel ausgeführt wurde.

„Danubius", Schönichen und Hartmann, vereinigte Schiffbau- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Budapest. (Generalversammlung.) Am 24. März 1901 fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten k. und k. geheimen Rathes Dr. Albert Berzeviczy die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Firma „Danubius", Schönichen und Hartmann, vereinigte Schiffbau- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft, statt. (Vergl. Generalversammlungsbericht pro 1899, Vrdgs.-Bl. Nr. 26 ex 1900.) Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Jahre 1900 zur Verlesung. Diesem zufolge zeigt die Bilanz pro 31. December folgende Ziffern: Activa: Fabrik sammt Einrichtungen K 4,997.266·31, Cassabestand K 21.971·06, Debitoren K 4,351.960·77, Halbfabrikate und Materialien K 2,564.920·70; Totale K 11,936.118·84. Passiva: Actiencapital K 6,000.000, Reserve K 279.902·54, Werthverminderungsreserve K 1,380.040·20, nicht behobene Dividenden K 764, Creditoren K 4,234.960·50, Gewinn K 40.450·90; Totale K 11,936.118·84, welchen Ziffern gegenüber der Vorsitzende der Ueberzeugung Ausdruck gibt, dass ein Aufblühen des schon seit Jahren stagnirenden Schiffsbaugeschäftes in nächster Zukunft kaum zu erhoffen ist. Die Direction stellte den seitens der Generalversammlung zum Beschlusse erhobenen Antrag, die Investitionen dieses Fabrikationszweiges durch eine 25percentige Reduction des Actiencapitales auf einmal zu amortisiren. Durch diese Verfügung wird ohne wesentliche Tangirung der Interessen der Actionäre das Unternehmen von einer jährlich wiederkehrenden Amortisationslast im Belaufe von circa K 150.000 befreit, wodurch sich, mit Rücksicht auf das Erträgniss der sich sonst günstig entwickelnden anderen Fabrikationszweige, die ständige Rentabilität der Actien auch bei weniger günstigen wirthschaftlichen Verhältnissen erhoffen lässt. Die Bilanz schliesst mit einem Bruttogewinne von K 239.149·18, wovon auf Abschreibungen K 203.376·50 entfallen. Dem Reservefonds wurden K 2000 zugewiesen und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften und wurde geheimer Rath v. Berzeviczy neuerdings zum Präsidenten der Directionsrathes ernannt.

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN
Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschl. autorisirte Fabrik
H. HEIM, Wien – Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.
Patente in allen Staaten. (620)
Central-Heizungen aller Systeme.
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Heim's rauchverzehrende Kamine
Heim's rauchverzehrende „Calorifères".

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen.
Kgl. Eisenbahn-Direction in Frankfurt a. M.
Kgl. Eisenbahn-Direction in Köln.
Kgl. preussische und grossherzogl. hessische Eisenbahn-Direction in Mainz.
Kgl. Belgische Staatsbahnen.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer eines Tarifes.

Die Giltigkeitsdauer des mit dem Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 14. December 1899, Nr. 142, für die Zeit vom 1. October bis 31. Mai jeden Jahres erstreckten Tarifes für die Beförderung von Lebensmitteln und kleinen Waarencollis mit den Ostende—Wien-Expresszügen wird pro 1901 bis Ende Juni verlängert.

Wien, am 23. Mai 1901. [447]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über sächsische Stationen.

Aufhebung von Fahrpreisen.

Mit 1. Juli 1901 gelangen die Fahrpreise I. Classe im Verkehre von Karlsbad (B.E.B.) nach Frankfurt a. d. O. und Guben über Dresden—Kötschenbroda — Priestewitz, ferner nach Liegnitz über Dresden—Görlitz und die Fahrpreise I. und II. Classe nach Posen über Dresden—Kötschenbroda—Priestewitz, bezw. über B.-Kamnitz — Ebersbach, zur Aufhebung.

Wien, am 20. Mai 1901. [448]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife für Hornvieh.

Mit 1. Juli 1901 gelangt der Nachtrag I zu dem ab 1. April 1899 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Hornvieh als Frachtgut von Stationen der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Wien (St. Marx) oder vice versa zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält die Einführung eines Kilometerzeigers und Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare dieses Nachtrages können ab 1. Juni 1901 um den Preis von 10 Hellern per Stück vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, sowie von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 24. Mai 1901. [449]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 10. Juni 1901 gelangen nachstehende directe Fahrkarten zur Einführung:

Von	Nach	Ueber	Einfache Fahrt Personenzug II. Cl. Heller incl. Stempel	Einfache Fahrt Personenzug III. Cl. Heller incl. Stempel
Rosenthal (Reichenberg A.T.E.) oder umgekehrt	Tetschen B.N.B.	Böhm.-Leipa	440	236
	Bodenbach B.N.B.		440	236

Teplitz, am 23. Mai 1901. [450]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
auch namens der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Westungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages III zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Borstenvieh nach Sopron, Steinfeld und Hetzendorf.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1901 tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. Juni 1893 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Borstenvieh als Frachtgut nach Sopron, Steinfeld und Hetzendorf in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält die Aufhebung der auf die Beförderung von Thierbegleitern bezughabenden Tarifbestimmungen und Fahrpreise.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 10 Hellern für das Stück bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

Wien, am 21. Mai 1901. [451]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Französisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr über den Arlberg.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr.
Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Aenderung der Bestimmungen für den Verkehr über die Seestrecke Constanza—Constantinopel.

In den Preisen der Fahrkarten I. und II. Classe (einfache und Rückfahrkarten) von und nach Constantinopel (Hafen) über Constanza ist die Gebühr für die Benützung eines Bettes auf der Strecke Constanza—Constantinopel oder umgekehrt inbegriffen.

Ebenso ist in den Preisen der Fahrkarten I., II. und III. Classe (einfache und Rückfahrkarten) die Quaitaxe für das Aus- oder Einschiffen der Reisenden in Constantinopel enthalten.

Wien, am 21. Mai 1901. [452]

K. k. österr. Staatsbahnen.
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Localbahn Freudenthal—Klein-Mohrau.

Die normalspurige Localbahn Freudenthal—Klein-Mohrau wird am 31. Mai 1901 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangen die Stationen, bezw. Haltestellen Freudenthal (bestehende Anschlussstation der Linie Olmütz—Troppau), Altstadt bei Freudenthal (Station), Lichtewerden (Halte- und Ladestelle), Engelsberg-Lichtewerden (Station), Vogelseifen (Halte- und Ladestelle), Klein-Mohrau (Station) zur Eröffnung.

Die Stationen Freudenthal, Altstadt bei Freudenthal, Engelsberg-Lichtewerden und Klein-Mohrau sind für den Gesammtverkehr, die Halte- und Ladestellen Lichtewerden und Vogelseifen für den Personenverkehr und für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet.

Die Gepäcksabfertigung in Altstadt bei Freudenthal erfolgt im Nachzahlungswege.

Explosive Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Der Fahrplan für die neu eröffnete Linie ist im Placat Blatt IV, giltig ab 1. Mai 1901, enthalten.

Olmütz, im Mai 1901. [453]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsch-Schweizerische Eisenbahnverbände, Theil I, Abth. B, vom 1. April 1899. (Abfertigung von Elektrodenkohle.) Mit Wirksamkeit ab 1. April 1901 werden im Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehre Sendungen von Elektrodenkohle (gepresste Kohle in Stäben, Röhren, Platten oder Blöcken zu elektrochemischen Zwecken) in Wagenladungen zu den Frachtsätzen des Specialtarifes II direct abgefertigt.

Badisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. (Ausnahmetarif für gewisse Düngemittel.) Bei Anwendung des Ausnahmetarifes für gewisse Düngemittel sind im Verkehre zwischen Kehl und Lindau Stadt, Enzisweiler und Wasserburg a. B. der Frachtberechnung folgende Entfernungen zu Grunde zu legen:

Von und nach	Kehl Kilometer
Enzisweiler	301
Lindau Stadt	303
Wasserburg a. Bodensee	299

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Bestimmungen B über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern unter Auflassung von Abfertigungsgebühren.) Mit Wirksamkeit vom 15. April 1901 wurden die obenbezeichneten „Bestimmungen" neu ausgegeben; durch die Neuauflage wird — abgesehen von einigen kleineren Aenderungen — die Anwendbarkeit der „Bestimmungen" auf „Futter- und Düngemittel" ausgedehnt und die Auflassung von Abfertigungsgebühren bei Weiterversandt von 5 t Ladungen geregelt.

Soweit sich nach der Neuauflage geringere Auflassungsbeträge berechnen als nach den bisherigen Bestimmungen, bleiben diese letzteren noch bis zum 31. Mai 1901 in Wirksamkeit.

Die Abgabe der neuen „Bestimmungen" erfolgt unentgeltlich durch das Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München.

— (Localgütertarif, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1898.) Auf Seite 17 des Nachtrages VI ist als Ziffer 4 zu setzen:

4. Für Sand in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg ab Luhe-Wildenau nach Markt Kirchenlamitz kommt, sofern die Beförderung auf zurückgehenden bayerischen oder sächsischen Kohlenwagen erfolgt, ein Frachtsatz von Mk. 0·27 für 100 kg zur Berechnung.

Die seitherige Ziffer 4 ist auf 5 zu ändern.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr, Theil II, 2. Heft (Verkehr mit V. S. B.), vom 1. December 1899. (Ausnahmetarif Nr. 28.) Der Ausnahmetarif Nr. 28 für Kohlenelektroden tritt mit sofortiger Wirksamkeit ausser Kraft.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr, Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S. C. B. und weiter), vom 1. Jänner 1900. (Ausnahmetarif Nr. 28.) Der Ausnahmetarif Nr. 28 für Kohlenelektroden tritt mit sofortiger Wirksamkeit ausser Kraft.

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. October 1900. (Aenderung eines Stationsnamens.) Die an der Strecke Reppen—Glogau gelegene Station Beuthen a./O. der kgl. Eisenbahn-Direction Posen hat die Bezeichnung „Beuthen (Bezirk Liegnitz)" erhalten.

— (Einbeziehung der Station Rudzinitz in den Ausnahmetarif 19.) Mit Giltigkeit vom 15. April 1901 wurde die Station Rudzinitz des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz in den Ausnahmetarif 19 für Zink in Platten (Rohzink) etc. etc. mit den nachbezeichneten Frachtsätzen einbezogen:

Nach und von	Rudzinitz Frachtsätze für 100 kg in Mark	Nach und von	Rudzinitz Frachtsätze für 100 kg in Mark
Ansbach	3·22	München C.B. ††	3·44
Augsburg	3·46	München O.B. ††	3·48
Bamberg	2·98	München S.B. ††	3·46
Bayreuth	2·57	Neu-Ulm	3·76
Erlangen	3·05	Nürnberg C.B. ††	2·99
Freising	3·30	Nürnberg O.B. ††	2·97
Fürth Staatsbhf. ††	3·01	Regensburg	2·73
Heidingsfeld	3·38	Rosenheim	3·49
Ingolstadt C.B. ††	3·13	Roth a. Sand	3·11
Kempten	4·01	Schirnding	2·25
Kronach	2·84	Schnelldorf	3·38
Kufstein	3·64	Selb-Plösberg ††	2·33
Landshut	3·12	Vöhringen	3·84
Lindau	4·24	Würzburg	3·35
Markbreit	3·39		

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil II, vom 1. November 1897. (Aenderung des Waarenverzeichnisses nebst Güterclassification.) Das Waarenverzeichniss nebst Güterclassification des obenbezeichneten Tarifes ist wie folgt zu ändern:

Auf Seite 258/59 ist in der Position „Kalkspath u. s. w." statt des Hinweises „siehe Witherit" zu setzen: „siehe Spath, Feld- und Kalk-".

Demgemäss ist auf Seite 376/77 die ganze Position „Spath, Kalk- (Witherit) u. s. w." und auf Seite 422/23 in der Position „Witherit u. s. w." das Wort „Kalkspath" zu streichen.

Auf Seite 336/37 ist bei der Position „Rationswaagen u. s. w." die Tarifirung zu streichen und dafür der Zusatz zu machen: „siehe Waagen jeder Art und Waagentheile, ausgenommen kupferne und messingene".

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. October 1900. (Aenderung eines Stationsnamens.) Die an der Streeke Reppen—Glogau gelegene Station Beuthen a./O. der kgl. Eisenbahn-Direction Posen hat die Bezeichnung „Beuthen (Bezirk Liegnitz)“ erhalten.

— (Einbeziehung der Station Rudzinitz in den Ausnahmetarif 19.) Mit Giltigkeit vom 15. April 1901 wurde die Station Rudzinitz des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz in den Ausnahmetarif 19 für Zink in Platten (Rohzink) etc. etc. mit den nachbezeichneten Frachtsätzen einbezogen:

Nach und von	Rudzinitz: Frachtsätze für 100 kg in Mark	Nach und von	Rudzinitz: Frachtsätze für 100 kg in Mark
Bietigheim	3·87	Rottweil	4·39
Crailsheim	3·44	Stuttgart Hauptbahnhof †† . . .	3·89
Esslingen	3·92	Stuttgart Westbahnhof ††	3·93
Friedriehshafen . .	4·24	Tübingen	4·18
Heilbronn a. Neekar	3·84	Ulm	3·76
Ludwigsburg . . .	3·86	Zuffenhausen . . .	3·90
Ravensburg . . .	4·15		
Reutlingen	4·12		

Badisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. (Ausnahmetarif Nr. 16 für Abfälle von Baumwolle etc.) Mit Wirkung vom 1. Mai 1901 gelangte folgender Ausnahmetarif zur Einführung: Ausnahmetarif Nr. 16 für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten bei Frachtzahlung von mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief.

Die Berechnung der Fracht erfolgt nach den Sätzen des Specialtarifes II.

Diese Fraehtsätze gelten nur im Verkehre zwisehen den badisehen Stationen Albbruek, Haagen, Hausen-Raitbaeh, Heidelberg Hptbhf., Hohenkrähen, Lörraeh, Neekarau, Schopfheim, Singen, Steinen, Thiengen und Zell i. Wiesenthal einerseits und den Bayerisehen Stationen

Asch	Hof	Passau
Augsburg	Inningen	Rehau
Bamberg	Kaufbeuren	Röslau
Bäumenheim	Kempten	Sehwabmünehen
Bayreuth	Kolbermoor	Sehwarzenbach a. S.
Blaichach	Kulmbach	Senden
Dinkelsbühl	Lauingen	Seussen
Erlangen	Lindau Stadt	Sonthofen
Forchheim	Marktleuthen	Stammbaeh
Fürth Staatsbhf.	Markt Oberdorf	Tirschenreuth
Gessertshausen	Marktredwitz	Waltenhofen
Günzburg	Münchberg	Wunsiedel und
Gundelfingen	Nördlingen	Zeil
Haslau	Neu-Ulm	

andererseits.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Ausnahmetarifirung für Abfälle von Baumwolle etc.) Die mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1901 für den Verkehr mit Heidelberg Hauptbhf. Bad. B. im Badisch-Bayerischen Güterverkehr eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten (Ausnahmetarif Nr. 16) haben vom gleichen Tage an aueh Giltigkeit für Heidelberg Hauptbhf. Main-Neckarbahn.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Februar 1901. (Berichtigungen.) Im vorgenannten Tarife sind nachstehende Frachtsätze zu berichtigen:

In Classe 1 die Sätze für:

Ingolstadt C. B.—Cuxhaven auf	3·67	Mk.
Kaufbeuren—Cuxhaven unter c auf	4·20	„
Schwabach—Kiel auf	3·34	„

in Classe 3 der Satz für:

Weissenburg a. S.—Stettin auf	2·19	„

in Classe 5 der Satz für:

Nürnberg Nordhhf.—Warnemünde auf	2·62	„

in Classe 10 der Satz für:

Franzensbad—Cuxhaven unter e auf	2·34	„

Ausserdem sind in Classe 1 die Fraehtsätze für Eger und Franzensbad im Verkehr mit Lübeek und Stettin, ferner in Classe 6 der Satz für Liehtenfels—Cuxhaven zu streichen.

Frankfurt a. M. etc.-Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898. (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.) (Ausnahmetarif Nr. 17 für Abfälle von Baumwolle etc.) Mit Wirkung vom 1. Mai 1901 gelangte folgender Ausnahmetarif zur Einführung: Ausnahmetarif Nr. 17 für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten bei Fraehtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief.

Die Bereehnung der Fracht erfolgt naeh den Sätzen des Specialtarifes II.

Diese Frachtsätze gelten nur im Verkehre zwischen den Stationen Mannheim Badisehe Bahn und Ludwigshafen a. Rh. einerseits und den bayerischen Stationen

Aseh	Hof	Passau
Augsburg	Inningen	Rehau
Bamberg	Kaufbeuren	Röslau
Bäumenheim	Kempten	Schwabmünehen
Bayreuth	Kolbermoor	Sehwarzenbach a. S.
Blaichaeh	Kulmbaeh	Senden
Dinkelsbühl	Lauingen	Seussen
Erlangen	Lindau Stadt	Sonthofen
Forehheim	Marktleuthen	Stammbach
Fürth Staatsbhf.	Markt Oberdorf	Tirschenreuth
Gessertshausen	Marktredwitz	Waltenhofen
Günzburg	Münchberg	Wunsiedel und
Gundelfingen	Nördlingen	Zeil
Haslau	Neu-Ulm	

andererseits.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländer tr., Theil II, vom 1. März 1897. (Fraehtberechnung für Eichenholzextract- und Loheabsudsendungen.) Für in Regensburg zum Umschlag gelangende und von da nach Norddeutsehen Stationen zu den Sätzen der Classen A 1 und B direct abgefertigte Eichenholzextract- und Lohabsudsendungen in Wagenladungen von 5000 und 10.000 kg wurden mit Wirksamkeit vom 1. April 1901 die sieh ergebenden Fraehten hinsiehtlich der Bayerisehen Antheile im Rüekvergütungswege um die naehstehend bezeichneten Beträge gekürzt, und zwar für Sendungen mit directer Abfertigung

nach	5 Tonnen um Pfennig	10 Tonnen für 100 kg
Arnstadt, Nordhausen	48	51
Brand, Freiberg, Potsehappel, Plauen i. V. ob. Bhf., Reichenbach i. V., Zwickau	32	33
Coburg	37	39
Eschwege	44	48
Gera, Hirschberg a. S., Sehleiz, Weida	35	36
Neustadt a. d. Orla, Schkeuditz bei Leipzig	43	47
Pössneek Th. B.	46	50

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. Localgütertarif, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1898. (Tarifirung von Steinkohle und Braunkohle.) Für den Versandt von Steinkohlen und Steinkohlenbriquettes, Braunkohlen und Braunkohlenbriquettes, dann von Hochofenkokesabfällen und von Gaskokes ab Asehaffenburg kommen bis 1. October 1902 die Fraehtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 10 zur Anwendung.

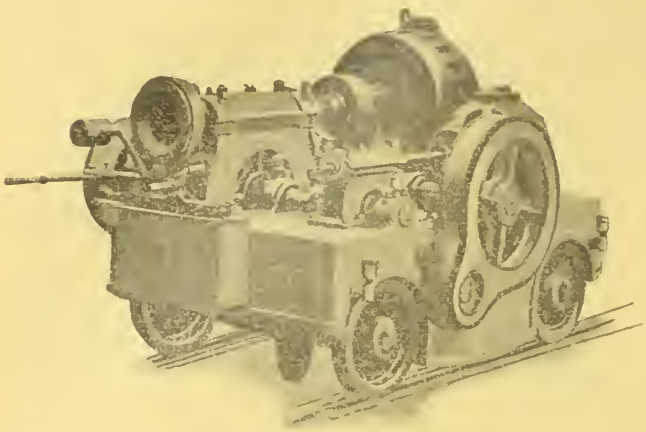
Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Ausnahmefraehtsätze für Porzellanerde.) Im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter C — Verkehr einzelner Stationsverbindungen — wurden mit Giltigkeit vom 16. April 1901 folgende Ausnahmesätze für Porzellanerde (Chinaklay, Kaolin) nachgetragen:

Von Amberg	naeh Vinnhorst	1·10	Mk.	für 100 kg
„ Wernberg	„ „	1·08	„	
„ Weiherhammer . .	„ „	1·06	„	

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.



Elektrisch betriebene Krahn-Katze.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nord-bahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, I. Wipplingerstrasse 21.

Grassamen-Offerte.

Eisenbahn-Mischungen.

Mischung gewöhnlicher Qualität	per 100 Kilo K 24.—
„ für schnellere Entwicklung, kräftigeren Wuchs und grössere Haltbarkeit der Grasnarbe	„ „ „ „ 36.—
„ „ Böschungs- und Dammrasen von grosser Haltbarkeit, von egaler, schöner Rasenfläche und reichlicher Futterbenützung, und zwar:	
„ „ Kalkboden	„ „ „ „ 60.—
„ „ Lehmboden	„ „ „ „ 60.—
„ „ leichten Humusboden	„ „ „ „ 56.—
„ „ Sandboden	„ „ „ „ 64.—
„ „ Sandlehmboden	„ „ „ „ 60.—
„ „ kalkhaltigen Sandboden	„ „ „ „ 64.—
„ „ sterilen (Schotter-) Boden	„ „ „ „ 60.—
„ „ frischen, mittelfeuchten Boden	„ „ „ „ 64.—
„ „ sehr feuchte Lage	„ „ „ „ 66.—
„ „ Moor, Sumpf	„ „ „ „ 66.—
„ „ trockene Lage	„ „ „ „ 60.—
„ „ sehr heisses Klima	„ „ „ „ 68.—
Grasmischung für sehr feinen haltbaren Gartenrasen (wie im Parke des Westbahnhofes in Wien)	„ „ „ „ 132.—

Preise verstehen sich netto Cassa, Säcke extra berechnet.

Bei Bestellungen wolle bemerkt werden, wo die zu bebauende Strecke sich befindet, resp. welches Saatquantum bestimmt ist für Ebene, mittelhohe Lage oder Gebirgsgegend.

Hochachtungsvoll

P. Hüttig

Samenhandlung. — Specialität: Grassamen

Wien, I. Weihburggasse 17.

Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und vieler Bauunternehmungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermassigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber **K 50** pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1290	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Cement (Pos. C—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Golleschau	Baranów	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat der Absender, bezw. Empfänger zu besorgen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Tarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller		Im Kartirungswege		
					Bełz					90				
					Bogumiłowice					117				
					Bolechów					73				
					Chmielów					128				
					Kamionka					92				
					Komaúcza					81				
					Krasne					111				
					Leżajsk					127				
					Limanowa					100				
					Lisko-Lukawica					71				
					Lubaczów					106				
					Łupków					104				
					Mszana dolna					112				
					Niepołomice					61				
					Nisko					58				
					Niżniów					100				
					Oleszyce					146				
					Ottynia					103				
					Ropczyce					144				
					Rozwadów					84				
					Strzyżów am Wisłok					98				
					Szczawne-Kulaszne					95				
					Tarnowiec					109				
					Tuchla					95				
					Tuchów					133				
					Zabłotów					79				
					Załuż					152				
					Zarszyn					106				
										101				
1291	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisen und Eisenwaaren, auch Maschinentheile der Tarifpos. E 5 und E—6	Bilin (St.E.G.)	Betriebsausweiche Wien-Erdbergerlände	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	53 Heller*)		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf das Central-Gaswerk oder die städtischen Elektricitätswerke als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1902, widrigenfalls jeder Anspruch auf Vergütung erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien

NB. Die Transporte müssen für die Maschinenanlage der nächst der Betriebsausweiche Wien-Erdbergerlände zu errichtenden Centralen der städtischen Elektricitätswerke bestimmt sein.

*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von Kronen 12 per Wagen für den Zuschub dieser Sendungen von der Betriebsausweiche Wien-Erdbergerlände zu den städtischen Elektricitätswerken in Anrechnung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1292	**Südbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Tafelglas (Fensterglas) der Pos. G—11 der Güterclassification im Tarife, Theil I, Abtheilung B	Tarnów	Triest und Fiume	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen obliegt den Parteien. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) zum Exporte gelangen	vom 1. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif, Theil II, für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband	384 Heller incl. Mgb., bezw. ungar. Steuer	343 Heller incl. Mgb., bezw. ungar. Steuer	358 Heller	26 Heller	Im Kartirungswege	Nach Massgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII ersichtlichen Bestimmungen, bezw. bei Einhaltung der sinngemäss anzuwendenden Bestimmungen der Abschnitte B, G—I und G—II des nebenbezogenen Verbandstarifes im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege. Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der nebenbezogenen Tarifbestimmungen beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Fristen	41 Heller		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1293	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	Gaskoblen	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	dem Wiener städtischen Central-Gaswerke a. d. Erdbergerlände	**Nachweisung des Bezuges eines Minimal-Verfrachtungsquantuus von 200.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) durch eine und dieselbe Gasanstalt.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen ausschliesslich zur Erzeugung von Leuchtgas Verwendung finden	vom 1. Juni 1901 bis 31. Mai 1902	Director Kartirungsfrachtsatz vom 1. October 1900	Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) 850	760	90	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente dürfen nicht bereits einen Rückvergütungsstempel tragen	
				Dombrau (K.O.E.)										
				Karwin (K.O.E.)										
1294	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eine Locomotive, auf eigenen Rädern laufend, welche von Jaworzno nach Wr. Neustadt zur Reparatur gesendet, und nach erfolgter Reparatur wieder nach Jaworzno rückbefördert wird	Szczakowa bezw. vice versa	Wien, Nordbahnhof transit	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	176 Heller	164 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1297	1296	1295
Die Publication erfolgt	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Böhmischen Nordbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
von der Namen und im der			k. k. österr. Staatsbahnen
für Artikel	Antimonerz, roh	Bier in Fässern	Backsteine aus Chamotte (Chamotteziegel, Chmottesteine)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Kassa transit	Schluckenau	Tschernowitz (B.E.B.)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Oderberg	Böhm.-Leipa B.N.B.	Nussdorf Wien II (K.F.J.B.)
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Ein- und Ausladen hat die Partei anf eigene Kosten zn besorgen	Aufgabe als Frachtgnt in belicbigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	1. Aufgabe als Frachtgnt und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewlcht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Ahladen baben die Parteien anf eigene Kosten zn besorgen. 3. Einhaltung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht in der Zeit und gilt	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dccember 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localgütertarif	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	Localgütertarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Wagenladnngen: 56 Heller; Stückgnt: 64 Heller	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	98 Heller *)	40 Heller *)	128 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		16 Heller; 24 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirnngswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	*) Exclnsive der Oderberger Ueberfuhrsgebühr	*) Bei nnentgeltlicher Rückbeförderung der leeren Gefässe, welche lediglich unter Anrechnung der tarifmässigen Manipnlations- und sonstigen Nebengebühren erfolgt	Der nebenstehende Frachtsatz gilt auch für Zuladungen von Chamottemehl (Chamottemörtel), in Säcken verpackt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1298	k. k. österr. Staatsbahnen	Gurkthalbahn	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Treibach-Althofen	Strassburg	Aufgabe als Frachtgut. Aufgabe von mindestens 500 kg per Frachtbrief. Aufrechterhaltung der für die einzelnen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif der Gurkthalbahn	Verschieden	Verschieden	50 Percent von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes unter Wahrung des Mindestfrachtsatzes von 8 Hellern für 100 kg	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Einrichtung eines Elektricitätswerkes in Strassburg bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
51	Nr. 59 vom 21. Mai 1901	1273	K. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Eisen und Stahl etc.	Kapfenberg	Bregenz trs. Buchs trs. St. Margrethen trs.	Der Text der Rubrik 8 hat zu lauten: „Tarif-Theil II, Heft 1 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900“	
	Nr. 59 vom 21. Mai 1901	1276	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Brennholz der Tarifpos. H—19	Hannsdorf	Vellm	In der Rubrik 4 hat es richtig zu lauten: „Brennholz der Tarifpos. H—19“	

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden ***billig*** *und* ***sachgemäss*** *besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch öffentliche Versteigerungen der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 62. **Wien, 30. Mai 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des Eisenbahnministeriums vom 18. Mai 1901, Z. 1404,*) an die Verwaltungen sämmtlicher Privatbahnen, betreffend die Ausrüstung der Streckenwächter mit Signallaternen.

Es ist vielfach beobachtet worden, dass die Streckenwächter nicht genügend mit Signallaternen ausgerüstet sind, was in Fällen, wo dieselben bei Dunkelheit gefährdete Bahnstellen gemäss den Bestimmungen der Signalordnung mit optischen Signalen nach beiden Richtungen zu decken haben, eine Gefährdung der Verkehrssicherheit nach sich ziehen kann.

Die geehrte Verwaltung wird daher eingeladen, ehethunlichst sämmtliche Streckenwächter mit drei Stück Laternen auszurüsten, von welchen zwei Stück Signallaternen sein müssen, mit welchen nur nach einer Richtung ein weisses, rothes oder grünes Lichtsignal gegeben werden kann; ferner ist ein Fall vorgekommen, dass ein Locomotivführer, durch den rothen Lichtschein, welcher durch die Controlöffnung einer Signallaterne drang, getäuscht, ein Haltsignal vor sich zu haben glaubte, was zur Verschärfung eines Unfalles Veranlassung gab.

Es empfiehlt sich daher, die Signallaternen in Hinkunft ohne solche Lichtcontrolöffnung herstellen zu lassen.

Pichler m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Krzeszowice nach Miękinia.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Kaufmanne Victor Kulka in Troppau mit dem Erlasse vom 20. April 1900, Z. 19.103/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 56 vom 17. Mai 1900), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Krzeszowice der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Miękinia auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 13. Mai 1901. Z. 21.406/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung vom Bahnhofe Friedek-Mistek zur Stadt Mistek mit Abzweigung nach Kolloredow.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem k. k. Notar Ludwig Odstrčil in Friedek die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit Dampf oder elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung vom Bahnhofe Friedek-Mistek der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn zur Stadt Mistek mit Abzweigung nach Kolloredow im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 17. Mai 1901. Z. 18.936/2.

---

*) Ein analoger Erlass wurde an alle k. k. Staatsbahn-Directionen gerichtet.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Rožnau nach Ober-Beczwa.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Grossgrundbesitzer Armin Freiherrn Popper von Podhrágy in Bitsica die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Rožnau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Ober-Beczwa im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 17. Mai 1901. Z. 19.079/2.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

I. Die von einer Steuerbehörde erster Instanz vorgenommene, den betheiligten Parteien jedoch noch nicht zur Kenntniss gebrachte Bemessung und Auftheilung einer Erwerbsteuer stellt sich als eine interne behördliche Massnahme dar, bei welcher von einer Rechtskraft überhaupt nicht die Rede sein kann.

II. Eine derartige rein interne Massnahme der Unterbehörde kann vom k. k. Finanzministerium schon kraft des demselben nach den allgemeinen Verwaltungsgrundsätzen zukommenden Oberaufsichtsrechtes und auch nach der positiven Bestimmung des § 281 des Personalsteuergesetzes abgeändert, bezw. die Reassumirung der betreffenden Steuerbemessung und Steuertheilung verfügt werden.

III. Die Stadt Krakau ist nicht als „Landeshauptstadt" im Sinne des § 104 des Personalsteuergesetzes anzusehen.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat mit dem Erkenntnisse vom 6. December 1900, Z. 7124/V.-G.-H. ex 1900, die Beschwerde der Stadtgemeinde Krakau gegen die Entscheidung des k. k. Finanzministeriums vom 14. September 1899, Z. 22.017, betreffend die Auftheilung einer Erwerbsteuer, als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Der angefochtenen Entscheidung des Finanzministeriums liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Bei der Auftheilung der für die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn pro 1898 bemessenen Erwerbsteuer wurde seitens der Steueradministration für den I. Bezirk in Wien auch für das Grossherzogthum Krakau eine Tangente im Sinne des § 104, Absatz 2 bis 4, des Personalsteuergesetzes berechnet und (ohne hievon die interessirten Gemeinden Krakau und Lemberg zu verständigen) dieselbe der galizischen Finanz-Landesdirection mit dem Ersuchen mitgetheilt, drei Viertel hievon, das ist fl. 100.053, in der „Hauptstadt Krakau" zur Vorschreibung zu bringen.

Dagegen hat diese Landesdirection unterm 27. December 1898, Z. 139.628, die Vorschreibung dieser Tangente beim Hauptsteueramte Lemberg verfügt und hievon die bezeichnete Steueradministration mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass bei dem Umstande, als das Grossherzogthum Krakau keine selbstständige Provinz der österreichisch-ungarischen Monarchie ist, sondern einen Theil des Kronlandes Galizien bildet, die abgesonderte Vorschreibung des oben erwähnten Steuerbetrages in Krakau mit den Bestimmungen des § 104, Absatz 4, des Personalsteuergesetzes und des Artikel 47 I, Punkt 4, der Vollzugsvorschrift II zum citirten Gesetze im Widerspruche stehen würde.

Diese Verfügung wurde den beiden Gemeinden vorerst nicht intimirt, erst als die Steueradministration für den I. Bezirk in Wien unterm 22. Februar 1899, Z. 5867, dies der Krakauer Steueradministration zur Kenntniss brachte und die Vornahme einer Reassumirung der Steuertheilung in Aussicht stellte, wurde hievon die Stadtgemeinde Krakau unterm 5. Mai 1899, Z. 2581, durch die dortige Steueradministration in Kenntniss gesetzt, bei welcher die Gemeinde eine Vorstellung de präs. 8. Juli 1899 überreichte.

Mittlerweile hat jedoch der Präsident der Stadt Krakau dem Finanzminister mit der Eingabe ddo. 7. Februar 1899 angezeigt, „in Erfahrung gebracht zu haben, dass drei Viertel der seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Staatsbahn gezahlten Steuern bei der Stadt Lemberg als Landeshauptstadt vorgeschrieben sein sollen, und dass die Stadt Krakau daran blos als Bahnstreckengemeinde participiren soll," und um die Veranlassung ersucht, dass die Stadt Krakau bei Vorschreibung der von den Bahnen zu entrichtenden Steuern nicht als Bahnstreckengemeinde, sondern als Hauptstadt des Grossherzogthums Krakau angesehen werde.

Ueber diese Eingabe erfloss nun der gegenwärtig angefochtene Erlass des Finanzministeriums, mit welchem dem obigen Begehren nicht stattgegeben und zugleich die Steueradministration für den I. Bezirk in Wien beauftragt wurde, die Steuerbemessung für das Jahr 1898 einer Reassumirung zu unterziehen und Krakau hiebei als Bahnstreckengemeinde zu behandeln.

Durch diesen Erlass erachtet sich die beschwerdeführende Stadtgemeinde Krakau in ihren Rechten in doppelter Richtung für verletzt:

Vorerst erblickt sie eine Gesetzwidrigkeit darin, dass, ungeachtet jene Entscheidung der Steueradministration Innere Stadt Wien, aus welcher der beschwerdeführenden Gemeinde Rechte erwuchsen, in Rechtskraft erwachsen, eine Abänderung derselben also nicht mehr zulässig war, das Finanzministerium trotzdem mit Verletzung der Recktskraft eine den entgegengesetzten Standpunkt zum Ausdrucke bringende Entscheidung der Finanz-Landesdirection bestätigt hat, und führt dann aus, dass Krakau die Hauptstadt des gleichnamigen Grossherzogthums sei und daher als Landeshauptstadt im Sinne des § 104, Absatz 4, des Personalsteuergesetzes in der Frage der Auftheilung der seitens der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn entrichteten Erwerbsteuer angesehen werden müsse.

Der Gerichtshof ist bei seiner Entscheidung von nachstehenden Erwägungen ausgegangen:

Was zunächst den ersten Beschwerdepunkt anbelangt, so treffen von den beiden für denselben geltend gemachten Voraussetzungen keine derselben zu.

Denn die Frage der Rechtskraft anbelangend, so muss darauf hingewiesen werden, dass die fragliche Bemessung in dem Zeitpunkte, in dem sie noch aufrecht bestand, überhaupt noch keiner der betheiligten Parteien zur Kenntniss gebracht war, dieselbe sich daher als eine interne Massnahme der Finanzverwaltung darstellt, bei welcher, da den Interessenten keine Gelegenheit gegeben war, dagegen Stellung zu nehmen, von einer Rechtskraft überhaupt nicht gesprochen werden kann, und aus welcher der Gemeinde Krakau überhaupt

keinerlei Rechte und Verpflichtungen erwachsen konnten. Handelte es sich aber, wie bemerkt, bei der seitens der Steueradministration für den I. Bezirk in Wien vorgenommenen Steuerbemessung um eine interne, weil den Interessenten nicht kundgegebene und daher noch keinen derselben berechtigende oder verpflichtende Massnahme der Behörde, so kann es keinem Zweifel unterliegen, dass das Finanzministerium schon kraft des ihm nach den allgemeinen Verwaltungsgrundsätzen zukommenden Rechtes der Oberaufsicht und auch nach der positiven Bestimmung des § 281 des Personalsteuergesetzes berechtigt war, die Reassumirung der fraglichen Steuerbemessung, resp. Steuertheilung dann zu verfügen, wenn nach seiner Anschauung gesetzwidrige Massnahmen der Unterbehörde zu verhindern waren.

Was aber die vermeintliche Bestätigung der Entscheidung der galizischen Finanz-Landesdirection anbetrifft, so ist daran zu erinnern, dass dieser Erlass nicht etwa über die gegen die Verordnung der galizischen Finanz-Landesdirection ddo. 27. December 1898, Z. 139.628, überreichte Vorstellung der Krakauer Gemeinde de präs. 8. Juli 1899, sondern vielmehr und ausschliesslich über die Eingabe des Krakauer Stadtpräsidenten ddo. 7. Februar 1899, Z. 7955, erflossen ist, was ja auch äusserlich durch die Eingangsworte dieses Ministerialerlasses („über ihre unmittelbar hierorts überreichte Eingabe ddo. 7. Februar 1899, Z. 7955") zum Ausdrucke gelangte. Mit diesem Erlasse wurde aber die erwähnte Verordnung der galizischen Finanz-Landesdirection durchaus nicht bestätigt, sondern im Gegentheile wegen Incompetenz behoben und die Vornahme einer Reassumirung der ganzen Steuertheilung angeordnet.

In der Sache selbst konnte aber der Gerichtshof nicht als begründet erkennen, dass die Stadt Krakau im Sinne des § 104 des Personalsteuergesetzes als Landeshauptstadt anzusehen sei.

Denn es kann einerseits ohne Weiteres eingeräumt werden, dass die Stadt Krakau zufolge Hofkanzleidecretes vom 25. April 1804, und zwar des Umstandes ungeachtet, dass sich damals noch keine Landesregierung daselbst befand, „noch ferner eine Hauptstadt zu verbleiben hatte" (siehe Piller'sche Gesetzsammlung, XXXII. Nachr. vom 25. Mai 1804, Seite 75), dass diese Stadt auch später, so zum Beispiel in der Verordnung der Landesregierung für das Krakauer Verwaltungsgebiet ddo. 30. Mai 1855, L.-G.-Bl. Nr. 19, als Hauptstadt bezeichnet wurde, dass mit dem Patente vom 11. November 1846 (Nr. 132 der galizischen Provinzial-Gesetzsammlung) nur im Allgemeinen die Vereinigung der Stadt Krakau sammt Gebiet mit dem österreichischen Kaiserstaate, nicht aber die Vereinigung dieses Gebietes mit dem Kronlande Galizien ausgesprochen wurde, dass ferner mit der Ministerial-Verordnung vom 19. Jänner 1853, R.-G.-Bl. Nr. 10, in Krakau eine politische Landesstelle unter der Leitung eines eigenen Landespräsidenten mit einem allerdings in mehrfachen Richtungen durch das Entscheidungsrecht des galizischen Statthalters eingeengten Wirkungskreise bestellt worden war, und dass diese Stadt mit dem Gesetze vom 1. April 1866, L.-G.-Bl. Nr. 7, für Galizien ein eigenes Statut erhalten hat.

Allein all das fällt dem gegenüber nicht ins Gewicht, dass mit dem kaiserlichen Patente vom 26. Februar 1861, R.-G.-Bl. Nr. 20, für die Königreiche Böhmen, Dalmatien, für das Königreich Galizien und Lodomerien mit den Herzogthümern Auschwitz und Zator und dem Grossherzogthume Krakau etc. Landesordnungen und Landtagswahlordnungen genehmigt wurden und denselben „für das betreffende Land" die Kraft eines Staatsgrundgesetzes verliehen wurde, woraus geschlossen werden muss, dass schon damals Galizien und Krakau als ein einziges Kronland angesehen worden sind und eben deshalb eine gemeinsame Landesordnung und Landtagswahlordnung erhalten haben (siehe auch § 1 der Landesordnung für Galizien), dass ferner im § 8 der citirten Landesordnung nur von der Landeshauptstadt Lemberg die Rede ist und im § 2 der Landtagswahlordnung für Galizien von der „Landeshauptstadt Lemberg" im Gegensatze zu der „Stadt Krakau" gesprochen wird, alles gesetzliche Belege, welche deutlich für die Annahme sprechen, dass weder von einem Kronlande „Grossherzogthum Krakau" noch von einer „Landeshauptstadt Krakau" gesprochen werden kann.

Wenn aber zur Stütze der Beschwerdeausführungen der Umstand herangezogen wird, dass der galizische Landtag für das Grossherzogthum Krakau andere (geringere) Landeszuschläge beschliesst als dies für den übrigen Theil Galiziens der Fall ist, so ist darauf zu erwidern, dass diese Verschiedenheit der Umlagenauftheilung mit der vorliegenden Frage nicht im Entferntesten zusammenhängt und lediglich dadurch herbeigeführt wurde, dass Krakau sammt Gebiet, wo die Regelung der Unterthansverhältnisse schon vor der Vereinigung mit Oesterreich erfolgt war, im Gegensatze zu Galizien einen activen Grundentlastungsfonds besass und demzufolge die Auslagen dieses Fonds durch weit geringere Steuerzuschläge deckte, mit welcher Minderbelastung auch bei der im Jahre 1892 im galizischen Landtage angeregten Regelung der Landesfinanzen, resp. bei der Convertirung der Grundentlastungsschulden des ganzen Kronlandes in der Weise gerechnet wurde, dass der Stadt Krakau sammt Gebiet eine verhältnissmässige Reduction der für das ganze Kronland beschlossenen Landesumlagen für die Zeit bis Ende 1918 eingeräumt worden ist. (Siehe Bericht des galizischen Landesausschusses an den galizischen Landtag ddo. 4. September 1892, Z. 43.381, vom 14. April 1893, Z. 5823, und vom 22. December 1893, Z. 68.972, und Gesetz vom 31. Juli 1894, L.-G.-Bl. Nr. 66, für Galizien.)

Die Beschwerde musste daher als im Gesetze nicht begründet abgewiesen werden.

(V.-G.-H.-Z. 7124 ex 1900, E.-M.-Z. 16 261 ex 1901.)

Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Wenn sich die Ablieferung des Gutes um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist verzögert hat, so kann der vom Berechtigten erhobene Anspruch auf Ersatz des Werthes auch mit der Berufung auf die mittlerweile erfolgte Wiederauffindung des Gutes nicht abgelehnt werden.

(Entscheidung vom 2. October 1900, Z. C b I $\frac{285/00}{4}$.)

Am 21. April 1900 war eine Sendung Sammelgut an die Firma N. N. in Wien aufgegeben worden. Bei der Ablieferung am 23. April fehlte von der Sendung eine Kiste Packpapier. Da dieselbe sich bis zum 6. Juni nicht vorfand, reclamirte die Empfängerin den Ersatz

des Werthes, wurde jedoch von der betreffenden Bahnverwaltung mit Bescheid vom 22. Juni abgewiesen. Am 11. August wurde der Empfangsfirma die mittlerweile in einer anderen Abtheilung des Stationsmagazines wieder aufgefundene Kiste avisirt. Die Firma bezog jedoch die Kiste nicht mehr, sondern beanspruchte nunmehr im Klagewege den Facturenwerth im Betrage von 92 Kronen. Die Eisenbahn beantragte Abweisung des Klagebegehrens, weil die Kiste der Klagefirma noch vor Einbringung der Klage zur Verfügung gestellt worden war, ferner mit Berufung auf § 77, Z. 3, B.-R., weil das Auf- und Abladen der Sendung der Partei oblag.

Der Richter g a b dem Klagebegehren aus nachstehenden Gründen F o l g e:

Die Beklagte verlangt die Abweisung des mit der Bestimmung des § 79 B.-R. begründeten Klagebegehrens, weil nach dem Wortlaute dieser Bestimmung Ersatz für ein Gut, dessen Ablieferung sich um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist verzögert, nur unter der Voraussetzung verlangt werden könne, dass das Gut auch nach Einbringung der Klage nicht abgeliefert werden kann. Im § 79 B.-R. werde, wie die Aufschrift: „Vermuthung für den Verlust des Gutes“ beweise, eben nur eine Rechtsvermuthung für den Verlust aufgestellt. Diese Vermuthung sei jedoch durch den Umstand beseitigt, dass die Kiste wirklich zur Ablieferung bereit, somit nicht verloren sei. Auch könne, nachdem das Gut thatsächlich vorhanden sei, von einem Schadenersatze wegen Verlust nicht die Rede sein.

Dieser Anschauung hat das Gericht nicht beigepflichtet. Im § 79 B.-R. wird nicht blos eine Rechtsvermuthung aufgestellt, sondern dem Berechtigten die rechtliche Stellung desjenigen eingeräumt, dem ein Gut in Verlust gerathen ist. Das geht aus dem Wortlaute des § 79 hervor, denn es heisst daselbst nicht, es gelte die Rechtsvermuthung des Verlustes des Gutes, sondern es wird ausgesprochen, dass der zur Klage Berechtigte das Gut, und zwar ohne weiteren Nachweis, als in Verlust gerathen betrachten kann. Die Consequenz dessen ist, dass die Bahn Ersatz leisten muss, und § 80 B.-R. bestimmt dann die Höhe des Ersatzes auch für den § 79 mit den Worten: „Wenn auf Grund der v o r h e r g e h e n d e n Bestimmungen . . . . . Ersatz geleistet werden muss“ u. s. w., das heisst, also auch auf Grund des § 79. Dass im Falle des § 79 Ersatz geleistet werden muss, ergibt sich auch aus § 82 B.-R., wo die Möglichkeit in Betracht gezogen wird, dass das Gut sich nach Bezahlung der Entschädigung wieder finden könne. Für die Anschauung, dass der Ersatz des Werthes nur verlangt werden könne, wenn sich das Gut nicht noch vor der Klage findet, ist im Betriebsreglement kein Anhaltspunkt zu finden. Das Gegentheil ergibt sich aus § 82 B.-R., wo die Möglichkeit erörtert wird, dass für das Gut ohne Klage Ersatz geleistet werde, und wobei wohl dem Berechtigten der Anspruch auf Rückstellung des Gutes im Falle des Wiederauffindens gewahrt, dagegen der Eisenbahn nicht das Recht eingeräumt wird, bei Wiederauffinden des Gutes dasselbe dem Berechtigten aufzudrängen und die Entschädigung zurückzuverlangen. In den Worten des § 79 B.-R.: „Der zur Klage Berechtigte“ kann schon nach dem Wortsinne nicht ein Beleg für die Ansicht der Beklagten gefunden werden. Diese Bezeichnung ist mit Rücksicht auf § 66 B.-R. gewählt, weil dies sowohl der Absender als der Empfänger sein kann, je nachdem die Bestimmungen des § 66 B.-R. für den Einen oder für den Anderen sprechen.

Die Beklagte hat übrigens auch die Zahlung mit dem Hinweise auf § 77, Z. 3, abgelehnt, weil vorliegend das Auf- und Abladen der Partei oblag, und das Aufladen thatsächlich von der Partei, das Abladen von den Arbeitern der Bahn für die Partei besorgt wurde. Die Beklagte führt an, dass zwar die Partei nicht das Abladen durch die Bahn begehrt hat, dass aber bei Sammelgütern usancemässig die Bahn auch ohne ausdrückliches Begehren der Partei für dieselbe und mit den Consequenzen der Bestimmung des Tarif-Theiles I, Abth. B, Abschnitt A VI, f), das Abladen besorge. Abgesehen davon, dass Usancen im Frachtverkehre der Eisenbahnen die Haftpflicht derselben in keiner Weise einzuschränken geeignet sind, ist nicht ersichtlich, in welchem Zusammenhange das Auf- und Abladen mit der verspäteten Ablieferung des Gutes stehen soll. § 77, Z. 3, B.-R. befreit die Eisenbahn von der Haftung nur, wenn der Schaden aus der mit der Auf- und Abladung verbundenen Gefahr entstanden ist oder doch nach den Umständen des Falles aus dieser Gefahr entstehen konnte. Es ist nicht bekannt, wie und wann die eine Kiste in die andere Magazinsabtheilung gelangt ist, und es ist auch sonst nicht einmal angedeutet worden, wie das Abhandenkommen des Gutes möglich war oder wirklich stattgefunden hat. Deshalb kann auch nicht die Rede davon sein, dass der zeitweilige Verlust des Gutes eine Folge des Auf- oder Abladens sei, und ist die Berufung auf § 77, Z. 3, B.-R. unzutreffend. Es war somit nach dem Klagebegehren zu erkennen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 47. Sitzung des A b g e o r d n e t e n h a u s e s vom 20. Mai wurde von der Regierung nachstehender Gesetzentwurf eingebracht:

G e s e t z
vom . . . . . .
über den

Bau der Eisenbahnen von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Limthale nächst Uvac, mit einer Abzweigung über Višegrad bis zur serbischen Grenze im Rzavathale nächst Vardište, Bugojno—Aržano und Doboj—Šamac.

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, ihre Einwilligung zu geben, dass seitens der bosnisch-hercegovinischen Landesregierung zur Bestreitung der für die Ausführung einer schmalspurig — jedoch im Tracé einer normalspurigen Hauptbahn — herzustellenden Eisenbahn von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Limthale nächst Uvac mit einer Abzweigung über Višegrad bis zur serbischen Grenze im Rzavathale nächst Vardište sich ergebenden Kosten im Maximalbetrage von 75 Millionen Kronen ein in sechzig Jahresraten zu amortisirendes Darlehen aufgenommen werde.

§ 2.

Die Regierung wird ferner ermächtigt, ihre Einwilligung zu geben, dass die in Gemässheit der Gesetze vom 7. Juli 1886, R.-G.-Bl. Nr. 113, 11. Februar 1889, R.-G.-Bl. Nr. 24, 28. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 135 und 15. Juli 1895, R.-G.-Bl. Nr. 106, zur Rückzahlung an die gemeinsamen Activen bestimmten Beträge vorläufig nicht an die genannten Activen abgeführt, sondern vorzugsweise zur Bestreitung der Zinsen und Amortisationsraten des im § 1 bezeichneten Darlehens verwendet werden.

§ 3.

Im unmittelbaren Anschluss an die Fertigstellung der im § 1 bezeichneten Eisenbahnlinien hat der gleichzeitige Ausbau der Linien Bugojno—Aržano und Šamac—Doboj mit derselben Spurweite, wie die an dem betreffenden Grenzpunkte anschliessende Bahn stattzufinden.

Zu diesem Zwecke sind die nach Massgabe des Gesetzes vom 22. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 18, zur Feststellung der finanziellen Modalitäten erforderlichen Gesetzentwürfe derart rechtzeitig einzubringen, dass die Bauausführung der beiden Bahnlinien mit obigem Zeitpunkte beginnen und unbehindert stattfinden kann.

§ 4.

Durch die im § 2 enthaltenen Bestimmungen über die zur Rückzahlung an die gemeinsamen Activen bestimmten Beträge wird der Frage der Theilung dieser Activen nach k e i n e r Richtung präjudicirt.

§ 5.

Dieses Gesetz tritt unter der Voraussetzung, dass die demselben entsprechenden Bestimmungen auch in den Ländern der ungarischen Krone Gesetzeskraft erhalten und gleichzeitig mit diesem Gesetze kundgemacht werden, mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

B e g r ü n d u n g
zu dem
Gesetzentwurfe über den Bau der Eisenbahnen von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Limthale nächst Uvac mit einer Abzweigung über Višegrad zur serbischen Grenze im Rzavathale bei Vardište, Bugojno—Aržano und Doboj—Šamac.

I. Allgemeine Motivirung der Grundlagen des Gesetzentwurfes.

E r g ä n z u n g d e s b o s n i s c h e n B a h n n e t z e s i n s b e s o n d e r e d u r c h d i e B a h n l i n i e S a r a j e v o — S a n d s c h a k g r e n z e.

Zu den wichtigsten Factoren für die materielle und culturelle Entwicklung Bosniens und der Hercegovina zählt unstreitig die Ausgestaltung des Bahnnetzes; denn dadurch werden erst jene Bedingungen geschaffen, deren man in der Gegenwart nicht entrathen kann, wenn diese Provinzen mit ihren vorhandenen Hilfsquellen an dem allgemeinen Handel einen entsprechenden Antheil nehmen sollen, und die dortige Bevölkerung aus ihrer jahrhundertlangen Abgeschiedenheit auf die Culturstufe der Länder der Monarchie gebracht werden soll.

In dieser Hinsicht ist, seit Oesterreich-Ungarn die Verwaltung der beiden Provinzen übernommen hat, schon Vieles geschehen, und kann auf ein sehr befriedigendes Resultat hingewiesen werden.

Die in Bosnien und der Hercegovina bis nun zur Ausführung gelangten Bahnbauten haben selbstredend in erster Linie die Herstellung der dringendsten Verbindungen der Centren der occupirten Provinzen und der wichtigsten Handelsplätze derselben mit der Monarchie im Auge gehabt, und wurden zu diesem Ende einerseits die Bahnlinien nach Norden (Banjaluka—Doberlin, Sarajevo—Brod, Brčka—Gunja) zum Anschlusse an die Ungarischen Staatsbahnen, andererseits die Linien nach dem Süden (Sarajevo—Metković) und in letzter Zeit die Linie Gabela—Gravosa—Bocche di Cattaro zum Anschlusse an die dalmatinischen Seehäfen hergestellt.

Ein Blick auf die Karte zeigt, dass diese hauptsächlich nach Norden und Süden gravitirenden Bahnlinien eine nothwendige Ergänzung erheischen, um auch die östlichen und südöstlichen Theile Bosniens an das Bahnnetz anzuschliessen und die angrenzenden türkischen und serbischen Gebiete dem Verkehrsbereiche der Monarchie näherzubringen.

Mögen diese Gebiete auch derzeit vermöge ihrer geringen materiellen Entwicklung als Bezugsquelle von einheimischen Producten, wie als Absatzgebiet für den Handel und die Industrie Oesterreich-Ungarns nur in bescheidenem Masse in Betracht kommen, so ist doch die Heranziehung der erwähnten, sozusagen vor den Thoren der Monarchie gelegenen Gegenden und ihres Hinterlandes in den Bereich eines erleichterten, wechselseitigen Güteraustausches und vervielfältigter Handelsverbindungen nicht zu unterschätzen, zumal in einer Zeitepoche, wo die industriell vorgeschrittenen Staaten keine Anstrengungen und Opfer scheuen, um ihren Angehörigen in entfernten Erdtheilen neue Handels- und Exportgebiete zugänglich zu machen.

Von diesen Gesichtspunkten aus geleitet, sind in der ersten Hälfte des verflossenen Jahres die gemeinsamen Ministerien an die Regierungen der beiden Staatsgebiete der Monarchie mit dem Begehren herangetreten, für den Ausbau des bosnischen Eisenbahnnetzes in der Richtung von Sarajevo bis zur Grenze des Sandschaks von Novibazar ungesäumt Vorsorge zu treffen.

E v e n t u e l l e F o r t s e t z u n g d u r c h d e n S a n d s c h a k.

Wenn auch im Vergleiche zu den früher erwähnten, gross angelegten Actionen der fremden Staaten die commercielle Erschliessung des Sandschaks von Novibazar durch einen an dessen Grenze führenden Bahnbau sich nur als ein überaus bescheidener Versuch darstellt, den Export der Monarchie nach diesem Theile der westlichen Balkanländer zu heben, so gewinnt dieser Bahnbau doch dadurch eine über den unmittelbaren Bereich seines Attractionsgebietes hinausreichende Bedeutung, dass die zu erbauende Bahn eine Richtung verfolgt, die in weiterer Folge eine Fortsetzung des Schienenweges durch den Sandschak und über denselben hinaus bis zum Anschlusse an einen Punkt des bestehenden orientalischen Bahnnetzes ermöglicht.

Sollte diese Bahnfortsetzung früher oder später zustande kommen, so wäre damit eine directe Bahnverbindung Oesterreich-Ungarns über Bosnien mit der Türkei geschaffen.

Wohl wäre es heute, da die Frage eine offene ist, ob und wann die besprochene Fortsetzungslinie auf türkischem Gebiete zur Ausführung gelangen wird, noch verfrüht, die handelspolitischen und sonstigen Consequenzen der neuen orientalischen Durchzugslinie durch den Westen der Balkan-Halbinsel eingehend zu erörtern. Es genügt vielmehr, hier anzuführen, dass der Ausblick auf diese, wenn auch heute noch nicht actuelle Eventualität einer der Gesichtspunkte sein muss, der bei der von den gemeinsamen Ministerien verlangten Erweiterung des bosnischen Bahnnetzes nicht ausseracht gelassen werden darf.

M i t d i e s e r B a h n i n Z u s a m m e n h a n g g e b r a c h t e L i n i e n : B u g o j n o — A r ž a n o u n d D o b o j — Š a m a c.

Auf Grund der in Vorstehendem angeführten Momente hat die k. k. Regierung nicht umhin können, der angeregten Frage des Baues der Bahnlinie von Sarajevo zur Sandschakgrenze näherzutreten, und wurde mit demselben einerseits die schon lange schwebende Frage der Fortsetzung der im Artikel I, Z. 24, des Gesetzes vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, sichergestellten Schmalspurbahn Spalato-Aržano auf bosnischem Gebiete bis Bugojno, dem derzeitigen südwestlichen Endpunkte des bosnischen Bahnnetzes, andererseits aber eine Verbesserung des Anschlusses der Bosnabahn an das ungarische Bahnnetz durch den Bau einer Verbindungslinie im Bosnathale von Doboj nach Šamac in Zusammenhang gebracht. Auf die Ausführung der letztgenannten Bahnlinie wird von der bosnischen Verwaltung im Hinblicke auf die schwierigen Betriebsverhältnisse der bestehenden Anschlussstrecke nach Bosnisch Brod, welche zwischen Doboj und Dervent die Wasserscheide von 269 m Seehöhe zwischen dem Bosna- und Ukrinathale mit 13·6 Permille Steigung und vielen scharfen Curven bis zu 40 m Radius überschreitet, grosser Werth gelegt und für diese Verbindungslinie die Wahl der Normalspur angesichts der in diesem speciellen Falle unerheblichen Mehrkosten befürwortet. Hienach erübrigt noch die Frage zu beantworten, in welcher Art und namentlich mit welcher Spurweite die zu erbauende Bahnlinie von Sarajevo zur Sandschakgrenze einschliesslich der aus commerciellen Rücksichten zugleich mit derselben herzustellenden Abzweigung über Višegrad zur serbischen Grenze sachgemäss zur Ausführung gebracht werden soll.

S p u r w e i t e d e r L i n i e S a r a j e v o — S a n d s c h a k g r e n z e.

Es steht ausser allem Zweifel, dass sowohl den betriebstechnischen als den Verkehrsinteressen am besten mit einer durchwegs normalspurigen Bahnlinie gedient wäre, welche es ermöglichen würde, die aus Oesterreich-Ungarn über die Anschlussstrecke Šamac—Doboj nach Bosnien eintretenden normalspurigen Züge und Wagen ohne Umladung bis zur Südostgrenze dieses Landes und im Falle des Zustandekommens einer gleichspurigen Fortsetzungslinie durch den Sandschak über dieselbe auf die orientalischen Bahnen, welche gleichfalls Normalspur haben, zu befördern. Zu diesem Zwecke müsste nicht nur die neue Linie Sarajevo—Sandschakgrenze nebst Abzweigung normalspurig hergestellt, sondern auch die bestehende schmalspurige Bosnabahn in der 187 km langen Strecke Doboj—Zenica—Sarajevo auf Normalspur umgebaut werden.

Die Kosten dieses Umbaues sind sehr bedeutend und müssen — obgleich bei der Herstellung des Unterbaues der Theilstrecke Zenica—Sarajevo der Bosnabahn gemäss § 2 des Gesetzes vom 4. Februar 1881, R.-G.-Bl. Nr. 9, darauf Rücksicht genommen wurde, dass die Umgestaltung dieser Bahn in eine normalspurige jederzeit erfolgen könne — auf 51 Millionen Kronen veranschlagt werden. Hiezu kommen die Mehrkosten de

normalspurigen Ausführung der neuen Linie Sarajevo—Sandschakgrenze, deren reiner Bauaufwand schmalspurig 60 Millionen Kronen, normalspurig aber 84 Millionen Kronen beträgt, mit 24 Millionen Kronen, so dass die Kostendifferenz zwischen Normal- und Schmalspur sich im Ganzen auf 75 Millionen Kronen beziffert.

Diesem namhaften Mehraufwande, welchen die normalspurige Ausführung der intendirten Bahnverbindung erfordern würde, steht die Thatsache entgegen, dass das Betriebssystem, wie es auf den derzeit durchwegs schmalspurigen (760 mm) bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen in Uebung steht, einen so hohen Grad der technischen Ausbildung und Leistungsfähigkeit erreicht hat, dass diese den zu gewärtigenden Verkehrsbedürfnissen noch für lange hinaus, jedenfalls aber insolange genügen werden, bis die Anschlussverbindung mit den orientalischen Bahnen hergestellt sein wird. Es erschiene deshalb verfrüht, vor diesem Zeitpunkte den Umbau der bestehenden Bosnabahn und die vollspurige Anlage der Bahnlinie Sarajevo—Sandschakgrenze ins Auge zu fassen, und es wäre mit der gebotenen Oekonomie unvereinbar, für die immerhin entfernte Eventualität des Zustandekommens der türkischen Anschlusslinie weitergehende Opfer zu bringen, als die Wahl einer Trasse, welche in gleicher Weise wie bei der Theilstrecke Zenica—Sarajevo die spätere Umwandlung auf Normalspur möglichst erleichtert.

Bei den dermaligen Verkehrsverhältnissen der beiden Reichshälften, soweit es sich um den Verkehr nach und von dem Inneren Bosniens mittelst der Bosnabahn handelt, bleibt — insolange auf derselben die Schmalspur fortbesteht — jedwede belangreiche Aenderung ausgeschlossen, und wird eine solche auch durch den Ausbau der Linie Sarajevo—Sandschakgrenze und der Linie Doboj—Šamac nicht herbeigeführt.

Sicherstellung der Linie Bugojno—Aržano.

Dagegen war vom Standpunkte der österreichischen Reichshälfte die Gelegenheit wahrzunehmen, um die zumal infolge der Bestimmungen des Gesetzes vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, actuell gewordene Frage des Anschlusses einer bosnischen an die in Dalmatien zu erbauende Bahnlinie bei Aržano zur Lösung zu bringen.

Ministerialvereinbarung vom 7. November 1900.

Das Ergebniss der zu Budapest am 7. November 1900 zum Abschlusse gelangten Verhandlung, bildet der hier vorliegende, von den Regierungen beider Staatsgebiete vereinbarte und parallel auch im ungarischen Reichstage zur verfassungsmässigen Behandlung eingebrachte Gesetzentwurf. Wird dieses Verhandlungsergebniss mit der bis dahin bestandenen Sachlage in Vergleich gezogen, so ist wohl nicht zu verkennen, dass unter entsprechender Wahrung der für beide Reichshälften an erster Stelle stehenden gesammtstaatlichen Interessen auch in der die österreichische Reichshälfte speciell berührenden Angelegenheit der Anschlusslinie Bugojno—Aržano ein wesentlicher Fortschritt erzielt wurde und der unter den obwaltenden Umständen thunlichst baldige Ausbau dieser Bahn, so viel an den beiden Regierungen liegt, ausser Zweifel gestellt ist.

Die Regierung betrachtet dieses nach längeren eingehenden Erörterungen erzielte Ergebniss als ein nicht unbefriedigendes. Sein Werth liegt vor Allem darin, dass hienach der Erfolg erreicht wurde, den Ausbau der Dalmatien interessirenden Bahnlinie in den Titel und Text des Gesetzentwurfes aufzunehmen, und dass dieser Bahnbau dadurch auch in Ungarn die legislative Sanction erlangen wird.

Nach dem Perfectwerden des gegenwärtig eingebrachten Gesetzes in beiden Reichshälften wird es also eines weiteren legislativen Actes nur mehr bezüglich der finanziellen Modalitäten bedürfen, wogegen die Ausführung des Bahnbaues, gleichwie der Zeitpunkt seiner Inangriffnahme und sein unbehinderter Fortgang schon durch das gegenwärtige Gesetz in so bestimmter und präciser Weise angeordnet und geregelt werden, dass ein Zweifel an seiner Realisirung angesichts der hohen Bedeutung, welche einem solchen Ausspruche der beiden Legislativen zur Seite steht, wohl nicht erhoben werden kann.

Es erübrigt noch, die vereinbarte Bestimmung bezüglich des Zeitpunktes zu besprechen, in welchem die Bauausführung der Anschlusslinie Bugojno—Aržano zu beginnen und sohin dieser Bau stattzufinden hat. Da der Ausbau der genannten Bahn nach § 3 des Gesetzentwurfes gleichzeitig mit jenem der Linie Šamac—Doboj in unmittelbarem Anschlusse an die Fertigstellung der Linie Sarajevo—Sandschakgrenze stattzufinden hat und für diese eine dreijährige Bauzeit erforderlich ist, kann das vierte Jahr vom Zeitpunkte des Baubeginnes dieser Bahnlinie, der — das Perfectwerden der beiden Parallelgesetze vorausgesetzt — im Laufe des Jahres 1901 bevorsteht, mithin das Jahr 1904 für den Baubeginn der Linie Bugojno—Aržano in Aussicht genommen werden, wobei dieses und mindestens das nächstfolgende Jahr (1905) als Baufrist in Ansatz zu bringen sind.

Wenn es nun auch erwünscht gewesen wäre und in dieser Hinsicht an Bemühungen nicht gefehlt hat, die Baufrist für die Aržanolinie abzukürzen und den Bauvollendungstermin derselben näherzurücken, so fällt doch der Umstand ausschlaggebend ins Gewicht, dass die österreichischerseits zu erbauende Anschlussstrecke Spalato—Aržano nicht vor vier Jahren, vom Zeitpunkte der Bereitstellung der Geldmittel zur Vergebung des Baues der hiefür vorbereiteten Theilstrecke Spalato—Dugopolje—Sinj und zur Aufstellung des Detailprojectes für die Theilstrecke Dugopolje—Aržano, dem Betriebe übergeben werden kann. Wenn also, wie die Regierung hofft, die verfassungsmässige Bewilligung des Credites und der Bedeckungsmittel für diesen Bahnbau noch im laufenden Sessionsabschnitte erfolgt, so wird es doch bestenfalls erst im Frühjahre 1905 möglich sein, den Betrieb auf dieser Anschlussstrecke zu eröffnen. Bis dahin aber wird auch die Vollendung der bosnischen Anschlussstrecke in greifbare Nähe gerückt sein und die Eröffnung des Verkehres zwischen Spalato und dem Innern Bosniens sodann unmittelbar bevorstehen.

II. Technisch-commercielle Erörterung der einzelnen Projectslinien.

1. Sarajevo—Sandschakgrenze mit der Abzweigung über Višegrad zur serbischen Grenze bei Vardište Dolnje.

Wahl der Trasse.

Die Verbindung der Hauptstadt Sarajevo durch eine Eisenbahnlinie mit dem Sandschak und an die serbische Grenze wird durch die Lage der Flussläufe bestimmt und ist die nachfolgend beschriebene Trasse wohl die einzig mögliche und zweckentsprechende, umsomehr als sie jenseits der Grenze im Limthale weitergeführt werden kann, um sodann den Anschluss an die bestehenden türkischen Bahnen zu finden.

Die Trasse dieser geplanten Bahnlinie muss aus dem Miljačkathale bei Sarajevo in das Drina- und Limthal über die Wasserscheide des Karolinensattels geführt werden und auf diesem Wege zuerst der Paljanska-Miljačka bis Pale, dann der Repasnica bis zum Karolinensattel, jenseits desselben dem Stambulić potok und der Grabovica folgen, bis sie das Pračathal bei Han pod Grabom und durch dieses die Drina bei Ustiprača erreicht.

Der Drina entlang ist die Trasse bis zur Einmündung des Lim unterhalb Medjedje zu führen, um einerseits für die Sandschaklinie durch das Limthal aufwärts die Landesgrenze bei Priboj nächst der Einmündung des Uvac zu erreichen, andererseits um eine längs der Drina weiter bis Višegrad und von da längs der Rzava führende Zweiglinie abzusetzen, die bei Vardište dolnje an die serbische Grenze gelangt.

Die so geführte Trasse ist als die kürzeste und rücksichtlich der Ueberschreitung der Wasserscheide zwischen dem Bosna- und Limgebiete als die günstigste zu bezeichnen; sie bietet mittlere Steigungsverhältnisse aber auch bedeutende Bauschwierigkeiten, nach deren kostspieligen Ueberwindung jedoch ein sicherer Fortbestand des Bahnkörpers und die regelmässige Betriebsführung ausser Zweifel stehen.

Trassenbeschreibung der Hauptlinie.

Als nähere Beschreibung der örtlichen Lage der Trasse ist Folgendes anzuführen:

Die Trasse führt vom Hauptbahnhofe in Sarajevo in der Seehöhe von 527 m in einem Bogen quer über das Miljačkathal, überbrückt bei km 0·8 den Miljačkafluss, um bei km 1·6 an die linke Berglehne zu gelangen, woselbst sie ansteigend den Stadttheil Bistrik bei km 6·0 durchneidet.

In der Thalsole der Stadt kann die Bahn nicht geführt werden, weil bald nach Uebersetzung der Miljačka (km 0·8) die als zulässig angenommene Maximalsteigung von 18·5 Permill Anwendung finden muss, um die Hochebene von Pale ohne Zuhilfenahme von Zahnradstrecken zu erreichen und weil weiters die Linienführung im unteren, stark verbauten Theile der Stadt wegen der grossen Einlösungs- und Baukosten, sowie der bedeutenden Verkehrsschwierigkeiten nicht zu empfehlen ist.

Uebrigens müssen auch bei der beantragten Trassenführung an der erwähnten Berglehne zahlreiche Wohnhäuser und Nebengebäude zur Einlösung gelangen und werden hier feuersichere Herstellungen, sowie Ueberbrückungen und Stützmauern, endlich in einzelnen Rutschpartien ausreichende Ent-

wässerungsanlagen und Schutzbauten für den Bahnkörper nothwendig werden.

Die Trasse wendet sich hierauf südöstlich, erreicht bei km 7 die Kozija Cuprija, wo die Bahnnivellete 640 m über dem Meeresspiegel (circa 60 m über dem Strassennieau) liegt, zieht am linken Ufer der Miljačka in meist steilem Kalkfelsen aufwärts, weshalb hier die Herstellung des Bahnkörpers einerseits bedeutende Felssprengungen, andererseits die Anlage grosser Steinsätze, grösserer Brücken und kurzer Tunnele erfordert.

Nach Passirung der tief eingerissenen, wilden Miljačkaschlucht erreicht die Trasse bei km 17, stetig mit der in Aussicht genommenen Maximalsteigung 18·5 Permill ansteigend, das Plateau bei Pale, wo auch im km 19 die Station Pale in der Höhe von 840 m projectirt ist.

Von letztgenannter Station zieht die Linie auf theilweise bebautem Boden, übersetzt bei km 19·5 mittelst einer Brücke das Seitenthal des Bastica potok, verbleibt dann auf dem rechten Ufer des Repašnicabaches mit 18 Permill ansteigend und gelangt bei km 26 zur Station Karolinensattel (Metaljka), bezw. zu jener Stelle, wo die Strasse Sarajevo—Foča im Niveau übersetzt wird.

Der bei km 26/27 gelegene Karolinensattel, welcher die Wasserscheide zwischen dem Bosna- und Limgebiete, bezw. dem Miljačka- und Pračathale bildet, wird mit einem 720 m langen Tunnel geradlinig in der Seehöhe vom 973 m unterfahren.

Vom Tunnelausgang, welcher in einem scharf nach links ziehenden Bogen liegt, führt die Trasse mit 18 Permill Gefälle neuerdings südlich in Pračathal an einer dicht bewaldeten Lehne hin, die stellenweise zur Abrutschung neigt und schwierige Entwässerungsanlagen erfordern wird.

Sie übersetzt dann in km 37/38 mittelst einer Brücke das Seitenthal und erreicht bei km 41 die Sohle des Pračathales in der Höhe von 721 m.

Die Trasse folgt dann dem südlichen Laufe des Pračaflusses mit 7·5 und 5 Permill Gefälle nunmehr als Thalbahn und bleibt nach Einschaltung der Station Prača in km 45 am rechten Ufer bis km 48. Nach Ueberbrückung der Hauptstrasse und des Pračaflusses gelangt sie an das linke Ufer und erreicht bei km 52 die Station Hrenovica mit der Cote von 662 m.

Nunmehr verlässt die Trasse die nach rechts gegen Goražda ziehende Strasse und tritt zwischen km 54 und 55 in das wilde Pračadefilé.

Um hier einer allfälligen Bergrutschung auszuweichen, muss die Trasse bis km 56 am linken Ufer bleiben, überbrückt dann den Pračafluss und zieht mit einer Neigung von 13 und 10 Permill an den steilen und kahlen Abhängen der rechtsufrigen Berglehne in einer entsprechenden Höhe über dem Mittelwasserstande.

Die scharfen Windungen des Thales und die Steilheit der Kalkfelsen erfordern einerseits bedeutende Felsanschnitte, anderseits lange Uferschutzbauten mit Steinsätzen, Steinwürfen, kurzen Tunnelen und Brücken, die zusammen einen äusserst schwierigen und kostspieligen Unterbau bedingen. Die oberen Felsränder des Engpasses sind stellenweise sehr brüchig und müssten vor Beginn der Bauarbeiten untersucht und abgeräumt werden.

Bei km 69 verlässt die Trasse das Defilé und erreicht nach km 70 die Station Han Prača, welche in 478 m Meereshöhe projectirt ist.

Diese Station ist hauptsächlich für den Verkehr von und nach der ungefähr 12 km entfernten Stadt Rogatica bestimmt. An dieser Stelle wird auch die Strasse von Rogatica nach nach Goražda und Foča gekreuzt und gelangt die Trasse sodann in südlicher Richtung und scharfen Windungen, aber immer mit 200 m Minimalradius bei km 71 wieder in die stark verengte, von steilen und kahlen Kalkfelsen eingeschlossene Pračaschlucht.

Auch hier sind grosse Bahnarbeiten zu bewältigen und bedeutende Felseinschnitte, Uferschutzbauten mit Steinsätzen, Brücken und kurze Tunnele herzustellen.

In km 82/83 erreicht die Trasse die Einmündung des Pračaflusses in den Drinafluss, woselbst die Station Ustiprača angelegt werden soll.

Nach Ueberbrückung des Pračaflusses wendet sich die Trasse gegen Osten, folgt nunmehr in kleinen Gefällen von ein bis zwei Permill dem Laufe der Drina am linken Ufer in einer gegen Hochwasser geschützten Höhe und erreicht bei km 94/95 in der Seehöhe von 315 m die Station Medjedje, von wo aus die Flügelbahn nach Višegrad und über Vardište zur serbischen Grenze abzweigt.

Zwischen km 96 und 97 zieht die Trasse der Sarajevo-Sandschaklinie vom linken auf das rechte Ufer der Drina, um sodann in das Limthal einzubiegen.

Das Limthal ist in einer Länge von 21 km schluchtartig verengt, stellenweise durch steile Hänge und Felswände begrenzt; bei km 118/119 beginnt das Thal sich am rechten Ufer zu erweitern und behält diese Erweiterung auf 400 bis 800 m bis Uvac (km 139). Von km 119 bis 125 ist das Thal bei Hochwasser inundirt. Nach dem Eintritte in das Limthal führt die Trasse am linken Ufer bis km 118, muss jedoch hier im Hinblicke auf die bereits erwähnte Ueberschwemmungsgefahr, sowie um durchwegs auf bosnischem Gebiete zu bleiben — zwischen Rudo und Ustibar bildet nämlich der Lim die Landesgrenze — den Fluss übersetzen. Ausserdem ist das Gelände für den Bahnbau zwischen Rudo und Uvac am rechten Limufer günstiger und ist dasselbe überdies für die Anlage des Grenzbahnhofes nächst der Militärschiessstätte am Uvac, das ist vor der Mündung des Uvacflusses in den Lim, ganz besonders geeignet. Die Grenzstation Uvac (km 139) steht mit Višegrad durch eine Strasse in Verbindung, welche bis Priboj weiter führt. Die Entfernung vom Grenzbahnhofe, bezw. von der Grenze (Uvacfluss) bis Priboj beträgt 3·5 km.

Trassenbeschreibung der Abzweigung zur serbischen Grenze.

Von der projectirten Abzweigungsstation Medjedje (km 94/95) zieht die Trasse der Abzweigungslinie gemeinschaftlich mit der Hauptbahn am linken Ufer der Drina bis km 96/97 (km 2/3 des Flügels), trennt sich sodann von der Hauptlinie, indem sie die Mündung des Limflusses in die Drina übersetzt, und erreicht, stets am linken Drinaufer hinziehend, in km 12 die Station Višegrad in der Seehöhe von 301 m.

Diese Theilstrecke führt über stellenweise fast senkrechte Kalksteinwände und erfordert, zur Herstellung des Bahnkörpers bedeutende Felssprengungen, Uferschutzbauten mit Steinsätzen und Steinwürfen, grössere Brücken und einige kurze Tunnele.

Von der Station Višegrad wendet sich die Trasse in einem Bogen nach rechts, überbrückt in km 12/13 den Drinafluss, gelangt in km 14 in das Rzavathal, folgt am rechten Ufer dem südlichen Laufe der Rzava mit 9 bis 12 Permill Steigung und erreicht in km 24 die Station Dobrunje in der Seehöhe von 397 m.

Bei km 25 tritt die Trasse in die sehr verengte Rzavaschlucht, führt über sehr steile Kalkfelswände, überbrückt in km 26 zweimal die Rzava und erreicht schliesslich in km 32 die Grenzstation Vardište dolnje, bezw. die serbische Grenze.

Bodenbeschaffenheit beider Bahntrassen.

Was die geologischen Verhältnisse der in Rede stehenden Linien anlangt, so liegt die Hauptlinie bis km 1·6 im Alluvium der Miljačka; übergehend in die Lehne schneidet sie den bis zum Debelobrdo reichenden Süsswassernergen und die sich anschliessenden bis km 6 reichenden Werfener Schichten.

In der ganzen Miljačkaschlucht von km 6 bis 17 ist die Triaskalkformation vorherrschend.

Das Thal von Pale, sowie die Hänge der Vitecplanina und in der Fortsetzung das Thalgehänge der Grabovica bestehen aus Werfener Schiefer, welcher auf einer Grundlage von Verrucano-Conglomerat aufgelagert ist. Der zur Unterfahrung der Wasserscheide herzustellende Tunnel wird somit durch Verrucano-Conglomerat führen und muss infolge der bei Luftzutritt sich zeigenden grossen Unbeständigkeit dieses Gesteines mit Mauerwerk verkleidet werden.

Die Gehänge von km 20 bis 40, meist flach, nur an wenigen Punkten steil, sind zum grossen Theile dicht bewaldet, reichlich wasserführend und zeigen grosse Neigung zur Rutschbildung, weshalb dort bedeutende Sicherungsarbeiten nothwendig sein werden.

In der Nähe vom Karolinensattel (km 26 bis 27) ist in einer inselartig stehenden Kalksteinkuppe Stein für Bauzwecke vorfindlich, in allen anderen Partien wird brauchbarer Baustein auf weite Distanzen und mit grossen Schwierigkeiten zugeführt werden müssen.

Von km 41 bis km 54, das ist in der ganzen Länge des offenen Pračathales, bilden Werfener Schichten die Thalsohle und die beiderseitigen Lehnen, mit Ausnahme der Strecke zwischen km 47 bis 49, wo das Pračathal sich zu einer Schlucht mit steilen Hängen und hohen Felswänden (aus Triaskalk) verengt.

In der Strecke von km 54 bis 97 und in der Fortsetzung im Limthale bis km 118 liegt die Bahn im Bereiche der Triasbildungen; nur in einer ganz kurzen Strecke von circa 1 km, und zwar bei der projectirten Station in Ustiprača, stosst die Trasse auf Werfener Schiefer. Im Limthale von km 118 bis Uvac (km 139) kommen ausschliesslich nur Serpentinbildungen vor.

Der zur serbischen Grenze führende Flügel zieht in der ersten Theilstrecke von Višegrad nach Dobrunje an Lehnen, die wechselnd aus Serpentin, Gabro und Diabas bestehen. In der Umgegend von Dobrunje bis zum km 26 tritt Triaskalk auf, später wieder Serpentin und Diabas. Bei Vardište dolnje endlich finden sich Kalktuffe vor.

Anlageverhältnisse beider Linien.

Die ganze Bahnanlage soll im Tracé einer normalspurigen Bahn, das heisst mit den Richtungs- und Neigungsverhältnissen einer Vollspurbahn, jedoch mit 760 mm Spurweite, ausgeführt werden: der angenommene kleinste Bogenradius beträgt 200 m, die Maximalneigung 18·5 Permill.

Betriebsstationen mit Wasserfassung für die Locomotiven sind auf der Hauptlinie Sarajevo—Uvac zu errichten in: Dovliči (km 10), Pale (km 19), Metaljka (km 26), Prača (km 45), Hremovica (km 52), Han Prača (km 70), Ustipraća (km 82), Rudo (km 124) und Uvac (km 139);

auf der Flügelbahn Medjedje — Vardište in: Višegrad (km 12), Dobrunje (km 24) und Vardište (km 32·5).

Das Pračathal von km 54 an bis zur Mündung in das Drinathal, sodann das letztere und das Limthal bis km 121 vor Rudo sind, wie bereits wiederholt erwähnt wurde, nahezu in ihrer ganzen Länge schluchtartig verengt, haben sehr steile klüftige Hänge und wird das Flussbett oft von bis über 100 m hohen, nahezu senkrechten Felswänden eingeschlossen.

Wenn man in Verbindung mit diesen ungünstigen Verhältnissen die ungewöhnlichen Hochwasserstände der Drina und des Lim (nach den Beobachtungen des Jahres 1896: 14 bis 21 Meter über Nullwasserstand) und die dadurch bedingten reissenden Strömungen in Betracht zieht, so muss der Bahnbau in diesem Gebiete allerdings als sehr schwierig und kostspielig bezeichnet werden.

Die Strecke von Rudo bis Uvac, welche auf einer flach geneigten, zumeist mit Gestrüppe bewachsenen Lehne situirt ist, kann nebst der Thalstrecke im Pračathale von Kilometer 40 bis 54, als die verhältnismässig leichtest auszuführende bezeichnet werden.

Die vielen Wasserrisse fülleu sich jedoch bei grossen Regengüssen wildbachartig an und führen ungeheuere Massen von Geschiebe, Saud und Schotter, welche von den brüchigen, verwitterten Serpentinlehnen dem Lim zugeführt werden.

Bei Herstellung der Brücken und Durchlässe wird auf diesen Umstand Rücksicht zu nehmen sein und werden zur Verhinderung von Murenbildungen bergseits der Trasse entsprechende Vorkehrungen getroffen werden müssen.

Nicht unerwähnt kann bleiben, dass im Pračathale von Kilometer 54 an, sowie im Drina- und Limthale für die Unterkunft der beim Bahnbaue beschäftigten Ingenieure und Arbeiter gar nichts vorhanden ist, die Verpflegung eine umständliche und kostspielige sein wird, da die Trasse nur bei Han Prača von der aus Rogatica kommenden Strasse gekreuzt wird und sonst nur primitive und mangelhafte Reitwege die Verbindung mit den Bezugsquellen für Verpflegsartikel bilden werden. Eine kleine Erleichterung für den Bezug von Lebensmitteln und Baumaterial etc. wird allerdings die Drina selbst bieten, da selbe flössbar ist und angemessene Lasten auf Flössen von Goražda bis nach Medjedje verfrachtet werden können.

Die Bahnlinie Sarajevo—Uvac führt:
bis Kilometer 31 im Bezirksbereiche Serajevo,
„ „ 118 „ „ Rogatica und
„ „ 139 „ „ Višegrad;
die Flügelbahn Medjedje—Vardište liegt gänzlich im Bezirke Višegrad.

Die Hauptlinie Sarajevo—Uvac (Sandschakgrenze) ist rund 141 Kilometer, die Flügelbahn Medjedje—Višegrad—Vardište 32·5 Kilometer lang.

Der Scheitelpunkt der Bahn Sarajevo—Uvac—Vardište liegt am Karolinensattel in der Seehöhe von 973 Meter, der tiefste Punkt ist die Station Višegrad in der Seehöhe von 301 Meter.

Die Baukosten für die Hauptbahn sammt Flügel werden mit Rücksicht auf die besonderen Bauschwierigkeiten recht beträchtliche (60 bis 70 Millionen Kronen) sein. Man muss Anstand nehmen, eine präcise Ziffer zu nennen, da die Projectirungsarbeiten noch nicht so weit vorgeschritten sind, um die Aufstellung eines unanfechtbaren Voranschlages zu ermöglichen.

Commercielle Bedeutung der Linien.

Was die wirthschaftliche Bedeutung der Projectslinie anlangt, so zeigt es sich vor Allem, dass neben der bereits im allgemeinen Theile dieses Berichtes beleuchteten verkehrs- und handelspolitischen Bedeutung dieser Bahnlinie jenes rein commercielle Moment, welches seine Motive aus der localen Bedeutung des von der Bahn durchzogenen Gebietes schöpft, mehr in den Hintergrund tritt. Dies rechtfertigt auch den Umstand, dass die Bahnlinie weder dem Zuge der Strasse folgt, noch die heute für den localen Verkehr in Betracht kommenden Orte aufsucht, sondern, ihrem eigentlichen Charakter als Durchzugslinie entsprechend, die zuvörderst für den Betrieb günstigste Trasse wählt. Es wäre jedoch verfehlt, den Werth des eigenen Verkehres dieser Strecke, sowie des angrenzenden türkischen und serbischen Gebietes gänzlich zu übersehen, umsomehr als dieser Verkehr bestimmt sein wird, die neue Linie bis zum Zeitpunkte, in welchem der Anschluss an die türkische Bahnstrecke erreicht sein wird, zu alimentiren.

Vor Allem stellt die projectirte Bahnstrecke die Verbindung dreier weiterer Bezirke: Rogatica, Cajnica und Višegrad mit Sarajevo her. Neben den grossen Vortheilen, die hieraus sowohl für die Verwaltung, wie auch für die Einwohnerschaft selbst erwachsen, wird sich mit dem Zustandekommen der Bahn im Hinblick auf den Holzreichthum und die natürlichen Wasserkräfte des durchzogenenen Landstriches, sowie die gute Bodenbeschaffenheit einiger der einmündenden Seitenthäler auch der innere Verkehr steigern. Gegenwärtig bewegt sich dieser Verkehr zwar, wie bei den spärlichen und zum Theile wenig praktikablen Communicationen kaum anders möglich ist, nur in äusserst bescheidenen Grenzen. Der Umstand, dass diese Linie bis unmittelbar an die Sandschakgrenze, beziehungsweise an die serbische Grenze geführt wird, lässt aber auch einen willkommenen Verkehrszuwachs nach und aus den benachbarten Theilen des türkischen, beziehungsweise serbischen Gebietes erwarten.

2. Bugojno—Aržano.

Wahl der Trasse.

Bei der Wahl der Trasse für die Linie Bugojno nach dem in Aržano gegebenen Uebergangspunkte an der bosnisch-dalmatinischen Grenze musste vor Allem angestrebt werden, den zwischen diesen beiden Punkten eingeschobenen mächtigen Höhenzügen thunlichst auszuweichen, ohne hiebei von der directen Verbindungslinie zu sehr abzugehen.

Dieser Forderung entspricht die in der beiliegenden Uebersichtskarte roth eingezeichnete, dem generellen Projecte zugrunde gelegte Trasse insoferne in gewünschtem Masse, als sie bei verhältnissmässig geringer Abweichung von der Luftlinie nur eine Wasserscheide, und zwar den Vršae zwischen der Raduša und der Koprivnica (1305 Meter) übersetzt und solcherart die kürzeste und günstigste Verbindung (107 Kilometer) zwischen den beiden erwähnten in Betracht kommenden Orten herstellt.

Ein weiterer Vorzug dieser Linie besteht darin, dass sie nur in einer Strecke von 26 Kilometer höher als 1000 Meter über dem Meere zu liegen kommt, ein Umstand, der umso höher zu veranschlagen ist, als die Karstgegenden zwischen dem Radušagebirge und der Grenze heftigen Borastürmen ausgesetzt sind und von Schneeverwehungen heimgesucht werden, so dass die Wahl einer nicht zu lange in den höheren Lagen führenden Trasse dringend geboten war.

Bei der Projectsverfassung wurde die Einführung des gemischten Betriebssystemes, Zahnrad- und Adhäsionssystem, gleichwie dasselbe bei Uebersetzung des Komar in der Strecke Lašva—Bugojno und beim Uebergange des Ivangebirges auf der Bahnlinie Sarajevo—Mostar in Anwendung ist, nach Erforderniss der zu überwindenden Steigung ins Auge gefasst, und wird für die Adhäsionsstrecke eine Maximalneigung von 15 Permill und für die Zahnradstrecken eine solche von 60 Permill in Aussicht genommen.

Trassenbeschreibung.

Von der Ausgangsstation Bugojno im Vrbasthale führt die Trasse in mit dem Vrbas ziemlich paralleler Richtung und die Stadt Bugojno umfahrend, den Poričica potok und Duboki potok innerhalb der Kilometer 1·7 bis 2·7 übersetzend, in das Flussgebiet der Duboki. Die Strasse Bugojno—Pozor wird bei Kilometer 2·5 im Niveau gekreuzt. Von Kilometer 2·8 bis Kilometer 8·2 verbleibt die Bahn anfangs in grösserer Entfernung, später, nach Durchschneidung des Ortes Vesela, in unmittelbarer Nähe des Flusses am rechten Ufer desselben. Das Thal ist bis Vesela breit und flach. Bei Kilometer 5·2/5 wird der höher gelegene Theil des Ortes Vesela von der Bahnlinie geschnitten.

Bei Kilometer 6·1 tritt die Trasse in das stark verengte Dubokithal, woselbst sie wegen der starken Abbiegung des bereits steiler aufgebauten Gebirges und behufs Vermeidung des am linken Ufer liegenden Rutschterrains mittels eines 130 Meter

langen Tunnels in Kalkstein den Bergvorsprung durchfahren muss. Nunmehr führt die Bahn in unterbrochenen Windungen bei Han Slona (Kilometer 7·8/9) vorbei, übersetzt bei Kilometer 8·2/3 den Duboki wegen der abermaligen scharfen Biegung des Thales mittels einer 15 Meter langen Brücke und zieht sodann am linken Ufer des genannten Baches und an der felsigen Südseite des mit Laubholz bewachsenen Jelovacgebirges aufwärts bis zu der kurzen Thalerbreiterung bei Kilometer 11·4.

Bis zum Ende dieser Thalerbreiterung (Kilometer 11·4/5) steigt die Bahn im Maximum mit 15 Permill; von da an muss jedoch bereits zu stärkeren Steigungen gegriffen werden, um die Höhe des Hochplateaus von Kupreš auf möglichst kurzem Wege und in verhältnissmässig günstigem Terrain zu ersteigen. Es beginnt daher bei Kilometer 11·15 die Zahnstangenstrecke in der Seehöhe von 673·34 Meter und endet erst vor dem Tunneleingang des Vršak bei Kilometer 22·3 mit der Cote 1199·10 Meter; dieselbe besitzt daher eine Länge von 11·150 Kilometer und überwindet in dieser Strecke eine Steigung von 525·75 Meter.

Wie bereits erwähnt, verengt sich das Dubokithal bei Kilometer 11·4/5, um sich, nachdem die Linie bei Kilometer 14·7 den Mračajfluss passirt hat, woselbst an geeigneter Stelle die Station Mračaj (Kilometer 15/16) projectirt ist, erst bei Mračaj dolnji (Kilometer 18·2/3) wieder zu erweitern.

Bei Kilometer 16·6 tritt die Bahn wegen der scharfen Biegung des Thales mittels einer 10 Meter weiten Brücke vom rechten auf das linke Ufer des Mračaj über, durchfährt einen 125 Meter langen Tunnel, übersetzt sodann abermals den Mračaj mittelst einer Brücke von 10 Meter und steigt, den Jelenacgraben und die Thalerweiterung beim Orte Mračaj links lassend, an ziemlich steiler Lehne gegen Mračaj gornji empor. Bei Mračaj gornji hat die Bahn zwei tiefe Terrainfalten zu übersetzen. Die untere wird mit einer Brücke von 40 Meter, die obere mittelst eines gewölbten Viaductes von 30 Meter überschient. Bei Kilometer 20·2 verlässt die Trasse das Mračajthal und steigt an der südlichen Abdachung der Lupoglava, den Bila potok zur Linken, gegen den Vršak (1340 Meter) an.

Als niedrigster Punkt zwischen dem Vršak und den Lupoglava erscheint ein Sattel (1305 Meter hoch) den die Bahn in der Höhe von 1203·10 Meter über dem Meere mittels eines 720 Meter langen Tunnels unterfährt.

Am Ausgange des Tunnels käme unmittelbar neben dem See von Kukavica die projectirte Station Kukavica zu liegen. Der obgenannte See bildet den Ursprung des Milac potok, der bei Malovan gornji in mehrere Ponore versinkt und als Snica potok bei Strmic grod wieder zum Vorschein kommt. Diesen Wasserläufen folgt im Allgemeinen die Linie von Kukavica aus.

Für die Wahl der Trasse durch das Duboki- und das Mračajthal war massgebend, dass auf diesem Wege keine Rutschungen zu befürchten sind, während solche in anderen zum Kupreš er Plateau ansteigenden Thälern, wie in dem eingehend studirten Thale des Prusać und Porić potok, in ausgedehntem Masse zu erwarten wären.

Auch zieht sich die Trasse im Duboki-Mračajthale fast ohne Ausnahme an den der Sonne zugekehrten Lehnen hinan, woraus für die Bahnerhaltung und den Betrieb sehr grosse Vortheile erwachsen.

Nach Austritt der Trasse aus dem Tunnel in einer Höhe von 1202·5 m über dem Adriatischen Meere führt die Linie durch ein vor dem Winde mehr geschütztes Thal in der Richtung gegen Malovan gornji weiter.

Vorherrschend sind in diesem Theile zwischen km 23·0 und 29·4 trockene, schotterige Felder; in der Fortsetzung gegen Malovan Wiesen, und zwar fast ohne Ausnahme in der Höhe zwischen 1100 m und 1200 m über dem Meere gelegen. Es ist erklärlich, dass in dieser bedeutenden Höhe im Winter Schneestürme herrschen, und infolgedessen Schutzwände (Hürden) behufs Freihaltung der Bahn von Verwehungen werden errichtet werden müssen. Dasselbe gilt wohl auch für die bereits in das Karstgebiet fallende Strecke von Malovan gornji bis gegen Snica abwärts.

Bei km 35·8 bis 36·1 ist an der Strasse und in nächster Nähe des Ortes, wo der Miljač potok in einem der grössten Ponore des Kupreš er Feldes versinkt, die Station Malovan gedacht.

Diese Station ist theilweise als Wasserstation, theilweise als Bahnstation für die umliegenden kleineren Orte und, weil an der Strasse gegen Kupreš gelegen, auch für Kupreš selbst bestimmt.

Von der Station Malovan (1131·47 m) steigt die Trasse bis auf den das Kupreš er Feld umschliessenden Sattel bei Malovan dolnji auf 1145·95 m Seehöhe an. Von da fällt die Linie anfangs als Adhäsionsstrecke mit 11 bis 15 Permill, sodann von km 42·7 als Zahnradstrecke gegen das Snicathal.

Durch diese Zahnstangeneinschaltung wird erreicht, dass die Station Snica in unmittelbare Nähe des gleichnamigen Ortes und zugleich in der Thalsohle angelegt werden kann. Ueberdies liegt diese Bahnstation in nächster Nähe der bestehenden, nach Livno und im späteren Verlaufe auch nach Zupanjać führenden Strasse, also in der Mitte bereits vorhandener werthvoller Verkehrswege.

Die Zahnstange, welche, wie erwähnt, in km 42·7, Cote 1107·00 m, beginnt, endet mit km 49·0, Cote 925·03 m, ist also in dieser Theilstrecke 6·3 km lang und bewältigt ein Gefälle von 181·97 m.

Von km 49·0 bis 76·0 ist die Linie reine Thalbahn und hat keine besonderen Schwierigkeiten aufzuweisen; ihr grösstes Gefälle ist 7·5 Permill.

Nach Uebersetzung des Snicabaches bei km 60·1/2 und nachdem die Trasse das Thal bei km 60·7 bis 61·2 durchfahren hat, kreuzt die Bahnlinie die Strasse von Snica nach Zupanjać bei km 61·7 und gelangt sodann in die in geschütztem, sonnenseitigen Terrain, in der Nähe von bereits bestehenden Zufahrtswegen zu den Dörfern Sedko, Serajlije etc. anzulegende Station Zupanjać.

Von Zupanjać bis zur Station Stipaniei zieht die Bahn durch trockene steinige Felder fast horizontal, bei km 68·6 die Strasse im Niveau kreuzend, bei km 68·9 das Dorf Kolo berührend, woselbst die Strasse nach Mostar abzweigt; bei km 71·7 übersetzt die Bahn mittelst zweier Brücken von je 20 m den Ostočać potok und erreicht bei km 74·4/7 den Ort Stipaniei.

Unmittelbar nächst der Station durchfährt die Bahn mittelst eines 1280 m langen Tunnels den Privalastock in der Höhe von 885·8 m über dem Meeresspiegel, während der tiefste Punkt des Privalasattels selbst die Höhe von 992 m erreicht.

Der Ausgang des Tunnels liegt oberhalb Vrella, nahe der Stelle, wo die Snica neuerdings zutage tritt, um unter dem Namen Ričina potok den Buško blato in zahlreichen Windungen zu durchfliessen und bei Ljeskovaca wieder in mehreren Ponoren zu verschwinden.

Vom Tunnelausgange führt die Bahn über 10 bis 15 m tiefe Schluchten und durch viele hohe Rücken des baumlosen, ausgedorrten Karstgebietes, dann neuerdings bei km 78·9 bis 79·1 durch einen 165 m langen Tunnel zu der in ebenerem Terrain, unmittelbar bei der gleichnamigen Ortschaft projectirten Station Grabovica, welche auch von Livno aus sehr gut zugänglich ist.

Ausserhalb der Station Grabovica zieht die Bahn südlich bis nach dem Orte Dobrici, woselbst sie in km 87·7 und 88·7 theilweise Aecker mit Dolinen und Gestrüpp zu durchfahren hat.

Im weiteren Verlaufe muss die Trasse behufs Umgehung der tiefen Einsenkung nächst Korito zwischen km 91·7 und 92·7 sich östlich wenden.

Von nun an zieht die Trasse stets fallend und in ausgesprochen westlicher Richtung bis an die dalmatinische Grenze oberhalb Dujmović, wobei die Orte Korito und Zidine rechts von der Bahn liegen bleiben.

Oberhalb Zidine, sowie im weiteren Verlaufe auch bei km 96·7, 97·7, 98·2/3, 98·5, 98·8, 99·0 etc. sind mehrfach bedeutende Bodenfalten zu übersetzen.

Nach dem Dorfe Kazaginac bei km 102·7 ist die Station Busko blato für die in der Nähe liegenden Orte: Korito, Zidine, Busko gora, Kazaginac, Remic, Anseljka, Sjekovača, Sedić, sowie für das Busko blato vorgesehen.

Nach Verlassen dieser Station wird der Sattel gegen den Vrtlin bei km 103·7 gekreuzt und in westlicher Richtung der Hohlweg nächst Han Brholo übersetzt, bei km 106·44 die dalmatinisch-bosnische Grenze südlich von Kamensko geschnitten, und bei km 106·98 der Anschluss an die Fortsetzungslinie auf dalmatinischem Gebiete nächst Aržano erreicht.

Bodenbeschaffenheit.

Im Allgemeinen durchzieht die Linie bis auf geringe Ausnahmen vorwiegend trockene, gut bebaute Ackergründe mit schotterigem Untergrunde.

Die Bahn liegt anfänglich in nach einwärts fallenden vollständig trockenem Kalkfels, so dass nur an einigen Stellen Bachverlegungen im Schotterboden nöthig werden. Sand und Föhrenholz sind in dieser Theilstrecke zur Genüge vorhanden. Baustein fehlt innerhalb der Strecke von km 0·7 bis km 5·7 vollständig, und muss derselbe theils von der Gegend um Han Slona (Kilometer 7·8/9), theils aus der Gegend oberhalb Bugojno zugeführt werden. In der Nähe des Ortes Vesela (km 5·2/5) tritt, wenigstens oberflächlich, Lehmboden auf. Von der Verengerung des Dubokithales (km 11·4/5) angefangen, sind Dolomite mit ihren pittoresken aufstrebenden zackenartigen Formen vorherrschend. Die Thal-

richtung ist vielfach gebrochen und bedingt daher grössere Anschnitte mit anliegender Bachverlegung, weil die zackenförmigen Abdachungen ein Ausfahren nicht gestatten.

Das Material, in welchem der Bahnkörper einzuschneiden kommt, beziehungsweise aufgesetzt wird, ist aber von bester Beschaffenheit und trocken. Nirgends sind Verhältnisse vorhanden, welche ein Nachgeben oder ein Rutschen des Terrains verrathen würden. Bausteine sind in dieser Theilstrecke nicht vorhanden, sondern müssten bei km 11·3, wo dichter Kalkstein, km 17·6, wo vorzüglicher Kalkstein, km 18·2, wo Tuffstein auftritt, gewonnen werden. Sand und Föhrenholz finden sich in bedeutender Menge; Schotter ergeben die Dolomitabschnitte.

Was die Bodenbeschaffenheit bis km 23·1 betrifft, so ist in den theilweise mit Föhren und Buchen bewaldeten, theilweise zu Aeckern benützten Lehnen durchgehends ein guter Baustein, und zwar vorwiegend Kalkstein, abwechselnd auch Tuff- und Sandstein, letzterer mit Feuerstein durchzogen, vorhanden. Es fehlt nicht an prächtigen Föhren und Buchen, jedoch mangelt zwischen km 18 und 23 Fluss- und Grubensand.

Der Vršaktunnel hat an seinem Eingange dichten, harten Kalkstein und an seinem Ausgange Sandstein.

Nach Austritt aus dem Tunnel führt die Trasse theils über Schotterfelder, theils über Wiesen, um bei Malovan gornji in das eigentliche Karstgebiet einzutreten. Durchgehends kahle, im Sommer ausgebrannte, nur stellenweise mit Gestrüpp bewachsene Karstweide charakterisirt dieses Gebiet (km 39 bis 49), in dem zwar gute Bausteine vorfindlich sind, Sand und Holz jedoch gänzlich fehlen. Bis km 52·7 zieht die Bahn durch die längs des Snica potok gelegenen Wiesen und Aecker, welcher Fluss auch hinreichend Sand für Bauzwecke ablagert.

Nach Uebersetzung des Snic baches muss die Linie bis gegen Zupanjać in Kalkmergel geführt werden. Bei Zupanjać findet man schönen, freilich etwas weichen, daher nicht witterungsbeständigen Sandstein, bei dem in der Nähe gelegenen Orte Sedko auch Kalkstein und Sand für Bauzwecke. Holz ist hier äusserst spärlich vorhanden.

Nach Durchfahrung trockener steiniger Felder gelangt die Bahn zu dem zu durchbrechenden Privalagebirge, das seiner ganzen Ausdehnung nach aus festem, witterungsbeständigem, dichtem Kalksteine (Karst) besteht und völlig trocken ist.

Auch nach dem Austritte aus dem Tunnel ändert sich der Charakter der Bodenverhältnisse nicht wesentlich. An Bruchsteinen ist in dieser letzten Theilstrecke nirgends ein Mangel; Sand jedoch ist nur im Oberlaufe des Ricina potok nächst Vrela und im Busko blato zwischen Gub und Bukova gora vorhanden.

Anlageverhältnisse.

Die Bahnlinie Bugojno—Aržano soll als Schmalspurbahn, und zwar mit der bei den bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen in Anwendung stehenden Spurweite von 760 Millimeter zur Ausführung kommen. Behufs Ersteigung des Hochplateaus von Kupreš, sowie zum Abstiege in das Snicathal soll die Zahnstange in der Länge von zusammen 17·45 Kilometer zur Anwendung gelangen. Der angenommene kleinste Bogenradius beträgt 100 Meter, die Maximalneigung für die Adhäsionsstrecken 15 Permill, für die Zahnstangenstrecken 60 Permill.

Die Länge der Linie stellt sich auf 106·98 Kilometer. Die Baukosten werden mit K 28,000.000 veranschlagt.

Commerzielle Bedeutung der Linie Bugojno—Aržano.

Zum Unterschiede von den beiden anderen, den Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfes bildenden Projectslinien spielt bei Beurtheilung der commerciellen Bedeutung der Eisenbahn von Bugojno nach Aržano der eigene Verkehr des Attractionsgebietes dieser Linie eine wesentliche Rolle.

Noch mehr als andere Länder sind Bosnien und die Hercegovina auf die Ausnützung ihrer Naturproducte und deren Verwerthung auf ausländischen Märkten angewiesen. In letzterer Beziehung ist aber Bosnien durch die natürlichen Absatzverhältnisse nur auf einige bestimmte Richtungen beschränkt. Im Norden grenzt das Land an ein Gebiet, welche für fast alle in Bosnien vertretenen Naturproducte selbst eine dominirende Stellung einnimmt und auch in den östlich und südöstlich angrenzenden Ländern ist für die Erzeugnisse Bosniens kein brauchbarer Markt zu finden, da diese Länder so ziemlich unter den gleichen Productionsverhältnissen stehen und ihren beschränkten Bedarf an Urproducten fast durchwegs aus dem eigenen Ertrage zu decken vermögen.

Dagegen ergibt sich für eine Reihe bosnischer Landeserzeugnisse ein natürliches Absatzgebiet in der Richtung nach Dalmatien und darüber hinaus nach den überseeischen Märkten.

Die heute bereits bestehende Bahnverbindung mit dem adriatischen Meere über Metković vermag dem bezeichneten Verkehre nicht voll und ganz zu genügen; ihr fällt zunächst der Güterverkehr mit der Hercegovina und überhaupt der südlichen Zone des Landes zu, während sie für einen Massentransport aus dem westlichen Bosnien, woher die hauptsächlichsten Exportartikel für den Verkehr nach der See stammen, nur in beschränktem Masse in Betracht kommt.

Dies ist nicht nur auf die excentrische Lage von Metković, sondern auch auf die Verkehrsverhältnisse des Flusshafens dieser Stadt, der, 18 Kilometer vom Meere entfernt, nur für Schiffe mit geringerem Tiefgange fahrbar und selbst für diese alljährlich infolge der periodisch eintretenden Versandung durch Wochen nur schwer zugänglich ist, zurückzuführen.

Erst die Fortsetzung der auf Grund des Gesetzes vom 28. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 135, erbauten, von der Bosnabahn bis Bugojno führenden Linie bis zur dalmatinischen Landesgrenze und in weiterer Folge bis Spalato wird es ermöglichen, jenes Absatzgebiet unter günstigen Bedingungen zu erreichen, auf welches Bosnien nach dem Gesagten zur Verwerthung seiner reichen Landesproducte angewiesen ist.

Spalato — nicht nur die grösste Stadt Dalmatiens, sondern von allen dalmatinischen Städten auch jene, welche den grössten Aufschwung zeigt — ist infolge seiner Lage in der Mitte der langgestreckten Küste, sowie durch seinen geräumigen, für die grössten Schiffe stets zugänglichen und sehr sicheren Hafen schon von Natur aus berufen, ein wichtiger Handelsplatz des Hinterlandes, insbesondere des mittleren und westlichen Bosniens, zu werden.

Bereits in der Begründung zu der dem vorhin erwähnten Gesetze zugrunde liegenden Regierungsvorlage, betreffend den Bau der schmalspurigen Bahn von Janjici nach Bugojno mit der Flügelbahn von Dolnji, Vakuf nach Jajce vom Jahre 1892 ist der grosse Reichthum der letztgenannten Theile Bosniens an Vieh, ferner an Holz, Erzen, Kohle, Getreide und Anderem eingehend besprochen worden. Erst die Bahnverbindung nach Aržano und Spalato wird diesen Producten einen erreichbaren und aufnahmsfähigen Markt erschliessen, und speciell die unerschöpflichen Kohlenlager des mittleren Bosniens scheinen bestimmt zu sein, die Küstenschiffahrt zu versorgen, und theilweise den Bedarf Italiens an Kohle zu decken.

Dazu kommt, dass auch die Hochebenen von Kupreš, Županjac und des Busko blato, welche die neue Linie durchzieht, mit ihren herrlichen Alpenweiden heute bereits der Sitz einer bedeutenden Viehzucht sind, und demnach bei Eröffnung der neuen Verbindung auch aus diesen Gebieten ein namhafter Export an Vieh und Heu bestimmt zu erwarten ist.

Was den für die Alimentirung der neuen Linie in Betracht kommenden, gegenwärtig bereits bestehenden Verkehr anlangt, so ist zunächst der sich heute auf Fahrstrasse und Saumweg über die bosnisch-dalmatinische Grenze bewegende Verkehr ins Auge zu fassen.

Derselbe lässt sich nach dem Ergebnisse des Jahres 1899 auf Grund der Aufschreibungen in den an der Grenze errichteten Erhebungsstationen, wie folgt, zusammenfassen:

Ueber die Grenzstation	Arežin—Brijeg . .	4.761	Metercentner
„ „ „	Vaganj (Livno) . .	40.854	„
„ „ „	Ljubuški	9.646	„
„ „ „	Gorica	7.181	„
„ „ „	Doljani	37.258	„
„ „ „	Trebinje	96.122	„
„ „ „	Grab	2.228	„
	zusammen .	198.050	Metercentner

Für die Bahnverbindung über Aržano dürfte der Verkehr der Maut Vaganj (Livno) zur Gänze, jener über Arčžin, Gorica und Ljubuški etwa zu einem Drittheile in Betracht kommen, wonach sich in beiden Richtungen ein Verkehr von rund 48.000 Metercentnern ergeben würde. Es ist bezeichnend für die Attraction, die der Weg zu den mittleren Häfen Dalmatiens auf den Verkehr mit Bosnien ausübt, dass trotz des Bestandes der Bahnlinie nach Metković und trotz des Umstandes, dass das für den Verkehr nach Dalmatien hochwichtige Gebiet des Vrbas- und des Lašvathales durch die Schienenverbindung mit der Bosnabahn heute naturgemäss über diese letztere Linie gravitirt, doch eine Güterbewegung in diesem Umfange dem Wege über die dalmatinische Grenze erhalten blieb.

Insgesammt dürfte nach den eingehenderen Erhebungen, die anlässlich der Ermittlung des Verkehres für die Anschlussstrecken von Aržano nach Spalato durchgeführt wurden, der Verkehr von Bosnien nach Spalato und umgekehrt schon in der ersten Zeit 63.000 Tonnen per Jahr erreichen.

Neben dem Einflusse dieser Ziffern auf die Prosperität der neuen Bahnlinie ist auch der Werth der Letzteren für die Verwaltung und den öffentlichen Dienst nicht zu unterschätzen, indem sie die Verbindung dreier weiterer Bezirke, jenes von Livno, von Županjac und wenigstens zum Theile jenes von Glamoč mit der Hauptstadt herstellt.

Endlich bildet einen wesentlichen Factor der commerciellen Bedeutung des projectirten Anschlusses auch die Thatsache, dass hiemit die Schienenverbindung mit den dalmatinischen Bahnlinien und damit eine weit bessere Verbindung Dalmatiens mit der Monarchie vermittelt sein wird.

Während nämlich die bestehende Durchzugslinie nach Metković auch mit der nunmehr hinzutretenden Abzweigung nach Ragusa, durch die geographische Lage dieser Orte bedingt, dem Zwecke einer directen Verbindung des südlichsten der im Reichsrathe vertretenen Länder mit dem Innern der Monarchie und speciell mit dem österreichischen Binnenlande, nur in beschränktem Umfange entspricht, wird die neue Bahnstrecke mitten in das Herz Dalmatiens und an sein wichtigstes Emporium führen.

3. Doboj-Šamac.

Trassenbeschreibung.

Ausgehend von der bestehenden Eisenbahnstation Slavonisch-Šamac, welche, den neuen Bedürfnissen entsprechend, als Zwischenstation ausgebildet und erweitert wird, verfolgt die Bahntrasse, theilweise im Anschlusse an den linksseitigen Save-Inundationsdamm, zunächst eine südöstliche Richtung, um Raum für den zur Saveüberbrückung führenden Bogen zu gewinnen. An der Uebersetzungsstelle hat die Save, zwischen den Uferkanten gemessen, eine Breite von circa 400 Meter, so dass die zu errichtende Brücke nach dem Ergebnisse der speciellen Untersuchung hinsichtlich der Fundirungsverhältnisse vier bis fünf Oeffnungen à 100, beziehungsweise 80 Meter Lichtweite erfordern wird.

An die Hauptbrücke schliessen sich beiderseits Inundationsöffnungen in der Gesammtweite von 150 Meter an für den Durchzug der Hochwässer, und zwar ist dies hauptsächlich am rechten Ufer zwischen Kilometer 1·5 und 2·8 der Fall, wo die ganze, bis zur Dammstrasse Šamac-Orašje reichende, stark versumpfte Niederung zum Ueberschwemmungsgebiete der Save gehört.

Eine dieser Inundationsöffnungen dient gleichzeitig zur Ueberbrückung des Zandrakbaches, welcher daselbst auf eine längere Strecke zu verlegen und zu sichern ist.

Hinter der Station Bosnisch-Šamac-Tišina und der im Niveau zu bewirkenden Uebersetzung der vorgenannten Bezirksstrasse nach Orašje bei Kilometer 2·8 tritt die Trasse in die grosse, zum Theile reich bebaute, streckenweise aber auch versumpfte Ebene ein, welche sich zwischen dem Tolisabache und der Bosna ausdehnt und südwestlich bis Modrić reicht.

Im Zuge durch diese Ebene ist die Bahn in einer Länge von nahezu 20 km durchwegs im Damme geführt, zu welchem das Material aus Seitengräben gewonnen werden muss; bei km 7·8 wird die Bezirksstrasse nach dem 16 km entfernten Bezirksorte Gradačac und bei km 19·7 die Strasse nach Modrić in unmittelbarer Nähe dieses Ortes übersetzt.

Hinter der Station Modrić gelangt die Linie, in das geschlossene Thal eintretend, an die nördlichen Ausläufer des Trebovacgebirges und tritt gegenüber der den Thalausgang beherrschenden Ruine Dobor nahe an die Bosna heran, an deren rechtem Ufer sie bis km 39·2 verbleibt. Die Schlucht ist genügend breit, um die Trassenführung ohne Schwierigkeit zu ermöglichen, jedoch verlangen die Inundationsverhältnisse der Bosna sowohl an dieser Stelle, als auch im weiteren Zuge der Linie eine solche Höhenlage der Nivellette, dass der eigentliche Thalboden nur selten benützt werden kann, sondern die Linie auf den Berghang gelegt werden muss. Wo Rücksichten auf die Neigungs- und Richtungsverhältnisse die Führung der Trasse an der Berglehne nicht zulassen, da letztere zwar auf lange Strecken flach geneigt, im Allgemeinen aber sehr unregelmässig gestaltet ist, wird die erforderliche Höhe durch Aufdämmungen gewonnen, welche stellenweise eine beträchtliche Schüttungsmenge erfordern. Eine ausreichende Vorsorge gegen die Angriffe des Bahnkörpers durch Hochwasser muss auf lange Strecken getroffen werden.

Die grosse Zahl von Wasserläufen, welche dem linken Bosnaufer zufliessen, erfordern die Herstellung vieler Durchlässe und Brücken, von denen die Uebersetzung des Duša potok bei km 21·5, des Babešnica potok bei km 25·0, der vereinigten Velika und Mala Rijeka bei km 35·2 und des Bergula potok bei km 38·3 die bedeutendsten sind. Die neue Bezirksstrasse Doboj-Modrić wird an drei Stellen im Niveau gekreuzt, ausserdem muss dieselbe in einzelnen kurzen Strecken verlegt werden.

Bei km 39·3, gegenüber dem Dorfe Trnjani, wird die Bosna mit einer Brücke von drei Oeffnungen à 60 m Spannweite, an welche sich Inundationsbrücken anschliessen, übersetzt. Die Trasse tritt nach Ueberschreitung des Thalbodens auf einem hohen Damme bei km 41·0 an die linksseitige Lehne, übersetzt bei km 41·7 den Ljuteš, bei km 43·4 den Lovnica, bei km 46·7 den Veličanka potok und erreicht, nachdem sie in km 45·46 knapp neben dem Ufer geführt ist, bei km 48 die bosnisch-hercegovinische Staatsbahn (St. B. km 65·15). Auch in dieser circa 7 km langen Strecke ist die Trasse zur Gewinnung der hochwasserfreien Höhe zumeist an der Berglehne oder auf Dämmen geführt.

Von km 48·0 bis Doboj (km 66) schliesst sich die Trasse der neuen Linie an diejenige der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahn im Allgemeinen an, und zwar insoweit, als dies mit Rücksicht auf den Unterschied der grösseren Bögen der Vollbahn zu den Krümmungen der Schmalspurbahn zulässig ist. Dagegen werden die in dieser Strecke günstigen Neigungsverhältnisse der letzteren beinahe vollständig beibehalten, so dass beide Bahnen streckenweise auf gemeinsamem Unterbaue parallel neben einander zu liegen kommen werden.

An grösseren Objecten sind anzuführen: Die Ueberbrückung des Foča potok bei km 53·7 oberhalb der Station Kotorsko, des Rudanjka potok bei km 59·5 und des Lješanjbaches knapp vor der Station Doboj. Die Haupttrasse Brod—Sarajevo wird zweimal, nämlich bei km 53·6 und bei km 59·3, gekreuzt.

Bodenbeschaffenheit.

Die erste Theilstrecke der Bahn bis zum Eintritte in das Bosnathal gehört dem Savealluvium an. Der gänzliche Mangel an Baustein wird hier ein nicht geringes Erschwerniss für den Bau der Strecke bilden. Selbst das erforderliche Schottermateriale kann nur auf weite Entfernungen, sei es aus der Save oder der Bosna bezogen werden. Die geologische Beschaffenheit der Thalbegleitung am rechten Bosnaufer, soweit dieselbe von der Bahntrasse benützt wird, kennzeichnet sich im unteren Theile, das ist von Modrić bis ungefähr zum Babešnika potok, durch das Auftreten sarmatischer Schichten, bestehend aus Sandsteinen und Kalken von verschiedener, zumeist aber geringer Festigkeit, welche Schichten auf Leithakalken aufliegen. Oberhalb km 25·0 besteht das Gebirge aus mürben Sandsteinen mit thonigen Zwischenlagen, dem jüngeren Flysch angehörig, welche Formation sich auch auf der anderen Seite der Bosna, südlich bis in die Gegend von Majevac bei km 43·0, fortsetzt. Für die bauliche Ausführung ist diese Formation wegen des häufigen Auftretens von Rutschungen als sehr ungünstig zu bezeichnen, weshalb trotz thunlichster Vermeidung grösserer Terrainanschnitte die Nothwendigkeit kostspieliger Entwässerungsarbeiten vorauszusehen ist. Die Lehne oberhalb Majevac, km 43·0 bis gegen Kotorsko, gehört einer breiten Zone von Leithakalk der mediterranen Stufe an, welcher brauchbaren Baustein liefern dürfte; weiter gegen Doboj tritt echter Flysch auf, aus Mergeln, Sandsteinen, krystallinischem Kalke und Serpentin bestehend.

Anlageverhältnisse.

Die Neigungsverhältnisse der als normalspurige Eisenbahn (mit Spurweite von 1·435 m) projectirten Linie sind als sehr günstige zu bezeichnen, da der gesammte Höhenunterschied zwischen den Stationen Slavonisch-Šamac und Doboj nicht mehr als 54·7 m beträgt, was einem durchschnittlichen Thalgefälle von rund 0·8 Permill entspricht, und die continuirliche Ansteigung der Bahn nur durch die Gegensteigung der Zufahrtsrampen zur Savebrücke bei Šamac unterbrochen wird.

Die in Aussicht genommene Maximalsteigung von 10 Permill kommt daher nur ganz ausnahmsweise und auf kurzen Strecken vor.

Für die Krümmungen wurde, entsprechend dem Normale für Vollbahnen ersten Ranges, der Minimalradius mit 300 m angenommen. Von km 22·0 ab, nach dem Eintritte der Linie in das geschlossene Bosnathal, kommt der Minimalradius wegen der unregelmässigen Gestaltung des Geländes verhältnissmässig häufig zur Anwendung.

Mit Rücksicht auf den Mangel an brauchbarem Baustein in der Nähe der Trasse werden nicht allein die grösseren Brücken, sondern auch die Durchlässe und kleinen Objecte bis zur Lichtweite von 0·6 m mit Eisenconstruction auf gemauerten Widerlagern, bezw. Pfeilern ausgeführt.

Der Oberbau wird aus 125 mm hohen Stahlschienen von 35·4 kg Gewicht per laufendes Meter und 9·0 m Länge auf Eichenschwellen gebildet.

Die Baulänge der Linie Doboj—Šamac beträgt 66 km. Die Baukosten werden mit K 19,000.000 veranschlagt

Commercielle Bedeutung der Linie Doboj—Šamac.

Auf die Frage der commerciellen Bedeutung der neuen Verbindung zwischen Doboj und Šamac übergehend, muss vor Allem hervorgehoben werden, dass die eigentliche Bestimmung dieser Linie nicht so sehr in der Erschliessung eines neuen commerciell wichtigen Verkehres, als vielmehr in der Absicht liegt, neben der heutigen, mit höchst ungünstigen Betriebsverhältnissen kämpfenden Schmalspurverbindung zwischen Doboj und Bosna-Brod eine zweite, ungleich günstiger angelegte und leistungsfähigere Linie von Doboj nach Šamac herzustellen.

Insofern hiedurch erreicht wird, dass sich die Güterbewegung zwischen Doboj und der ungarischen Grenze wesentlich günstiger vollziehen wird, ist hierin zweifellos auch ein Moment von commercieller Bedeutung gelegen, das den Schwerpunkt der wirthschaftlichen Bedeutung der neuen Linie bildet.

Daneben kommt für die Entwicklung derselben immerhin auch das locale Attractionsgebiet in Betracht. Wie ein Blick auf die Karte zeigt, durchzieht die projectirte Strecke das reichbesiedelte Thal des Unterlaufes der Bosna. Die Umgebung dieses Thales, hier zum Bezirke Gradačac gehörig, zählt zu den volkreichsten und fruchtbarsten Landstrichen des Occupationsgebietes, und ein bedeutender Obsthandel, zumal in Pflaumen, hält heute bereits die Bevölkerung in Bewegung.

Ausserdem zeigen sich in den von der Bahn berührten oder zu ihr gravitirenden Städten und Ortschaften, wie in Gradačac, Modrić u. A. die Anfänge einer aufstrebenden, zumeist mit den Erzeugnissen der dort hochentwickelten Landwirthschaft arbeitenden Industrie. Speciell der Pflaumenhandel und die Branntweinerzeugung dieses Gebietes ist für die Bahn insofern von grosser Bedeutung, als sich voraussichtlich ein nicht unerheblicher Theil der zahlreichen, gegenwärtig nach Brčka zum Saveumschlag gehenden Sendungen für den günstiger gelegenen Bahnverkehr wird gewinnen lassen.

Was den Werth dieser Bahnlinie im Besonderen vom Standpunkte des österreichischen Verkehres anlangt, so wird letzterer von den durch die neue Verbindung ermöglichten günstigeren Transportbedingungen mit der auf diese Route entfallenden Tangente gleichfalls Vortheile ziehen.

III. Erläuternde Bemerkungen zu dem Texte des Gesetzentwurfes.

Der Text des Gesetzentwurfes schliesst sich im Allgemeinen den früheren Vorlagen, betreffend die Sicherstellung des Baues von Bahnen in Bosnien und der Hercegovina, an. Sowohl im Titel als im Texte des Gesetzentwurfes (§§ 1 und 3) sind sämmtliche drei den Gegenstand des Gesetzes bildenden Eisenbahnlinien namentlich angeführt.

Hiedurch wird in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise zum Ausdrucke gebracht, dass es sich bei der gegenwärtigen Gesetzesvorlage nicht blos um die Sicherstellung des Baues der Linie Sarajevo—Sandschak- und serbische Grenze, sondern gleichzeitig um den entscheidenden Act der Gesetzgebung handelt, mit welchem auch die beiden übrigen im Titel benannten Bahnlinien, und insbesondere die Linie Bugojno—Aržano definitiv der legislativen Sicherstellung zugeführt werden.

Zu § 1.

Zufolge § 1 soll die k. k. Regierung zur Ertheilung der Einwilligung ermächtigt werden, dass seitens der bosnisch-hercegovinischen Landesregierung die Geldbeschaffung für den Bau der Linie Sarajevo—Uvac (Sandschakgrenze) mit der Abzweigung über Višegrad zur serbischen Grenze bei Vardište durch Aufnahme eines die gesammten Herstellungskosten dieser Bahnlinien im Maximalbetrage von 75 Millionen Kronen bedeckenden Anlehens, welches in 60 Jahresraten zu amortisiren ist, bewirkt werde.

Die Wahl dieses Finanzirungsmodus, welcher schon bei dem Ausbaue der Linie Gabela—Bocche di Cattaro (kaiserliche Verordnung vom 7. Juli 1898, R.-G.-Bl. Nr. 122) zur Anwendung gelangt ist, erscheint durch die Erschöpfung der vordem zur Ertheilung von Bauvorschüssen verwendeten Mittel der Centralactiven, sowie durch das Bestreben begründet, eine directe Heranziehung von Mitteln der Monarchie zum Zwecke des intendirten Bahnbaues zu vermeiden.

Der Trassenzug der zu erbauenden Bahn ist, der vorausgeschickten topographischen Beschreibung entsprechend, durch Anführung der wichtigsten Flussthäler, welche die Linien durchziehen, sowie der Grenzorte, nächst welchen die Endstationen der Hauptlinie und der Abzweigung angelegt werden sollen, möglichst genau präcisirt. Als technische Type für den Bahnbau ist die bisher in Bosnien und der Hercegovina allgemein angenommene Schmalspur von 0·76 m, jedoch mit der Einschränkung vorgezeichnet, dass die Bahn im Tracé einer normalspurigen Hauptbahn herzustellen ist, mithin das für solche Bahnen zulässige Ausmass der Richtungs- und Steigungsverhältnisse eingehalten werden soll.

Zu § 2.

§ 2 des Gesetzentwurfes enthält, dem in früheren Fällen eingehaltenen Vorgange entsprechend, die weitere Ermächtigung der Regierung, zuzustimmen, dass die aus früheren Gesetzen erwachsenen Rückzahlungsansprüche der gemeinsamen Activen bezüglich der aus denselben an Bosnien und die Hercegovina ertheilten Eisenbahndarlehen dem Zinsen- und Tilgungserfordernisse des im § 1 bezeichneten Darlehens nachstehen sollen.

Dementsprechend wurden im § 2 des Entwurfes die Gesetze über die aus den gemeinsamen Activen erbauten Bahnlinien, und zwar das Gesetz vom 7. Juli 1886 (Bau der Strecke Mostar—Rama), das Gesetz vom 11. Februar 1889 (Bau der Strecke Rama—Sarajevo), das Gesetz vom 28. Juli 1892 (Bau der Linie Bugojno—Jajce) ausdrücklich angeführt, da nach diesen Gesetzen die Betriebsüberschüsse der bezüglichen Bahnlinien zur Tilgung der für diese Bahnbauten aus den gemeinsamen Activen entnommenen Eisenbahndarlehen zu dienen hätten.

Ferner wurde auch daselbst das Gesetz vom 15. Juli 1895, betreffend die Uebergabe der Bahnlinie Brod—Zenica an die bosnisch-hercegovinische Landesverwaltung bezogen, weil die Betriebsüberschüsse dieser Bahnlinie — obgleich dieselbe aus den Geldern des Occupationscredites und nicht mit einem Darlehen aus den gemeinsamen Activen gebaut wurde — trotzdem nach § 2 lit. c dieses Gesetzes zur rascheren Abzahlung der Darlehen, welche aus den gemeinsamen Activen für Bahnbauten in Bosnien und der Hercegovina gegeben wurden, zu verwenden sind.

Das Gesetz vom 4. Februar 1881 über den Bau der Linie Zenica—Sarajevo, sowie das Gesetz vom 5. Juni 1884 über den Bau der Eisenbahnlinie Mostar — Metković wurde im § 2 des vorliegenden Gesetzentwurfes nicht mehr angezogen, nachdem die für diese Bauten aus den gemeinsamen Activen gegebenen Darlehen per fl. 3,831.000 und per fl. 1,700.000 von der bosnisch-hercegovinischen Landesverwaltung bereits mit Ende 1895 voll rückgezahlt wurden.

Die mit den vorangeführten Gesetzen vom 7. Juli 1886, 11. Februar 1889 und 28. Juli 1892 für den Bau der Bahnlinien Mostar—Rama, Rama—Sarajevo und Janjici—Bugojno—Jajce aus den gemeinsamen Activen bewilligten Darlehen per fl. 2,800.000, fl. 5,500.000 und per 7,300.000, in Summe sonach per fl. 15,600.000, sind nach den Bestimmungen der bezüglichen Gesetze unabhängig von den Betriebseinnahmen dieser Bahnlinien aus Landesmitteln zu verzinsen, und wird das jeweilige Erforderniss hiefür derzeit im Gesammtbetrage von K 929.000 in das bosnisch-hercegovinische Landesbudget eingestellt und jährlich an die gemeinsamen Activen abgeführt.

Diese Zinsen bilden einen Theil jenes Betrages, welcher im Grunde der kaiserlichen Verordnung vom 7. Juli 1898, R.-G.-Bl. Nr. 122, zur Bestreitung der Zinsen und Amortisationsraten des für den Bau der Bahnlinie Gabela — Bocche di Cattaro und Trebinje—Gravosa aufgenommenen Darlehens, sowie zur Deckung des eventuellen Betriebsdeficites dieser Bahnlinien durch die ersten zehn aufeinander folgenden Jahre aus den gemeinsamen Activen bestimmt ist.

Als Amortisationsraten der früher vorbezogenen Darlehen aus den gemeinsamen Activen haben bisher die reinen Betriebsüberschüsse dieser aus den Geldern der gemeinsamen Activen gebauten Bahnlinien, sowie ferner — wie schon früher erwähnt — die für diesen Zweck verfügbaren Betriebsüberschüsse der Linie Brod—Zenica zu dienen gehabt.

Die Bahnlinien Mostar — Rama, Rama — Sarajevo und Janjici — Bugojno — Jajce haben aber infolge ihrer kostspieligen Betriebsverhältnisse und des verhältnissmässig geringen Verkehres auf diesen Linien bisher keine Betriebsüberschüsse abgeworfen.

Da aller Voranssicht nach noch auf eine Reihe von Jahren hinaus verfügbare Ueberschüsse auf diesen Linien nicht zu erwarten sind, so wird auch die im § 2 des vorliegenden Gesetzentwurfes zugestandene Stundung der Rückzahlung der Ueberschüsse dieser Linien an die gemeinsamen Activen de facto auf viele Jahre hinaus gar keinen Entgang für die gemeinsamen Activen darstellen.

Nur die Bahnlinie Brod—Zenica hat Betriebsüberschüsse abgeworfen, welche im Grunde des Gesetzes vom 15. Juli 1895, § 2, lit. c, an die gemeinsamen Activen abgeführt wurden, und zwar betrug die Abfuhr

im Jahre	1897	fl. 37.486·53
„ „	1898	„ 38.392·99
„ „	1899	„ 41.273·94
	in Summe	fl. 117.153·46

Zu § 3.

Im § 3 wird die Bestimmung getroffen, dass dem Ausbaue der im § 1 bezeichneten Eisenbahnstrecken jener der Linie Bugojno—Aržano und mit derselben gleichzeitig auch jener der Linie Šamac—Doboj sich unmittelbar anzuschliessen hat. Hienach soll die Frage, ob und wann der Ausbau der beiden letztgenannten Bahnlinien und insbesondere jener der Linie Bugojno—Aržano stattzufinden hat, schon jetzt durch die Gesetzgebung entschieden werden.

Der Bautermin der Linie Bugojno — Aržano ist, übereinstimmend mit jenem der Linie Šamac—Doboj, derart festgesetzt, dass der Baubeginn mit der Fertigstellung der Linie Sarajevo—Sandschak- und serbische Grenze zusammenfällt. Um die Einhaltung dieses Termines und die unbehinderte Ausführung des Baues zu verbürgen, ist im zweiten Absatze des § 3 die singuläre Bestimmung getroffen, dass die zur Feststellung der finanziellen Modalitäten des Bahnbaues erforderlichen, übereinstimmenden Gesetzentwürfe in beiden Parlamenten rechtzeitig einzubringen sind. So wünschenswerth es gewesen wäre, einen weiteren, wenn auch auf eine ganz bestimmte Disposition beschränkten und durch die besprochene Bestimmung im voraus zeitlich gebundenen legislativen Act zu vermeiden, so erschien dies doch unthunlich, da es heute nicht möglich ist vorauszusehen, ob — wie zu hoffen ist — die materielle Entwicklung Bosniens in den nächsten Jahren es ermöglichen wird, auch diese weiteren Bahnbauten ohne directe Hilfeleistung der Monarchie aus Landesmitteln zu bestreiten.

In technischer Hinsicht bestimmt § 3 im ersten Absatze noch, dass die Spurweite der Linien Bugojno — Aržano und Šamac—Doboj mit jener der an den betreffenden Grenzpunkten anschliessenden Bahnen übereinzustimmen hat und ist sonach, da die in Aržano anschliessende Dalmatiner Linie mit der bosnischen Schmalspur von 0·76 m zur Ausführung gelangt, erstere Bahn gleichfalls schmalspurig, dagegen die Linie Šamac—Doboj, welche in Šamac an die normalspurige Linie Šamac — Vrpolje der königlich Ungarischen Staatsbahnen anschliessen wird, normalspurig herzustellen.

Zu §§ 4 und 5.

Die §§ 4 und 5 enthalten die aus früheren gleichartigen Gesetzen übernommenen typischen Bestimmungen, welche einerseits die Hintanhaltung eines Präjudizes hinsichtlich der Theilung der Centralactiven bezwecken, anderseits das Inkrafttreten des gegenwärtigen Gesetzes von dem Zustandekommen eines gleichen Gesetzes für die Länder der ungarischen Krone abhängig machen und den Beginn der Wirksamkeit des Gesetzes mit dem Tage der Kundmachung eintreten lassen.

In der 49. Sitzung des Abgeordnetenhauses ergriff zur Beantwortung von Interpellationen das Wort

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

In der 4. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 12. Februar 1901 haben die Herren Abgeordneten Kaftan, Wenzel Sehnal und Genossen eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, dem hohen Hause die mit der königlich ungarischen Regierung in Betreff des Ausbaues der bosnischen Bahnen getroffene Vereinbarung im vollen Wortlaute bekanntzugeben und im Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung durch den sicheren und raschen Ausbau der Bahnverbindung Aržano—Bugojno das Interesse unseres Staatsgebietes, insbesondere Dalmatiens, energisch zu wahren.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich auf den soeben zur verfassungsmässigen Behandlung vorgelegten Gesetzentwurf über den Bau der Eisenbahnen von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Limthale nächst Uvac mit einer Abzweigung über Višegrad bis zur serbischen Grenze im Rzavathale nächst Vardište, Bugojno-Aržano und Dobo-Šamac hinzuweisen, welcher das Ergebniss der in dieser Angelegenheit mit der kgl. ungarischen Regierung getroffenen Vereinbarungen darstellt.

Die diesem Gesetzentwurfe beigegebene Begründung gibt über den Standpunkt, welchen die k. k. Regierung in dieser Angelegenheit eingenommen und vertreten hat, die von den Herren Interpellanten gewünschten eingehenden Aufklärungen.

Im Uebrigen wird die parlamentarische Behandlung des Gesetzentwurfes Gelegenheit bieten, etwaige noch weiter gewünschte Aufschlüsse zu ertheilen.

In Beantwortung einer in der achten Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 21. Februar 1901 an mich gerichteten Interpellation der Herren Abgeordneten Johann Laurenz Hofer und Genossen, betreffend die Verwendung von Drucksorten mit deutsch-böhmischem Texte in einzelnen niederösterreichischen Stationen der Kaiser Franz Josef-Bahn beehre ich mich mitzutheilen, dass in jüngster Zeit infolge eines bei der Effectuirung der Drucksortenbestellung unterlaufenen Versehens in der That Eilgutkarten mit deutsch-böhmischem Texte bei drei solchen Stationen zur Verwendung gelangt sind. Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien hat wegen Abstellung dieser Verwendung das Nöthige veranlasst.

In der 24. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. März 1901 haben die Herren Abgeordneten Kubr und Genossen an mich die Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, zu veranlassen, dass die Steuern und Zuschläge von den zum Zwecke des Baues der Staatsbahnlinie Beraun—Duschnik occupirten Grundstücken in der Gemeinde Vráž nunmehr durch die Staatseisenbahn-Verwaltung entrichtet und die seit der Occupation dieser Grundstücke von den ehemaligen Eigenthümern derselben noch gezahlten Abgaben rückersetzt werden.

Ich beehre mich diese Anfrage dahin zu beantworten, dass laut Berichtes der k. k. Staatsbahn-Direction Prag die von den früheren Eigenthümern entrichteten Steuern und Zuschläge denselben bereits rückerstattet wurden. Auch ist die Rectification des Steuercatasters und die Vorschreibung der Steuern zu Lasten der Staatseisenbahn-Verwaltung veranlasst worden, so dass die in der Interpellation berührte Angelegenheit nunmehr ausgetragen erscheint.

In der 17. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. März 1901 haben die Herren Abgeordneten Alwin Hanich, Stein, Herzog und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, dahin zu wirken, dass die Verwaltung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft die bescheidenen und gerechten Forderungen ihrer Revisionsschlosser berücksichtige und erfülle.

Auf Grund des Ergebnisses der gepflogenen amtlichen Erhebungen beehre ich mich diese Interpellation folgendermassen zu beantworten:

Die Dienst- und Besoldungsverhältnisse der Revisionsschlosser der Aussig-Teplitzer Eisenbahn können nicht als unbefriedigende bezeichnet werden; von den 32 Bediensteten dieser Kategorie haben nämlich 13 eine Dienstzeit von weniger als 10 Jahren und nahezu die Hälfte hat das 35. Lebensjahr noch nicht überschritten. Ein einziger Revisionsschlosser steht in der niedrigsten Lohnstufe von 3 Kronen — die in der Interpellation erwähnte Lohnstufe von 2 Kronen 80 Heller ist nicht systemisirt — während zwei Drittel einen Taglohn von 3 Kronen 60 Heller bis 3 Kronen 80 Heller beziehen.

Ausserdem geniesst eine grosse Anzahl dieser Bediensteten ein Quartiergeld, beziehungsweise eine Naturalwohnung und wird mit Dienstkleidern betheilt; die ältesten beziehen ferner eine Alterszulage von 60 Kronen jährlich, 28 Revisionsschlosser eine jährliche Jubiläums-Personalzulage, deren Höhe zwischen 16 Kronen 80 Heller und 26 Kronen 60 Heller schwankt.

Dass — wie die Herren Interpellanten anführen — ein Arbeiter das 70. Lebensjahr erreicht haben müsse, um mit vollem Lohne pensionirt zu werden, ist nicht zutreffend, da die einschlägige Statutenbestimmung dahin lautet, dass der Anspruch auf eine Provision nach zehn anrechenbaren Dienstjahren nicht nur von demjenigen Bediensteten, welcher das 70. Lebensjahr zurückgelegt hat, sondern auch von jedem anderen erworben wird, welcher ohne sein Verschulden dauernd arbeitsunfähig geworden ist.

Auch hinsichtlich der Ruheversorgung jener älteren Bediensteten, welche die Bedingung der anrechenbaren zehn Dienstjahre nicht zu erfüllen vermögen, erscheint vorgesorgt, da die Verwaltung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn die Verfügung getroffen hat, dass solche Bedienstete im Falle des Eintrittes dauernder Dienstunfähigkeit mit jährlichen Gnadengaben betheilt werden, zu welchem Zwecke ein alljährlich von der Gesellschaft mit 15.000 Kronen dotirter Fonds für Altersprovisionen und Gnadengaben seinerzeit gegründet wurde.

Was schliesslich die Definitivstellung der Revisionsschlosser anlangt, so stand derselben bis vor Kurzem das Hinderniss entgegen, dass den Bediensteten in diesem Falle durch die Nachzahlung in den Pensionsfonds für die provisorische Dienstzeit namhafte finanzielle Opfer erwachsen wären. Durch die Activirung des neugegründeten Provisionsfonds für die provisorisch Angestellten ist nun dieses Hinderniss weggefallen, da zufolge der Bestimmungen der Statuten des erwähnten Fonds jenen Bediensteten, welche im Zeitpunkte der Activirung des Provisionsinstituts schon im Dienste der Gesellschaft standen, der vierte Theil der bisher vollstreckten Dienstzeit zur Erreichung der

Provisionsfähigkeit angerechnet wird und beim Uebertritte in den Pensionsfonds infolge der Ueberweisung der bisher in den Provisionsfonds geleisteten Einzahlungen auch die anrechenbare provisorische Dienstzeit gewahrt bleibt.

Hiedurch erscheint auch den älteren Revisionsschlossern für den Fall der Stabilisirung die Erreichung des Pensionsanspruches in nicht zu weite Ferne gerückt, ohne dass dieselben durch irgendwelche Nachzahlungen belastet wären.

Ich kann hinzufügen, dass die Verwaltung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit Rücksicht auf die hiedurch geänderte Sachlage schon vor geraumer Zeit neue Grundsätze für die Aufnahme und Ausbildung der Revisionsschlosser, bezw. die Schaffung einer eigenen Dienstkategorie für diese Organe beschlossen hat und in der allernächsten Zeit eine grössere Anzahl von Schlossern als Revisionsschlosser definitiv anzustellen beabsichtigt.

In der 24. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. März 1901 haben die Herren Abgeordneten Proehazka und Genossen eine Interpellation über die Lage der Bediensteten der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft an mich gerichtet, die in der Anfrage gipfelt, ob ich geneigt sei, kraft des Aufsichtsrechtes dahin zu wirken, dass die Wünsche und Forderungen der Angestellten der Gesellschaft seitens der Verwaltung der Bahn ehestens erfüllt werden.

In Beantwortung dieser Interpellation habe ich die Ehre dem hohen Hause mitzutheilen, dass ich über die Dienstes- und Entlohnungsverhältnisse der gesellschaftlichen Angestellten umfassende Erhebungen angeordnet habe, welche derzeit noch nicht zum Abschlusse gediehen sind und wohl längere Zeit in Anspruch nehmen werden. Sobald diese Erhebungen abgeschlossen sein werden, werde ich nicht ermangeln, von dem Ergebnisse derselben dem hohen Hause in geeigneter Art Mittheilung zu machen. Bezüglich der Verhältnisse des gesellschaftlichen Provisionsinstitutes bin ich aber bereits heute in der Lage, dem hohen Hause Folgendes zur Kenntniss zu bringen: Das Institut war vor wenigen Jahren nahe daran, in eine Lage zu gerathen, in der es nicht mehr imstande gewesen wäre, seine statutarischen Verpflichtungen zu erfüllen. Es gelang aber, die drohende Katastrophe abzuwehren, indem die gesellschaftliche Verwaltung, von der Staatsverwaltung auf die Gefahren der Situation in nachdrücklichster Weise aufmerksam gemacht, anlässlich des Allerhöchsten Regierungsjubiläums in anerkennenswerther Weise freiwillig sich dazu verstanden hat, an eine Sanirung zu schreiten, welche die Uebernahme bedeutender finanzieller Lasten in sich schloss. Die Gesellschaft hat nicht nur ihren jährlichen Beitrag von 1·35 pCt. der Lohnsumme der Mitglieder auf 5 pCt. erhöht, sondern sich auch verpflichtet, die Solvenz des Fonds zu erhalten und zu diesem Zwecke die sich alljährlich ergebenden Gebahrungsausfälle aus Betriebsmitteln zu decken.

Insofern die Begünstigungen, welche den Mitgliedern dieses Institutes statutarisch zugestanden werden, hinter jenen zurückstehen, welche die Mitglieder der Altersversorgungs-Institute der Staatsbahnen oder anderer Privatbahnen geniessen, wird ungeachtet dessen, dass der Regierung auf diese ganz interne gesellschaftliche Institution eine unmittelbare Einflussnahme nicht zusteht, meinerseits gewiss jede sich bietende Gelegenheit wahrgenommen werden, um auf die Beseitigung bestehender Unebenheiten hinzuwirken.

In der 35. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. April 1901 haben die Herren Abgeordneten Fresl, Klofáč und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich gewillt sei, Verfügungen zu erlassen, durch welche den Locomotivführern der k. k. österreichischen Staatsbahnen die angeblich herabgesetzte Kohlenersparnissprämie erhöht und die im Jahre 1899 aufgelassene Instandhaltungsprämie wieder gewährt werde. Ferner ob ich gewillt sei, dafür vorzusorgen, dass es dem Maschinenpersonale ermöglicht werde, nach 25jähriger Dienstzeit den normirten Höchstgehalt zu erreichen?

In Beantwortung dieser Anfragen muss ich zunächst constatiren, dass die Annahme der Herren Interpellanten, als habe die Kohlenersparnissprämie der Locomotivführer der österreichischen Staatsbahnen seit dem in der Interpellation erwähnten Congresse der Locomotivführer, bei welchem die Pauschalirung dieser Prämie erbeten wurde, eine Herabminderung erfahren, nicht zutrifft, denn seit dem Jahre 1898, in welchem der erwähnte Congress abgehalten wurde, ist überhaupt keinerlei Aenderung in Bezug auf die Normen eingetreten, nach welchen sich bei den Staatsbahnen der Bezug dieser Prämien seitens der Locomotivführer und Heizer richtet.

Was die Instandhaltungsprämie anlangt, so ist es allerdings richtig, dass diese Prämie anlässlich der im Jahre 1899 durchgeführten Regelung der Gehalte der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen aufgelassen werden musste, weil sie infolge Regelung der Dienst- und Ruhezeiten ihre Existenzberechtigung verloren hatte. Zum Ersatze hiefür wurde aber den Locomotivführern gleichzeitig eine ausgiebigere Gehaltserhöhung als der Mehrzahl der übrigen Bediensteten gewährt. Auch betrug die Gehaltserhöhung bei den Locomotivführern nicht, wie in der Interpellationsbegründung irrthümlich angeführt wird, durchwegs fl. 100 jährlich, sondern bei einem nahmhaften Theile der fraglichen Bediensten fl. 150.

Uebrigens wurde die Instandhaltungsprämie nicht sofort, sondern — um den Uebergang zu erleichtern — nur successive aufgelassen.

Die von den Herren Interpellanten aufgestellte Behauptung, dass anlässlich der Regelung der Gehalte das Quartiergeld der Locomotivführer um fl. 25.— jährlich herabgesetzt wurde, beruht ebenso auf einer irrigen Information wie die erwähnte Angabe, dass der Stempeltarif aus gleichem Anlasse erhöht worden sei.

Anlangend den in den Interpellationsausführungen erwähnten Umstand, dass bei der Staatsbahnverwaltung Locomotivführer mit längerer Gesammtdienstzeit im niedrigeren Gehalte stehen als solche mit einer kürzeren Dienstzeit, so kann ich das Bestehen einer derartigen Disparität allerdings nicht in Abrede stellen, dieselbe ist aber nicht auf einen Mangel in der Personalwirthschaft der österreichischen Staatsbahnen, sondern einzig und allein darauf zurückzuführen, dass die Dienstverhältnisse des Personales und insbesondere der Locomotivführer der verstaatlichten Bahnen die grössten Verschiedenheiten aufgewiesen haben und dass diese letzteren bei der Verstaatlichung selbst nicht beseitigt werden konnten.

An der Ausgleichung dieser Unebenheiten durch thunlichste Berücksichtigung der älteren, minder günstig gestellten Locomotivführer bei den jeweiligen Avancementsterminen wird unausgesetzt gearbeitet, und würde ich es auf das freudigste begrüssen, wenn die finanziellen Verhältnisse des Staatsbetriebes es in Hinkunft zulassen sollten, die erwähnten Verschiedenheiten völlig zu beheben. Hinsichtlich des in der Interpellation zum Ausdrucke gebrachten Zweifels, ob die Locomotivführer den vorgesehenen Höchstgehalt während ihrer 25jährigen Dienstzeit werden erlangen können, kann ich nur versichern, dass die Staatsbahnverwaltung nach wie vor bemüht bleiben wird, die Erreichung dieses Zieles zu ermöglichen.

Es übersteigt aber die Kräfte der Verwaltung, die Versäumnisse früherer Zeiten vollständig wettzumachen und insbesondere die Nachwirkungen der Differenzen in den Entlohnungsverhältnissen der älteren Locomotivführer gänzlich zu beseitigen. Insofern die Anfrage der Herren Interpellanten darauf abzielt, die Lage der Locomotivführer der österreichischen Staatsbahnen überhaupt als eine missliche erscheinen zu lassen, muss ich darauf hinweisen, dass gerade die Lage dieser Kategorie von Bediensteten bei den Staatsbahnen in jüngster Zeit erheblich verbessert wurde. Diese Verbesserung hat sich vornehmlich auf den für den Ruhegenuss anrechenbaren Gehalt bezogen und insbesondere darin Ausdruck gefunden, dass die Locomotivführer, welche früher erst nach 35 Dienstjahren ihren vollen Activitätsgehalt als Ruhegenuss erhielten, nunmehr diesen bereits nach 25 im Dienste vollstreckten Jahren erreichen.

Durch diese Massnahme, zu welcher es im Bereiche der Ruheversorgungsvorschriften der Staatseisenbahn-Verwaltung kein Analogon gibt, glaubt diese letztere ihre Werthschätzung für den verantwortungsvollen und schwierigen Dienst des Führerpersonals deutlich und wirksam zum Ausdrucke gebracht zu haben.

In Beantwortung der an mich in der 37. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. April 1901 seitens der Herren Abgeordneten Kubik und Genossen gestellten Interpellation in Angelegenheit der Herstellung einer Unter- oder Ueberfahrt am Südende des Bahnhofes Oświęcim in der Gemeinde Brzezinka beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Dem in der Interpellation bezeichneten Erlasse des Eisenbahnministeriums vom 2. Juni 1899 entsprechend, hat die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Monate Juni 1900 ein Project für die Ausführung einer 7 m weiten Durchfahrt zum Zwecke der Beseitigung der Wegübersetzung am Südende der Station Oświęcim vorgelegt und gleichzeitig den Antrag gestellt, die Interessenten zur Participirung an den Kosten dieses Baues aus dem Grunde heranzuziehen, weil die ungünstigen Verhältnisse an dieser Wegübersetzung nicht blos durch die Zunahme des Bahnverkehres, sondern auch durch die Steigerung des Strassen-

verkehres infolge der in der Gemeinde Brzezinka entstandenen neuen Industrien und Ansiedlungen hervorgerufen wurden.

Bei der am 19. October 1900 durchgeführten politischen Begehung des Projectes wurden jedoch seitens der Interessenten Einwendungen gegen die Situirung der projectirten Durchfahrt erhoben und jede Participirung an den Kosten dieses Baues abgelehnt. Das Eisenbahnministerium hat daher die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Monate März 1901 aufgefordert, unter Beachtung des rücksichtlich der Situirung dieser Durchfahrt von der Commission erstatteten Gutachtens ein neues Project auszuarbeiten und vorzulegen, welches sodann einer neuerlichen politischen Begehung und Concurrenzverhandlung bezüglich der Kostentragung unterzogen werden wird. Die Fertigstellung dieses Projectes dürfte indess noch einige Zeit erfordern, da der Anlage der geplanten Unter-, resp. Ueberfahrt gerade an der von den Interessenten gewünschten Stelle erhebliche örtliche Schwierigkeiten entgegenstehen.

In der 39. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Mai 1901 haben die Herren Abgeordneten Borčić, Ritter von Vuković und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob bei den Eisenbahnbauten in Süddalmatien den Bauunternehmern vorgeschrieben wurde, den Cement aus der Fabrik Lengenfeld in Krain zu beziehen, ferner aus welcher Ursache die Cementfabrik in Spalato übergangen wurde und ob ich gesonnen sei zu veranlassen, dass bei künftigen Eisenbahnbauten in Dalmatien der Bedarf an Material, wie beispielsweise Cement aus der Fabrik in Spalato, im Lande selbst gedeckt werde.

In Beantwortung dieser Interpellation habe ich die Ehre dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Weder durch den Bauvertrag, noch durch sonstige Verfügungen der k. k. Eisenbahnbauleitung in Ragusa waren die beiden Bauunternehmungen der Süddalmatiner Staatsbahnen, nämlich das Ragusaner Consortium und die Bauunternehmung Kišić, Mandolfo und Antonelli von Dreossi, gehalten, ihren Cementbedarf aus der Fabrik in Lengendorf zu beziehen. Den Unternehmungen stand vielmehr die Wahl der Bezugsorte mit der Massgabe frei, dass der zur Verwendung gelangende Cement im Inlande erzeugt ist und die vertragsmässig festgesetzten Proben besteht. Diese beiden Bedingungen hat der von den Bauunternehmungen nach eigener Wahl bezogene Lengenfelder Cement entsprochen, und konnte daher die Bauleitung eine Einwendung gegen denselben nicht erheben.

In letzter Zeit haben die Unternehmungen übrigens auch Spalatiner Cement — allerdings nur in beschränktem Umfange — in Verwendung genommen und hiezu die Einwilligung der k. k. Eisenbahnbauleitung erhalten.

Anlangend die in der Interpellation angeregte Erlassung einer Vorschrift, dahin gehend, dass künftighin bei Eisenbahnbauten in Dalmatien der Bedarf an Material ausschliesslich im Lande selbst gedeckt werde, so scheint mir, dass eine derartige Vorschrift, welche übrigens selbstverständlich nicht allein auf Dalmatien beschränkt werden dürfte, schon aus bauökonomischen Gründen Bedenken erregen müsste, ganz abgesehen davon, dass die Materialien, welche in dem engeren Baugebiete erzeugt werden, vermöge ihrer örtlichen Lage und der Preisstellung an sich schon einen zumeist ausreichenden natürlichen Schutz gegen anderweitige Concurrenz geniessen.

Im weiteren Verlaufe der Sitzung wurde die Debatte über die Investitionen fortgesetzt. Es werden Artikel II, III und IV unter Einem in Verhandlung gezogen.

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester leitet die Verhandlung ein.

Abg. Dr. Licht bemerkt, dass Mähren durch die Vorlage weder eine directe, noch eine indirecte wesentliche Förderung erfahre. Auf Mähren entfalle nur eine Summe von K 11,800.000, das ist 2·4 Percent der ganzen Summe und dieses Geld werde auch nur für nothwendige Anschaffungen und Betriebsergänzungen verwendet, mit denen man gewiss nicht länger zurückhalten könne. Mähren baue sich seine Localbahnen aus eigenen Mitteln, und auch die Flussregulirungen werden fast ausschliesslich aus Landesmitteln bestritten. Aber auch diese Hilfsmittel versiegen. Dies sei eine Folge des Stagnirens der wirthschaftlichen Verhältnisse, des Daniederliegens der Industrie und Landwirthschaft. Redner polemisirt gegen die Ausführungen des Abg. Dr. Kaizl und meint, das Geheimniss für die Unrentabilität der Staatsbahnen liege in der Administration und Betriebsführung, die theurer sei als auf den meisten Privatbahnen. Die von dem Generalinspector Gerstel bezüglich der Beschleunigung des Güterverkehres gemachten Vorschläge sollten vom Eisenbahnministerium geprüft und die bezüglichen Versuche durchgeführt werden, da nach der Ansicht des Generalinspectors in diesem Falle eine jährliche Ersparniss von fl. 4,000.000 zu erzielen wäre. Redner gibt auch dem Wunsche Ausdruck, dass in dem Artikel V, Absatz 2, eine Bestimmung aufgenommen werde, welche die Bevorzugung der heimischen Industrie, der heimischen Techniker und Arbeiter bei der Realisirung des Investitionsprogrammes verlangt. Die Investitionsvorlage sei gewiss von grosser wirthschaftlicher Bedeutung. Man gönne Triest seine Entwicklung, damit es ein Weltemporium werde oder wenigstens eine achtunggebietende Stelle als einziger Hafen Oesterreichs in der Reihe der Welthäfen einnehme. Hoffentlich werde der grosse Zug, der gegenwärtig unsere Staatsverwaltung und unser ganzes wirthschaftliches Leben durchdringt, von dauerndem Bestande und das kommende Pfingstfest nicht das letzte sein, das die österreichischen Abgeordneten bei segensvoller wirthschaftlicher Arbeit im Interesse unseres gesammten Staates vereinigt.

Abg. Kienmann beantragt eine Resolution, durch welche die sofortige Inangriffnahme der zum vollen Ausbau der Wechselbahn nöthigen Arbeiten und die finanzielle Sicherstellung dieses Bahnbaues gefordert wird.

Abg. Wagner stellt einen Resolutionsantrag, betreffend den Ausbau der Bahn Hartberg-Aspang und die Sicherstellung der Trasse Gleichenberg—Purkla—Radkersburg.

Abg. Ritter von Dierzer erörtert die wirthschaftliche Nothwendigkeit der Pyhrnbahn und bittet, jene Theile derselben, deren Reconstruction zu hohe Kosten erfordern würde, gleich jetzt als Hauptbahn ersten Ranges anzulegen.

Abg. Mosdorfer bespricht die Nothwendigkeit des Ausbaues der Aspangbahn. Hoffentlich werde es dem Eisenbahnminister gelingen, die demselben entgegenstehenden Hindernisse zu überwinden, und den Bau noch vor Ablauf der Concessionsdauer zu ermöglichen. Redner betont die Wichtigkeit einer kürzeren Verbindung nach dem Süden der Steiermark und nach Graz. Die Regierung möge zeigen, dass es ihr ernster Wille ist, auch für die Steiermark etwas zu thun.

Abg. Dr. Perathoner erklärt, der Vorlage freudig zuzustimmen, jedoch sein Bedauern darüber aussprechen zu müssen, dass von der grossen Summe, welche für die Investitionen beansprucht wird, für Tirol fast kein Heller übrig geblieben sei. Die Gutmachung des Schadens, welchen Tirol durch die Weinzollclausel erlitten habe, sei eine Pflicht des Staates. Landwirthschaft, Handel und Gewerbe könnten am besten dadurch gefördert werden, dass man die Communicationsverhältnisse in Tirol hebe. Durch die Tauernbahn werde Tirol grossen Schaden erleiden, und für den Entgang des Attractionsgebietes aus Bayern müsse ein solches aus der Schweiz geschaffen werden. Die Regierung kenne die Forderungen Tirols schon seit Langem, aber der Eisenbahnminister habe nur Worte des Trostes und Wohlwollens für Tirol gehabt. Die Strecke Meran—Mals wurde 1898 sichergestellt, aber bis heute nicht gebaut. Der Ausbau der Eisenbahnstrecke Meran—Landeck durchs Vintschgau sei eine Nothwendigkeit, weil der Verkehr auf der Brennerbahn infolge Elementarkatastrophen wiederholt unterbrochen sei, ferner aus gesammtstaatlichen, insbesondere strategischen Rücksichten, und weil Meran ein Weltcurort sei, endlich wegen der traurigen Verhältnisse der Landwirthschaft im Vintschgau. Redner wird für diese Vorlage stimmen, nicht aus Dankbarkeit für die Regierung, sondern aus Liebe zur Sache und in der bestimmten Hoffnung, dass seinerzeit das Haus dem Lande Tirol gegenüber dasselbe Wohlwollen erweisen werde, welches die Abgeordneten Tirols der Vorlage entgegenbringen.

Auf Antrag des Abg. Carl Moriz Grafen Zedtwitz wird die Debatte geschlossen. Zu Generalrednern werden gewählt: contra Abg. Dr. Ofner, pro Abg. Pogačnik.

Abg. Dr. Ofner findet zwischen den Artikeln III und IV einen Widerspruch, indem ersterer die Regierung anweise, dahin zu wirken, dass seitens der Interessenten angemessene Beitragsleistungen zugesichert werden, während Artikel IV die Regierung verpflichte, mit dem Bau zu einem gewissen Zeitpunkte zu beginnen. Redner hätte gewünscht, dass Artikel III eine ähnliche Fassung erhalten hätte wie ein bezüglicher Paragraph der Wasserstrassenvorlage, in welchem von einem Mindestbeitrage von 12·5 Percent, den die Interessenten zu leisten haben, die Rede sei. Er hätte es weiter gern gesehen, wenn der Ausbau der ganzen Wechselbahn in das Investitionprogramm aufgenommen worden wäre. Er bespricht weiter das Verhältniss der Regierung zu den Arbeitern, welche bei den neu herzustellenden Bahnen zu beschäftigen sein werden. Die Regierung müsse bei den Bauten, welche sie in eigener Regie ausführen wird, die Bestimmungen jener Gesetzesvorlagen voll beobachten, welche sie über die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen verwendeten Arbeiter dem Abgeordnetenhause

vorgelegt habe. Am richtigsten wäre es gewesen, wenn eine bezügliche Bestimmung in die Investitionsvorlage aufgenommen worden wäre. Wenn schon das Haus dem Minoritätsvotum des Abg. Dr. Ellenbogen in dieser Beziehung nicht beistimmen sollte, so möge es wenigstens den Wunsch aussprechen, dass die Regierung der Aufforderung, welche in einer bezüglichen Resolution des Eisenbahnausschusses zum Ausdrucke gebracht sei, in vollem Umfange entspreche.

Abg. Pogačnik betont, dass die Besserung der wirthschaftlichen Verhältnisse Krains mit der Verbesserung der Verkehrsmittel in diesem Lande zusammenhänge. In dieser Richtung sei die Ausführung der Wocheiner Bahn wenigstens für den Bezirk Radmannsdorf vielversprechend. Man dürfe aber dabei nicht stehen bleiben, sondern es müssten auch die Verbindung zwischen Wöllan und Cilli und der Bau einer Localbahn Laibach—Stein hergestellt werden. Ferner sollte von einem Punkte der Laibach—Steiner Strecke eine Verbindung nach Krainburg zum Anschlusse an die Staatsbahn vorgenommen werden, um eine von der Südbahn unabhängige Verkehrslinie zu gewinnen. Der Péage-Vertrag mit der Südbahn auf der Strecke Laibach—Triest bedürfe einer vorsichtigen Handhabung, da diesfalls alle Vortheile auf Seiten der Südbahn lägen. Bei Abschluss eines ähnlichen Uebereinkommens bezüglich der Strecke Möllbruck—Villach sei daher grosse Umsicht nöthig. Endlich wäre die Neumarker Bahn an die Staatsbahn anzuschliessen. Erst nach dem Ausbau dieser Localbahnen könne die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest zur Geltung kommen. Ferner unterstützt Redner den Ausbau der Strecke von Bischoflack an die küstenländische Grenze.

Der Berichterstatter Dr. Sylvester verzichtet auf das Wort.

Bei der Abstimmung werden die Artikel II, III und IV nach dem Ausschussantrage angenommen.

Es werden sodann die Artikel V, VI und VII in Verhandlung gezogen.

Abg. Emanuel Hrubý hält eine Rede in böhmischer Sprache.

Abg. Dr. Erler bemerkt, Tirol werde aus der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest nicht nur keinen Vortheil, sondern den Nachtheil haben, dass der Personen- und Frachtenverkehr von Tirol namentlich von der Brennerlinie in sehr bedeutendem Masse auf die Tauernbahn abgelenkt werden dürfte. Die Tiroler wollen aber der neuen Bahn keine Schwierigkeiten bereiten, weil sie sich mit den anderen Alpenländern solidarisch fühlen und ihnen vom ganzen Herzen den Aufschwung gönnen, den sie von dieser Linie erwarten. Redner fordert jedoch für Tirol die Unterstützung des Fremdenverkehres durch Ausgestaltung der Communicationen des Landes, insbesondere aber einer Verbindung mit Deutschland durch die Linie Innsbruck—Mittewald. Redner hofft, dass den gerechtfertigten Wünschen der Tiroler Erfüllung werden wird.

Abg. Hybeš ist im Saale nicht anwesend und verliert das Wort.

Abg. Klofáč hält eine Rede in böhmischer Sprache und verliest deutsch mehrere Abänderungsanträge.

Ueber Antrag des Abgeordneten Fink wird die Debatte geschlossen.

Abg. Biankini (Generalredner pro) beginnt in croatischer Sprache und bemerkt, deutsch fortfahrend, dass in der Investitionsvorlage Dalmatien stiefmütterlich behandelt erscheine. Wenn man für dieses Land etwas Erspriessliches schaffen wolle, müsse man den Bau der Linie Knin—Novi in die Vorlage aufnehmen, damit Dalmatien endlich die Verbindung mit der Monarchie erreiche. Redner wolle gegen die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest weder sprechen noch stimmen, denn er betrachte die Vorlage vom Standpunkte der Interessen des Gesammtstaates und einer gesunden Socialpolitik. Er beantragt folgende Resolutionen:

„1. Die Regierung wird aufgefordert, die Verhandlungen mit Ungarn bezüglich der Bahn Kniu-Novi wieder aufzunehmen und mit aller möglichen Energie zu Ende zu führen und behufs des Baues dieser Bahnstrecke das Nöthige zu veranlassen.

2. Die Regierung wird aufgefordert, alle Originalacten über die Verhandlungen mit Ungarn bezüglich der Eisenbahn Knin-Novi vom Jahre 1868 bis auf den heutigen Tag dem Hause vorzulegen.

3. Die Regierung wird aufgefordert, das dalmatinische Staatseisenbahnnetz zu vervollständigen und vor Allem gleichzeitig mit dem Bau der Linie Split (Spalato—Arżano die schon im Gesetze vom Jahre 1873 zugesicherte Strecke Knin—Benkovac—Zadar (Zara), dann die Strecke Trogir—Sveti—Nikola und Medunic—Imoschi auszuführen."

Abg. Schraffl betont, dass Tirol gewiss nicht das unbedeutendste der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder sei. Der stetig fortschreitenden Verarmung Tirols könne nur durch die Vermehrung seiner Einnahmen gesteuert werden, und diesem Zwecke dienen die Eisenbahnen. Die Betheiligung Tirols an den Investitionen sei zu gering. Redner würde für die Tauern-Bahn allein stimmen, für die ganze Investition könne er nicht stimmen.

Nach dem Schlussworte des Berichterstatters, der sich gegen den Zusatzantrag des Abg. Dr. Licht, betreffend die Bevorzugung der heimischen Industrie, ausspricht, werden die Artikel V bis VII angenommen. Der Zusatzantrag des Abg. Dr. Licht zu Artikel V wird gleichfalls angenommen.

Sodann wird Artikel VIII (Bau- und Investitionsprogramm bis 1905) in Verhandlung gezogen. Das Wort ergreift zunächst Minoritätsberichterstatter Abg. Dr. Ellenbogen und wendet sich gegen die Ansicht, dass die Socialdemokraten sich als die privilegirten Arbeitervertreter betrachten. Wenn die verschiedenen Parteien ihnen durch möglichst weitgehende arbeiterfreundliche Anträge Concurrenz machen wollen, so haben die Socialdemokraten nicht das Geringste dagegen. So werden sie auch hier für die Anträge des Abg. Klofáč stimmen, die weiter gehen als Redners Anträge. Abg. Dr. Ellenbogen bespricht unter Anderem die Gehaltsverhältnisse bei den österreichischen Staatsbahnen und zeigt an einer Reihe von Beispielen, dass die stattgehabte Gehaltsregulirung zum Theile eine sehr geringfügige gewesen sei, zum Theile für gewisse Kategorien von Bediensteten sogar eine Einbusse bedeute. Der Abschaffung des corrumpirenden Prämiensystems könne man nur zustimmen, aber diese Abschaffung dürfe nicht in der Weise erfolgen, dass man den Betreffenden keinen Ersatz für die entzogenen Prämien gibt. Was die Frage der Dienstzeit anbelangt, so sei an den vor drei Jahren nach der grossen Unfallserie auf den österreichischen Eisenbahnen hinausgegebenen Erlass erinnert, durch welchen den Directoren aufgetragen wurde, die Arbeitszeit in gewissen Formen zu verkürzen. Dieser Erlass sei aber, wie Beispiele zeigen, nicht durchgeführt worden. Unbegreiflich findet es Redner, wenn der Eisenbahnminister sich gegen die Einführung eines eigenen Gewerbe-Inspectorates ausgesprochen habe, da die Ueberlastung der gegenwärtig angestellten Inspectoren eine ungeheuere sei. Wenn man auf der einen Seite 487 Millionen für Bauten ausgebe, auf der anderen aber nicht einen Finger rühre, um die Arbeiter vor den ihnen drohenden Gefahren zu schützen, so habe man kein Recht, sich ein modernes socialpolitisch gesinntes Parlament zu nennen.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Hohes Haus! Ich bin veranlasst gewesen, mich namens der Regierung schon im Eisenbahnausschusse gegen die von dem geehrten Herrn Vorredner beantragten Zusatzartikel VII a, b und c zum vorliegenden Gesetzentwurfe auszusprechen, und es hat die eingehende Erörteruug der Gründe, welche für diese Haltung massgebend waren, dazu geführt, dass der Eisenbahnausschuss die gleiche Anschauung zu der seinigen gemacht hat. Ich muss auch hier, wo die Frage nunmehr dem hohen Hause in pleno vorliegt, die gleiche Haltung einnehmen und muss mich gegen die Aufnahme der von dem geehrten Herrn Abgeordneten Dr. Ellenbogen proponirten drei Artikel aussprechen.

Ich bitte, versichert zu sein, dass dieses Votum nach reiflicher Erwägung des Gegenstandes — sine ira et studio — weder zuliebe, noch zuleide eines oder des anderen der Herren Antragsteller gefällt wird, sondern dass es gefällt wird in der Ueberzeugung, dass wichtige formelle und gesetzestechnische Rücksichten der Annahme des Antrages des Herrn Dr. Ellenbogen im Wege stehen; und ich wiederhole hier, was ich schon im Ausschusse gesagt habe: es ist ja nicht die Tendeuz, welche einen Gegensatz bildet, es ist ja nicht eine Meinungsverschiedenheit darüber, ob es geboten sei, den Arbeitern bei den hier zu initiirenden grossen Eisenbahnbauten den nach unserer Gesetzgebung für andere Arbeiterkategorien vorgesehenen Schutz zu gewähren. Den Beweis dafür, dass es nicht an einem principiellen Mangel der Fürsorge und des Wohlwollens für die Arbeiterschaft seitens der Regierung liegt, wenn hier den Anträgen des Herrn Dr. Ellenbogen Bedenken entgegengesetzt werden, hat ja die Regierung erbracht, indem sie in zwei parallelen Gesetzentwürfen dasjenige, was von den Anträgen des Herrn Dr. Ellenbogen nach Ansicht der Regierung möglich und annehmbar ist, und zwar in einer noch weiteren Ausdehnung, und zwar nicht blos beschränkt auf die Bahnarbeiter, sondern auch ausgedehnt auf die Hilfsarbeiter der Eisenbahnen, dem hohen Hause empfohlen hat. Diese beiden Vorlagen sind vom hohen Hause dem socialpolitischen Ausschusse zugewiesen worden, und sie sind vom socialpolitischen Ausschusse auch, wie ich höre, bereits einem

Referenten zugewiesen worden. Diese Angelegenheit ist daher im Zuge, und sie ist von der Regierung so aufgefasst worden, dass es sich darum handelt, eine allgemeine gesetzliche Regelung des Arbeiterschutzes bei den Bauten und Hilfsanstalten der Eisenbahnen durchzuführen. Hier tauchte wieder der Gegensatz auf, der schon bei einem früheren Anlasse das Haus beschäftigt hat, nämlich die Frage: Soll man in dieser Richtung Particular-Gesetzgebung oder allgemeine Gesetzgebung machen? Die Frage der Particular-Gesetzgebung ist schon früher bei dem letzten Localbahngesetze — damals vom Herrn Abgeordneten Doctor Verkauf — angeregt worden. Die Frage wurde damals eingehend erörtert, und das hohe Haus hat damals gefunden, dass man nicht im Wege der Particular-Gesetzgebung vorgehen soll, sondern dass diese Angelegenheit allgemein zu behandeln sei. Diesen Standpunkt nimmt auch die staatliche Eisenbahnverwaltung ein, und sie glaubt, für diesen Standpunkt gute Gründe anführen zu können, namentlich den Grund, dass es ja wirklich nicht Aufgabe dieses hier vorliegenden Gesetzes, eines Bau- und Investitionsprogrammes, eines vorwiegend technischen und finanziellen Gesetzes sein kann, die hochwichtigen Fragen des Arbeitersehutzes zu behandeln, sondern dass diese Fragen nach ihrem Antrage in zwei besonderen Gesetzen ausgetragen werden sollen. Ich habe schon im Eisenbahnausschusse darauf hingewiesen und muss jetzt darauf zurückkommen, dass es ja doch eine gesetzestechnische Unregelmässigkeit schlimmster Art wäre, wenn die Eisenbahnbauten nur in dem Umfange, wie sie durch das gegenwärtige Gesetz bestimmt sind, des erweiterten Arbeiterschutzes theilhaftig würden, und dass es mit der Idee einer Arbeiterschutzgesetzgebung wohl kaum zu vereinbaren ist, für die anderen Eisenbahnbauten, welche neben und ausser den Eisenbahnbauten dieses Gesetzes zur Ausführung kommen sollen, eine legislative Vorsorge nicht zu treffen. Und dieses Argument dürfte auch dann noch gelten, wenn man der Meinung ist, dass es sehr nothwendig und dringend sei, für die Arbeiter der Investitionsbauten eine besondere Schutzvorkehrung zu treffen.

Die Anträge des Herrn Dr. Ellenbogen sind dreierlei. Der erste Antrag bezieht sich auf die Ausdehnung der Bestimmungen der Gewerbeordnung auf die Arbeiter, welche bei den Investitionsbauten verwendet werden sollen, und er stimmt meritorisch mit dem Inhalte der Gesetzesnovelle überein, welche durch das Handelsministerium eingebracht worden ist, und welche die Behandlung der bei Bauunternehmungen beschäftigten Arbeiter zum Gegenstande hat. Hier ist also ein meritorischer Gegensatz nicht enthalten, sondern nur die formale und gesetzestechnische Rücksicht ist es, welche mich bestimmt, in dieser Richtung Bedenken zu erheben.

Dass übrigens auch in dieser Richtung für die Arbeiter schon jetzt im administrativen Wege Vorsorge getroffen wird, das ersieht Jeder, der sich die Mühe nimmt, die staatlichen Bedingnisshefte für Eisenbahnbauten einzusehen. Ich erlaube mir hier dem hohen Hause aus unserer letzten Auflage dieser allgemeinen Bedingnisse für Offerenten und Unternehmer von Staatseisenbahnbauten ein paar Punkte hervorzuheben, welche im Wesentlichen dasjenige erfüllen, was von Seiten des Herrn Abg. Dr. Ellenbogen in diesem Zusatzartikel angestrebt wird.

Vor Allem enthält Artikel 22 der staatlichen Bedingnisshefte die Anordnung, „dass für jede Arbeiterpartie eine der behördlichen Genehmigung zu unterziehende Arbeitsordnung festzustellen und kundzumachen ist, deren Inhalt den Vorschriften des § 88a des Gesetzes vom 8. März 1885, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung, entspricht". Das ist einer der wesentlichen Punkte des beantragten Artikels VII a. Weiter enthält § 20 der Bedingnisshefte die Bestimmungen, welche Herr Abg. Dr. Ellenbogen in seinem zweiten Zusatzartikel vorschlägt, nicht alle, aber einen Theil dieser Bestimmungen, und zwar diejenigen, welche derzeit als ausführbar angesehen werden. Artikel 20 bestimmt: „Die Lohnzahlung hat in barem Gelde zu erfolgen, die Arbeiter dürfen nicht verpflichtet werden, Gegenstände ihres Bedarfes aus bestimmten Verkaufsstätten zu beziehen. Die Creditirung von Lebensmitteln und geistigen Getränken an Arbeiter auf Rechnung des Lohnes ist unstatthaft. Im Falle nachgewiesener Säumigkeit steht der Bauleitung das Recht zu, die Arbeiter auf Kosten des Unternehmers zu befriedigen und die hiezu verwendete Summe als an den Bauunternehmer selbst geleistete Abschlagszahlung zu behandeln.

Des Weiteren enthält § 21 eine Reihe von Bestimmungen, welche die Fürsorge für Arbeiter im Falle der Krankheit bestimmen, und es ist auch Vorsorge getroffen, „dass der Unternehmer verpflichtet ist, auf seine Kosten ärztliche Hilfe beizustellen, durch den Bau von den sanitären Anforderungen entsprechenden Baracken für deren Unterkunft und durch Errichtung von Speiseanstalten oder Verpflegsmagazinen für ihre gesunde und billige Beköstigung zu sorgen. Desgleichen hat der Unternehmer bei allen seinen Einrichtungen für die Sicherheit der Arbeiter Sorge zu tragen und den dahinzielenden Anordnungen der dazu berufenen Behörden und der Beamten der Baulcitung nachzukommen."

Diese Bestimmungen sind heute geltend und werden von der Eisenbahnverwaltung überall bei den von ihr vorgenommenen Bauten angewendet. Die Frage, ob diese Bestimmungen auch noch eine gewisse Zeit hindurch weiter im administrativen Wege aufrecht bleiben können, nämlich bis zu dem Zeitpunkte, wo die neue gesetzliche Regelung, die sich im Wesentlichen auf diesen Bestimmungen aufbaut, perfect sein wird oder nicht, darf ich wohl nicht als eine Frage der grossen Arbeiterwohlfahrt ansehen, sondern als eine ziemlich untergeordnete formelle Distinction. Ich habe übrigens schon im Ausschusse erklärt, dass das Eisenbahnministerium sich anheischig macht, in die Bestimmungen der Bedingnisshefte diejenigen weitergehenden Fürsorgen, die in dem Gesetzentwurfe über den Arbeiterschutz bei den Regiebauten und Hilfsanstalten der Eisenbahnen enthalten sind, aufzunehmen, und ich glaube mit dieser Versicherung auch zugleich dem Wunsche entgegenzukommen, welcher den Gegenstand einer Resolution bildet, die auch derzeit in Verhandlung steht.

Nun kommen aber einige weitere Punkte, und da muss ich leider gestehen, dass meine Wege sich von denen des sehr geehrten Herrn Abg. Dr. Ellenbogen trennen. Abg. Dr. Ellenbogen hat nämlich in dem Artikel VII b Bestimmungen vorgeschlagen, welche sich auf die Höhe des Lohnes beziehen, und damit eigentlich, wie er auch in seiner Rede ausgeführt hat, die Frage der Festsetzung des Minimallohnes auf die Tagesordnung gebracht. Ich bitte mir zu verzeihen, wenn ich die Meinung noch immer zu vertreten wage, dass ich die Frage des Minimallohnes und die Frage einer gesetzlichen oder administrativen Feststellung des Minimallohnes — mögen darüber die verschiedenen Parteien dieses hohen Hauses dieser oder jener Meinung sein — dass ich diese Frage für eine so grosse, die Grundlagen unseres ganzen wirthschaftlichen Lebens berührende halte, dass ich vor dem Versuche zurückschauere, diese Frage incidenter in einem Zusatzartikel zu einem Eisenbahngesetze zu erledigen; ich glaube, dass derartige principielle Fragen wohl nicht in das Gesetz gehören, mit welchem wir uns hier zu befassen haben.

Desgleichen enthält der vom Herrn Abg. Dr. Ellenbogen beantragte Artikel VII c eine Bestimmung, von welcher er es überraschend gefunden hat, dass sie nicht einfach acceptirt worden ist, nämlich die Bestimmung über die Ernennung von Inspectoren für die Eisenbahnbauten. Es wird da beantragt: „Der Eisenbahnminister ernennt im Einvernehmen mit dem Handelsminister eine angemessene Zahl von Inspectoren, denen die Ueberwachung der Bahnarbeiten bei den durch das vorliegende Gesetz sichergestellten Bahnbauten obliegt und denen im Einvernehmen mit den Arbeiterorganisationen zu ernennende Hilfsinspectoren beizustellen sind. Diesen Inspectoren kommen die mit dem Gesetze vom 16. Juni 1883 den Gewerbeinspectoren rücksichtlich der gewerblichen Unternehmungen zugewiesenen Aufgaben zu" u. s. w.

Wenn ich mir erlaubte, mich auch gegen diese Bestimmung auszusprechen und diese Einwendung ebenso jetzt wiederhole, so ist auch darin gewiss nicht irgend ein principieller Gegensatz zu erblicken, sondern einfach die Ueberzeugung, dass die Inspection, die Beaufsichtigung der Eisenbahnbauten ja gleichfalls durch die allgemeinen Gesetze zu ordnen ist, welche sich gegenwärtig in verfassungsmässiger Behandlung befinden, und dass es kaum für Jemand, der, wie ich, vor der Institution der Gewerbeinspection eine ausserordentlich hohe Achtung hat und diese Institution sehr hoch hält, wünschenswerth und zweckmässig erscheint, an dieser Institution solche Aenderungen vorzunehmen, wie sie Herr Dr. Ellenbogen vorschlägt, einerseits nämlich das Ernennungsrecht dem Eisenbahnminister zu geben, während doch das Ernennungsrecht bezüglich der Gewerbeinspectoren beim Handelsminister liegt. Das würde mich vom Standpunkte derjenigen Herren, welche von einem Misstrauen gegen die oberste Leitung der Eisenbahnverwaltung nicht ganz undeutliche Zeichen gegeben haben, eigentlich wundern. Jedenfalls scheint es mir aber ein starker Eingriff in die organische Einrichtung unserer Gewerbeinspection zu sein, wenn von dem Herrn Antragsteller hier vorgeschlagen wird, dass den Eisenbahninspectoren Hilfsinspectoren beigegeben werden sollen, welche im Einvernehmen mit den Arbeiterorganisationen zu bestellen sind, also eine Einrichtung, welche bis jetzt wenigstens in unserer Gewerbeinspection keine Stelle gefunden hat. Ich glaube im Gegentheile, die richtige Behandlung der Frage ist nur durch die Erledigung der Gesetzesvorlage über den Arbeiterschutz zu erreichen, und auch die

Frage der Inspection dürfte auf diese Art am zweckmässigsten erfüllt werden.

Meine Herren! Durch die Gewerbeinspection, wie sie die vom Handelsministerium eingebrachte Vorlage vorsieht, wird sich in einer zweckmässigen Weise die Function der Beaufsichtigung vollziehen, und bezüglich der anderen, der Regiebauten nämlich und der Hilfsanstalten der Eisenbahnen — es ist ja hier nur von den ersteren zu sprechen — ist ein anderer Gesetzentwurf dadurch vorgesehen, dass die specielle Beaufsichtigung durch Organe einer eigenen staatlichen Behörde zu erfolgen hat, nämlich durch die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen. Ich glaube daher, meine Herren, dass ein Bedürfniss nicht vorliegt, wohl aber codificatorische und gesetzestechnische Bedenken vorliegen würden, wenn die Anträge des Herrn Dr. Ellenbogen angenommen werden würden.

Es ist nun weiter ein gewisses Novum hinzugekommen, und zwar dadurch, dass der Wasserstrassenausschuss in seinen Gesetzentwurf eine Bestimmung aufgenommen hat, welche zum Theile mit den Anträgen des Herrn Abg. Dr. Ellenbogen übereinstimmt. Ich habe mir die Frage vorgelegt, ob dieser Umstand einen Anlass geben könnte, von den Bedenken abzugehen, welche ich gegen die Aufnahme der Anträge des Herrn Dr. Ellenbogen gehabt habe, oder ob man wenigstens eine jener vom Wasserstrassenausschusse aufgenommenen analogen Bestimmungen in den hier vorliegenden Gesetzentwurf aufnehmen sollte. Ich hitte mir zu glauben, es ist nicht sehr angenehm, sich immer sagen zu lassen, dass man auf einem so tiefen Standpunkte steht; und es ist einmal auch das Wort gefallen: Ja, der Wasserstrassenausschuss steht eben auf einem höheren Standpunkte als der Eisenbahnausschuss. Es ist also wirklich Sache eines berechtigten Ehrgeizes, zu derartigen Vergleichen nicht Anlass zu geben. Aber trotzdem ist bei ganz ruhiger, unbefangener und objectiver Beurtheilung nicht zu empfehlen, die Bestimmung des Wasserstrassenausschusses, die übrigens noch nicht dem hohen Hause formell vorliegt, die ich nur dank der besonderen Güte des Herrn Schriftführers bekommen habe, herüberzunehmen, denn diese Bestimmung passt hier nicht. Es ist nämlich im Wasserstrassenausschusse, abgesehen von der Ausdehnung der Bestimmungen der Gewerbeordnung, von der ich schon früher gesprochen habe, eine ganz besondere Ueberwachung vorgesehen worden, und zwar in Betreff der sanitären Zustände und der Bestellung und Amtsführung von besonderen Gewerbeinspectoren, welche ausschliesslich — und dass ist der Punkt, wo ich ansetzen möchte — für die Canalbauten zu wirken haben, nicht aber für die Flussregulirungen und nicht für Meliorationsbauten, sondern speciell nur für die Canalbauten. Es ist also etwas aus dem Uebrigen ganz besonders Herausgehobenes, Herausgeschältes. Und Warum? Weil das ein Novum ist, für das keine Vorsorge getroffen ist.

Abg. Dr. Ellenbogen: Das ist hier auch nicht!

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Ich bitte, vielleicht doch. Weil man sich damit auf einen ganz neuen Boden begeben hat, hat man geglaubt, dort eine specielle Vorsorge treffen zu müssen. Das Alles ist bei Eisenbahnbauten nicht der Fall, diese sind kein Novum, diese haben schon heute diejenigen Vorsorge, welche unerlässlich ist, um für einen gewissen Arbeiterschutz vorzusorgen. Wir stehen eben im Begriffe, für Eisenbahnbauten ein allgemeines, nach allen Richtungen entsprechendes Gesetz zu schaffen. Das Gesetz ist in Vorbereitung; ich glaube daher, dass kein Anlass vorliegt, eine Bestimmung, wie sie der Wasserstrassenausschuss getroffen hat, und wie sie übrigens nicht wörtlich, sondern nur wieder mit gewissen stilistischen Aenderungen übernommen werden könnte, auf die Eisenbahnbauten zu übertragen.

Ich wäre eigentlich mit meiner Aufgabe zu Ende und würde fürchten, das hohe Haus zu lange zu bemühen, wenn ich noch auf die Ausführungen antworten wollte, welche mit dem eigentlichen Gegenstande der Verhandlung, nämlich dem Arbeiterschutz bei Eisenbahnbauten, nicht unmittelbar zusammenhängen, weil sie sich auf Angelegenheiten des Betriebes, auf Angelegenheiten der Dienstestheilung und auf Angelegenheiten der Behandlung des Personales beziehen. Aber vielleicht sind mir noch zwei Minuten in dieser Richtung gestattet. Es wird gesagt — und das ist ja ein Schlagwort geworden, welches in gewissen Kreisen ausserordentlich lebhaft gebraucht wird — die österreichische Staatseisenbahn-Verwaltung lasse es an Fürsorge für ihr Personal fehlen und das Eisenbahnpersonal werde nicht entsprechend berücksichtigt, seine materiellen Verhältnisse werden nicht verbessert, und vor Allem gibt es nicht genug Worte der Geringschätzung, der wegwerfenden Beurtheilung für die Gehaltsregulirung, die bei den Staatsbahnen im Jahre 1899 vorgenommen wurde. Es sei mir gestattet, nur ein paar Ziffern dem hohen Hause anzuführen. Diese Ziffern sprechen viel besser als alle langen Reden, welche über diesen Gegenstand gehalten werden können. Diese Ziffern sind folgende: Im Jahre 1894 waren stabil Angestellte bei den österreichischen Staatsbahnen 24.804, im Jahre 1900 — das ist das letzte Jahr, über welches ein abgeschlossenes Ergebniss vorliegt, denn das Jahr 1901 ist nur präliminirt — ist diese Ziffer auf 44.159 gestiegen. Demnach beträgt die Steigerung 19.355 oder 78·03 pCt. Die Bezüge dieses Personales sind von 40 Millionen Kronen im Jahre 1894 auf 83 Millionen im Jahre 1900, das ist um 40·3 Millionen, also mehr als um 100 pCt. gestiegen. Die Mehrleistungen der Eisenbahnen in Bezug auf den Verkehr, die Zugskilometer sind von 43·1 Millionen im Jahre 1894 auf 62·6 Millionen im Jahre 1900, das ist um 195 Millionen oder 45 pCt. gestiegen. Es ist also die Leistung — und da befinde ich mich in Bezug auf die Ziffer in einer sehr erfreulichen Uebereinstimmung mit dem Herrn Dr. Ellenbogen — in den letzten sechs Jahren um 45 pCt. gestiegen, dagegen sind die Bezüge des Personales um 78 pCt. gestiegen, also in einem weit höheren Ausmasse als die Betriebsleistung. Wenn man nun die Ziffern in Worte übersetzt, so heisst das, dass das Personal im Ganzen betrachtet, inclusive der Beamten, auch der höheren Beamten, welche immer so lebhaft hier hervorgehoben werden, die aber statistisch gar nichts bedeuten, weil fünf oder sechs Oberinspectoren oder Regierungsräthe bei einer Ziffer von Hunderttausenden oder Millionen der Gehaltsbezüge verschwinden . . .

Abg. Dr. Ellenbogen: Ihr Geld bedeutet aber sehr viel!

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Statistisch nicht einen halben Heller! Das muss jeder Statistiker wissen, dass fünf oder sechs Menschen, aufgetheilt auf die Hunderttausende der Gehaltsbezüge, verschwinden. Also nicht die fünf oder sechs Oberinspectoren oder Regierungsräthe, sondern das Personal im Ganzen ist grösserer Bezüge theilhaftig geworden, als der Entwicklung des Verkehres entsprechen würde. Von dem Mehraufwande der 40·3 Millionen entfallen auf die Verkehrssteigerung 18·2, es bleiben daher für die Verbesserung der Bezüge 22·1 Millionen übrig. Zu diesen 22·1 Millionen kommen noch für eine bessere Altersversorgung die fortwährend im Auge behalten wird, 1·7 Millionen hinzu, so dass die Aufbesserung zusammen 23·8 Millionen beträgt. Dann kommt noch etwas hinzu — und das muss ich einmal dem hohen Hause ganz klar sagen — die Dienstruhezeiten, wegen welcher mich Herr Dr. Ellenbogen so angegriffen hat, diese Einrichtung, welche man mir bei jeder Gelegenheit als eine Flunkerei, als ein Versprechen vorhält, welches nicht erfüllt wird.

Wissen die Herren, was diese Dienstruhezeiten kosten? Diese kosten heuer 3,200.000 Kronen. Und wissen Sie, wieviel Personal aufgenommen wurde, um das durchzuführen? 3400 Leute. Das ist dasjenige, was immer in den Versammlungen erzählt wird, das sei nur Flausenmacherei; der Minister habe wirklich nichts geleistet; das seien nur Versprechungen, die nicht erfüllt wurden. Nach diesen Ziffern können Sie, meine Herren, urtheilen.

Das ist aber nicht das Einzige, was in den letzten Jahren geschehen ist, und ich bitte mir zu verzeihen, wenn ich da noch über das letzte Quinquennium zurückgreife. Was ist für das Eisenbahnpersonal in den letzten Jahren geschehen? Vor Allem die Stabilisirung der Arbeiter, und die Herren wissen, dass Herr von Bilinski sich damit sehr grosse Verdienste um das Personal erworben hat. Es ist dadurch eine grosse Gruppe von Bediensteten eines besseren Lebensunterhaltes theilhaftig geworden. Die Leute sind auf Lebenszeit angestellt, und die Leute haben seither eine viel bessere Stellung. Es ist weiter die Verbesserung der Pensions- und Provisionsnormen vorgenommen worden, lauter Reformen, welche in die Millionen kosten, und es ist die viel bespöttelte Gehaltsregulirung durchgeführt worden. Wissen die Herren, was dieselbe gekostet hat? Sie kostet heuer sechs Millionen Kronen. Das ist die Gehaltsregulirung, von welcher früher der Herr Abg. Dr. Ellenbogen in so belehrender Weise ausgeführt hat, dass die Leute eigentlich immer weniger bekommen. Wie kann denn das möglich sein, dass diese Minus zusammengerechnet ein Plus von sechs Millionen geben?

Abg. Dr. Ellenbogen: Ich habe das bei der ersten Lesung erklärt, Excellenz!

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Das ist mir sehr interessant. Das sind nun die Elemente, aus denen sich die Fürsorge der Staatsbahn-Verwaltung für ihre Bediensteten ergibt, und wir brauchen für diese Thätigkeit keine anderen Epitheta als die pflichtmässige Erfüllung dessen, was eine grosse Verwaltung dem Personal schuldet. Wir wollen uns darüber gar nicht streiten, ob das socialpolitisch ist oder nicht, sondern wir halten es für die Pflicht einer grossen Verwaltung,

und die Verwaltung sucht ihre Pflicht bestmöglich zu erfüllen, unbeirrt durch jene hämischen Angriffe, Verdrehungen und Entstellungen, mit denen das Wirken der Verwaltung in gewissen Kreisen überschüttet wird, und diese Arbeit, diese Thätigkeit gibt der österreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung wohl das Recht, zu sagen, dass sie sich diesem Theile ihrer Pflichten nicht entzogen hat, und dass sie in Bezug auf die Fürsorge für das Personal, in Bezug auf die möglichste Verbesserung der Lage des Personals das weitestgehende geleistet hat. Ich bitte, meine Herren, es wird mir nicht einfallen — und ich fühle mich in dieser Richtung von jeder Neigung frei — alle die einzelnen Detailbestimmungen zu rechtfertigen und zu vertreten, welche bei einer Verwaltung vorkommen können, die ein Personal von über 40.000 Menschen beschäftigt. Es kann ja vorkommen, dass hie und da ein Erlass missverstanden wird, die Diensteseintheilung unzweckmässig ist, dass man einmal das Personal nicht gefragt hat, dass man ein anderesmal mit dem, was das Personal gesagt und was es gewünscht hat, nicht viel hat anfangen können, weil die Leute oft selbst nicht wissen, wie eigentlich die Dienst- und Ruhezeiten u. dgl. am besten und zweckmässigsten für sie eingerichtet werden sollen. Das gebe ich alles zu. Wogegen ich mich aber wehren muss, das ist die Imputation der mala fides, die Imputation dessen, dass die Verwaltung in ihrer Böswilligkeit die Sachen darauf anlegt, die Bediensteten um ihre Rechte zu bringen. Dieser Vorwurf trifft mich nicht.

Und noch Eines: Die Staatsbahn-Verwaltung hat, indem sie in den letzten Jahren mit weitgehender Fürsorge für ihre Bediensteten die Personalauslagen gesteigert hat, damit eine schwere und grosse Verantwortung auf sich geladen, nämlich eine grosse finanzielle Verantwortung, und ich bitte zu hören, was man über die schlechten und ungünstigen Ergebnisse des Staatsbetriebes sagt, was auch hier in diesem Hause von einem sehr hervorragenden Redner betont wurde. Worauf ist das nun zurückzuführen? Das werde ich Ihnen sagen. Das ist zurückzuführen auf ein paar Elementarkatastrophen, die uns getroffen haben, die furchtbaren Hochwasserkatastrophen, die durch Wochen und Monate unsere besten Linien unterbrochen haben, auf den Kohlenstrike, der uns unsere besten Transporte während mehr als einem Vierteljahre entzogen hat, und das ist zurückzuführen — und da bekenne ich mich schuldig — weil wir für das Personal zu viel gethan haben, weil wir den finanziellen Ressourcen vorausgeeilt sind, und weil wir dem Personal schon Wohlthaten und Verbesserungen erwiesen haben zu einer Zeit, wo die finanziellen Ergebnisse noch nicht nachgereift waren. Das ist die tragische Schuld, zu der ich mich bekenne. Damit ist aber die zweite Pflicht der Staatseisenbahn-Verwaltung nicht erledigt, das ist die Pflicht einer sorgfältigen und rationellen Oekonomie, und so wie es früher von einem sehr geehrten Herrn Redner gesagt wurde, die Staatsbahn-Verwaltung soll nicht immer gleich an eine Tariferhöhung denken, sondern sie soll Oekonomie treiben, so muss ich unbedingt anerkennen, dass von der Staatseisenbahn-Verwaltung die Pflicht einer vernünftigen, rationellen Sparsamkeit hochzuhalten ist, einer Sparsamkeit, die nicht darauf ausgeht, durch kleinliche Massregeln beim Personal vielleicht etwas hereinzubringen, sondern die im Grossen und rationell spart. Und zu dieser Verpflichtung, zur Verpflichtung der Oekonomie kann ich mich nur vollständig bekennen. Es ist das eine der angelegentlichsten Sorgen meines Amtes, durch eine vernünftige sparsame Wirthschaft — und in dieser Richtung wird gethan, was nur geschehen kann — die Ergebnisse der Staatseisenbahn-Verwaltung zu verbessern. Die Ergebnisse haben es gewiss nöthig, dass man nach beiden Seiten trachtet, sowohl durch Pflege des Ertrages als auch durch die Oekonomie das Staatsbahnwesen zu heben.

Mit diesen Bemerkungen glaube ich auch den übrigen Theil der Ausführungen beantwortet zu haben. Ich werde mir übrigens angelegen sein lassen, die einzelnen Fälle, welche angeführt worden sind, zu untersuchen, und ich bitte überzeugt zu sein, dass, wenn ich dahinterkomme, dass man, meinen Intentionen und Befehlen zuwider, gegen das Personal nicht so vorgeht, wie man vorgehen sollte, ich das zur strengsten Ahndung ziehen werde. Ich bitte aber nur Eines. Was die Behandlung des Personales betrifft, so kann ich es nur tief bedauern, dass Herr Dr. Ellenbogen kein passenderes Beispiel gefunden hat als das, welches er angeführt hat; die dienstliche Behandlung des Personales ist bei den Staatsbahnen durch die neue Dienstespragmatik vom Jahre 1898 festgestellt, und es berührt eigenthümlich, wenn jetzt überall in den verschiedenen Versammlungen der Bediensteten von Privatbahnen gesagt wird: „Wir möchten eine solche Dienstpragmatik haben, wie sie bei den Staatsbahnen eingeführt ist."

Die Verhandlung über das Investitionsgesetz wird hierauf abgebrochen.

In der 49. (Vormittags-) Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. Mai wurden folgende Anträge eingebracht:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Hauck und Genossen, betreffend die Ermächtigung der Regierung zum Baue der Bahn Taus-Tachau mit der Abzweigung Meisscnsulz-Eisendorf, ausser der Tilgung und Verzinsung der Prioritätsobligationen den seitens der Interessenten nicht aufbringbaren Betrag in Stammactien zu übernehmen;

2. der Herren Abgeordneten Stwiertnia, Dr. Steinfeld und Genossen, betreffend die Erhöhung der Normirung der systemisirten Stellen sämmtlicher Dienstzweige bei den Staatsbahnen;

3. der Herren Abgeordneten Dr. Ferjančič und Genossen zur Regierungsvorlage, betreffend die im Jahre 1901 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, wegen Führung einer Bahnlinie von der Station Krainburg nach Neumarktl.

Ferner richteten die Herren Abgeordneten Breiter und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister eine Interpellation, betreffend die Lage der Wagenwärter bei der Staatseisenbahn-Direction in Lemberg.

In der 49. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. Mai wurden zu der Gesetzesvorlage, betreffend die im Jahre 1901 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, nachfolgende Anträge eingebracht, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Kleewein und Genossen, betreffend die Sicherstellung der linksseitigen Donauthalbahn Krems-Grein;

2. der Herren Abgeordneten Povše und Genossen, betreffend die Sicherstellung der Localbahnen Neumarktl-Krainburg und Treffen-Tržišče;

3. der Herren Abgeordneten Dr. Scheicher und Genossen, betreffend die Sicherstellung der linksseitigen Donauthalbahn Krems-Grein.

Diese Anträge wurden dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Wagenremise nebst Werkstättenanbauten im Betriebsbahnhofe Ottakring.) Das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Detailproject für zwei Wagenhallen mit zwischenliegender Werkstätte und Nebenräumen in Ottakring zwischen der Maroldingergasse und Montleartstrasse, bezw. Kopp- und Herbststrasse wurde entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Wien im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 zur Prüfung vom Standpunkte der Wiener Bauordnung und der Localinteressen mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle eines anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 19.208.]

Projectirte Localbahn von Innsbruck nach Matrei (Stubaithalbahn). (Theilstrecke Innsbruck—Fulpmes: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 15. Mai die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des vom Magistrate der Landeshauptstadt Innsbruck vorgelegten Detailprojectes der Theilstrecke Innsbruck—Fulpmes der projectirten schmalspurigen Localbahn von Innsbruck über Fulpmes und Mieders nach Matrei (Stubaithalbahn) die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung (eventuell auch der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen) vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, für das ganze begangene Project, beziehungsweise für einzelne Theilstrecken desselben bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione mit dem Vorbehalte zu ertheilen, dass derselbe erst nach erfolgter Concessionsertheilung in Kraft tritt, und dass erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 16.563.]

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Umlegung von elektrischen Kabeln längs der Localbahn: Localverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gablonz a. d. N. hat hinsichtlich der vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegten Projecte für die Ver-

legnng, bezw. Unter- oder Oberführung der bestehenden elektrischen Licht- und Kraftleitungen des August Panitschka in Schumburg a. d. Desse über den Bahnkörper der Localbahn Tannwald-Grünthal die Localverhandlung auf den 29. Mai anberaumt.
[E.-M.-Z. 21.679.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsens-Ertheilung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die Umstaltung des nächst der Halte- und Ladestelle Strzebowitz, km 263·9088 der Bahnlinie Schönbrunn—Troppau, befindlichen Handschranken in einen Zugschranken im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.
[E.-M.-Z. 19.015.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Bauconsens-Ertheilung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die Erweiterung der Station Oderberg bei gleichzeitiger Herstellung einer neuen Heizhausanlage im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 18.921.]

Standing-Stramberger Localbahn. (Bauconsens-Ertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für den Umbau der in km 11·9 12·0 der Localbahn Stauding-Stramberg bestehenden Holzbrücke über die Kopřivnička behufs Einlegung einer Eisenconstruction im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 21.889.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Friedlander Bezirksbahnen. Localbahn Raspenau-Weissbach: Erweiterung der Abfertigungs-Befugnisse der Halte- und Verladestelle Mildeneichen.) Zufolge einer Kundmachung vom 20. Mai wird die in den Abfertigungsbefugnissen eingeschränkte Halte- und Verladestelle Mildeneichen der Localbahn Raspenau-Weissbach (im Betriebe der Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrmann Bachstein) ab 1. Juni für den Gesammtverkehr eröffnet.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Localbahn Freudenthal—Klein-Mohrau.) Die normalspurige Localbahn Freudenthal—Kein-Mohrau wird am 31. Mai 1901 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Hiebei gelangen die Stationen, bezw. Haltestellen Freudenthal (bestehende Anschlussstation der Linie Olmütz—Troppau), Altstadt bei Freudenthal (Station), Lichtewerden (Halte- und Ladestelle), Engelsberg-Lichtewerden (Station), Vogelseifen (Halte- und Ladestelle), Klein-Mohrau (Station) zur Eröffnung. Die Stationen Freudenthal, Altstadt bei Freudenthal, Engelsberg-Lichtewerden und Klein-Mohrau sind für den Gesammtverkehr, die Halte- und Ladestellen Lichtewerden und Vogelseifen für den Personenverkehr und für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet. Die Gepäcksabfertigung in Altstadt bei Freudenthal erfolgt im Nachzahlungswege. Explosive Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Ausland.

Württemberg. (Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen: Verkehrsbeschränkungen in der Station Schelklingen.) Die General-Direction der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen verlautbart, dass ab 10. Juni bis auf Weiteres in der Station Schelklingen wegen Geleiseumbaues Fahrzeuge nicht mehr zur Ver- oder Entladung gelangen können.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Schiffsstation Mautern a. d. Donau.) Mit Kundmachung vom 23. Mai 1901 gibt die gesellschaftliche Direction bekannt, dass Sonntag den 26. Mai in Mautern a. d. Donau (gegenüber von Stein) eine neue Schiffsstation eröffnet wurde. Von dem genannten Tage an werden sämmtliche fahrplanmässig verkehrenden Post- und Localschiffe thal- und bergfahrend die Schiffsstation Mautern berühren.

Mautern wurde Haltestelle für den Personen- und Frachtenverkehr, und werden im Verkehre nach- und von Mautern die Fahr- und Frachtgebühren, wie solche für die Schiffsstation Stein a. d. Donau bestehen, eingehoben. Die Fahrpreise zwischen Mautern—Stein—Krems betragen für das Postschiff I. Platz 60 h, II. Platz 40 h, Verdeck 30 h per Billet; für das Localschiff I. Platz 40 h, II. Platz 30 h per Billet. Die Frachtpreise zwischen Mautern—Stein—Krems sind für die Güter der Classen I, A und B 50 h per 100 kg.

Verschiedene Mittheilungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Kundmachung.

Vom 1. Juni 1901 angefangen werden im Verkehre der Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen untereinander (ausnahmlich der in Dalmatien gelegenen Stationen) Nachnahmen nach Eingang in der Kronenwährung, welche über mehr als 4 Kronen lauten, nach Wahl des Absenders entweder

1. wie bisher nach erfolgter Avisirung in der Versandtstation ausbezahlt, oder
2. seitens der Empfangstation des Gutes durch Vermittlung der k. k. Postanstalt ihrer Begleichung zugeführt.

Jene Versender, welche die Anwendung der letzteren Zahlungsweise wünschen, haben gleichzeitig mit dem Frachtbriefe entweder einen „Empfang- und Erlagschein“ des k. k. Postsparcassenamtes oder eine mit den erforderlichen Frankirungsmarken versehene „Postanweisung“ beizubringen, und deren Beigabe im Frachtbriefe in der zur Bezeichnung der beiliegenden Documente und Beilagen bestimmten Rubrik, und zwar ersteren Falles unter Anführung der Conto- und Empfangschein- (Erlagschein-) Nummer zu vermerken.

Der Empfang- und Erlagschein, bezw. die Postanweisung ist in allen Theilen, ausnahmlich der für die Einsetzung des Datums im Erlagscheine vorgesehenen Rubrik vom Versender auszufüllen.

Wünscht der Versender eine specielle Benachrichtigung seitens der Empfangstation über die Provenienz des zu seinen Gunsten eingezahlten Betrages, so ist die Rückseite des Erlagscheines von ihm mit einer fünf Hellermarke zu versehen. Die Anrechnung einer Benachrichtigungsgebühr findet in einem solchen Falle nicht statt. Bei Einzahlung des Nachnahmebetrages mittelst Postanweisung erfolgt die Verständigung des Versenders über die Provenienz des zu seinen Gunsten bei der k. k. Post eingezahlten Betrages ausnahmslos auf dem bezüglichen Coupon der Postanweisung.

Mittelst einer „Postanweisung“ dürfen nur Nachnahmen bis zu 1000 Kronen aufgegeben werden; bei höheren Beträgen ist die entsprechende Anzahl von Postanweisungen zu verwenden.

In allen jenen Fällen, in welchen die Begleichung der Nachnahmen durch die k. k. Postanstalt zu erfolgen hat, wird an den Versender ein Nachnahme- (Legitimations-) Schein nicht ausgefolgt und unterbleibt auch seitens der Versandtstation die Verständigung über den Eingang der Nachnahme.

Bei einer nachträglich erfolgenden Auflage oder einer Erhöhnng einer Nachnahme sind die auf den betreffenden Nachnahmebetrag, bezw. auf den Betrag der Nachnahmeerhöhung lautenden Postdocumente beizubringen. Im Falle der Verringerung einer Nachnahme ist ein neuer „Empfang- und Erlagschein“ des k. k. Postsparcassaamtes, bezw. eine neue Postanweisung beizubringen, welche auf den reducirten Nachnahmebetrag zu lauten hat, wogegen die früher ausgefertigten Postdocumente der Partei rückgestellt werden.

Selbstverständlich kann die directe Einzahlung bei der k. k. Post nur seitens jener Stationen erfolgen, die in unmittelbarer Nähe eines k. k. Postamtes gelegen sind, wogegen in allen übrigen Stationen die Einzahlung bei der k. k. Post durch die der Bestimmungsstation des Gutes vorgesetzte k. k. Staatsbahn-Directionscassa bewirkt wird.

Erfolgt über Verlangen der Partei die Begleichung der Nachnahme durch die Bestimmungsstation oder durch die derselben vorgesetzten k. k. Staatsbahn-Directionscassa im Wege des k. k. Postsparcassaamtes oder mittelst Postanweisung, so übernimmt die Eisenbahn keine Haftung für die richtige Auszahlung des von ihr erlegten Geldbetrages durch die Postanstalt, überträgt dagegen auf Verlangen die ihr gegen letztere zustehenden Ansprüche im Cessionswege an die Partei.

Wien, im Mai 1901.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Norddeutschland.)

Einführung der Dienstanweisung Nr. 14.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1901 tritt eine Dienstanweisung Nr. 14 in Kraft, welche die Aufnahme neuer Stationen, Ausdehnung der Giltigkeit einzelner Ausnahmetarife, Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifes etc. enthält.

Wien, am 23. Mai 1901. [454]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Süddeutschland.)

Güterverkehr Rumänien—Lindau—Vorarlberg.

Ausdehnung der Giltigkeit der Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen), 4 (Maschinen), 5 (Papier), 17 (Glas), 18 (Thonwaaren).

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1901 finden die derzeit nur in der Richtung nach Rumänien in Wirksamkeit stehenden Ausnahmetarife, und zwar: Nr. 3, 4, 5, 17 und 18 im Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband, Nr. 3 und 4 im Güterverkehr Rumänien—Lindau—Vorarlberg im Rückvergütungswege auch auf solche Sendungen Anwendung, die infolge Annahmeverweigerung nach der Absendestation zurückbefördert werden.

Den betreffenden Eingaben der Parteien sind die Original-Frachtbriefe für den Hin- und Rücktransport beizufügen.

Wien, am 24. Mai 1901. [455]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Juli 1901 und, soweit Tariferhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, mit Giltigkeit vom 1. August 1901, tritt zu dem vom 1. April 1900 giltigen Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2, und Theil III je ein Nachtrag II in Kraft.

Diese Nachträge enthalten die neuerstellten Ausnahmetarife Nr. 12 (Schafwolle), 14 (Rohpetroleum), 15 (raff. Petroleum, Benzin), 19 (Cement), 24c (Fische als Eilgut), 36 (Schwefelsäure), 44 (Umzugsgut) und 47 (frisches Obst), ferner Abänderungen der Artikelverzeichnisse einzelner Ausnahmetarife, die Aufnahme einiger neuer Stationen in den allgemeinen (Classen-) Tarif, sowie in einzelne Ausnahmetarife, die Einbeziehung von Lagerhäusern, Ergänzungen der Kilometerzeiger und schliesslich Berichtigungen.

Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen erhältlich.

Wien, am 25. Mai 1901. [456]

K. k. österr. Staatsbahnen.
namens der Verbandsverwaltungen.

Französisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personenverkehr über Süddeutschland.
(Tarif-Theil II, Heft B.)

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Orientalischer Personenverkehr über Süddeutschland und den Arlberg.
(Tarif-Theil II, Heft D.)

Aenderung der Bestimmungen für den Verkehr über die Seestrecke Constanza—Constantinopel.

In den Fahrpreisen von und nach Constantinopel über Verciorova— oder Predeal—Constanza ist der Preis für die Benützung des Bettes auf der Strecke Constanza—Constantinopel oder umgekehrt, sowie die Quaitaxe für die Aus- und Einschiffung der Reisenden in Constantinopel inbegriffen.

Wien, am 25. Mai 1901. [457]

K. k. österr. Staatsbahnen.
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.
(Tarif-Theil II, Heft 1.)

Druckfehler-Berichtigung.

Auf Seite 49 des vom 1. Mai 1901 giltigen Tarifes für den obbezeichneten Verkehr ist die Tarifirung der Pos. T—2, für Talk (Talkstein, Asbestine, Agalith, Nematholith, Fettstein, Speckstein), auch gemahlen (Federweis) und Talkerde

von „Sp. II a Sp. II b Sp. II c“
auf „Sp. III a Sp. III b Sp. III c“

zu berichtigen.

Wien, am 25. Mai 1901. [458]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.
(Tarif-Theil II, Heft 1.)

Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse der Station Beuthen R.O.U.E.

Mit 15. Juni 1901 wird die Station Beuthen R.O.U.E. für den Eilgutverkehr geschlossen, und treten die für diese Station bestehenden Eilgutfrachtsätze ausser Kraft. Eilgutsendungen werden von diesem Zeitpunkte ab nur noch von und nach der Güterabfertigungsstelle Beuthen O.S.E. abgefertigt.

Die für Beuthen O.S.E. bestehenden Sätze weisen gegenüber den entsprechenden Sätzen von Beuthen R.O.U.E. theilweise Erhöhungen auf.

Wien, am 25. Mai 1901. [459]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Süddeutschland.)

(Tarif, Theil II, Heft 1.)

Einführung eines Nachtrages II.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1901 gelangt zu dem vorbezeichneten Tarifhefte ein Nachtrag II zur Einführung, welcher die Einbeziehung neuer Stationen in den Verbandstarif, neue und geänderte Frachtsätze der Ausnahmetarife für Eier, Roh- und raffinirtes Petroleum, Rohbenzin etc., Porzellan, frische Fische, Nutzholz, Obst, frisches, Geflügel, todtes, etc., enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 70 Hellern oder 60 Pfennigen oder 70 Centimes zu beziehen.

Wien, am 28. Mai 1901. [460]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für die in den Kaposvárer Lagerhäusern der Landes-Lagerhäuser-Actiengesellschaft eingelagerten Getreide- etc. Sendungen.

Für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Oelsaaten-, Oelkuchen-, Oelkuchenmehl- und Mahlproducte-Sendungen in vollen Wagenladungen, welche in den Kaposvárer Lagerhäusern der Landes-Lagerhäuser-Actiengesellschaft per Eisenbahn ankommen und aus diesen Lagerhäusern innerhalb 12 Monaten vom Tage der Einlagerung per Eisenbahn weiterbefördert werden, wird im Westungarisch-Oesterreichischen und im Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande nach Massgabe der vom 1. Jänner 1899 giltigen „Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern, beziehungsweise Reexpeditionsstationen der österr.-ungar. Monarchie eingelagert, beziehungsweise reexpedirt werden", die Reexpeditionsbegünstigung bewilligt.

Ausser den directen Frachtsätzen wird eine Reexpeditionsgebühr von 3 Hellern per 100 kg berechnet.

Von der Reexpeditionsbegünstigung sind solche Güter ausgeschlossen, welche mit Routenvorschrift auf den Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Wien, am 25. Mai 1901. [461]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen.

(Tarif. Heft B.)

Aufnahme der Station Tillowitz mit directen Kohlenfrachtsätzen.

Mit Giltigkeit vom 10. Juni 1901 wird die Station Tillowitz des Directionsbezirkes Kattowitz mit den für die Station Gross-Strehlitz bestehenden Frachtsätzen in den obbezeichneten Kohlenverkehr aufgenommen.

Budapest, am 23. Mai 1901. [462]

Die General-Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Frachtberechnung im Verkehre mit Hrabovka transit (k.k.St.B.)

Die im Localgütertarife, Theil II, Heft 1, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Juli 1898, im Anhange zu diesem Tarife vom 1. Jänner 1900, im Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899 und im Anhange zu den Tarifen (Theil II) des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899, sowie in den hiezugehörigen Nachträgen für

„Prag-Hrabovka transit (St.E.G.)"

enthaltenen Frachtsätze finden bis auf Weiteres auch im Verkehre mit

„Hrabovka transit (k.k.St.B.)"

Anwendung.

Wien, am 28. Mai 1901. [463]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya.

Anlässlich der in der Zeit vom 6. bis einschliesslich 9. Juni 1901 nach Kalwarya stattfindenden Wallfahrten gelangen an den vorbezeichneten Tagen und auf Verlangen bereits am 5. Juni 1901 bei den fahrplanmässigen, Personen befördernden Zügen in sämmtlichen Stationen und Haltestellen der Strecke Friedek-Mistek—Kalwarya-Zebrzydowska, sowie in Dzieditz, Czechowitz, Wilkowice-Bystra, Lodygowice und Saybusch-Żywiec Fahrkarten zu besonders ermässigten Preisen für einfache Fahrten nach oder von Kalwarya-Zebrzydowska, ferner zur Hin- und Rückfahrt (Rückfahrkarten) nach Kalwarya-Zebrzydowska zur Ausgabe. Letztere haben eine Giltigkeitsdauer von acht Tagen, Sonn- und Feiertage nicht mitgezählt.

Die Preise dieser Wallfahrer-Fahrkarten sind aus den affichirten Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 25. Mai 1901. [464]

Nord-Süd-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil II, Heft 1, und des Nachtrages II zum Anhang des Tarifes, Theil II, Heft 1.

Mit 1. August 1901 tritt der Nachtrag II zum Tarife, Theil II, Heft 1, und der Nachtrag II zum Anhang des Tarifes, Theil II, Heft 1, für den Nord-Süd-Oesterreichischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. October 1900, in Kraft.

Diese Nachträge können vom 18. Juni 1901 an bei der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zu nachstehenden Preisen bezogen werden:

Nachtrag II zum Tarife, Theil II, Heft 1 . . 40 h
Nachtrag II zum Anhang des Tarifes, Theil II, Heft 1 . . . . . 30 h

Wien, am 24. Mai 1901. [465]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Tescheditz.

Am 26. Mai 1901 wurde die zwischen den Stationen Bohentsch und Buchau in km 13·3 der Linie Protiwitz—Buchau gelegene Haltestelle Tescheditz für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet. Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind in den bezüglichen Fahrplänen kundgemacht.

Die Personen- und Gepäcksabfertigung findet im Nachzahlungswege statt.

Der Gebührenberechnung werden nachstehende Entfernungen zugrunde gelegt:

Von und nach Tescheditz—Buchau . . 4 km
„ „ „ Tescheditz—Bohentsch . 6 km

Pilsen, im Mai 1901. [466]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt.

(Niederösterreichische Waldviertelbahn.)

Berichtigung einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 57 vom 16. Mai 1901 auf Seite 1384 sub [423] verlautbarten Kundmachung ist statt der Ueberschrift „Localbahn St. Pölten - Kirchberg a. d. Pielach-Mank“ zu setzen: „Niederösterreichische Waldviertelbahn“.

Wien, am 23. Mai 1901. [467]

Schneebergbahn.

(Im Betriebe der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.)

Activirung des Rollfuhrdienstes in Wr. Neustadt Schneebergbahn.

Auf Grund des § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder werden vom 1. Juni 1901 angefangen bis auf Widerruf alle in der Station Wr. Neustadt Sch.B.B. anlangenden oder ab Wr. Neustadt Sch.B.B. zur Beförderung bestimmten Eil- und Frachtgüter nach Massgabe des nachstehenden Tarifes durch die Firma Georg Reckendorfer in Wr. Neustadt den Adressaten ohne vorherige Avisirung zugestellt, bezw. auf Verlangen der Aufgeber aus den Wohnungen oder Geschäftslocalen derselben abgeholt.

Die Rollfuhrgebühren betragen:

Tarif:

Zwischen der Station Wr. Neustadt Sch.B.B. und	Heller für je angefangene 100 kg per Sendung	
dem Stadtgebiete Wr. Neustadt a) südlich | b) nördlich der Fischauer Strasse	a) 14	b) 24

Die obigen Gebühren verstehen sich für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern in, bezw. aus ebenerdigen Localitäten. Die Parteien können jedoch gegen Entrichtung einer besonderen Stockgebühr die Uebertragung der Güter in, bezw. aus ober oder unter dem Erdgeschosse gelegenen Localitäten verlangen. Die Stockgebühr beträgt 10 Heller für je angefangene 50 kg einer Sendung.

Für Güter, welche im Tarife, Theil I, als sperrig bezeichnet sind, gelangen die eineinhalbfachen, für Claviere und eiserne Cassen im Höchstgewichte von 500 kg per Stück gelangen die fünffachen Gebühren dieses Tarifes zur Einhebung. Güter mit einem Gewichte von mehr als 500 kg per Stück werden nur nach Uebereinkommen zugestellt, bezw. abgeholt.

Für die Beförderung eines zum Bahntransporte eingerichteten Möbelwagens bis inclusive 7 m Länge ist einschliesslich des Auf- und Abladens der Möbel, sowie der eventuellen Stockgebühr und einer Leerfahrt eine Gesammtgebühr von 24 Kronen, für einen Möbelwagen von mehr als 7 m Länge eine Gesammtgebühr von 30 Kronen zu entrichten.

Für Deck- und Bindezeug werden keine besonderen Gebühren berechnet. Dagegen sind bei vorkommenden Reparaturen die nachgewiesenen Baarauslagen zu vergüten.

Alle auf Grund dieses Tarifes eingehobenen Gebühren werden in die zugehörigen Frachtdocumente eingestellt.

Von der Zustellung sind ausgeschlossen:

1. Eil- und Frachtgüter, welche an Parteien adressirt sind, die bei der Station Wr. Neustadt Sch.B.B. unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift das schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie anlangenden Sendungen nicht zuzustellen, sondern zu avisiren sind.
2. Sendungen, welche beschädigt oder unvollständig anlangen.
3. Sendungen, welche vor der Ausfolgung einer zollamtlichen Behandlung unterliegen.
4. Eilgüter, welche mit mehr als K 200 (zweihundert Kronen) und Frachtgüter, welche mit mehr als K 400 (vierhundert Kronen) Nachnahmen belastet sind.

Von der Zustellung und von der Abholung sind ausgeschlossen:

1. Alle Sendungen, für welche die Frachtgebühren unter Zugrundelegung eines Mindestgewichtes von 5000 kg per Frachtbrief berechnet wurden (Wagenladungsgüter)
2. Explosive Güter.

Die k. k priv. Eisenbahn Wien-Aspang als Betriebführende der Schneebergbahn übernimmt die betriebsreglementsmässige Haftung für die durch die Firma Georg Reckendorfer behufs Aufgabe zum Bahntransporte in der Station Wr. Neustadt Sch.B.B. aufgelieferten Güter erst nach bahnamtlich vollzogener Annahme zum Transporte.

Die Organe der Firma Georg Reckendorfer sind verpflichtet, den Tarif bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuweisen. Allfällige Beschwerden sind bei dem Stationsvorstand in Wr. Neustadt Sch.B.B. oder bei der Direction der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang als Betriebführende der Schneebergbahn einzubringen.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 132 vom 17. November 1900 unter

Post Nr. 1122 enthaltene Kundmachung, betreffend die Besorgung des Rollfuhrdienstes in Wr. Neustadt Sch.B.B. durch Herrn Leopold Skutta, tritt mit 1. Juni 1901 ausser Kraft.

Wien, am 25. Mai 1901. [468]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Ausgestaltung des Personenzugsverkehres.

Vom 1. Juni 1901 angefangen wird in der Strecke Teplitz — Aussig A.T.E. der neue Personenzug Nr. 24 a mit der nachfolgenden Fahrordnung täglich in Verkehr gesetzt werden:

Teplitz	Abfahrt	um	10	Uhr	52	Min.	Nachts
Mariaschein	„	„	11	„	00	„	„
Karbitz	„	„	11	„	07	„	„
Schönfeld	„	„	—	„	—	„	„
Türmitz	„	„	11	„	15	„	„
Aussig A.T.E.	Ankunft	„	11	„	20	„	„

Dieser Zug vermittelt folgende Anschlüsse:

In Teplitz an den Zug Nr. 306 der A.T.E. von Reichenberg und

in Aussig an den Zug Nr. 1434/2 der Oe.N.W.B. nach Wien.

Der seit 1. Mai 1901 in dem Zuge Nr. 22 der A.T.E. geführte directe Wagen mit I. und II. Classe Teplitz-Schreckenstein wird vom 1. Juni 1901 an mit dem neuen Personenzuge Nr. 24 a verkehren, und erfolgt der Uebergang an die Nordwestbahn in Aussig A.T.E. um 11 Uhr 28 M. Nachts.

Aussichtswagenverkehr.

Ab 1. Juni 1901 wird bis auf Weiteres in der Strecke Rosenthal (Reichenberg A.T.E.)—B. Leipa A.T.E. bei den Zügen Nr. 304 und 303 ein Salon-Aussichtswagen geführt werden.

Zur Benützung des Aussichtswagens sind Reisende mit Fahrkarten I. Classe ohne Aufzahlung, Reisende mit Fahrkarten II. Classe gegen Lösung einer Platzkarte im Betrage von 1 K 84 h berechtigt.

Fahrkarten III. Classe berechtigen nicht zur Benützung des Aussichtswagens.

Teplitz, im Mai 1901. [469]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Frankfurt a. M. etc.- Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898 (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.) (Anhang II.) Am 1. April 1901 gelangte der II. Anhang zum vorbezeichneten Tarife zur Ausgabe.

Derselbe enthält Frachtsätze für die Dienstkohlen-, Coaks- und Briquettssendungen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einschliesslich der kgl. Bayerischen Bodensee-Dampfschiffahrt.

Der mit Giltigkeit vom 1. Juni 1900 zur Einführung gebrachte „Anhang zum Frankfurt a. M. etc.-Bayerischen Gütertarif vom 1. Mai 1898", welcher in der Zeit vom 12. September 1900 bis 1. October 1902 keine Anwendung findet, erhält die Bezeichnung: „I Anhang".

Englisch - Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1901. (Refactieerneuerung.) Die im Verordnungs- und Anzeigeblatte der Generaldirection der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Nr. 9 vom 16. Februar 1883, Nr. 30 vom 1. Juni 1883 und Nr. 56 vom 11. November 1884 veröffentlichten Frachtermässigungen für den directen Verkehr zwischen Passau und London werden auch fernerhin unter der Bedingung gewährt, dass von einem Versender innerhalb Jahresfrist über die Route Aschaffenburg — Herbesthal — Antwerpen — Harwich mindestens zehntausend Tonnen verfrachtet werden.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Ergänzung des Kilometerzeigers vom 1. April 1895.) Für den zur Eröffnung kommenden, zwischen Trennfeld und Kreuzwertheim gelegenen Halteplatz Bettingberg betragen die Entfernungen nach oder von:

Hafenlohr	15 km
Kreuzwertheim	3 „
Lohr a. Main	33 „
Lohr Stadt	31 „
Marktheidenfeld	12 „
München C.B. Pers.-Bhf.	361 „
Neustadt a. Main	23 „
Rodenbach	27 „
Rothenfels	17 „
Trennfeld	6 „
Wertheim	5 „

Die übrigen Entfernungen werden im XXIII. Nachtrag zum Kilometerzeiger bekannt gegeben werden.

Deutsch - Schwedisch - Norwegischer Güterverkehr. (Neue Ausnahmetarife für die directe Beförderung bestimmter Güter vom 1. April 1901.) Am 1. April 1901 gelangte unter dem obenbezeichneten Titel ein neuer Tarif zur Einführung, welcher unter Anderem directe Frachtsätze für Eisen und Stahl, Eisen-, Stahl- und Messingwaaren, für Lithographiesteine, sowie für Malz ab Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen nach schwedischen und norwegischen Stationen enthält.

Der Tarif wird zum Preise von 50 Pfennigen abgegeben.

PUTZWOLLE cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber **K 50** pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllnng nachstehender Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1299	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz (Pos. H 19—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Beïzec Lisko-Łukawica Łukawetz a. S.	Raltz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1900	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 192 163 251		Im Kartirungswege		
1300	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kokes	Staah	Pozsony Zombor	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen	vom 1. Juni 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	1406 2616 Heller per Tonne		Im Kartirungswege		
1301	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Cement, auch hydraulischer Kalk, der Pos. C—6 des österr.-ungar. Tarif-Theiles I	Königshof, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Bantzen Klotzsche Ostran Zittau i. S. Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss der Wagen mit einem geringeren Ladegewichte als 10.000 kg, und Einhaltung der Bestimmungen des Ia. der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 30. Mai 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif, Theil II, Heft 2, für den Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. 70 69 71 70		Im Kartirungswege		
1302	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Düngemittel der Pos. D—13 der Güterclassification	Saybusch-Żywiec	Kralovân	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf ihre eigenen Kosten zu besorgen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarif	Directer Frachtsatz für Düngemittel besteht nicht	52 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1	1303			1304	1305
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen			Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr. Nordwestbahn
von der	3	Neuen Bukowinaer Localbahnen	Bukowinaer Localbahnen		Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft	betheiligten Verwaltungen
und im Namen der						
für Artikel	4	Holzkohle der Pos. H—25 der Güterclassification			Braunkohlen	Wasserglas (Pos. W—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abth. B.)
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	5	Russ. Moldawitza	Russ. Moldawitza Säge	Putna	Göding transit	Schreckenstein
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach		Hatna	Hatna	Hadikfalva	Holics loco	Krakau
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das Effectivgewicht der Sendung, mindestens jedoch für 80 pCt. des Ladegewichtes des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken			Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901			bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif			Tarif zwischen der Localbahnstation Göding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Station Holics der Holics-Gödinger-Localeisenbahn-Actiengesellschaft vom 1. October 1898	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2 vom 1. Jänner 1901
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	53	54	26	144	258 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	44	45	23	103	188 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	9	9	3	41	70 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege			Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13					
Besondere Bemerkungen	14	In diese Publication ist die im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 48 vom 21. April 1901 unter fortlaufender Nr. 1078 enthaltene Publication einbezogen und tritt daher die letztere hiemit ausser Kraft			Der nebenhezifferte ermässigte Frachtsatz kann nur für einschlägige Sendungen in Anspruch genommen werden, welche mittelst Strassenfuhrwerkes von der Station Holicz abgeführt werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1306	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	a) Gewöhnliches Eilgut b) Frachtgüter der Classe I c) Frachtgüter der Classe II d) Frachtgüter der Classe A	Gahel (A.T.E.)	Braunau Brünn (St.E.G.) Horic Kolin (Oe.N.W.B.) Kremsier Landskron Leitomischl Mähr.-Ostrau Mähr.-Schönberg Nachod Olmütz (St.E.G.) Prossnitz (K.F.N.B. oder k.k.St.B.) Sedletz-Kuttenberg Trebitsch Troppau (K.F.N.B. oder k.k.St.B.)	Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Heller a) 648 b) 305 c) 240 d) 177 1312 440 334 293 572 202 172 154 588 212 176 155 1292 497 384 326 1016 371 287 258 911 347 270 244 1087 526 446 298 933 398 316 215 714 256 208 183 1128 437 331 286 1213 444 357 297 627 224 185 163 1161 386 311 260 961 478 439 266		Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
1307	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Palmkernöl, Palmöl, Cocosnussöl und Fettsäure	Schreckenstein (Oe.N.W.B.)	Skotschan	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	262 Heller		Im Kartirungswege		
1308	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Bilowitz (Walzmühle und Brettsäge) *)	Stationen der St.E.G. Bodenbach Schönpriesen Anssig Salesel Lobositz Theresienstadt Hrobetz Raudnitz Wegstädtl-Hněvic Berkowitz-Melnik Jenschowitz Weltrnss Mühlhausen Kralup Knowiz Libschitz Rostok Bnhentsch Bnhna Prag Kolin Tinlscht	Bei Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Anfrechthaltung der einschlägigen allgemeinen, sowie der im gesellschaftlichen Localgütertarife Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Holz etc.) enthaltenen ergänzenden Tarifbestimmungen	vom 1. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarif, Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für Holz etc. vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine Frachtsätze	Heller 133 132 129 129 126 123 121 119 116 112 109 106 105 104 119 102 99 96 95 94 81 58		Im Kartirungswege		

*) Diese Station dient blos dem Güterverkehre, und zwar nur für solche Sendungen, welche von den genannten Etablissements aufgegeben werden, resp. für dieselben bestimmt sind.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1309	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Bilnitz-Brumov	Adamsthal	Bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Heller: Verschieden	Heller: 72	Heller: Verschieden	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Brennholz		Brünn (St.E.G.)				70	59	11			
1310	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Coaks	Gnstav- und Ahendröthegrnhe	Budapest-Angyalföld, dunap. t. p. n., Ferenczváros, Józsefváros, Kelenföld, kiterö, uyugotip. u. und Lipótváros	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Ausnahmetarif für den Niederschlesisch-Oesterr.-Ungarischen Kohlenverkehr, giltig vom 1. März 1901	Verschieden	Verschieden	122 h per Tonne à 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, hahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Dnplicate, welche längstens bis Ende März 1902 vorzulegen sind	
1311	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art etc. der Pos. E—5 und E—6 der Güterclassification	Saaz (B.E.B. oder k.k.St.B.)	Wien K.F.N.B. transit und Wien St.E.G. transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen, auch wenn diese Quantität mit mehreren, in maximo jedoch mit 5 Frachtbriefen an verschiedene Empfänger aufgegeben und in einem Wagen verladen wird. Anfrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Heller: 206	Heller: 190	Heller: 16	Im Kartirungswege		
					Wien-Donaunqnaihahnhof				202	188	14			
					Wien-Praterquai				194	188	6			
												Im Rückvergütungswege		

Die Rückvergütung hat gegen gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplicate über den Versandt nach einem der beiden genannten Donaunmschlagplätze und der den Weiterversandt per Wasser nachweisenden Documente zu erfolgen. Die Vorlage ist vom Absender an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien bis Ende März 1902 zu bewirken

Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, Hercegovina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Praterqnai oder Wien-Donauquaibahnhof zum Umschlage gelangen

In diese Publication wurde die im Verordnungs-Blatt Nr. 141 vom 8. December 1900 unter fortl. Nummer 3113 enthaltene Publication einbezogen und tritt daher die letztere hiemit ausser Kraft

Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach ungarischen, bosnisch-hercegovinischen Stationen oder Stationen im Zollausland

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1312	**Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**	k. k. Localbahn Königsban-Schatzlar	Mauer- und Dachziegel aus Lehm, Chamotte oder Thon (auch feuerfestem Thon)	Trübenwasser	Lampersdorf Schatzlar	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechterhaltung der hiefür allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarif der Oesterr. Nordwesthahn und Süd-Norddeutschen Verbindungshahn vom 1. Jänner 1898. Localtarif der k. k. Localbahn Königshan-Schatzlar vom 1. September 1899	Bestehen keine directen Frachtsätze	22 Heller 22 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungshahn gelangt nicht zur Einhebung
1313	**Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Spiritus in Fässern	Smiritz	Kornenburg Donaumschlag	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Unter Einhaltung der für den Oesterreichischen Donaumschlagsverkehr via Wien, bezw. Kornenburg, Tarif vom 1. Juni 1895, giltigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Oesterreichischer Donaumschlagstarif via Wien, hezw. Kornenburg vom 1. Juni 1895	185 Centimes	114 Centimes 71 Centimes	Im Kartirungswege				
1314	**Eisenbahn Wien-Aspang**													

Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901 wird das Wägegeld für die Abwage von Schottersendungen in vollen Wagenladungen mit der Bestimmung Biedermannsdorf auf der Geleisebrückenwage in Tattendorf von 120 auf 60 Heller für jeden abgewogenen Wagen ermässigt.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der		von	nach	in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg					
1315	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Thon, auch Schieferthon, roh, wenn unverpackt: Erde, gewöhnliche, der Pos. E—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898 [mit Ausnahme von Porzellanerde, geschlemmte (Chinaclay, Kaolin), von Pfeifenerde und Walkerde], wenn unverpackt	via Kralup-Turnau: Karlshad (B.E.B.)	via Kralup-Turnau: Tannwald-Schumbnrg (S.N.D.V.B.)	1. Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Ahladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen, für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Tarif-Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894	134 Heller	119 Heller	15 Heller	Im Kartirungswege		
1316	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Bleiweiss und Mininm als Frachtgut	Hinbočep: Aussig (A.T.E.)	Hinbočep: Komotau (A.T.E.)	1. Frachtzahlung für ad a) beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. „ b) mindestens 5.000 kg „ c) mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Tarife, Theil II, Heft 1 und Theil II, Heft 2 des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894 und Localgütertarife	Heller: *)	a) 109	a) 116 c) 110	a) 47 c) 35	Im Kartirungswege		
					Teplitz (A.T.E.)				*)	a) 113 c) 107	—				
					Böhm. Leipa (B.N.E.)				a) 131	a) 129	a) 2				
					Schluckenau				*)	a) 193	—				
					Tetschen (B.N.B.)					a) 128					
					Franzenshad (B.E.B.)					a) 179 b) 167 c) 155					
					Karlsbad (B.E.B.)					a) 185 c) 179					
					Kladno					a) 55					
					Bodenbach (k.k.St.B.)				a) 194 b) 186	a) 128 b) 126	a) 66 b) 60				
					Leitmeritz (Oe.N.W.B.)				*)	a) 99	—				
					Schreckenstein					a) 109					
					Tetschen (Oe.N.W.B.)					a) 128					
					Bodenbach (St.E.G.)					a) 128 b) 126					

*) Es bestehen keine directen Frachtsätze

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7			8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation			Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von		nach		
31	Nr. 146 vom 20. December 1900	3496	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Mineralwasser	Oswięcim transit (für Sendungen von Deutschland)	Feldbach	Eperies	Czernowitz	In der Rubrik 5 „von" ist nach den Worten „Sämmtlichen Stationen des Tarif-Theiles II, etc." ein *) zu setzen und nach den Worten „Oswięcim transit etc." ein **) zu setzen. In die Rubrik 14 ist nachzutragen: *) Auch gültig für Sendungen von Franzenshad, welche ab Czernowitz via Itzkany-Ungheni nach Russland weiterbefördert werden. **) Auch gültig für Sendungen, welche ab Czernowitz via Itzkany-Ungheni nach Russland weiterbefördert werden. „Bei diesen Transporten, welche ab Czernowitz via Itzkany-Ungheni nach Russland weiterbefördert werden, erfolgt die Liquidirung der Frachtdifferenz unter den sonstigen gleichen Modalitäten wie in Rubrik 13 vorgesehen, gegen Vorlage der auf den Namen des Empfängers in Czernowitz als Absender lautenden Original-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmsscheine über den Weiterversandt via Itzkany-Ungheni nach Russland."	
32	Nr. 27 vom 2. März 1901	764	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Mineralwässer	Bilin Carlsbad Marienbad Welchau-Wickwitz			Czernowitz	In der Rubrik 6 ist nach den Worten „via Nowosielitza" einzuschalten, „oder via Itzkany-Ungheni". In die Rubrik 13 ist nachzutragen: „Bei Transporten, welche ab Czernowitz via Itzkany-Ungheni nach Russland weiterbefördert werden, erfolgt die Liquidirung der Frachtdifferenz unter den gleichen Modalitäten, wie vorstehend, gegen Vorlage der auf den Namen des Empfängers in Czernowitz als Absender lautenden Original-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmsscheine über den Weiterversandt via Itzkany-Ungheni nach Russland	
33	Nr. 32 vom 14. März 1901	835	K. k. österr. Staatsbahnen		Schotter aus Pos. S—55,a der Güter-classification	Hard-Fussach, Lauterach und Hohenems			Stationen der Strecke Lochau—Bludenz	Die publicirte Begünstigung gilt ab 1. April 1901 auch für Schottertransporte von Langen nach Stationen der Strecke Langen—Lochau	
34	Nr. 46 vom 20. April 1901	1046	Betheiligte Verwaltungen		1. Kiele etc. 2. Heu und Stroh 3. Holzwolle etc.	Im Localverkehre der betheiligten Bahnverwaltungen, ferner in diversen Verbandsverkehren			In der Rubrik 14 „Besondere Bemerkungen" sind in der zweiten Zeile zwischen „österr." und „Eisenbahnen" die Worte „und ungarischen" einzuschalten. Diese Abänderung hat vom 23. April Giltigkeit	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
52	Nr. 51 vom 2. Mai 1901	1164	K. k. österr. Staatsbahnen	Neuen Bukowinaer Localbahnen	Buchenbrennholz	Brodina Falkeu Karlsberg Ober-Wikow Putna Straża Wiżnitz	a) Hadikfalva b) Radautz	In der Rubrik 5 („für die Transportstrecke, bezw. Route") ist unter den Aufgabsstationen statt „Wiżnitz" zu setzen „Unter-Wikow"	
53	Nr. 52 vom 4. Mai 1901	1180	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Beneschau-Wlaschim	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	Beneschau	Wlaschim	In der Rubrik 6 („bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen") soll als Empfängerin nicht die Localbahn „Beneschau-Unterkralowitz" sondern die „Localbahn Wlaschim-Unterkralowitz" angeführt erscheinen	
54	Nr. 55 vom 11. Mai 1901	1234	Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz		Bruchsteine, unbearbeitete aller Art etc.	Otrokowitz	Malenowitz	In Rubrik 6 hat es zu heissen: **Auflieferung einer Mindestmenge von 200 Tonnen.** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	
55	Nr. 57 vom 16. Mai 1901	1256	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Maschinentheile (auch zerlegte Maschinen)	Prag (St.E.G.)	Nestersitz-Pömmerle	In Colonne 5 hat es statt „Prag (St.E.G.)" zu lauten: „Prag (St.E.G.) oder Prag-Hrnbovka transit"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 12.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 63. **Wien, 1. Juni 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien. — Statistik der in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen elektrischen Eisenbahnen, Drahtseilbahnen und Tramways mit Pferdebetrieb für die Jahre 1898 und 1899. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Die Gemeinden sind zur Vertretung und Wahrung einer in ihrem Gebiete befindlichen, blos privaten Communication gesetzlich nicht berufen und haben bei behaupteter Störung einer solchen Communication durch einen Eisenbahnbau nicht die Legitimation zur Beschwerdeführung.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde des Stadtrathes Prag gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. März 1900, Z. 2713, betreffend den Bauconsens für ein zweites Geleise und eine Eisenbahnbrücke in der Staatsbahnstrecke Vyšehrad—Smichow, zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird wegen mangelhaften Verfahrens aufgehoben, im Uebrigen wird die Beschwerde als unzulässig abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Nach Inhalt der vom Stadtrathe der königlichen Hauptstadt Prag hiergerichts erhobenen Beschwerde bildet der mit der angefochtenen Entscheidung ertheilte Bauconsens für die Errichtung eines zweiten Geleises der Staatsbahnstrecke Vyšehrad—Smichow und für den damit zusammenhängenden Bau einer Eisenbahnbrücke über die Moldau nur insofern den Streitgegenstand, als

1. . . . . .

2. das von den Vertretern der Stadtgemeinde Prag weiters gestellte Begehren um Demolirung des Hauses N. C. 79/VI durch die Bahnunternehmung für Zwecke der Communicationserweiterung abgewiesen wurde.

Der Verwaltungsgerichtshof ist bei seiner Entscheidung von folgenden Erwägungen ausgegangen:

Ad 2. Der Anspruch auf Demolirung des Hauses N. C. 79/VI wurde von der Stadtgemeinde Prag im Allgemeinen dahin begründet, dass die erweiterten Stützpfeiler der Bahnübersetzung über die Vratislavgasse einen Theil des bisher dem öffentlichen Verkehre dienenden Strassenraumes occupiren und daher eine Beengung des Verkehres herbeiführen werden.

Diese Behauptung war zweifellos richtig auf der Seite des Hauses N. C. 56/VI und es wurde ihr daher schon durch die von den Vertretern der Staatsbahn-Direction abgegebene Verpflichtungserklärung bezüglich der theilweisen Einlösung dieses Hauses Rechnung getragen. Nicht so verhält es sich aber mit dem in der moldauseitigen Front der Vratislavgasse befindlichen, an das Haus N. C. 79/VI angrenzenden Pfeiler der Ueberbrückung, da derselbe auch künftighin über seine gegenwärtige Baulinie in der Vratislavgasse, welche mit der Baulinie des Hauses N. C. 79/VI übereinstimmt, nicht hinaustreten wird. Eine Erweiterung dieses Pfeilers findet nach den vorliegenden Bauplänen nur gegen den zwischen dem Bahnkörper und dem Hause N. C. 79/VI befindlichen freien Raum statt und das Begehren der Stadtgemeinde Prag auf Demolirung dieses Hauses wurde auf Grund der Constatirungen der Begehungscommission aus dem Grunde abgewiesen, weil sich in diesem Zwischenraume eine öffentliche Communication nicht befindet und daher die Verpflichtung zur Herstellung einer Ersatzcommunication im Sinne des § 10, lit. c), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, nicht gegeben erscheint.

Die Stadtgemeinde Prag hat die Thatsache, dass der in Frage stehende, durch die Erweiterung des Bahnkörpers einzunehmende Zwischenraum kein öffentlicher Weg sei, und dass der Staatsbahnverwaltung ein Privatrecht auf dieses Grundstück zusteht, weder im Administrativverfahren, noch auch in der an den Verwaltungsgerichtshof erhobenen Beschwerde bestritten. Der Gerichtshof musste daher gemäss § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, diesen Thatbestand seiner Entscheidung umsomehr zugrunde legen,

als die gegentheiligen Ausführungen des Vertreters der Beschwerde bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung mit den bei der politischen Begehungscommission vorgelegenen und seitens der beschwerdeführenden Gemeinde unbeanständet gebliebenen Situationsplänen im Widerspruche stehen.

Wenn sich aber die schriftliche Beschwerde der Stadtgemeinde Prag lediglich auf die Behauptung beschränkt, dass die Verpflichtung der Eisenbahnen im Sinne des citirten § 10, lit. c), sich auch auf Privatcommunicationen beziehe, so hatte der Verwaltungsgerichtshof keinen Anlass, auf die Untersuchung dieser Einwendung einzugehen, weil die Gemeinde zur Vertretung und Wahrung einer in ihrem Gebiete befindlichen blos privaten Communication gesetzlich nicht berufen ist und mithin auch die Stadtgemeinde Prag zu einer hiergerichtlichen Beschwerdeführung in einer solchen, ihre Rechte nicht berührenden Angelegenheit selbst dann nicht legitimirt wäre, wenn zwischen dem Hause N. C. 79/VI und dem Bahnkörper ein Privatweg bestanden hätte.

In diesem Punkte musste daher die Beschwerde als unzulässig abgewiesen werden.

(Erkenntniss vom 31. Jänner 1901, Z. 804; cf. E.-M.-Z. 17.453 ex 1901.)

Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Bei Zollzahlung für den Versender ist weder die Eisenbahn, noch der von ihr nach Art. 10, Abs. 3, Int. Ueb., zur Erfüllung der Zollvorschriften bestellte Commissionär verpflichtet, das jeweilig billigere Zahlungsmittel zu wählen.

(Entscheidung vom 20. December 1898, Z. C I $\frac{233/98}{3}$.)

Die beklagte Bahn hatte eine Anzahl Getreidesendungen der Klagefirma von Russland nach Oesterreich befördert, für welche die von der Bahn nach Art. 10, Absatz 3 des Internationalen Uebereinkommens für den Eisenbahn-Frachtverkehr zur Besorgung der Zollabfertigung bestellte Commissionärfirma M. den Zoll effectiv in Gold gezahlt und von der Eisenbahn auch in solchem restituirt erhalten hatte. Bei Einhebung dieser Zollbeträge von der Klagefirma rechnete sie die Eisenbahn dementsprechend zum Tagescourse in österr. Währung um. Letzterer entsprach einem Agio von 19·8 Percent, während das nach der jeweiligen amtlichen Publication des Finanzministeriums bei Zollzahlungen in Silber zu entrichtende Aufgeld zur Zeit der fraglichen Sendungen nur 19·5 Percent betrug. Die Klägerin behauptete nun, dass die Eisenbahn, bezw. deren Commissionär verpflichtet gewesen sei, das für die Partei günstigere Zahlungsmittel, in diesem Falle Silber, zu wählen und beanspruchte den Ersatz der entfallenden Differenz.

Das Gericht wies das Klagebegehren mit folgender Begründung kostenpflichtig ab:

Die Klagefirma stützt ihr Begehren zunächst auf Art. 10, Abs. 3, Int. Ueb., wonach die Eisenbahn die Zollvorschriften, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, entweder selbst zu erfüllen hat oder diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Commissionär übertragen kann, in beiden Fällen aber selbst die Verpflichtungen eines Commissionärs hat. Die Firma M., welche von der Bahn mit der Zollabfertigung an der russischen Grenze betraut ist, hat nun nach Ansicht der Klageseite den Verpflichtungen eines Commissionärs nicht entsprochen, indem sie nicht mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes vorgegangen sei. Hätte sie nämlich den Zoll in Silber gezahlt, so wäre nur das vom k. k. Finanzministerium speciell für Zollzahluugen in Silber amtlich publicirte Agio von 19·5 Percent zu zahlen gewesen. Da sie aber thatsächlich in Gold gezahlt hat, so musste bei der Umrechnung in österreichische Währung das Goldagio nach dem Tagescourse berechnet werden und dieses betrug 19·8 Percent.

Die Ansicht der Klagefirma, dass von der Bahn, bezw. deren Commissionär bei Zollzahlungen immer das jeweilig billigere Zahlungsmittel zu wählen sei, erweist sich jedoch vorliegend als unberechtigt. Um dies zu ermöglichen, müsste die Bahn, die an jeder Grenze eine grosse Zahl von Zollzahlungen vorzunehmen und dafür bedeutende Summen täglich auszulegen hat, bezw. ihr Commissionär bei den schwankenden Goldpreisen grosse Vorräthe sowohl an Gold, als auch an Silber ständig bereit halten. Dies würde zu einem Zinsenverluste führen, der in keinem Verhältnisse zu den geringfügigen Differenzen stehen würde, welche sich zur Zeit der hier in Frage stehenden Transporte aus der Zahlung des Zolles in Gold gegenüber der Zahlung in Silber ergaben, weshalb dies vernünftigerweise von der Bahn nicht erwartet werden kann. Es kann daher nicht mit Recht behauptet werden, dass die Bahn vorliegenden Falles die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes unterlassen habe.

Ueberdies muss in Analogie des Art. 364 H.-G.-B. angenommen werden, dass selbst in dem Falle, als die Beanständung der Art der von der Bahn vorgenommenen Zollzahlung berechtigt wäre, ein Anspruch gegen die Bahn derzeit nicht mehr erhoben werden könnte. Denn wenn der Committent den vom Commissionär für seine (des Committenten) Rechnung vorgenommenen Kauf im Falle der Ueberschreitung des für den Einkauf vorgeschriebenen Preises als für seine Rechnung geschehen ansehen muss, wenn er den Einkauf nicht ohne Verzug auf die Einkaufsanzeige beanständet hat, so muss umsomehr hier die Art der Verzollung als genehmigt gelten, wo die Empfänger die Auslagen für die Verzollung berichtigt und seither durch Monate einen Anstand gegen die in ihren Händen befindlichen Rechnungen über die Auslagen bei der Verzollung nicht erhoben haben.

Statistik

der in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen elektrischen Eisenbahnen, Drahtseilbahnen und Tramways mit Pferdebetrieb für die Jahre 1898 und 1899.

Das statistische Departement im Eisenbahnministerium versendet soeben ein Heft, enthaltend die Statistik der in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen elektrischen Eisenbahnen, Drahtseilbahnen und Tramways mit Pferdebetrieb für die Jahre 1898 und 1899. Diese Statistik, welche früher den „Hauptergebnissen der österreichischen Eisenbahnstatistik“ anhangsweise beigegeben

war, erscheint mit der vorliegenden Publication das erstemal in selbstständiger Form, wobei auch der Inhalt derselben eine neuerliche Erweiterung erfuhr.

Den äusserlichen Anlass zu dieser selbstständigen Darstellung bildete der Umstand, dass die bezeichneten „Hauptergebnisse" mit dem Gegenstandsjahre 1897 zu erscheinen aufhörten und vom folgenden Jahre angefangen durch die namhaft erweiterte „Statistik der in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen Locomotiv-Eisenbahnen" ersetzt wurden. Hiedurch ergab sich die Nothwendigkeit einer gesonderten Veröffentlichung der statistischen Daten der elektrischen, Drahtseil- und Pferdebahnen.

Was den Inhalt der vorliegenden Publication betrifft, wurde insbesondere der stets steigenden Bedeutung, welche die elektrischen Bahnen für die localen Verkehrsverhältnisse gewinnen, durch möglichst eingehende Darstellung der den Betrieb derselben beeinflussenden Daten Rechnung getragen.

Wie wir erfahren, wird für die Folge eine weitere wesentliche Ausgestaltung besonders der technischen Details der Statistik der elektrischen Bahnen geplant, welche jedoch erst bei der Darstellung der Ergebnisse des Jahres 1902 zur Durchführung gelangen soll, d. i. in jenem Zeitpunkte, in welchem das definitive Betriebssystem auf den Linien der grössten Bahnunternehmung mit elektrischem Betriebe, der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien, vollständig installirt sein wird.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 50. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. Mai gelangte die Specialdebatte über die Investitionsvorlage zur Fortsetzung.

In Verhandlung steht Artikel VIII, beziehungsweise das Minoritätsvotum des Abg. Dr. Ellenbogen bezüglich der Aufnahme socialpolitischer Bestimmungen in das Gesetz.

Abg. Kienmann wünscht, dass bei der Auftheilung der Lieferungen für den Fahrpark der Staatsbahnen eine grössere Rücksichtnahme auf die wirthschaftlichen Verhältnisse der Fabriken platzgreife.

Abg. Tambosi bemerkt, von den fünf Millionen, die für das Land Tirol bestimmt sind, komme nicht ein Heller auf den südlichen Theil des Landes. Mit der Aufnahme der Nocethalbahn in die Localbahnvorlage sei noch nicht das geleistet, was die Centralregierung und auch die Landesregierung Südtirol schuldig seien. Wir stimmen, sagt Redner, den Wünschen der Nordtiroler zu in der Voraussetzung, dass sie uns nicht hindern werden, unsere Ziele zu erreichen. Ein Uebelstand in Südtirol bestehe in dem Mangel an Staatsbahnen, wodurch das Land ganz der Herrschaft der Privatbahnen ausgeliefert sei. So habe die Südbahn-Gesellschaft zur Zeit der Kohlennoth die Kohlenfrachtentarife erhöht. Es sei nothwendig, dass der Staat strenge Aufsicht übe, damit die Privatbahnen nicht nur vom finanziellen, sondern auch vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus verwaltet werden.

Redner erklärt, sich in der Frage des Arbeiterschutzes dem Abg. Dr. Ellenbogen anzuschliessen. Die Regierung möge auch bei Vergebung der Arbeiten von Generalunternehmern absehen, die Bauleitung selbst übernehmen und die Arbeiten an kleinere Unternehmer vertheilen. Wenn der Gewinn, den die Generalunternehmer erzielen, zwischen der Regierung und den Arbeitern getheilt würde, so würden viele Arbeiten ökonomischer ausgeführt werden und die Regierung der arbeitenden Bevölkerung auch grossmüthiger entgegenkommen können. Redner betont schliesslich, dass eine grössere Fürsorge für Tirol nothwendig sei ebenso für den deutschen wie für den italienischen Landestheil.

Abg Dr. Lupu bringt eine Reihe von Beschwerden über die Tarifpolitik der Staatsbahnen vor und fordert namentlich die Ermässigung der Holztarife, speciell für industrielle Zwecke. Weiter bemängelt Redner das Fahrordnungswesen, die unzureichenden Einrichtungen des commerciellen Dienstes und hebt den Mangel an dem nöthigen Beamtenpersonale hervor. Er befürwortet die Errichtung von Umschlagsplätzen in der Wischnitzer Gegend, welche dem Transporte zu dienen hätten. Die Schuld an den zu so vielen Beschwerden Anlass gebenden Eisenbahnverhältnissen in der Bukowina trage ausschliesslich die Stanislauer Betriebsdirection. Das Land werde nicht eher ruhen, als bis es eine eigene Betriebsdirection in Czernowitz erhält. Die Errichtung derselben würde infolge der Entlastung der Stanislauer Betriebsdirection sogar mit einer Ersparniss verbunden sein. Redner hege nicht die geringste Feindseligkeit gegen Galizien, wünsche aber seinem Lande dasselbe Wohlergehen. Wir werden, sagt er, übrigens nicht nur im Eisenbahnwesen, sondern auch auf anderen Gebieten unsere administrative Unabhängigkeit von Galizien erkämpfen.

Redner beantragt schliesslich zwei Resolutionen, betreffend die Errichtung einer Staatsbahn-Betriebsdirection in Czernowitz und Bevorzugung der heimischen Industrie und des heimischen Materiales bei den Eisenbahnbauten in der Bukowina. Die Partei des Redners werde für die Regierungsvorlage stimmen.

Auf Antrag des Abg. Novak wird die Debatte geschlossen.

Zu Generalrednern werden die Abgeordneten Dr. Borčić und Dr. Scheicher gewählt.

Abg. Dr. Borčić (Generalredner contra) meint, Dalmatien sei seit jeher das Stiefkind der österreichischen Regierungen. Wäre Dalmatien von Deutschen bewohnt, hätte es der österreichische Staat gewiss schon für seine Pflicht erachtet, für die Hebung Dalmatiens und insbesondere für die Ausgestaltung des Hafens in Spalato Vorsorge zu treffen. Wenn der österreichische Staat kein Interesse an diesem Lande habe, dann möge er dasselbe seinem Schicksale überlassen; es wäre dies eine Erlösung, denn Ungarn wäre gewiss bereit, Dalmatien in fürsorgliche Obhut zu nehmen. Redner klagt über das Vorwalten des ungarischen Einflusses in allen gemeinsamen Angelegenheiten, insbesondere in der Behandlung der bosnischen Eisenbahnen, und meint, die Slaven seien der Sündenbock dieses Zustandes. Redner erörtert die Vortheile, welche die Wasserstrassen und die Investitionen Oesterreich bringen werden, und erklärt, dass er diesen Vorlagen sympatisch gegenüberstehe. Dalmatien werde allerdings keinen Vortheil daraus ziehen, denn so lange in der öffentlichen Verwaltung Oesterreichs der Grundsatz gelte: „Suprema lex Hungariae voluntas", werde ein Aufschwung Dalmatiens unmöglich sein.

Abg. Dr. Scheicher (Generalredner pro) meint, dass man durch die Art der Beschaffung der Gelder für die Investitionen eine wahrhaft socialpolitische That durchführen könnte. In der Aufnahme von Anlehen liege ein Fluch für die Zukunft; es werde dadurch eine Zinsknechtschaft geschaffen. Der Finanzminister möge auf die Idee des verstorbenen Abgeordneten Schlesinger bezüglich des Volksgeldes zurückgreifen und 500 Millionen dieses Volksgeldes, wofür er keine Zinsen zu zahlen hätte, ausgeben. Auf diese Weise könnte der Finanzminister die Eisenbahnen und Wasserstrassen nur auf den Credit des Staates hin bauen, und es würden nicht jene Vampyre existiren können, die hinterher die Steuerträger aussaugen.

Die Finanzminister werden gewiss noch dazu kommen, jede positive Unternehmung des Staates auf dieser Grundlage aufzubauen. Solcherart werde man etwas Grosses schaffen können und in der Lage sein, vielen berechtigten Wünschen entgegenzukommen.

Minoritätsberichterstatter Abg. Dr. Ellenbogen bemerkt, dass die gestrige Antwort des Eisenbahnministers wesentlich, und zwar vortheilhaft von den Ausführungen des Ministers in der ersten Lesung sich unterschieden habe. Wenn der Eisenbahnminister Angriffe auf sein System als eine Art persönlicher Herzenssache empfinde, so lasse dies hoffen, dass es ihm mit gewissen Verbesserungen ernst sei. Was aber die Ziffern des Eisenbahnministers betreffe, so stimmen sie mit den dem Redner zur Verfügung stehenden Ziffern, die er den Veröffentlichungen des statistischen Departements des Eisenbahnministeriums entnommen habe, nicht überein. Meritorische Gründe habe der Eisenbahnminister gegen die Minoritätsanträge nicht vorgebracht. Redner begrüsst es mit Freude, dass der Eisenbahnminister sich bereit erklärt hat, alle ihm bekanntgegebenen Uebelstände einer strengen Untersuchung zu unterziehen. Er werde davon geradezu ausschweifenden Gebrauch machen. Was die Erhöhung der Ge-

halte betrifft, so seien die höheren Kategorien dabei besser weggekommen.

Redner bemerkt, dass der Abgeordnete Luksch in der letzten Sitzung eine geradezu erfrischende Rede gehalten habe, so recht von der Leber weg, in welcher er den Classenstandpunkt des Besitzes zum Ausdrucke gebracht habe. Wir würden wünschen, dass alle Parteien und alle wirthschaftlichen Interessengruppen immer so klar und deutlich ihre Anschauung bekannt geben und ihren Classenstandpunkt repräsentiren würden. Redner appellire heute nochmals an die Christlichsocialen, sich ihrer anerkennenswerthen Haltung im Jahre 1892 zu erinnern und für die socialpolitischen Anträge der Socialdemokraten zu stimmen.

Abg. Rieger beantragt, die Investitionscredite der Regierung nur für die Jahre 1901 und 1902 zu bewilligen, sowie einen dritten Absatz zu Artikel VIII.

Abg. Pogačnik beantragt eine Resolution, betreffend den sofortigen Ausban der Strasse Biscboflak—Podberdo.

Abg. Dr. Stojan beantragt eine Resolution, betreffend die Aufnahme der Bestimmungen der Gewerbeordnung über die Sonn- und Feiertagsruhe.

Generalberichterstatter Abg. Dr. Sylvester bittet in seinem Schlussworte, die Minoritätsanträge des Abg. Dr. Ellenbogen, sowie den Antrag des Abg. Klofač abzulehnen. Hingegen könne er der Resolution des Abg. Dr. Ellenbogen zustimmen.

Bei der Abstimmung werden die Minoritätsanträge VII a), VII b), VII c), sowie der Eventualantrag des Abg. Klofač abgelehnt und sodann Artikel VIII unter Ablehnung der Abänderungs- und Zusatzanträge des Abg. Rieger unverändert nach dem Ausschussentwurfe angenommen.

Es wird hierauf Artikel IX (Refundirung von 80 Millionen Kronen) in Verhandlung gezogen.

Zum Worte sind gemeldet pro die Abgeordneten Hueber, Lecher, Hagenhofer, Perič, Borčić, Stojan, Wagner, Huber, Götz, Kolischer, Unterladstätter; contra die Abgeordneten Daszyński, Hauck, Ofner, Scheicher, Kienmann, Seitz, Ellenbogen, Maštálka, Schraffl, Hybeš, König, Fořt, Heimrich, Heller, Sileny, Udržal, Rieger, Hovorka, Bělsky, Kurz, Sokol.

Minoritätsberichterstatter Abg. Kaftan erklärt, dass er sich der Ansicht des Generalberichterstatters, der sich für die Bewilligung der Refundirung ausgesprochen habe, nicht anschliessen könne. Er bedauert, dass die oftmalige Anregung, es möge die Verwendung der Cassenüberschüsse alljährlich durch ein Specialgesetz festgesetzt werden, bisher keinen Anklang gefunden habe. Die Refundirung der 80 Millionen an die Cassenbestände möge im Interesse einer geordneten Staatswirthschaft wünschenswerth sein, allein diese Frage sei verfassungsrechtlicher und politischer Natur. Seine Partei habe der Investitionsvorlage keine Schwierigkeiten bereiten wollen, müsse sich aber gegen die Refundirung aus constitutionellen Gründen aussprechen. Redner ersucht, das Minoritätsvotum anzunehmen, das heisst die Refundirung aus dem Gesetze auszuscheiden und die Regierung aufzufordern, eine besondere Vorlage einzubringen, welche dem Budgetausschusse zuzuweisen wäre.

Abg. Daszyński hegt schwere Bedenken gegen die Refundirung von 80 Millionen Kronen, die aus den Cassenbeständen entnommen worden sind. Es spielen hiebei verschiedene Momente mit: die Ausserachtlassung des constitutionellen Rechtes auf Budgetbewilligung und das Uebergreifen auf das Gebiet des österreichisch-ungarischen Ausgleiches, indem über verschiedene Detailfragen dieses Ausgleiches entschieden werde, ohne dass das Haus sich irgendwie über die § 14-Verordnungen der vorhergegangenen Regierungen geäussert habe. Nachdem der Vertreter des Czechenclub sich gegen die Refundirung ausgesprochen hat, wende sich Redner hauptsächlich an die deutschen Parteien, die sich immer als die Hüter der Verfassung aufgespielt haben. Redner erinnert an die von der deutschen Volkspartei und von der deutschen Fortschrittspartei gestellten Anträge auf Versetzung des Ministeriums Thun in den Anklagezustand wegen der von ihm erlassenen § 14-Verordnungen. Unter den angeklagten Ministern befand sich auch der noch immer fungirende Minister Dr. Ritter von Wittek. In den Kämpfen der letzten Jahre hat es sich immer darum gehandelt, das primäre Recht des Hauses gegen das angeblich primäre Recht der Regierung zur Geltung zu bringen. Die Wunden aus diesem Kampfe sind noch nicht geheilt, und schon sollen dem Volksrechte noch schwerere Wunden geschlagen werden. Redner polemisirt sodann gegen die Ausführungen des von Dr. Kolischer über die Frage der Refundirung erstatteten Specialberichtes. Es handle sich nicht nur um die parlamentarische Bewilligung, sondern Dr. Kolischer sagt, die bezüglichen Ausgaben hätten „keine parlamentarische Begründung gehabt“; ein grosser Theil der Ausgaben sei nur eine Fortsetzung früher bewilligter Posten. Mit einer solchen Argumentation könnte man jedes Budgetrecht umgeben. Redner schliesst mit der Bitte, gegen Artikel IX, eventuell für das Minoritätsvotum Kaftan zu stimmen.

Abg. Dr. Lecher: Ich muss zunächst erklären, dass ich nicht die Ehre habe, im Namen meiner Parteigenossen hier sprechen und stimmen zu können. Für die Bedeckung der von uns bereits bewilligten Ausgaben von 487 Millionen werde ich aus voller Ueberzeugung stimmen, ohne irgend ein Junctim offener oder heimlicher Art mit den Wasserstrassen, aber auch ohne jenes Junctim, welches die Regierung mit der ganzen Eisenbahnvorlage zu verknüpfen beliebt hat, ohne das Junctim mit der Refundirung der Cassenbestände. Es ist bedauerlich, wenn man einem Hause, das nach so schwerer Krankheit im Zustande der Reconvalescenz sich befindet und eine wirthschaftliche Vorlage von fast epochaler Bedeutung zu votiren im Begriffe ist, eine derartige Belastungsprobe noch durch dieses Junctim verschärft. Die Frage, wie hoch denn eigentlich die Cassenbestände sind, wird in dem Ausschussberichte des Abg. Dr. Kolischer zum erstenmal ziffermässig beantwortet. Diese Ziffern muss Dr. Kolischer allerdings vom Finanzministerium bekommen haben. Aber in constitutioneller Beziehung ist es bedauerlich, dass eine derartige Frage erst in letzter Minute ziffermässig beantwortet wird. Es war die Aufgabe der Regierung, dieses Beweismittel in der Regierungsvorlage vorzubringen. Der Bericht Dr. Kolischer's führt aus, dass die Cassenbestände Ende 1899 rechnungsmässig 454½ Millionen Kronen betrugen, und nun beginnt ein wildes Herunterrechnen. Immer neue Posten werden als nicht cassenbestandsfähig disqualificirt, so dass schliesslich von der halben Milliarde nicht viel übrig bleibt. Warum ist gerade das Ende des Jahres 1899 gewählt worden? Das war ein Zeitpunkt, wo zur Herstellung der Fünf Kronen-Stücke gerade recht viel Silbergeld in die Münze geschickt werden musste. Heute stehen also von den genannten Summen der Regierung sicherlich ein paar Milliönchen zur Verfügung. Wie viel weiss sie wohl, der Ausschuss scheint es nicht gewusst zu haben. Nach Berücksichtigung der Abzugsposten erübrigen noch 345 Millionen Cassenbestände, von denen mit einer gewissen Pose mitgetheilt wird, dass sie sich auf 9000 Cassen vertheilen. Davon befinden sich aber 7500 Cassen im Post- und Eisenbahndienste, auf welche circa 50 Millionen entfallen, während auf die geringere Anzahl der übrigen Cassen der weit grössere Betrag von 300 Millionen entfällt. Summirt man übrigens die auf Seite 83 des Berichtes ausgewiesenen Summen, welche darstellen, wie viel Baargeld in den einzelnen Cassen und Perceptionsämtern erliegt, so kommt man werkwürdigerweise keineswegs zu der Summe von 345 Millionen, sondern zu der Summe von 321½ Millionen. Als zur Verfügung des Finanzministers stehend, bleiben lediglich die in der Staatscentralcasse befindlichen 143½ Millionen. Es wird gesagt, man müsse hievon die Steuerwechsel im Betrage von 22 Millionen ausschalten. Es geht aber nicht an, derartige liquide Forderungen, wie die durchgesiebten, mit allen möglichen Garantien versehenen Wechsel unserer hervorragendsten Industriellen als etwas, was man in den Cassenbeständen gar nicht in Betracht zu ziehen habe, auszuschalten. Gewiss ist auch dasjenige Gutbaben, welches bei der Postsparcasse zu Rechnung des Staates erliegt und für Ende 1899 mit 52 Millionen angegeben ist, ein der Regierung vollkommen zur Verfügung stehendes, nabezu baares Geld. Diese Posten zusammengerechnet und von den 143½ Millionen, welche sich in den Staatscassen befinden, abgezogen, ergeben einen Baarbestand von 23½ Millionen, welche zu dieser Zeit in der Staatscentralcasse waren. Dazu kommen noch die Steuerwechsel, das Girogutbaben bei der Oesterreichisch-ungarischen Bank, die 52 Millionen der Postsparcasse und der Betrag von 20 Millionen, der im Ausschusse in Verlust gerathen ist, so dass man zu der immerhin ansehnlichen Summe von 127,000.000 Kronen gelangt. Weiter ist ein gewisser Betrag von Scheidemünzen, endlich ein Betrag von der schwebenden Schuld des Activ-Passiv-Saldo zur Verfügung, so dass Ende 1899 bereits 150,000.000 Kronen Cassenbestände vorhanden gewesen sein müssen, und wenn sie nicht dagewesen sind, ist es Sache des Finanzministers, aufzuklären, wohin man dieses Geld gegeben hat. Seit 1899 hat noch eine Besserung stattgefunden. Aus alledem geht hervor, dass diese grosse Noth an Baarmitteln, von der man seit Monaten erzählt, thatsächlich nicht besteht.

Wenn eingewendet wird, dass grosse Cassenbestände kein Unglück wären, so könne sich Redner für das Anhäufen von Beständen, über welche die Regierung Niemand Rechenschaft ablege, nicht erwärmen, wenigstens aber müsste über die Zinsen irgend welche Rechnung gelegt werden. Es sei bedauerlich, dass der Specialberichterstatter Abg. Dr. Kolischer die Bewilligung

der 80 Millionen als eine volksfreundliche Massregel hinstelle, welche ein Anziehen der Steuerschraube verhindern würde.

Wenn weiter der Staat als ein schlechter Zahler hingestellt werde, der nicht in der Lage sei, seinen Verpflichtungen gegenüber der Industrie nachzukommen, so sei dieses Argument ein sehr trauriges. Es sei ja bekannt, dass für die bessere Ausrüstung der Wehrmacht in nächster Zeit namhafte Opfer gebracht werden sollen. Redner könne diese Methode des Versteckenspielens nicht billigen. Wenn die Armee eine bessere Bewaffnung brauche, werde man gewiss so patriotisch sein, dasjenige, was nothwendig ist, zu bewilligen. Wenn wirklich eine so grosse Ebbe in den Cassenbeständen herrscht, so werde mit den 80 Millionen, von denen die Hälfte für Valutazwecke weggehen soll, gar nicht gedient sein. Dem Bedürfnisse der Staatsverwaltung nach einer gewissen Elasticität in Bezug auf ihre Geldgebahrung könnte durch eine modernere Organisirung des Cassenwesens, sowie durch ein Gesetz über die Ausgabe von Cassenscheinen vollkommen Rechnung getragen werden.

Redner wendet sich sodann der Erörterung der Valutafrage zu, die versteckt in dem Refundirungsbegehren enthalten sei. Von den 80 Millionen sollen $38^1/_2$ Millonen zur Fortsetzung der Valutaregulirung verwendet werden. Ungarn wisse ganz gut, was es an dem Ausgleiche besitzt, und es falle ihm nicht ein, diese ungeheuren Vortheile preiszugeben, welche es durch den § 14-Ausgleich erreicht habe, auch wenn das alte Geld noch längere Zeit im Umlaufe sich befinde. Wenn das Parlament diese Rechnung bezahlt, hat es sich in den beiden wichtigsten Punkten, dem Geldpunkte und dem Ausgleiche mit Ungarn, mit der § 14-Vergangenheit der letzten Jahre versöhnt.

Man habe hier zum erstenmal Gelegenheit, zu dem ungarischen Ausgleiche Stellung zu nehmen. Das Uebereinkommen mit der Bank sei ein Theil dieser Ausgleichsvereinbarungen, und wer das Geld zur Durchführung dieses Uebereinkommens bewillige, der stärke den § 14 materiell ausserordentlich.

Es werde weiter gesagt, dass ein Theil dieser 113 Millionen, welche der Eisenbahnminister für Investitionen während der § 14-Periode ausgegeben habe, parlamentarisch bewilligt seien, und dass es sich bezüglich dieses Betrages nur um die Bedeckung handle; Redner habe ausgerechnet, dass nur $26^1/_2$ Millionen Kronen parlamentarisch bewilligt seien, während 88 Millionen in der Luft hängen. Der Berichterstatter meint freilich, dass es sich hinsichtlich dieses letzten Betrages um eine Analogie handle. Damit könne Redner sich aber nicht einverstanden erklären.

Das Investitionsbudget sei ein bureaukratisch-parlamentarischer Nothbehelf gewesen. Der gegenwärtige Finanzminister habe diese Art der Wirthschaft, dass man diverse unbequeme Posten aus dem Hauptbudget in ein Nebenbudget „auswandern schickte", kritisirt, als er jene glänzende Budgetrede hielt, auf die man so lange gewartet habe und die noch heute den Gegenstand des Studiums und der Bewunderung aller mit finanziellen Fragen sich beschäftigender Männer bildet. Es gehe nicht an, unter den in das Investitionspräliminare eingeschobenen Budgetposten eine weitere vorsichtige Wahl zu treffen und sich eine Summe von 113 Millionen Kronen zusammenzustellen, welche sich dem Parlamente nach ihrer Verwendung als ungemein wohlgefällige Auslage für Bahninvestitionen darstellen.

Der Generalberichterstatter Dr. Sylvester stehe in dieser Frage auf dem starren Rechtsstandpunkte. Er meine, es handle sich um ein einfaches Darlehensgeschäft, indem der Eisenbahnminister sich vom Finanzminister das Geld ausgeliehen habe und es jetzt zurückzahlen müsse. Diesen Vergleich könne Redner nur als einen nicht besonders gelungenen juridischen Scherz auffassen. Der Staat, der Fiscus, sei ein Ganzes und stelle das gesammte Staatsvermögen dar, die Minister seien nur Verwalter des Gemeinvermögens.

Unsere Aufgabe, schliesst Redner, ist es, zu denken, dass wir das wichtigste finanzielle und wirthschaftliche Gut unserer Wähler zu verwalten haben, ihre Steuerkraft, und diesem Gedanken durch meine Kritik Ausdruck zu geben, war mein heutiges Bestreben.

Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk:

Hohes Haus! Einer der wichtigsten Punkte des in Verhandlung stehenden Artikels, die Refundirung eines Betrages von 80 Millionen Kronen, ist soeben in drei interessanten, temperamentvollen Reden angegriffen worden, von welchen eine vom verehrten Herrn Berichterstatter der Minorität, die zweite von dem ersten Herrn Contra-Redner und die dritte von dem ersten Herrn Pro-Redner ausgegangen ist. Wenn ich die Art der Argumente gruppire, die in diesen drei Reden entgegengehalten worden sind, so glaube ich, gehört die eine Hälfte auf das politische, staatsrechtliche Gebiet, die andere auf das eigentliche finanzielle, cassenmässige.

In politischer Beziehung wurde im Wesentlichen entgegengehalten — ich glaube, es ist das in sehr verschiedenen Abtönungen der Worte geschehen, aber im Grunde ist derselbe Gedanke wiedergekehrt — dass die jetzige Regierung — und um diese kann es sich ja bei der Einbringung dieser Vorlage nur handeln — nicht verfassungsmässig correct gehandelt habe, indem sie diesen Refundirungsanspruch in dieser Form und an diesem Orte gestellt hat. Es wurde unter Anderem darauf hingewiesen, dass die Regierung noch nicht die Indemnität erwirkt habe und für eine ganze Reihe von § 14-Verordnungen, welche zum geringeren Theile von ihr, zum grösseren Theile von Vorgängern veranlasst worden waren.

Hohes Haus! Ich gestehe, dass ich diese Vorwürfe nicht als ganz richtig hinnehmen kann. Die jetzige Regierung konnte doch bezüglich der der Vergangenheit angehörenden § 14-Verordnungen nichts Anderes thun, als dieselben verfassungsmässig dem hohen Hause vorzulegen, damit das hohe Haus entweder die Genehmigung oder die Nichtgenehmigung ausspreche. Aber, meine Herren, was kann die Regierung dafür, dass das hohe Haus bisher nicht dazu gekommen ist, eine concrete Stellung gegenüber diesen unterbreiteten Vorlagen einzunehmen? Ich kann nicht einsehen, inwiefern die jetzige Regierung inconstitutionell dadurch gehandelt haben soll, dass sie in einer Regierungsvorlage an das hohe Haus, welches Geldbewilligungen verfassungsmässig zu ertheilen hat, mit einer Bitte um eine solche Geldertheilung sich wendet.

Nun kann man allerdings noch sagen — und auch das ist von verschiedenen Herren Rednern gesagt worden — es sei der Ort nicht der richtige gewesen, und es ist insbesondere darauf hingewiesen worden, dass im Eisenbahnausschusse vorzugsweise die Eisenbahnfachmänner sitzen, während die Finanz- und Valutafachmänner in anderen Ausschüssen des hohen Hauses ihren Platz hätten.

Meine Herren, ich will ja nicht untersuchen, ob das so richtig ist, dass im Eisenbahnausschusse nur Eisenbahnfachmänner und keine Finanzfachmänner sitzen, ich glaube, das hohe Haus wird sich auch bei der Einsetzung jenes Ausschusses, der nicht blos über den Bau von Eisenbahnen, sondern zum allermindesten auch über den 480 Millionencredit für künftige Eisenbahnen zu urtheilen gehabt hat, diese letzteren Rücksichten vor Augen gehalten haben. Auf jeden Fall glaube ich aber für das Vorgehen der Regierung — und ich glaube gewiss nicht für die Ausschusszusammensetzung und Ausschusszuweisung des hohen Hauses aufzukommen zu haben, sondern nur für das, was die Regierung gethan hat — ganz einfach sagen zu können: Es handelt sich bei dem Totale der Vorlagen durchwegs um Creditansprüche, welche in Eisenbahnbauten wurzeln. Ich kann daher nicht zugeben, dass die Regierung eine, ich möchte sagen, sachliche oder logische Verpflichtung hätte hier zu trennen oder zu sondern. Ich bitte um Verzeihung, meine Pflicht ist es ja, in einem kritisch gestimmten Abgeordnetenhause, wo jede Handlungsweise der Regierung ziemlich genau untersucht und nachgesehen wird, ob man irgend ein Haar darin finden könnte, auch meinerseits dieser Untersuchung zu folgen.

Nun, meine geehrten Herren, ich bin gar nicht sicher, ob, wenn die Regierung den umgekehrten Weg eingeschlagen hätte, nämlich für die Eisenbahnbauten der Zukunft eine Vorlage und dann ohne inneren Zusammenhang mit dieser Vorlage eine zweite Vorlage wegen Refundirungen einzubringen, die ihre Wurzeln haben in früheren, im Investitionsprogramme vorgesehenen und ausgeführten Eisenbahnbauten, ob da nicht auch kritische Geister gekommen wären und gesagt hätten: Die Regierung reisst ja zusammengehörige Dinge auseinander; es handelt sich hier um einen Credit für Eisenbahnbauten, es handelt sich dort um Eisenbahnbauten, warum macht die Regierung einen Versuch, das hohe Haus zu verleiten, zwei gleichartige Dinge möglicherweise gar zwei verschiedenen Ausschüssen zuzuweisen? Ich glaube es lässt sich vom logischen und sachlichen Standpunkte das Vorgehen der Regierung vertreten und insbesondere vom staatsrechtlichen und verfassungsmässigen Standpunkte in keiner Weise ein Moment erblicken, welches den Vorgang der Regierung nicht zulässig erscheinen liesse. Das hohe Haus wird aber mit besonderem Interesse der ungemein gründlichen, interessanten und auch so humorvollen Rede des ersten Herrn Pro-Redners gefolgt sein, welcher in einem grossen Theile seiner Ausführungen den sachlichen, den wirklich finanziellen und cassenmässigen Standpunkt eingenommen hat.

Meine Herren! Ich bitte nicht zu befürchten, dass ich die ziemlich umfassende Kritik des geehrten Herrn Redners in Bezug auf das Thema der Cassenbestände etwa mit einer nicht

minder umfassenden systematischen Darstellung der Cassenbestände erwidern werde. Das hiesse die Geduld des hohen Hauses etwas zu stark in Anspruch nehmen, und es hiesse ausserdem ein bischen dem hohen Hause gegenüber gegen das bis in idem sündigen. Wenn ich mich nämlich auch über dieses Thema nicht ex professo ausgesprochen habe, so hat sich doch der geehrte Herr Specialberichterstatter schon in ausserordentlich gründlicher und erschöpfender Darstellung, die ja gedruckt in den Händen der verehrten Herren sich befindet, hierüber ausgesprochen, und ich möchte mich daher damit begnügen, so gut ich es im Momente kann, auf einige specielle Anfragen des verehrten Herrn Abg. Dr. Lecher zu erwidern. Vorher möchte ich nur mit einem Worte auf die hypothetisch ausgesprochene Muthmassung des verehrten Herrn Reduers antworten, dass die im Operate des verehrten Herrn Specialberichterstatters mitgetheilten Daten etwa amtlichen Ursprunges seien.

Das Verhältniss ist folgendes: Der Ausschuss des hohen Hauses hat von der Regierung concrete Nachweisungen verlangt. Der Herr Specialberichterstatter hat im Namen des Ausschusses der Regierung dieses Verlangen übermittelt. Die verlangten Daten wurden selbstverständlich von der Regierung pflichtgemäss dem verehrten Herrn Specialberichterstatter geliefert, welcher dieselben sodann in seinem Operate selbstständig verwendet hat. Die Daten sind also allerdings zu einem gewissen Theile officielle Daten, welche die Regierung zur Verfügung gestellt hat.

Der verehrte Herr Abg. Dr. Lecher hat nun u. A. die Bemerkung gemacht, dass bei der Aufzählung der verschiedenen Cassenbestände dem Ausschussberichte 22 Millionen abhanden gekommen seien, die sich auf Seite 83 rechts oben nicht finden. Ich erlaube mir, den verehrten Herrn Abgeordneten darauf aufmerksam zu machen, dass schon das Wort „namentlich", wie aus dem Contexte „an den obigen 345 Millionen participiren namentlich" hervorgeht, zeigt, dass die Aufzählung keine taxative ist, sondern dass in dieser Anfzählung nur die vorzüglichsten Gruppen von Cassen berücksichtigt sind, uämlich die Staatscentralcasse, die Landescassen, Perceptionsämter, sowie Post- und Eisenbahncassen.

Ausser diesen Cassen gibt es nun noch eine ganze Reihe von Cassen; ich bin nicht imstande, sie aus dem Gedächtnisse taxativ aufzuzählen, ich erwähne beispielsweise nur die Montancassen und die Forstcassen. Die abhanden gekommenen 22 Millionen liegen also in jenen letzteren Cassen.

Ferner hat der verehrliche Abg. Dr. Lecher gefragt, warum man dann für die Momentphotographie gerade die Cassenbestände zu Ende des Jahres 1899 gewählt habe. Da erlaube ich mir, folgende Antwort zu geben: Man hat vor Allem einen Cassenbestand von einem letzten December gewählt, weil diese Momentaufnahme normalmässig und rechnungsmässig immer für den letzten December stattfindet. Der Oberste Rechnungshof stellt die Rechnungsabschlüsse mit 31. December fest, und bei dieser Gelegenheit werden die Cassenbestände fixirt. Darum hat man also einen letzten December gewählt. Warum den letzten December 1899? Einfach deshalb, weil dies der letzte Jahresabschluss ist, welcher in dem Zeitpunkte der Fertigstellnng der Vorlage bekannt war. Aus der Zusammensetzung der Cassenbestände und dem sehr instructiven Operate des verehrten Herrn Specialberichterstatters geht ja hervor, dass die Cassenbestände durchaus nicht so einfache Bestände sind, die sich in einigen Stunden abzählen lassen, sondern da spielen diese gewissen activen und passiven schwebenden Posten mit, deren Durchführung oft viele Monate erfordert, so dass der Cassenstand vom letzten December erst nach einer Reihe von Monaten rechnungsmässig fixirt werden kann. Nun hat der verehrte Herr Abgeordnete gemeint, dieser 31. December 1899 sei besonders günstig gewählt worden, um die Cassenbestände recht niedrig und unzureichend erscheinen zu lassen.

Meine Herren, wenn wir die Absicht hätten, der Sache dieses Aussehen zu geben, so würden wir gewiss keinen 31. December für unsere Momentphotographie gewählt haben. Im tiefen Winter nämlich sind die Cassenbestände gewöhnlich relativ günstiger; die eigentlich schlechte Zeit ist jetzt, ist im Frühsommer. Es liegt dies in der Natur der Sache. Es hängt das theils zusammen mit der Campagne bei verschiedenen Productionszweigen, welche der Prodnctionsabgabe unterliegen, theils mit der Erute, so dass in den späteren Monaten des Jahres die Eingänge reichlicher sind. Ende des Jahres sind die Cassenbestände leidlich gut, während sie von da ab gegen das Frühjahr zu abzunehmen pflegen. Von diesem Standpunkte aus war also der 31. December 1899 für den vom verehrten Herrn Redner gemuthmassten Zweck keineswegs günstig.

Der verehrte Herr Abgeordnete hat weiter exemplicirt die Post von 22 Millionen Steuerwechseln, die sich an jenem 31. December in den Cassenbeständen vorgefunden habe und von der er die Mnthmassnng ausgesprochen hat, dass der Betrag von 22 Millionen ein relativ niederer Stand sei. Ganz richtig! Gewöhnlich ist die Summe der Steuerwechsel viel höher, jetzt ist sie z. B. etwas über 50 Millionen, aber ich muss darauf aufmerksam machen, dass der Schluss aus dieser Thatsache gerade nach der umgekehrten Richtung geht. Ich werde dem verehrten Herrn Abgeordneten sofort sagen, warum Ende 1899, Anfang 1900 so wenige Steuerwechsel in der Casse waren. Deswegen, weil kurze Zeit vorher die damals schon bestandene Cassenknappheit die damalige Finanzverwaltung veranlasst hatte, Steuerwechsel escomptiren zu lassen. Es waren daher so und so viele Steuerwechsel, welche vorher im Portefeuille der Finanzverwaltung gewesen waren, in anderen Portefeuilles, und dafür war das Baargeld in den Cassenbeständen. Wenn daher regelmässig der Betrag der Steuerwechsel ein höherer ist, so bedeutet das die Umwandlung eines etwas grösseren Theiles der Cassenbestände aus dem allermobilsten Zustande des rollenden Geldes in den Zustand einer ermässigten Mobilität — es ist in der That eine gemässigte Mobilität, wenn man Wechsel in der Hand hat, die erst drei oder sechs Monate a dato zur Einzahlnng gelangen und deren Escomptirung, wenn man sie vorznnehmen gezwungen ist, immerhin eine nicht unbeträchtliche Zinsenlast bedeutet. Im Vorjahre z. B. war der Bankzinsfuss, der für die Escomptirnng massgebend ist, $4^1/_2$ pCt., das ist ziemlich viel nnd mehr als der Zinsfuss der fundirten Schuld.

Der verehrte Herr Abgeordnete hat anch gefragt, und er hatte sicherlich das Recht zu fragen: Ja, wenn der Staat activ schwebende Posten, z. B. Guthaben bei der Postsparcase, bei der Oesterreichisch-ungarischen Bank oder bei sonstigen Creditinstituten hat, so müssen Zinsen eingehen, und diese Zinsen müssen irgendwo aufscheinen. Ich erlaube mir darauf zu antworten, dass solche Zinsen eingehen und aufscheinen, und zwar im Staatsvoranschlage im Einnahmetheile X, „Finanzministerium", Capitel 11, „Allgemeine Cassenverwaltung", Titel 7, „Zinsen von den im Vermögen der Staatscentralcasse befindlichen Effecten, beziehungsweise von schwebenden Vorschüssen, angelegten Staatsgeldern und aus dem Checkverkehre mit der Postsparcasse, dann Escomptezinsen für 1901 . . . K 1,435.000."

Der verehrte Herr Abgeordnete hat ferner daranf angespielt, dass, wenn von Seiten der Regierung anch darauf hingewiesen werde, dass man es nicht anf eine vollkommene Leere der Cassen ankommen lassen darf, weil man ja doch auch für irgend welche ausserordentliche Erfordernisse gerüstet sein muss, die Regierung hier irgendwelche ganz besondere grosse specielle Ausgaben im Sinne habe. Ich bitte, dem ist nicht so; ich will blos erwähnen, dass ja leider mit einer gewissen Regelmässigkeit auch Nothstandsausgaben eintreten, welche, wie z. B. im Vorjahre — wenn ich mich recht erinnere — glücklicherweise nur mit dem mässigen Betrage von $4^1/_2$ Millionen Kronen den Staatshaushalt belastet haben, die aber, wenn ich mich der Ziffer recht entsinne, das Jahr vorher den Betrag von 10 Millionen Gulden, das ist 20 Millionen Kronen, ausgemacht haben. Wenn die Cassenbestände knapp sind, ist das keine Kleinigkeit — und es ist auch nicht gleichgiltig, ob man rasch gibt, denn in solchen Fällen gilt ja besonders das Wort: Bis dat, qui cito dat — und ob man so erhebliche Summen den nothleidenden Bezirken augenblicklich zuzuführen in der Lage ist.

Wenn der verehrte Herr Abgeordnete sodann den Schluss gezogen hat, wenn die Cassenbestände wirklich so desparat sind, dass sie solche ausserordentliche Zufnhren brauchen, dann würde auch eine ausserordentliche Znfuhr von 40 Millionen Gulden, das ist 80 Millionen Kronen, nach Abschlag dessen, was für Valutazwecke benöthigt wird, die Sache nicht in Ordnung bringen, so glaube ich, ist das einer derjenigen Schlüsse, welche eine gewisse Aehnlichkeit haben mit jenen Schlüssen, in welchen schon die alten griechischen Weisen bekanntlich ihre Schlusskraft übten.

Ich glauhe, dieser Schluss hat eine gewisse Aehnlichkeit mit dem sogenannten Haufenschluss. Ein Korn macht keinen Haufen, zwei Körner machen keinen Haufen u. s. w., folglich macht anch die grösste Menge Körner keinen Haufen. Um also von unserem Falle zu reden: wenn die Cassen leer sind, kann eine Million nichts ausmachen, können zwei Millionen nichts ausmachen nnd auch 40 Millionen nichts ausmachen. So steht die Sache denn doch nicht. Ich glaube, es kann einen Zustand geben, bei welchem in der That, wenn 40 Millionen Kronen fehlen, eine derartige Cassenknappheit eintritt, dass eine ordnungsmässige Gebahrung gefährdet ist, und dass Dinge vorkommen können, welche in einem geordneten Staatswesen mit geregelten Finanzverhältnissen nicht vorkommen sollen nnd dürfen, dass dagegen, wenn 40 Millionen dazu kommen, solche

Dinge vermieden werden. Ich für meine Person gehe von dem Grundsatze aus, durchaus nicht vom hohen Hause soviel zu verlangen, dass die Cassen in Geld schwimmen; ich habe daher auch keineswegs die Refundirung aller derjenigen Beträge verlangt, welche die Finanzverwaltung für Investitionszwecke in den letzten Jahren anderen Ressorts zur Verfügung gestellt hat, sondern glaubte mich auf jenen Minimalbetrag beschränken zu sollen, den ich so, wie ich die Cassenverhältnisse kenne und verstehe, für nothwendig halte, um eine geordnete Gebahrung aufrechtzuerhalten.

Wenn der verehrte Herr Abgeordnete darauf hingewiesen hat, dass man durch Reorganisirung des Cassenwesens an Baargeld sparen soll, so hat er vollständig Recht, und ich kann dem hohen Hause mittheilen, dass ich während meiner Amtsführung bestrebt war — die Noth, auch die Cassennoth macht ja bis zu einem gewissen Grade erfinderisch — auf allerlei Hilfsmittel zu sinnen, dass ich bestreht war, verschiedene Massregeln eintreten zu lassen, welche auf eine Baargeldersparung hinauslaufen. — Aber grössere Erfolge konnte ich bis zum Augenblicke nicht erzielen, und ich bitte, gewisse fundamentale Umgestaltungen, die vielleicht noch in Zukunft zu grossen Ersparnissen an Baarmitteln führen könnten, lassen sich nicht im Handumdrehen machen. Es würde gewiss eine Leichtfertigkeit darin liegen, das System der Cassenverwaltung von einem Tag auf den anderen vollkommen umzustürzen. Solche Organisirungen, die übrigens auch nicht vom Ministerium allein durchgeführt werden können, sondern der Mitberathung und Zustimmung des Obersten Rechnungshofes bedürftig sind, solche grosse Reorganisationen müssen sorgfältig vorbereitet werden. Würde übrigens diese geldsparende Reform nicht eingeführt worden sein, dann, verehrte Herren, würden wir eben nicht gleich bleibende, sondern zunehmend grössere Cassenbestände branchen. Die Herren wissen ja und können es von Jahr zu Jahr verfolgen, dass unsere Gesammtumsatzziffer immer anwächst. Wir haben von Jahr zu Jahr in dem Masse, als neue Post- und Telegraphenämter errichtet werden, auch mehr Cassenstellen, welche dotirt werden müssen. In dem Masse, als die Beamtengehalte erhöht worden sind, haben wir an jedem Monats-Ersten eine grössere Geldbewegung, welche es natürlich auch nothwendig macht, dass die mit den Zahlungen betrauten Cassen grössere Vorräthe halten. Nun, durch diese geldsparende Reform ist es eben gelungen, diesem zunehmenden Bedarfe an Cassenbeständen gewissermassen den Widerpart zu halten und trotz des grösseren Umfanges der Staatswirthschaft mit einer ähnlichen Summe auszukommen, wie sie einige Jahre zuvor zur Verfügung gestanden ist.

Der verehrte Herr Abg. Dr. Lecher hat sodann in gewiss sehr interessanten und beherzigenswerthen Worten der Regierung einen Rath gegeben, doch das Elasticitätsmittel der Staatscassenscheine nicht ausseracht zu lassen, und hat sich bei dieser Gelegenheit in der That auf verschiedene hervorragende Autoritäten auf dem Gebiete des Geldwesens und der Volkswirthschaft berufen. Ich konnte jetzt im Augenblicke begreiflicherweise die Valuta-Enquêteprotokolle nicht zu Rathe ziehen, möchte aber die Vermuthung aussprechen, dass diejenigen Autoritäten, die sich damals für Staatscassenscheine ausgesprochen haben, diese gewiss rationelle Art schwebender Schuld doch erst für jenen Zeitpunkt in Aussicht genommen haben dürften, in welchem die schwebende Schuld der Salinenscheine aus der Welt geschafft wäre. Ich muss gestehen, dass ich es für nicht ganz angenehm hielte, wenn ein Staat, dessen Cassenmittel so knapp geworden sind wie die Cassenmittel unseres Staates im jetzigen Augenblicke, neben den Salinenscheinen noch weitere schwebende Schulden in Form von Schatzscheinen emittiren würde. — Die Salinenscheine haben nämlich im Augenblicke eine etwas unangenehme Nebeneigenschaft, die sie vor einigen Jahren nicht gehabt haben. So lange sie nämlich in einem festen Reciprocitätsverhältnisse mit dem Staatsnotenumlaufe waren, so lange konnten sie irgend eine cassenmässige Unbequemlichkeit für die Finanzverwaltung nicht werden. Strömten solche Salinenscheine zurück, so hatte man blos mit der einen Hand solche Salinenscheine zu nehmen und mit der anderen Hand Papiergeld, Staatsnoten hinauszugeben. Jetzt ist es anders: Wenn jetzt Salinenscheine zurückströmen sollten, so kann ich nicht neues Papiergeld emittiren, sondern ich muss die nach Honorirung begehrenden Salinenscheine honoriren, honoriren aus denjenigen Cassenbeständen, welche ohnedies schon eine so bedenkliche Niedrigkeit erreicht haben, und ich muss gestehen, dass ich einiges Bedenken tragen würde, die Staatsverwaltung der Möglichkeit, der theoretischen Möglichkeit auszusetzen, dass in einem gegebenen Augenblicke, und zwar sind das gewöhnlich auch für die Finanzverwaltung nicht bequeme, sondern unbequeme Augenblicke, wo das Publicum es vorzieht, baares Geld statt kurz verzinslicher Scheine in die Hand zu bekommen — Salinenscheine und neben diesen noch weiter auszugehende Scheine der schwebenden Schuld zur Präsentirung gelangen würden.

Ich will gar nicht davon reden meine Herren, dass wir ja eigentlich noch ein drittes Institut haben, welches gleichfalls den Staat, wenn auch formell einen anderen Ressortzweig, mit einer schwebenden Schuld belastet, d. i. die Postsparcasse.

Ich rede davon nicht, weil ich die Ueberzeugung habe, dass vermöge gewisser Massnahmen, die hier getroffen sind, die Activstände der Postsparcasse in einer derartigen Weise mobilisirt worden sind, dass eine ernste Verlegenheit für den Staat und die Finanzverwaltung aus dieser Veranlassung nach menschlicher Voraussicht ausgeschlossen ist. Immerhin würde ich aber glauben, dass gerade ein vorsichtiger Finanzpolitiker es nicht für wünschenswerth erkennen kann, dass unser Staat unter dauernder Niedrighaltung der unmittelbaren Cassenbestände drei Arten von schwebenden Verpflichtungen, die sich alsdann summiren würden, eingeht.

Hohes Haus! Auf das zweite Gebiet, welches der verehrte Herr Abg. Dr. Lecher in — wie ich zugestehen muss — sehr interessanter Weise besprochen hat, das Gebiet der Valutaregulirung, glaube ich beim vorliegenden Anlasse nicht ausführlich eingehen zu sollen. Ich möchte mir erlauben, auch hier nur ganz wenige Bemerkungen zur Erwiderung vorzubringen.

Der verehrte Herr Abgeordnete hat gesagt, er wolle der Frage ausweichen, ob das hohe Haus selbst gebunden sei an die im Wege einer § 14-Verordnung erlassene Bestimmung, dass die 38 Millionenzahlung für die Valutazwecke aus den Cassenbeständen zu entnehmen ist. Ich bitte, ich will ganz ebenso die Frage, ob das Abgeordnetenhaus daran gebunden ist, bei Seite lassen, aber, meine Herren, der heutige Finanzminister ist, insolange die mit provisorischer Gesetzeskraft ausgestattete kaiserliche Verordnung aufrecht steht, allerdings gebunden, und ich könnte die Zahlung beim jetzigen Stande der Normen aus keinen anderen Mitteln leisten als aus den Cassenbeständen.

Der verehrte Herr Abgeordnete hat nun weiter gemeint, der Termin für die Vornahme dieser Zahlung sei für die Regierung kein ganz obligatorischer. Das gebe ich ohneweiters zu, wenn dieses Wort im juristischen Sinne des Wortes gemeint ist.

Ich glaube aber, meine Herren, dass die österreichische Regierung moralisch gebunden ist, wenn die Oesterreichisch-ungarische Bank mit der Herstellung ihrer Zehnkronen-Zahlungsmittel technisch fertig geworden ist, nicht ihrerseits diesen in dem ganzen Gesetzgebungsprogramme vorgesehenen Act der Durchführung der Valutaregulirung aufzuhalten. Ich bitte, hohes Haus, zu erwägen, welche Bedeutung es vor der Welt hätte, wenn man sagen würde: der österreichische Staat muss von einem festgesetzten Plane der Durchführung der Valutaregulirung abgehen, weil dem österreichischen Staate die Summe von 38 Millionen mangelt, bezüglich deren schon angeordnet ist, dass sie aus den Cassenbeständen für Valutazwecke genommen werden sollen; zweitens, hohes Haus, kann es aber auch vom praktischen Standpunkte nicht empfohlen werden, dass wir, nachdem die obligatorische Kronenwährung gesetzlich eingeführt ist und nachdem eines der Haupthindernisse, um den Uebergangszustand der gewissen Doppelrechnung mit Gulden und Kronen zu überwinden, darin besteht, dass die Bevölkerung noch so viel Geldzeichen vor Augen hat, die auf Gulden lauten, und so wenige Geldzeichen, die auf Kronen lauten, jetzt einen Strich durch die Fortsetzung machen und abermals dahinkommen sollen, dass auf lange, lange Zeit der Bevölkerung die Fünfguldennoten vor Augen bleiben und die Angewöhnung an eine einheitliche Rechnung immer wieder hinausgeschoben werde. Ich muss gestehen, ich halte die österreichische Regierung durch dringende praktische Rücksichten und auch moralisch gebunden, dahinzuwirken, dass in demjenigen Augenblicke, in welchem die Ersatzzahlungsmittel für die bisherigen Fünfguldennoten vorliegen — ein Theil liegt schon in den Fünfkronenstücken vor, der andere Theil wird binnen Kurzem in den auszugehenden Zehnkronennoten der Oesterreichisch-ungarischen Bank vorliegen — ohne Zögern die nothwendigen Barmittel zur Durchführung dieser Action zur Verfügung gestellt werden.

Hohes Haus! Ich bitte zu entschuldigen, wenn ich vielleicht nicht auf alle Einzelheiten erwidert habe, welche in den ja so fachgemässen und eingehenden Reden des verehrten Herrn Vorredners vorgebracht wurden. Ich konnte aber im Momente ohne genauere Vorbereitung und ohne Heranziehung genauerer statistischer Daten nicht mehr dem hohen Hause vorlegen, als ich in diesem Augenblicke gethan habe.

Ich glaube, von meinem Standpunkte aus ganz kurz und einfach sagen zu sollen: vom politischen Standpunkte, vom verfassungsmässigen Standpunkte kann der jetzigen Regierung

gewiss nicht der Vorwurf eines staatsrechtlichen Mangels gemacht werden, wenn sie sich an das hohe Haus um die Refundirung eines Betrages von 80 Millionen Kronen wendet. Und vom rein finanztechnischen, cassamässigen Standpunkte muss ich sagen, dass die österreichische Finanzgebahrung im gegenwärtigen Augenblicke den Zuschussbetrag von 80 Millionen Kronen braucht, von welchen allerdings 38 Millionen für Zwecke der Valuta unter den eben geschilderten Modalitäten bald hinausgezahlt werden sollen, der Rest von ungefähr 40 Millionen aber ein nothwendiger Zuschuss ist, um die correcte Cassegebahrung auf derjenigen Höhe zu erhalten, welche für eine ordnungsmässige Finanzverwaltung unentbehrlich ist. Ich bitte daher das hohe Haus um die Bewilligung auch dieser Post.

Die Verhandlung wird hierauf abgebrochen.

In der 50. (Vormittags-) Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. Mai richteten die Herren Abgeordneten Dr. Šilený und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister eine Interpellation, betreffend das Vorgehen eines Beamten auf der Bahnstation Eggenburg in Niederösterreich.

In der 51. Sitzung vom 24. Mai machte der Herr Präsident die Mittheilung, dass der Herr Abgeordnete Wenzel Sehnal sein Mandat als Mitglied des Eisenbahnausschusses niedergelegt hat.

Weiters brachten in dieser Sitzung die Herren Abgeordneten Dr. Michejda und Genossen einen Antrag ein, betreffend den Ausbau einer Eisenbahnverbindung zwischen der Station der Kaschau - Oderberger Eisenbahn Jablunkau und der Station Milówka. Ferner wurden an den Herrn Eisenbahnminister folgende Interpellationen gerichtet, u. zw.:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Dr. Beurle, Böheim, Dr. Löcker und Genossen:

Einen wesentlichen Bestandtheil der mit grossen Opfern des Staates, des Landes Oberösterreich und der Stadt Linz durchgeführten Donauregulirung nächst Linz bildet der nächst Linz angelegte Winterhafen, dessen Existenzberechtigung durch die grosse Schiffsfrequenz dieses Donauhafens schon jetzt bewiesen ist.

Nun entbehrt dieser Winterhafen leider jedes Anschlusses an das staatliche Eisenbahnnetz, obwohl erst durch diesen Eisenbahnanschluss die Vorbedingung für die rationelle Benützung des Winterhafens gegeben wäre.

Diese so wünschenswerthe Herstellung einer Eisenbahnverbindung zum Linzer Winterhafen wäre mit geringen Kosten durch Herstellung einer Geleiseanlage zu verwirklichen, welche von der Verbindungsbahn Linz — Staatsbahnhof — Urfahr abzuzweigen hätte. Der für dieses Verbindungsgeleise erwachsende Aufwand würde seine Verzinsung in den zahlreichen Frachten finden, welche diesem Geleise, sowohl durch die Frachten des Winterhafens, als auch durch die Frachten der längs dem gedachten Geleise liegenden industriellen Etablissements zugeführt würden.

Die Gefertigten richten demnach an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

„Ist Seine Excellenz geneigt, ehebaldigst die Herstellung eines Verbindungsgeleises von der Staatsbahnlinie Linz—Staatsbahnhof—Urfahr zum Linzer Winterhafen in Angriff zu nehmen?“

2. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Entlassung eines Magazinsarbeiters der k. k. Staatsbahnen in Salzburg.

In derselben Sitzung wurde der Antrag, betreffend den Bau der Bahn Taus-Tachau mit der Abzweigung Weissensulz-Eisendorf und der Antrag, betreffend die Erhöhung der systemisirten Posten sämmtlicher Dienstzweige bei den Staatsbahnen an den Eisenbahnausschuss überwiesen.

Es gelangt nun die Debatte über Artikel IX der Investitionsvorlage (Refundirung von 80 Millionen Kronen) zur Fortsetzung.

Abg. Hauck bedauert, dass von den von ihm im Ausschusse beantragten Resolutionen nur eine Aufnahme in den Bericht gefunden habe, in welcher verlangt werde, beim Bau der Linie Rakonitz—Laun darauf Bedacht zu nehmen, dass dem Markte Holleschowitz die Benützung ermöglicht werde. Redner hebt sodann hervor, dass im Interesse seines Wahlbezirkes der Ausbau der Linie Taus—Tachau mit der Abzweigung nach Weissensulz wünschenswerth wäre. Weiter führt er aus, dass in seinem Wahlbezirke der Wunsch nach Fortsetzung der Bahn Neuhof—Weseritz bis Tepl laut geworden sei, und beantragt eine Resolution wegen Festsetzung besserer Fahrzeiten auf der Strecke Neuhof—Weseritz. Rodner erklärt, dass die Alldeutschen auf Grund des Linzer Programmes für die Investitionen und Wasserstrassen eintreten und auch aus vollem Herzen für die Flussregulirungen und Erhöhung des Meliorationsfonds sind. Wir treten, sagt Redner, auch für die zweite Verbindung mit Triest ein, obwohl unsere Wahlbezirke davon nichts haben werden, weil wir überhaupt für eine Verbindung der Nordsee und Ostsee mit der Adria sind. Was die Frage der Refundirung von 80 Millionen betreffe, so biete dieselbe so wie früher der Dispositionsfonds Anlass, der Regierung das Vertrauen kundzugeben. Während aber der Dispositionsfonds eine verhältnissmässig kleine Summe sei, betrage die Refundirung ein Sechstel des überhaupt in der Investitionsvorlage angesprochenen Betrages. Es wäre geradezu ein Verbrechen, wenn wir der Regierung — vielleicht nicht dieser, sondern einer künftigen — Gelegenheit geben würden, durch Vermehrung der Cassenbestände wieder mit Hilfe des § 14 dem Hause Trotz zu bieten. Wenn die Cassenbestände ergänzt werden müssen, so könnte dies ja im Rahmen eines eigenen Gesetzes geschehen. Redner fordert das Haus auf, mit seiner Partei gegen die Bewilligung der Rückerstattung der 80 Millionen zu stimmen.

Auf Antrag des Abg. Kittinger wird die Debatte geschlossen. Zu Generalrednern werden gewählt: pro Abg. Hagenhofer, contra Abg. Maštálka.

Abg. Hagenhofer (Generalredner pro) erinnert daran, dass von den 487 Millionen in der Vorlage auf die Steiermark nur 4 Millionen entfallen. Das ist doch wohl ein bischen wenig. Nur das ganz kleine Stückchen Hartberg—Friedberg wird der Steiermark zutheil. So lange aber nicht die directe Verbindung mit Wien und Niederösterreich hergestellt ist, sei die ganze Bahn von gar keinem Nutzen. Es müsse allerdings zugegeben werden, dass es nicht klug wäre, den Anschluss an Aspang herzustellen, bevor die Linie Wien—Aspang eingelöst ist, weil sonst die Ablösungssumme gesteigert würde. Mit Dank sei anzuerkennen, dass sich die Grazer endlich mit dem Ansbau der Linie Gleisdorf—Hartberg befreundet haben. Redner erklärt sodann, dass er und seine Gesinnungsgenossen für die Refundirung stimmen werden, weil sie der Meinung sind, dass ein geordneter Staatshaushalt eine unbedingte Nothwendigkeit ist. Mit Bezug auf die gestrigen Ausführungen des Abgeordneten Dr. Lecher sagt Redner, der § 14 sei infolge der Obstruction in Kraft getreten. Und wer hat die Obstruction gemacht? Diejenigen, welche jetzt fest über den § 14 schimpfen. Uns kann gewiss Niemand die Schuld geben, dass wir obstruirt hätten. Wir haben die Obstruction immer bedauert, wir haben weder die Obstruction der Deutschen, noch die der Czechen unterstützt, wir sind gegen jede Obstruction. Wir sind überzeugt, dass Alles das auch auf anderem Wege zu erreichen gewesen wäre, ohne dass man ein so frivoles Spiel mit den Interessen des Staates und des Volkes getrieben hätte. Wenn die 80 Millionen wieder nicht bewilligt werden, kann der Staatshaushalt wieder nicht in Ordnung gebracht und viele nothwendige Massnahmen nicht getroffen werden. Einer Partei wie den Alldeutschen verarge er es nicht, dass sie gegen die Refundirung Stellung nehme, denn ihnen muss daran liegen, der Regierung so viele Schwierigkeiten als möglich zu machen. Aber denjenigen Parteien müsse man dies verargen, welche sonst als gute Patrioten und gute Vertreter des Volkes gelten wollen, bei den Abstimmungen aber nicht zeigen, dass sie wirklich die Interessen des Staates im Auge halten. Die Interessen des Staates sind auch die des Volkes. Man möge jeden zu seinem Rechte kommen lassen, für die Interessen des Staates und der Bevölkerung eintreten, dann werde die Arbeit eine gesegnete sein.

Abg. Maštálka bezieht sich auf die gestrigen Ausführungen des Abg. Kaftan, der erklärt habe, dass die jungczechische Partei vom verfassungsrechtlichen Standpunkte den für die Refundirung angesprochenen Betrag nicht bewilligen könne. Es sprechen gegen diese Bewilligung auch finanzielle Bedenken. Nach Ansicht des Redners müssen zu Ende des Jahres 1900 grössere Beträge in der Staatscentralcasse angesammelt gewesen sein. Auch stehe es nach den Ergebnissen der vergangenen Jahre fest, dass jedes Jahr im Durchschnitte um 40 Millionen Kronen mehr eingenommen als ausgegeben werden. Auf diese Weise könne das ersetzt werden, was den Cassenbeständen bisher entnommen wurde. Redner betont schliesslich die Nothwendigkeit der Verstaatlichung der Nordwestbahn und der Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche in der nächsten Zeit in Angriff genommen werden müsse.

Specialberichterstatter Abg. Dr. Kolischer verzichtet auf das Wort.

Generalberichterstatter Abg. Dr. Sylvester dankt dem Specialberichterstatter, dass er in so eingehender und überzeugender Weise den Willen des Ausschusses zum Ausdrucke gebracht habe. Er müsse von seinem Standpunkte als Berichterstatter dagegen protestiren, dass dem Eisenbahnausschusse in seiner Majorität zugemuthet wurde, dass er der § 14-Wirthschaft durch die Bewilligung dieser Refundirung seine Zustimmung gegeben habe. Der Eisenbahnausschuss habe sich hiebei lediglich davon leiten lassen, dass die vom Eisenbahnminister gemachten Auslagen im Interesse der Bevölkerung dringend nothwendig waren, und dass er sich im Unterlassungsfalle einer strafbaren Handlung schuldig gemacht hätte. Im Interesse der Bevölkerung bittet er, dem Artikel IX zuzustimmen.

Bei der Abstimmung wird der Minoritätsantrag Kaftan (Ansprechung der Refundirung durch eine besondere Gesetzesvorlage) abgelehnt und Artikel IX in der Fassung des Ausschussantrages angenommen.

Hierauf wird Artikel X (parlamentarische Controle) in Verhandlung gezogen.

Generalberichterstatter Abg. Dr. Sylvester führt aus, dass der Ausschuss nicht der Ansicht war, dass durch die Einsetzung einer besonderen Controlcommission eine grössere Sicherheit geschaffen worden wäre. Die Controle sollte vielmehr durch das Parlament selbst ausgeübt werden, indem alljährlich genaue Ausweise über die Verwendung der Anleihe gleichzeitig mit der Einbringung des Staatsvoranschlages vorgelegt werden. Er empfiehlt die Annahme des Artikels X.

Zum Worte gemeldet sind: contra die Abgeordneten Dr. Lecher, Dr. Ellenbogen, Dr. Scheicher, Seitz und Dr. Ofner; pro die Abgeordneten Pogačnik, Perić und Biankini.

Abg. Dr. Lecher verzichtet auf das Wort.

Die Abgeordneten Pogačnik, Perić, Dr. Ellenbogen, Dr. Scheicher und Biankini sind im Saale nicht anwesend und verlieren das Wort.

Abg. Seitz verzichtet auf das Wort.

Abg. Dr. Ofner ist im Saale nicht anwesend und verliert das Wort.

Präsident: Wünscht noch Jemand das Wort? (Niemand meldet sich.)

Artikel X wird hierauf unverändert nach dem Ausschussantrage angenommen.

Der Abänderungsantrag des Abg. Dr. Ofner, zur Controle eine Commission zu wählen, wird abgelehnt.

Hierauf werden die Artikel XI (Verwendungsdauer der Investitionscredite) und XII (Vollzugsbestimmung) in Verhandlung gezogen.

Zum Worte gemeldet sind contra die Abgeordneten: Gratzhofer, Schraffl; pro die Abgeordneten: Malik, Dr. Tschan, Holter, Dr. Lemisch, Kutscher, Dr. Eisenkolb, Schreiter, Kasper, Kliemann, Alvin Hanich, Mazorana, Lindner, Pacher, Hofer, Kittel, Dr. Ofner.

Der Präsident theilt mit, dass der Abg. Kaftan seinen Minoritätsantrag zu Artikel XI (Junctim mit dem Gesetze über den Bau von Wasserstrassen) zurückgezogen habe.

Abg. Gratzhofer gibt dem Wunsche nach Herstellung einer Verbindungscurve von der Strecke Glandorf—St. Veit an der Glan mit der Karawanken-Bahn westlich von der Haltestelle St. Georgen am Langsee Ausdruck und befürwortet die Errichtung einer Ausweichestelle bei der Station Feistritz-Pulst, sowie die Ausgestaltung der Station Glanegg.

Im weiteren Verlaufe der Specialdebatte über die Artikel XI und XII der Eisenbahn-Investitionsvorlage (Verwendungsdauer der Credite nnd Schlussbestimmung) ergreift das Wort

Abg. Malik und erklärt, er werde für die Vorlage stimmen, obwohl er keineswegs mit der Art und Weise einverstanden sei, wie über die Refundirung der 80 Millionen hinweggegangen wurde. Redner betont, dass bei der gegenwärtigen Gesetzesvorlage der Steiermark nicht jene Beachtung geschenkt worden sei, welche ihr zukomme. Steiermark sei für den Fremdenverkehr geradezu unzugänglich. Der Ausbau der steirischen Ostbahn, nicht nur der Wechselbahn, wie sie im Gesetze festgelegt werde, sondern die Fortsetzung über Radkersburg bis an die Landesgrenze sei nothwendig, und er bitte, für seinen diesbezüglichen Antrag zu stimmen. Der Eisenbahnminister möge sich ein Beispiel an der ungarischen Eisenbahnpolitik nehmen. Es sei unerhört, wie sich Ungarn beim Ueberweisungsverfahren verhalte; es werde geradezu ein Verbrechen an der Grenzbevölkerung begangen.

Vicepräsident Prade: Ich erlaube mir den Herrn Redner anfmerksam zu machen, dass die Eisenbahnpolitik der ungarischen Regierung mit den in Verhandlung stehenden Artikeln XI und XII in einem etwas losen Zusammenhange steht. Wir befinden uns in der Specialdebatte über die Artikel XI und XII der Vorlage.

Abg. Malik bittet um Annahme einer Resolution dahingehend, dass die Regierung das nöthige Geld hergebe zur Vornahme der Vorarbeiten zum Ausbau der Bahn Fehring-Radkersburg-Landesgrenze. Er appellire diesbezüglich anch an die Regierung.

Ueber Antrag des Abg. Dr. Žitnik wird die Debatte geschlossen. Contra ist Niemand eingetragen. Zum Generalredner pro wird Abg. Dr. Tschan gewählt.

Abg. Dr. Tschan führt aus, dass die zweite Verbindung mit Triest technisch, finanziell und volkswirthschaftlich reif sei, und wenn sie vielleicht in der ersten Zeit weniger tragen werde als die nothwendigen vier Percent, so sei dies auch darauf zurückzuführen, dass die Eisenbahnpolitik der früheren Zeiten eine lässige war. Wenn man nach den Anträgen Schönerer's in den Siebziger- und Achtziger-Jahren die Nordbahn und dann auch die übrigen Bahnen verstaatlicht hätte, so könnte man heute Linien bauen, welche weniger rentabel sind. Redner empfiehlt schliesslich, die Investitionsvorlage nicht nur in zweiter, sondern auch in dritter Lesung anzunehmen.

Artikel XI und XII werden sodann in der Fassung des Ausschusses angenommen.

Abg. Mazorana beantragt folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, das bei der Ausführung dieses Gesetzes besonders wichtige Ingenieurcorps des Eisenbahnministeriums entsprechend zu verstärken und durch Vermehrung der technischen Sectionschefs und anderer höherer Baubeamten besonders zu berücksichtigen."

Die Abgeordneten Hauck und Iro stellen folgende Resolutionen: „Das Eisenbahnministerium möge veranlassen, dass an der Haltestelle Bruck a. Hammer nächst Plan die Züge ab Marienbad 5 U. 57 M. Früh und 5 U. 57 M. Abends anhalten."

„Das Eisenbahnministerium wird aufgefordert, zu verfügen, dass mindestens vom 15. Mai bis 15. September jeden Sonn- nnd Feiertag ein Zug abgelassen werde, der in Neuhof die aus Pilsen um 8 Uhr Früh abreisenden Ausflügler nach Weseritz aufnimmt. Von dort sollte Abends ein Zug abgehen, der rechtzeitig in Neuhof eintrifft, um zum Zuge, der um 8 Uhr Abends in Pilsen anlangt, rechtzeitig einzutreffen."

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester beantragt, die in der Debatte eingebrachten Resolutionen dem Eisenbahnausschusse zuzuweisen.

Abg. Dr. Ofner bemerkt, dass durch die Annahme der Artikel IX und X das Haus sich über alle verfassnngsrechtlichen Bedenken hinweggesetzt habe. Was der Artikel X bestimme, sehe dem § 14 ähnlich wie ein Ei dem anderen. Er wünsche, dass das Vertrauen in die Regierung gerechtfertigt sei, und dass sich nicht das Sprichwort von dem Reiche der Unwahrscheinlichkeiten erfülle, dass nicht, wenn wir einmal auf einem grünen Zweige zu sein glauben, sofort wieder jene geheimen Minen springen, welche immer gelegt sind, so dass gerade, wenn wir glauben, ein Ministerium sei fest, ihm der Boden am meisten gelockert ist. Redner bittet schliesslich, dass die beantragten Resolutionen, insbesondere die die Arbeiter betreffenden, ganz und voll verwirklicht werden.

Die vom Ausschusse beantragten Resolutionen werden angenommen, die im Laufe der Debatte überreichten Resolutionen an den Ausschuss verwiesen.

Zur formellen Geschäftsbehandlung erhält das Wort

Abg. Wolf und beantragt die sofortige Vornahme der dritten Lesung.

Bei der Abstimmung wird der Antrag auf sofortige Vornahme der dritten Lesung abgelehnt.

* * *

Der Abg. Wenzel Sehnal legt sein Mandat in den Eisenbahnausschuss nieder.

In der 52. (Vormittags-) Sitzung vom 29. Mai wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Dr. Weisskirchner und Genossen, betreffend die Verbesserung der materiellen Lage der Südbahnbeamten;

2. der Herren Abgeordneten Dr. v. Hofmann, Wilhelm, Kliemann, Walz und Genossen, betreffend die Gehaltsverhältnisse bei der Südbahn-Gesellschaft;

3. der Herren Abgeordneten Dr. Schalk und Genossen, betreffend die Gehaltsverhältnisse bei der Südbahn-Gesellschaft;

4. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Erhöhung des Quartiergeldes oder des

Gehaltes für das Personale der k. k. Staatsbahnen in Klein-Reifling.

II. An den Herrn Justizminister und den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens

5. der Herren Abgeordneten Zazworka, Klofáč, Fresl und Genossen, betreffend das Vorgehen des Adjuncten der Nordwestbahn Samuel Löffler gegenüber dem definitiven Beamten dieser Bahn Franz Pásek in Kolin und die Entlassung des letzteren wegen der Anstrengung einer Ehrenbeleidigungsklage gegen Löffler.

In der 9. Sitzung des Herrenhauses vom 25. Mai erhielt der Herr Präsident die angesuchte Ermächtigung, den Gesetzentwurf, betreffend den Bau von Wasserstrassen und Flussregulirungen, sobald derselbe vom Abgeordnetenhause an das Herrenhaus gelangen sollte, mit Umgangnahme der ersten Lesung einer gleichfalls noch heute zu wählenden Commission von 21 Mitgliedern zu überweisen. Der Herr Präsident ersucht, nach vollzogener Wahl sofort die Constituirung vornehmen zu wollen.

Berichterstatter Dr. Millanich referirt über den Entwurf eines Gesetzes, womit eine Seemannsordnung für die österreichische Handelsmarine erlassen wird. Er recapitulirt die Geschichte dieses Gesetzentwurfes und spricht die Hoffnung aus, dass derselbe, nachdem er schon so mannigfaltige Schicksale erlitten habe, endlich einmal, wie es von allen Seemannskreisen gewünscht werde, Gesetzeskraft erlange.

Was das Verhältniss zu Ungarn betrifft, so verdient hervorgehoben zu werden, dass die einvernehmliche Handlung des Gesetzes auf dem Artikel VI des Zoll- und Handelsbündnisses beruht. Es entspricht aber auch den Interessen beider Länder, dass das Einvernehmen bezüglich dieses Gegenstandes die gleiche Regelung erfahre. Der Gesetzentwurf umfasst nur ein beschränktes Gebiet der seerechtlichen Verhältnisse. Die darin behandelten Gegenstände sind aber diejenigen, welche am dringendsten einer Reform bedürfen. Den socialpolitischen Anforderungen wird in diesem Gesetze in einem Masse entsprochen, wie in keinem anderen Gesetzentwurfe. In Betreff der Beschränkung des Arbeitsvertrages geht er sogar weiter als das deutsche Gesetz. Der Berichterstatter verweist weiter auf eine Reihe von Bestimmungen in Betreff der Unterkunft, Verpflegung, der ärztlichen Behandlung der Mannschaft, der Zurückbeförderung in die Heimat u. s. f., welche alle von einem ungemein humanen Sinne getragen seien. Er empfiehlt demnach wärmstens die Annahme des Gesetzes.

Das Gesetz wird sodann ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung angenommen.

In die Eisenbahncommission des Herrenhauses wurden gewählt: Graf Althann, Friedrich Freiherr von Beck, Dr. Beer, Freiherr von Czedik, Freiherr de Fin, Eduard Landgraf Fürstenberg, Abt Grasböck, Freiherr von Gudenus, Dr. Millanich, Graf Montecuccoli, Freiherr von Oppenheimer, Dr. Ernst von Plener, Freiherr von Prandau, Wohanka, Ritter von Zaleski.

In die Commission zur Vorberathung der Wasserstrassenvorlage: Fürst Carl Auersperg, Marquis Bacquehem, Dr. Beer, Graf Buquoy, Fürst Colloredo, Freiherr von Czedik, Julius Ritter von Comperz, Abt Grasböck, Freiherr von Liebig, Ritter von Mannlicher, Mattus, Ritter von Miller zu Aichholz, Graf Andreas Potocki, Ritter von Proskowetz, Fürst Schönburg, Graf Johann Stadnicki, Graf Sternberg, Franz Graf Thun-Hohenstein, Graf Vrints, Freiherr von Walterskirchen, Ritter von Zaleski.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte elektrische Kleinbahn Fischern-Aich mit den Abzweigungen nach Alt-Rohlau, Karlsbad Centralbahnhof und Franzensbrücke. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Anton Schelberger, Bürgermeister in Fischern, und Consorten vorgelegten generellen Projectes für ein mit der Spurweite von 1 m auszuführendes, elektrisch zu betreibendes Kleinbahnnetz mit vorwiegender Strassenbenützung, bestehend aus:

a) einer Linie von der Station Karlsbad der Buschtěhrader Eisenbahn nach Aich;
b) einer Linie von der Verkehrsstelle Alt-Fischern der Linie a) nach Alt-Rohlau;
c) einer Linie von der Verkehrsstelle Neu-Fischern der Linie a) zur Station Karlsbad Centralbahnhof der k. k. Staatsbahnen, endlich
d) einem aus der Linie c) abzweigenden Flügel zur Franzensbrücke in Karlsbad

die Trassenrevision anberaumt. Bei dieser Amtshandlung wurde auch die alternative Trassenführung der Theilstrecke von km 3 bis 3·5 der Linie a), sowie die Frage der Strassenbenützung durch die Kleinbahn in Verhandlung gezogen und insbesondere die Zulässigkeit der Anwendung eines Vignolschienenoberbaues auf hölzernen Querschwellen für einzelne Strassenstrecken des Kleinbahnnetzes erörtert. [E.-M.-Z. 23.489.]

Elektrische Strassenbahn vom Nordwestbahnhofe in Prag nach Bubenč mit einer Abzweigung zum Bahnhofe Prag (Sandthor) der Buschtěhrader Eisenbahn. (Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Magistrate der königlichen Landeshauptstadt Prag vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn vom Nordwestbahnhofe in Prag nach Bubenč mit einer Abzweigung zum Bahnhofe Prag (Sandthor) der Buschtěhrader Eisenbahn die Trassenrevision, Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlungen anschliessend an dieselben die politische Begehung anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereisecretär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 23.356.]

Localbahn Gmünd-Litschau. (Schleppgeleise in Alt- und Neu-Nagelberg.) Die vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Pläne der Schleppgeleiseanlagen zu den Glasfabriken der Firma C. Stölzle & Söhne in den Stationen Alt- und Neu-Nagelberg der schmalspurigen Localbahn Gmünd-Litschau wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 12.787.]

Projectirte Localbahn Neumarkt-Suchahora. (Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlnng.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des vorgelegten Detailprojectes für die projectirte Localbahn Neumarkt-Suchahora die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 14. Juni und folgenden Tage anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der bei der k. k. Statthalterei in Lemberg in Verwendung stehende k. k. Bezirkshauptmann Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut. [E.-M.-Z. 23.487.]

Bregenzerwaldbahn. (Bregenzerachbrücke in km 30·8/9: Mauerwerkspläne.) Die von der Bauleitung der Bregenzerwaldbahn vorgelegten Mauerwerkspläne für die Bregenzerachbrücke in km 30·8/9 der schmalspurigen Bregenzerwaldbahn mit einer Mittelöffnung von 30 m senkrechter Lichtweite wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 15.913.]

Localbahn Jenbach - Mayrhofen [Zillerthalbahn]. (Variante km 24·1—25·0.) Die von der Bauleitung der Zillerthalbahn vorgelegten Pläne für die bereits consentirte Variante in der Theilstrecke km 24·1—25·0 der Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 17.057.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

29. Mai. Infolge der durch Regengüsse erfolgten Unterwaschung des Bahnkörpers wurde zwischen den Stationen Elecske und Récsény der Strecke Nyitra—Lipótvár der Personenverkehr voraussichtlich auf zwei Tage eingestellt.

Ausland.

Preussen. (Herstellung hoher Bahnsteige [760 mm]). Hierüber hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten nach der „Z. d. V. D. E. V." an die kgl. Eisenbahndirectionen einen Erlass folgenden Inhaltes gerichtet: „Die auf der Wannseebahn, in Berlin-Stettiner Bahnhof, Danzig, Altona u. a. O. zur Anwendung gekommenen 760 mm (über Schienenoberkante) hohen Bahnsteige haben sich für das Aus- und Einsteigen der Reisenden sowie für das Aufsuchen freier Plätze in den Wagen als bequem erwiesen. Sie erleichtern des-

halb auch die Abfertigung der Züge wesentlich. Die Untersuchung der Radreifen und Achsbuchsen wird durch die hohen Bahnsteige zwar nicht gehindet, aber doch erschwert. Wenn dies auch wegen der Verbesserungen, die die Reifenbefestigung und die Schmirung erfahren haben, nicht mehr in gleichem Grade als Hinderungsgrund für die Anwendung hoher Bahnsteige anzusehen sein wird, wie früher, so darf doch in der Regel kein für die Abfertigung von Personenzügen bestimmtes Geleise beiderseits von hohen Bahnsteigen begrenzt sein, damit wenigstens von einer Seite ein ungehinderter Zugang zu den Kuppelungen-, Brems- und Heizschläuchen vorhanden ist. Unter diesen Umständen ist beim Neubau und umfassenden Umbau von Bahnhöfen mit lebhaftem Personenverkehr die Herstellung hoher Bahnsteige in Erwägung zu ziehen, wenn nicht besondere Gründe — wie z. B. Mangel eines Bedürfnisses zur Herstellung eines schienenfreien Zuganges zu Zwischenbahnsteigen auf Durchgangsstationen, Nothwendigkeit, Gepäck, Eilgut u. s. w. zwischen den Bahnsteigen über die Geleise in Schienenhöhe zu befördern u. dgl. — dem entgegenstehen."

Württemberg. (Nebenbahnproject Göppingen-Boll.) Zur Ausführung von Vorarbeiten für diese vollspurige Nebenbahn ist die württembergische Eisenbahngesellschaft ermächtigt worden. Die Mittel für die Vorarbeiten sind von Privaten und den betheiligten Gemeinden aufgebracht. Die Eisenbahn soll von Göppingen aus nach Holzheim und der dazu gehörigen Filiale St. Gotthard führen. Hier erhält die benachbarte Gemeinde Schlath eine Haltestation. Weiter wird die Bahn an Eschenbach vorbei nach Heiningen führen und damit auch die Gemeinde Gommelshausen in die Nähe der Eisenbahn bringen. Von hier soll sie nach Dürnau, nach dem Pfarrort Boll und in das Bad Boll gebaut werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 29. Mai bis 4. Juni 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

29. Mai, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Almissa", Capitän G. Merlato, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

30. „ *) um 8½ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld, mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

31. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Galatea", Capitän B. Bednarz, mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

1. Juni, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Danubio", Capitän R. Signoretti, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

4. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie) Dampfer „Selene", Capitän A. Bartole, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelunovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Venedig.

30. Mai, Dampfer „Metcovich", Capitän G. Grando
1. Juni, Dampfer „Metcovich", Capitän G. Grando
4. „ Dampfer „Metcovich", Capitan G. Grando
} nm Mitternacht.

Vergnügungsfahrten:

29. Mai, nm 1 Uhr Nachm., Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld,

2. Juni, 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld.

Levante und Mittelmeer.

30. Mai, nm 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach der Insel Cypern.

30. „ nm 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Hungaria", Capitän P. Harlovich, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna und Kustendje.

2. Juni, nm 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A) Dampfer „Ceres", Capitän E. Winterhalter, mit Berührung von Fiume†), Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmè und Smyrna.

4. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Thalia", Capitän G. Burgstaller, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Varna, Kustendje, Salinà, Braila und Galatz. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

6. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän F. Kossovich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

3. Juni, um 4 Nachmittags (direct nach Bombay), Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand", Capitän A. Martinolich mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi und Bombay. Ueberschiffung in Bombay nach Singapore, Hongkong und Shanghai.

25. „ nm 4 Uhr Nachmittags, (Indien—China—Japan), Dampfer „Silesia", Capitän P. Craglietto, [von Fiume†) am 21. Juni] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay**), Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Brasilien.

25. Juni, Dampfer „. . . . . ", Capitän . . . . . nach Santos mit Berührung von Fiume,*) Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. und 25. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 25. April:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 3½ pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 30. Juni).

Am 6. Mai:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Rückzahlungen.

Vom 1. Juni ab:

Prioritätsobligationen.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. vom Jahre 1874.
Trifailer. Gold. 4 pCt. vom Jahre 1889, 4 pCt. vom Jahre 1893.

Vom 30. Juni ab:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4½ pCt. Prioritätsobligationen.
Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Gold-Prioritätsobligationen.
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Prioritäten vom Jahre 1871.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Juni:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1888.
Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, Emission 1874. Mk. 14.96·5.
Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K. 8.—.

Ab 30. Juni:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 3½ pCt. Prioritäten. Für je Mk. 300 Capital Mk. 5·25.
Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Goldprioritäten. Für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—.

Dividenden.

Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft. Coupon per 1. Juli der Prioritätsactie. K 10.40.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Coupon vom 1. Juli ab 11. Mai. Für die Actie K 150.—, für den Genussschein K 100.—.

Ueberetscherbahn. Für die Prioritätsactie ab 7. Mai K 90.—.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Coupon per 1. Juli ab 12. Mai K 124.—.

Böhmische Nordbahn. Ab 1. Juli K 20.—.

Grazer Tramway-Gesellschaft. Ab 14. Mai für die Actie K 32.—, für den Genussschein K 16.—.

Buschtěhrader Eisenbahn. Ab 1. Juni für die Actie lit. A K 127.50, für die Actie lit. B K 47.—, für den Genussschein lit. A K 75.—.

Generalversammlungen.

Im Monate Mai:

17. (Wien.) Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
17. (Prag.) Prag-Duxer Eisenbahn.
18. (Wien.) Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
18. (Wien.) Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
18. (Innsbruck.) Innsbrucker Mittelgebirgsbahn.
20. (Wien.) Localbahn Wodňan-Moldauthein.
20. (Wien.) Eisenbahn Marienbad-Karlsbad.
20. (Wien.) Böhmische Commercialbahnen.
20. (Wien.) Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
20. (Deés.) Szamosthaler Eisenbahn-Actiengesellschaft.
21. (Wien.) Oesterreichische Nordwestbahn.
21. (Wien.) Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt.
21. (Wien.) Pinzgauer Localbahn-Gesellschaft.
22. (Wien.) Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
22. (Wien.) Gurkthalbahn.
22. (Wien.) Niederösterreichische Waldviertelbahn.
23. (St. Pölten.) Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank.
24. (Wien.) Ybbsthalbahn.
24. (Wien.) Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.
25. (Wien.) Kolomeaer Localbahnen.
25. (Wien.) Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów).
26. (Arad.) Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen.
29. (Wien.) Neue Wiener Tramway-Gesellschaft.
29. (Wien.) Localbahn Deutschbrod-Humpoletz.
29. (Steyr.) Steyrthalbahn-Gesellschaft.
30. (Wien.) Südbahn-Gesellschaft.
30. (Wien.) Dampftramway-Gesellschaft, vormals Krauss & Comp.
31. (Wien.) Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
31. (Wien.) Localbahn Strakonitz-Winterberg.

Im Monate Juni:

1. (Wien.) Localbahn Wodňan-Prachatitz.
1. (Wien.) Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.
4. (Wien.) Localbahn Deutschbrod-Saar.
7. (Wien.) Localbahn Beneschau-Wlaschim.

Emission und Subscription.

4percentige Lloyd-Goldanleihe, Emission 1901. Am 15. Mai 1901 fand in Wien, Triest und Amsterdam die Subscription auf 12 Millionen Kronen Goldprioritäten der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd zum Course von 90¾ pCt. statt. Die Auszahlung der Zinsen, sowie die Rückzahlung der ausgelosten Obligationen erfolgt gemäss der gesetzlichen Relation, K 100 = Frcs. 105 Gold = 85 deutsche Reichsmark, in der Wahl des Besitzers. Zinsen als Capital sind frei von jedem gegenwärtigen oder künftigen Steuerabzug und unterliegen auch nicht der Rentensteuer. Die Coupons sind fällig am 1. Jänner und 1. Juli. Die Amortisation der Anleihe geschieht innerhalb 54 Jahren, vom Jahre 1906 angefangen; bis zu dem letztgenannten Termine erscheint zugleich jede Conversion oder verstärkte Auslosung der Obligationen ausgeschlossen. Die Verlosungen finden statt am 1. Jänner; die Rückzahlung erfolgt am 1. Juli. Die Titres lauten auf K 2000 = Frcs. 2100 Gold oder 1700 deutsche Reichsmark.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.) Die 6·69 km lange Strecke Recklinghausen-Sinsen, welche am 1. April 1901 aus dem Betriebe der kgl. Eisenbahn-Direction Münster ausgeschieden und in den Betrieb der kgl. Eisenbahn-Direction Essen übergegangen ist, ist den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direction Münster ab- und denjenigen der kgl. Eisenbahn-Direction Essen zugerechnet worden. Am genannten Tage sind ferner die Strecken Halle-Teicha (7·20 km) und Trotha-Saale (1·33 km) aus dem Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg in den Bezirk der kgl. Eisenbahn-Direction Halle übergegangen und demzufolge den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg ab- und denjenigen der kgl. Eisenbahn-Direction zugerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. Mai 1901 allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Staatsbahn-Director in Linz, Hofrath Dr. Johann Messerklinger, das Commandeurkreuz zweiten Grades des kgl. dänischen Danebrog-Ordens, das Commandeurkreuz des kgl. rumänischen Ordens „Krone von Rumänien“ und das Commandeurkreuz zweiter Classe des grossherzoglich badischen Ordens vom Zähringer Löwen;

der Betriebsdirector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Regierungsrath Zdenko Kuttig in Wien, das Commandeurkreuz des kgl. rumänischen Ordens „Krone von Rumänien“ und ausserdem den fürstlich bulgarischen Civil-Verdienstorden zweiter Classe;

der Oberinspector und Verkehrschef der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Friedrich Schürer von Waldheim in Wien das Officierskreuz des kgl. rumänischen Ordens „Krone von Rumänien“;

der Hauptagent des Oesterr. Lloyd i. R. Friedrich Bünger in Triest den k. persischen Löwen- und Sonnenorden dritter Classe;

der Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. Rath Johann Kremser in Wien, das Officierskreuz des fürstlich bulgarischen St. Alexander-Ordens;

der Inspector der österr. Staatsbahnen und Vorstand des Bahnbetriebsamtes in Bregenz Ludwig von Cserny und der Stationsvorstand Johann Lindinger in Wien das Ritterkreuz des kgl. rumänischen Ordens „Krone von Rumänien“;

der Oberrevident und Verkehrscontrolor der österr. Staatsbahnen Wilhelm Leinböck in Linz das Ehrenkreuz vierter Classe des fürstlich Schaumburg-Lippe'schen Hausordens;

der Oberexpeditor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Josef M. Sausele in Wien das Ritterkreuz des fürstlich bulgarischen St. Alexander-Ordens;

der Agent des Oesterr. Lloyd Nicolaus Gergomilla in Braila den fürstlich bulgarischen Civil-Verdienstorden fünfter Classe

annehmen und tragen dürfen.

Der Eisenbahnminister hat an Stelle des verstorbenen Mitgliedes des Staatseisenbahnrathes Carl Steiner den Verlagsbuchhändler in Salzburg Hermann Kerber zum Mitgliede dieser Körperschaft und den Vicepräsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Salzburg Eligius Scheibl zu dessen Ersatzmann ernannt.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Hofrath Johann Fekete de Belafalva von den Functionen eines landesfürstlichen Commissärs bei der Actiengesellschaft „Bukowinaer Localbahnen“ und eines Stellvertreters des landesfürstlichen Commissärs bei der „Neuen Bukowinaer Localbahn-Gesellschaft“ enthoben und an seiner Stelle den bei der k. k. Landesregierung in Czernowitz in Verwendung stehenden, mit dem Titel und Charakter eines Landesregierungsrathes ausgezeichneten k. k. Bezirkshauptmann Dr. Basil Ritter von Duzinkiewicz mit den obigen Functionen betraut.

Gewandter Tarifeur

für die Revision der Frachtdocumente von einer bedeutenden Fabrik gesucht.

Offerten unter Chiffre »P. N. 709« an **Rudolf Mosse, Prag.**

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.
Localbahn Györ-Veszprim-Dombovár.

Einführung directer Fahrpreise zwischen Wien St.E.G. einerseits und Jutas, Székesfejervár, Veszprém und Varpalota andererseits über Bruck a/L. — Györ.

Mit 15. Juni 1901 gelangen in den eingangs näher bezeichneten Relationen directe Fahrkarten für einfache Fahrten zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

Von	nach	Ueber	Personenzug			Schnellzug*)	
oder umgekehrt			I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	I. Cl.	II. Cl.
			Fahrpreise in Kronen inclusive Stempel per Fahrkarte				
Wien St.E.G.	Jutas	Bruck a/L.—Györ	15·60	10·30	6·20	18·70	12·60
	Székesfejervár .	Bruck a/L.—Györ—Jutas	18·—	11·90	7·20	21·70	14·60
	Veszprém . . .		15·60	10·30	6·20	18·70	12·60
	Varpalota . . .		16·80	11·10	6·70	20·20	13·60

*) Schnellzug nur zwischen Wien und Györ.

Wien, am 30. Mai 1901. [470]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Ausnahmetarifen für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1901 treten ausser Kraft:

1. Der vom 1. December 1899 giltige Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen im Verkehre zwischen Wien I K.E.B. (Westbahnhof) einerseits und Stationen der Französischen Ostbahnen andererseits;

2. der vom 1. März 1900 giltige Ausnahmetarif für die Beförderung von frischen Gänselebern mit Schnellzügen im Verkehre zwischen Budapest (Józsefváros, nyugoti p. u. und Lipótvár) einerseits und Paris, Station der Französischen Ostbahnen, andererseits, sowie die in Nr. 149 dieses Blattes vom 29. December 1900 unter fortl. Nr. 1305 enthaltene Kundmachung, durch welche die Anwendung des letzteren Tarifes auf andere Lebensmittelsendungen (Butter, Eier, Fische u. s. w.) ausgedehnt wurde.

Die Einführung der diese Tarife ersetzenden neuen Tarife wird seinerzeit besonders verlautbart werden.

Wien, am 29. Mai 1901. [471]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Lebensmittelverkehr aus Italien nach Deutschland.

Aufhebung und Einführung von Frachtsätzen.

Infolge Schliessung des Bahnhofes Coblenz Rheinbahnhof für den Eilgutverkehr treten mit Wirkung vom 11. Juni 1901 die im Ausnahmetarife für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien nach Deutschland für diese Station vorgesehenen Frachtsätze ausser Kraft.

Gleichzeitig treten die nachstehenden Frachtsätze für Coblenz Moselbahnhof in Wirksamkeit:

Tabelle B Schnittsätze nördlich Italien		Bei Aufgabe von	
		Einzelwagen	2500 Wagen für das Jahr
		Frachtsätze für 100 kg in Franken	
Coblenz Moselbahnhof	Pino	5·57	5·10
	Chiasso . .	5·89	5·36
	Peri	7·50	6·97

Wien, am 28. Mai 1901. [472]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Aufhebung und Einführung von Eilgutfrachtsätzen.

Infolge Schliessung des Bahnhofes Coblenz Rheinbahnhof für den Eilgutverkehr treten mit Wirkung vom 11. Juni 1901 die in den Nachträgen II und III zu Theil II, Abth. A, Seite 36, bezw. 27 vorgesehenen Eilgutfrachtsätze für Coblenz Rheinbahnhof ausser Kraft.

Gleichzeitig treten die nachstehenden Eilgutfrachtsätze für Coblenz Moselbahnhof in Wirksamkeit:

Schnittsätze nördlich von Italien		Eilgut		
		gewöhnliches	ermässigtes	
		a	b	c
		Franken für 100 kg		
Coblenz Moselbahnhof	Pino	18·73	18·19	13·36
	Chiasso . .	19·93	19 29	14·46
	Peri	20·13	19·32	12·75

Wien, am 28. Mai 1901. [473]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung eines II. Nachtrages zum Tarife, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen.

Mit 15. Juni 1901 gelangt der II. Nachtrag zu dem vom 1. October 1900 giltigen Tarife, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden zur Ausgabe.

Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

Wien, am 1. Juni 1901. [474]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 43 vom 13. April 1901 unter Nr. [294] auf Seite 1037 enthaltenen Kundmachung sind die Stationsnamen Požar und Pořič a. d. Sazawa verwechselt.

Es gelten daher die in dieser Kundmachung enthaltenen Frachtsätze für Požar im Verkehre mit Pořič a. d. Sazawa und umgekehrt, jene für Pořič a. d. Sazawa im Verkehre mit Požar.

Wien, am 30. Mai 1901. [475]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Eröffnung der Haltestelle „Lukowa-Mlikosrb“ für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 1. Juni 1901 wird die zwischen den Stationen Chlumetz und Neubydžow errichtete Personenhaltestelle „Lukowa-Mlikosrb“ für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten und die Aufnahme des Reisegepäckes erfolgt in der Haltestelle durch den Bahnwächter. In dieser Personenhaltestelle werden die Personenzüge Nr. 505, 506, 507 und 508 bedingungsweise anhalten, und erscheinen die Verkehrszeiten dieser Züge unten angeführt. Rücksichtlich der Beförderung der Personen und des Reisegepäcks von und nach „Lukowa-Mlikosrb“ gelten die Bestimmungen des Tarifes für den Transport von Personen und Reisegepäck (Theil I und II), giltig vom 1. Jänner 1898, und rangirt diese Haltestelle unter die im Tarife mit zwei Sternchen bezeichneten Abfertigungsstellen.

Eine Aufbewahrung des in der Haltestelle „Lukowa-Mliklosrb“ anlangenden Reisegepäckes findet nicht statt, und ist demnach dasselbe gleich nach Ankunft des Zuges in Empfang zu nehmen.

Die Verkehrszeiten der oben angeführten Züge in „Lukowa-Mlikosrb“ sind folgende:

Richtung Chlumetz—Neubydžow
Personenzug Nr. 505 . . . ×9 U. 44 M. Vm.
Richtung Chlumetz—Neubydžow
Personenzug Nr. 507 . . . ×8 U. 15 M. Abds.
Richtung Neubydžow—Chlumetz
Personenzug Nr. 508 . . . ×6 U. 41 M. Früh
Richtung Neubydžow—Chlumetz
Personenzug Nr. 506 . . . ×6 U. 59 M. Abds.

Wien, im Mai 1901. [476]

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung eines Nachtrages zu den Kartirungssätzen nach und von Rakonitz.

Am 1. Juli 1901 tritt der Nachtrag II zu den im Juli 1898 ausgegebenen Kartirungssätzen nach und von Rakonitz für den directen Verkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung der Stationen der Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz, (Luditz)-Buchau und der Localbahn Rakonitz-Mlatz in die directe Kartirung mit Stationen der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn via Rakonitz und die Ausserkraftsetzung der Frachtsätze rücksichtlich der Relation Pladen-Rakonitz der Kartirungssätze vom Juli 1898.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 10 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 29. Mai 1901. [477]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 2.

Mit 1. August 1901 tritt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 2 (Artikeltarif im Verkehre mit Cormons loco, Görz, Monfalcone, Ronchi, Sagrado, Canfanaro, Cervignano und Dignano), des angeführten Verbandes in Kraft, durch welchen der bisherige, ab 1. Februar 1894 giltige Tarif, Theil II, Heft 2, für den Nord-Südösterreichischen Eisenbahnverband nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben, bezw. ersetzt wird.

Der neue Tarif ist ab 18. Juni 1901 bei der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zum Preise von 1 Krone per Stück erhältlich.

Wien, am 24. Mai 1901. [478]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Localbahn Melnik-Mšeno.

Ermässigung des Wagenstandgeldes auf der Schleppbahn vom Bahnhofe Melnik zum Elbeumschlagplatze in Melnik.

Das mit Nachtrag II zum Gebührentarife, Theil II, der Localbahn Melnik-Mšeno unter Punkt 5 der „Bestimmungen für die Benützung der Schleppbahn vom Bahnhofe Melnik zum Elbe-Umschlagplatze in Melnik“ mit 40 Hellern per Stunde und Wagen festgesetzte Standgeld für Wagen, die infolge einer von der Eisenbahn nicht zu vertretenden Ursache innerhalb der tarifmässigen, resp. der jeweilig festgesetzten Frist nicht beladen, bezw. entladen werden, wird — insoweit sich die Berechnung per Stunde nach dem Tarife nicht niedriger stellt — bis auf Weiteres auf K 3·60 per Wagen für je angefangene 24 Stunden ermässigt.

Wien, am 25. Mai 1901. [479]

Oesterr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Melnik-Mšeno.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung eines Nachtrages I zum Binnengütertarife für vollspurige Linien (Theil II).

Am 1. Juni 1901 tritt zum Sächsischen Binnengütertarife für vollspurige Linien (Theil II) der Nachtrag I in Kraft. Er enthält Aenderungen und Berichtigungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, des Nebengebührentarifes, des Tarifes für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen u. s. w., sowie Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, insbesondere für Zucker (Rübenzucker) jeder Art im Falle der Ausfuhr, für Rohzucker jeder Art an Raffinerien und für flüssige Rohhefe.

Die im Nachtrage enthaltenen Besonderen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Abdrücke des Nachtrages können durch unsere Güterverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 29. Mai 1901. [480]

Güterverkehr Rumänien—Lindau—Vorarlberg.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil II.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1901 tritt ein Nachtrag II zu dem bezeichneten Gütertarife in Kraft, welcher die Einbeziehung der Station Ungheni in den Verbandstarif, ferner neue oder geänderte Frachtsätze für Getreide, Wein, rohes und raffinirtes Petroleum und Rohbenzin etc. enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 25 Hellern = 25 Centimes = 20 Pfennigen erhältlich.

Wien, am 28. Mai 1901. [481]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Stierschauen in Niederösterreich 1901. (Frachtermässigung für Ausstellungsthiere.) Anlässlich der in Niederösterreich im Jahre 1901 stattfindenden Stierschauen und der hiemit verbundenen Stiermärkte, und zwar:

den	1.	Mai	in Bruck a. d. Leitha,
„	4.	„	„ Kirchberg a. Wagram,
„	7.	„	„ Kirchschlag (pol. Bezirk Wr. Neustadt),
„	8.	„	„ Neunkirchen,
„	11.	„	„ Breitenfurth,
„	14.	„	„ Geras,
„	15.	„	„ Horn,
„	18.	„	„ Vitis,
„	21.	„	„ Heidenreichstein,
„	22.	„	„ Dobersberg,
„	28.	„	„ Pöggstall,
„	29.	„	„ Ottenschlag,
„	4.	Juni	„ Gmünd,
„	5.	„	„ Weitra,
„	11.	„	„ Zwettl,
„	12.	„	„ Gföhl,
„	18.	„	„ Pyhra b. St. Pölten,
„	19.	„	„ Hainfeld,
„	10.	September	„ Neulengbach,
„	17.	„	„ Annaberg,
„	18.	„	„ Mank,
„	24.	„	„ Hollenstein a. d. Ybbs,
„	25.	„	„ Ybbsitz,
„	14.	October	„ Pottenstein

gelangen für die Beförderung der betreffenden Ausstellungsthiere auf den in Niederösterreich gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Südbahn-Gesellschaft, der Oesterr. Nordwestbahn und der Eisenbahn Wien—Aspang, die im gemeinsamen Tarif-Theile I, Abtheilung B, Abschnitt C—X (Generalgütertarif der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Seite 61), vorgesehenen Tarifbegünstigungen, unter den daselbst angeführten Bedingungen zur Anwendung.

Jagdhunde-Ausstellung in Karlsbad am 18. und 19. Mai 1901. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjecte.) Anlässlich der vom St. Hubertus-Deutsch-Kurzhaar-Vereine in Saaz am 18. und 19. Mai 1901 in Karlsbad veranstalteten II. allgemeinen Ausstellung von Jagdhunden aller Rassen gelangen für die Beförderung der betreffenden Ausstellungsgegenstände und Thiere auf sämmtlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie auf den in Böhmen gelegenen Linien der Privatbahnen die im gemeinsamen Tarif-Theile I, Abtheilung B, Abschnitt C-IX und X (Generalgütertarif der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Seite 61), vorgesehenen Tarifbegünstigungen, unter den daselbst angeführten Bedingungen zur Anwendung.

Ausland.

Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Theil II, vom 1. Mai 1897. (Einbeziehung der Stationen Gandringen und Strassburg Rheinhafen.) Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1901 wurden die Stationen Gandringen und Strassburg Rheinhafen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit nachstehenden Entfernungen in den Tarif einbezogen:

Nach und von	Eger tr.	Furth i. W. tr.	Passau tr.	Simbach tr.
	(Bayerische Staatsbahnen)			
	Kilometer			
Gandringen	652	661	719	697
Strassburg Rheinhafen	490	499	557	535

Die Abfertigungsbefugniss der Station Strassburg Rheinhafen ist bis auf Weiteres auf Wagenladungen beschränkt, deren Bereitstellung auf den Geleisen des städtischen Hafengeländes oder den mit diesen verbundenen Anschlüssen erfolgt.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1899. (Einbeziehung der Stationen Heilbronn Südbahnhof und Sontheim bei Heilbronn.) Mit Wirkung vom 11. April 1901 wurden die an der Strecke Marbach a. Neckar — Heilbronn a. Neckar gelegenen Stationen Heilbronn Südbahnhof und Sontheim bei Heilbronn in den vorbezeichneten Gütertarif einbezogen.

Die directen Gesammtentfernungen sind zu ermitteln:

für Heilbronn Südbhf. durch Anstoss von 11 km,

für Sontheim bei Heilbronn:

a) im Verkehre mit den über Ulm, Hergatz und Nonnenhorn instradirenden Bayerischen Stationen durch Anstoss von 10 km,

b) im Verkehre mit den übrigen Bayerischen Stationen durch Anstoss von 13 km

an die Entfernungen für Heilbronn a. Neckar, welch letztere Station nunmehr die Bezeichnung „Heilbronn Hauptbahnhof“ führt.

Nach Heilbronn Südbhf. findet Abfertigung nur bei bezüglicher Bahnhofvorschrift statt.

Nach und von Sontheim bei Heilbronn können nur solche Fahrzeuge abgefertigt werden, welche von den Langseiten des Wagens ver- und entladen werden können und deren Ver- und Entladung das Vorhandensein einer festen Stirnrampe nicht bedingt.

Bei der Berechnung der Lieferfrist, der Gebühren für die nach dem Militärtarif abzufertigenden Sendungen, der Frachtzuschläge für Angabe des Interesses an der Lieferung, der Deckenmiethe und der Gebühren für Schutzwagen sind die für Heilbronn Südbhf. und für Sontheim bei Heilbronn sich ergebenden Gesammtentfernungen um je 5 km zu kürzen.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Verbands-Gütertarif. (Nachtrag 7.) Mit 1. Mai 1901 wurde Nachtrag 7 ausgegeben, welcher ausser bereits bekannt gemachten Ergänzungen und Aenderungen des Weiteren enthält: Aenderungen bezüglich des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der besonderen Tarifvorschriften, Bestimmungen über die Güterabfertigung nach Orten mit räumlich getrennten Bahnhöfen, Aufnahme neuer Stationen, Aenderung bestehender Tarifentfernungen und Sätze, welche ausser mit Ermässigungen auch mit Erhöhungen verbunden ist, Aenderung und Ergänzung verschiedener Ausnahmetarife. Die eintretenden Frachterhöhungen werden erst vom 1. Juli 1901, bezw. — soweit im Nachtrage besonders bestimmt — vom 1. August 1901 ab giltig.

Directer Güterverkehr unter deutschen Bahnen. (Einbeziehung der Station Oberkotzau in den Ausnahmetarif für Abfälle von Baumwolle etc.) Die bayerische Station Oberkotzau wurde mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 in den Ausnahmetarif für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollegarn und von Twisten im Badisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. Juni 1891, Frankfurt a. M. etc.-Bayerischen Gütertarif vom 1. Mai 1898 und Württembergisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. Februar 1899 einbezogen.

Magdeburg-Halle-Sächsischer und Norddeutsch-Sächsischer Verkehr. (Ausnahmefrachtsätze für Schwefelkiesabbrände.) Für die Beförderung von Schwefelkiesabbränden — zum Hochofenbetriebe — von der Station Weissig bei Grossenhain der Sächsischen Staatsbahnen nach der Station Vienenburg des Directionsbezirkes Magdeburg und nach der Station Georgsmarienhütte der Georgsmarienhütten-Eisenbahn wurden am 1. Mai 1901 Ausnahmefrachtsätze eingeführt. Diese Sätze, für deren Anwendung die Bedingnngen der Ausnahmetarife 7 für Eisenerz u. s. w. massgebend sind, betragen: im Verkehre mit Vienenburg Mk. 0·50 für 100 kg, im Verkehre mit Georgsmarienhütte Mk. 0·84 für 100 kg.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr, Tarifheft 1 und 2. (Einbeziehung der Stationen Heilbronn Südbahnhof und Sontheim bei Heilbronn.) Am 24. April 1901 wurden die Württembergischen Stationen Heilbronn Südbahnhof und Sontheim bei Heilbronn in den Sächsich-Württembergischen Verbands-Güterverkehr einbezogen. Der Frachtberechnung werden für Heilbronn Südbahnhof die um 11 km und für Sontheim bei Heilbronn die um 13 km erhöhten Entfernungen der Station Heilbronn a. Neckar, die fortan die Bezeichnung Heilbronn Hauptbahnhof führt, zugrunde gelegt.

Frankfurt a. M.- etc. Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898 (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.) (Ausnahmefrachtsätze für Abfälle von Baumwolle etc.) Mit Wirkung vom 1. Mai 1901 wurden im Verkehre zwischen den Stationen Mannheim Bad. Bahn und Ludwigshafen a. Rh. einerseits und gewissen bayerischen Stationen andererseits Ausnahmefrachtsätze für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollegarn und von Twisten in Wagenladungen eingeführt.

Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr. (Ermässigte Frachtsätze für Kleie nnd Leinkuchenschrot.) Mit Giltigkeit vom 20 April 1901 sind für Sendungen von Kleie und Leinkuchenschrot (zerkleinerte Oelkuchen) aus Russland, die in loser Schüttung nach Thorn befördert und dort nach erfolgter Einsackung mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung nach deutschen Stationen wieder aufgegeben werden, ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten, über deren Höhe und Anwendungsbedingungen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft geben.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Strassburg Rheinhafen im Tarifheft I B und in den Kohlentarif.) Mit dem 15. April 1901 wurde die Station Strassburg Rheinhafen mit den für Strassburg Centralbahnhof bestehenden Entfernnngen und Frachtsätzen für den Wagenladungsverkehr in das Südwestdeutsch-Schweizerische Tarifheft I B nnd in den Kohlentarif Südwestdeutschland—Mittel- und Westschweiz einbezogen.

Deutsche Eisenbahnen. (Nachtrag 2 zum Ausnahmetarife für Futter- und Streumittel vom 6. Februar 1901.) Nachtrag 2, enthaltend Ausdehnung des Geltungsbereiches, ist am 1. April 1901 ausgegeben worden. Abzüge des Nachtrages werden bei der Verkaufsstelle des Tarifes auf Verlangen an Inhaber des Haupttarifes nneutgeltlich verabfolgt.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife Nr. 8, 13, 25 und 26.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 traten in den Ausnahmetarifen Nr. 8 (Eisen und Stahl), Nr. 13 (Düngemittel), Nr. 25 (Kalk und Gips) und Nr. 26 (chlorsaures Kali) des Tarifheftes I B (Verkehr Elsass-Lothringen — Mittel- und Westschweiz) verschiedene Aendernngen und Ergänzungen ein, worüber die betheiligten Verwaltungen nähere Anskunft ertheilen.

Preussisch-Bayerischer Verkehr. Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897. (Einbeziehung der Stationen Neustadt a. d. Aisch und Probstzella.) Mit Giltigkeit vom 10. Mai 1901 ab wurden die Stationen Neustadt a. d. Aisch und Probstzella der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von lebenden Thieren aller Art in Wagenladungen in den directen Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Frankfurt a. M. etc. - Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898. (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.) (Einbeziehung der Station Salzburg in den Ausnahmetarif für Ausfuhrgüter.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 wurde die Station Salzburg in den Ausnahmetarif (Umschlag-Exporttarif) für Ausfuhrgüter, Abtheilung C, für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren einbezogen.

Seite 180—181 des Tarifes sind daher folgende Ausnahmefrachtsätze nachzutragen:

Nach	Von Salzburg Frachtsätze für 100 kg in Mark		
	a	b	c
Frankfurt a. M.: [1]) Hauptbahnhof, H. L. B., Ostbahnhof, Hafen [2])*, dann Frankfurt a. M.-Sachsenhausen: [1]) Hafen [2])*	2·42	2·34	2·07
Gustavsburg	2·53	2·45	2·16
Kastel Hafen [2]) und Mainz Hafen [2])*	2·54	2·46	2·17
Ludwigshafen a. Rh.	2·34	2·26	2·00
Mannheim Bad. Bahn [1])	2·28	2·20	1·94
Mannheim Dir.-Bez. Mainz [1])	—	—	—

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verbands-Güterverkehr. (Frachtberechnung im Verkehre mit Tangermünde.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 ab werden im Verkehr mit Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn der Frachtberechnung für die dem Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) angehörenden Artikel allgemein die sich nach den Tarifentfernungen und der Kilometertariftabelle ergebenden Frachtsätze zugrunde gelegt. Ausserdem wird die Station Tangermünde in den Ausnahmetarif 4 (Düngekalktarif) und — als Empfangsstation — in den Ausnahmetarif 9, S. für Eisen und Stahl zum Bau etc. von See- und Flussschiffen nach binnenländischen Stationen aufgenommen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1. (Ausnahmefrachtsatz für Porzellanerde.) Vom 1. Mai 1901 ab kommt für die Beförderung von Porzellanerde und Porzellankapselerde (Ausnahmetarif 2 a) von der Station Neuburg a. D. der Bayerischen Staatsbahnen nach der Station Plagwitz-Lindau (Sächsische und Preussische Staatsbahn) ein Frachtsatz von Mk. 0·97 für 100 kg zur Anwendung.

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN
Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschl. autorisirte Fabrik
H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
Budapest, Thonethof. — **Prag,** Hybernergasse 7.
Patente in allen Staaten. (620)
Central-Heizungen aller Systeme.
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Heim's rauchverzehrende Kamine
Heim's rauchverzehrende „Calorifères".

Bau-Ausschreibung.

Die Ausführung eines **Zubaues** an das bestehende Administrationsgebäude der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau ist im Offertwege zu vergeben. Die Bauvergebung erfolgt gegen einen Pauschalbetrag; Arbeiten unter der Normallinie werden auf Nachmass gegen Einheitspreise der Preisliste oder gegen Einheitspreise des detaillirten Kostenvoranschlages vergütet. Die annäherungsweisen Kosten des zur Vergebung gelangenden Gebäudes sammt allen Nebenarbeiten, das ist der Canalisirung etc. und der Umgestaltungsarbeiten beim bestehenden alten Directionsgebäude, betragen abgerundet 310.000 Kronen.

Die Bauarbeiten sollen derart eingeleitet und durchgeführt werden, dass das ganze Gebäude am 1. September 1902 der anstandslosen Benützung übergeben werden kann.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, das Offertformulare, der summarische und die detaillirten Kostenvoranschläge, die Bedingnisse, die Baubeschreibung und die Projectspläne können bei der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau bei der Abtheilung für den Bau- und Bahnerhaltungsdienst vom 29. Mai 1901 angefangen eingesehen und sämmtliche Belege inclusive der Projectspläne auch gegen Bezahlung bezogen werden.

Die diesbezüglichen Offerte, zu welchen nur die vorgeschriebenen Offertformulare verwendet werden dürfen, sind versiegelt spätestens bis **12. Juni 1901, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau unter der Aufschrift „Offerte für die Erweiterung des Directionsgebäudes in Krakau" einzureichen; die Offeröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt.

Das Offert muss auf die complete Erweiterung des Administrationsgebäudes, Ausführung aller Nebenarbeiten und Durchführung der Umstaltungsarbeiten im bestehenden alten Directionsgebäude lauten und hat der Offerent bis zum 1. Juli 1901 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Das zu erlegende Vadium beträgt 15.600 Kronen und hat im Erstehungsfalle die Vertragscaution zu bilden.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von den Aufstellern des Offertes nicht unterschrieben wurde oder betreffs welcher der Erlag des Vadiums nicht bis zur Frist für die Einbringung der Offerte erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Krakau, am 26. Mai 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Fr. Cordes jun., Hamburg
Grosshandlung von Ketten, Ankern, Schiffsartikeln . . . . . .
Preisliste auf gefällige Anfrage.

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.

Krahnbau-Werkstätte von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nord-bahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, I. Wipplingerstrasse 21.

Grassamen-Offerte.

Eisenbahn-Mischungen.

Mischung gewöhnlicher Qualität	per 100 Kilo K 24.—
„ für schnellere Entwicklung, kräftigeren Wuchs und grössere Haltbarkeit der Grasnarbe	„ „ „ „ 36.—
„ „ Böschungs- und Dammrasen von grosser Haltbarkeit, von egaler, schöner Rasenfläche und reichlicher Futterbenützung, und zwar:	
„ „ Kalkboden	„ „ „ „ 60.—
„ „ Lehmboden	„ „ „ „ 60.—
„ „ leichten Humusboden	„ „ „ „ 56.—
„ „ Sandboden	„ „ „ „ 64.—
„ „ Sandlehmboden	„ „ „ „ 60.—
„ „ kalkhaltigen Sandboden	„ „ „ „ 64.—
„ „ sterilen (Schotter-) Boden	„ „ „ „ 60.—
„ „ frischen, mittelfeuchten Boden	„ „ „ „ 64.—
„ „ sehr feuchte Lage	„ „ „ „ 66.—
„ „ Moor, Sumpf	„ „ „ „ 66.—
„ „ trockene Lage	„ „ „ „ 60.—
„ „ sehr heisses Klima	„ „ „ „ 68.—
Grasmischung für sehr feinen haltbaren Gartenrasen (wie im Parke des Westbahnhofes in Wien)	„ „ „ „ 132.—

Preise verstehen sich netto Cassa, Säcke extra berechnet.

Bei Bestellungen wolle bemerkt werden, wo die zu bebauende Strecke sich befindet, resp. welches Saatquantum bestimmt ist für Ebene, mittelhohe Lage oder Gebirgsgegend.

Hochachtungsvoll

P. Hüttig

Samenhandlung. — Specialität: **Grassamen**

Wien, I. Weihburggasse 17.

Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und vieler Bauunternehmungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1317	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren (Pos. E—5 u. 6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	O s w i ę c i m	Brüx A.T.E. Dux A.T.E. Karlsbad (B.E.B.) Rakonitz k.k.St.B. und B.E.B. Settenz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung ad 1. bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg ad 2. für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2 a, giltig vom 1. Juni 1897	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 1. 2. 438 343 452 338 474 377 402 321 449 338		Im Kartirungswege		
			Eisen und Stahl (Pos. E—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)		Brüx A.T.E. Dux A.T.E. Karlsbad (B.E.B.) Rakonitz k.k.St.B. und B.E.B. Settenz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen				257 252 309 279 252				
			Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren (Pos. E—6 der Güterclassification des Tarifes, (Theil I)		Brüx A.T.E. Dux A.T.E. Karlsbad (B.E.B.) Rakonitz k.k.St.B. und B.E.B. Settenz					314 309 366 321 309				
1318	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Linz-Urfahr und der Mühlkreisbahn	Steine der Pos. S—55/b der Güterclassification mit Ausnahme von Pflaster-, Saum- und Bordsteinen	Haslach	Wien I Wien II	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	L o c a l t a r i f	H e l l e r 115 119	89 92	26 27	Im Kartirungswege		
				Aigen-Schlägl	Wien I Wien II	das Ladegewicht des verwendeten Wagens.			128 132	95 98	33 34			
			Bord-, Pflaster- und Saumsteine aus Pos. S—55 b der Güterclassification	Ottenshelm	Wien I Wien II				80 83	60 64	20 19			
				Haslach	Wien I Wien II				107 110	60 64	47 46			
				Aigen-Schlägl	Wien I Wien II				120 123	63 67	57 56			
			Steine der Pos. S—55/c der Güterclassification	Haslach	Wien I Wien II				148 156	104 108	44 48			
				Aigen-Schlägl	Wien I Wien II				161 169	112 116	49 53			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1319	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Zeltweg-Wolfsberg	Baumaterialien	Zeltweg	Wolfsberg	Einhaltung der Bestimmungen des im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Ausnahmetarifes VI, sowie der für die Anwendung der Ausnahmetarife giltigen allgemeinen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Bahnhof einer Phtalsäurefabrik in Reding bei Wolfsberg bestimmt sein	vom 1. Mai bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3	Verschieden	Verschieden	50% Nachlass von den Frachtsätzen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, Seite 606, enthaltenen Gebührenberechnungstabelle, unter Wahrung des Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis spätestens Ende Februar 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Villach zu bewirken ist	
1320	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Maschinentheile	Prag (St.B.)	Gmunden Seebahnhof	Aufgabe als Frachtgut, Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, auf welchen die Traunsee-Dampfschiffahrtsunternehmung als Empfängerin erscheint	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	70 Percent der normalen Frachtsätze	30 Percent der normalen Frachtsätze	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz zu bewirken ist	
1321	k. k. österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Kalk, gebrannter, der Pos. K—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Beraun Hičitz Karlstein Königshof Schichowitz-Rabi Schütteuhofen	Johanngeordenstadt	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 97 101 99 97 97 99		Im Rückvergütungswege		
1322	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Tavoletti und Testoni aus der Pos. H—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Skofelca	Triest S.B. und Triest-St. Andrae	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Absendern, bezw. Empfängern	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarife	75 Heller	67 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		

k. k. österr. Staatsbahnen

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft, Buschtèhrader Eisenbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, Böhmischen Commercialbahnen und Kaschau-Oderberger Eisenbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der Namen der	2 / 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1. Kleie, Klee, Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlempe, Spülicht, Treberu, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen und Oelkuchenmehl;
2. Heu und Stroh;
3. Holzwolle, Torf- und Waldstreu

Rücksichtlich der Localbahnstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Strecken der Böhmischen Commercialbahnen und der österr. Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Rücksichtlich der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der Eisenbahn Wien-Aspang	Rücksichtlich der Hauptbahnstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, dann der österr. Linien der Südbahn-Gesellschaft, sowie der Linien der Buschtèhrader Eisenbahn	Rücksichtlich der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, aufgeführten Bahnlinien

Aufgabe als Frachtgut mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen, auf welchen eine in Mähren oder in den zu Niederösterreich gehörigen politischen Bezirken Gmünd, Waidhofen a. d. Thaya und Zwettl gelegene, von Nothstand heimgesuchte Gemeinde als Empfängerin zu erscheinen hat. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, ferner **Abfuhr der Sendungen in der Bestimmungsstation mittelst Strassenfahrzeugen.** Das Auf-, bezw. Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Ueber den Vollzug dieser Leistungen, sowie darüber, dass die Sendungen vom Bahnhofe der Bestimmungsstation der vorstehenden Bedingung gemäss abgeführt wurden, sind bahnämtliche Bestätigungen auf den betreffenden Frachtbriefen einzuholen, was bezüglich des Aufladens sogleich bei der Aufgabe, hinsichtlich des Abladens und der Abfuhr der Sendungen aber sogleich beim Bezuge zu geschehen hat

bis auf Weiteres, längstens bis Ende Juli 1901

Localtarife der betheiligten Bahnen

V e r s c h i e d e n

0·30 h	0·26 h	Für die Artikel ad 1. und 3.: 0·26 h; für die Artikel ad 2.: für Entfernungen auf jeder einzelnen Bahn bis zu 200 km 0·26 h, für jedes weitere km 0·20 h	Für Entfernungen bis zu 200 km 0·20 h, für jedes weitere km 0·16 h

per 100 kg und 1 km einschliesslich der Manipulationsgebühr bei Wahrung der Minimal-Frachtgebühr von 8 K per Frachtbrief und Wagen

V e r s c h i e d e n

Im Rückvergütungswege

Gegen die bis längstens Ende September 1901 durch die als Bestellerin und Empfängerin der Sendungen auftretende Gemeinde bei der Verwaltung der Empfangsbahn zu bewirkende Vorlage der betreffenden Original-Frachtbriefe, von denen jeder mit einem nach dem umseitig angefügten Muster in allen Theilen vorschriftsmässig ausgefertigten Cumulativ-Bestellzettel anszustatten ist. Frachtbrief und Cumulativ-Bestellzettel haben vollkommen übereinzustimmen, und darf demzufolge auch der letztere über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten. — Beide Belege werden bei Liquidirung der Refactiebeträge bahnseitig zurückbehalten. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung

Diese Begünstigung gilt sowohl für den Localverkehr, als auch rücksichtlich der eigenen Strecken jeder einzelnen betheiligten Verwaltung für den directen Verkehr mit den anderen österr. und ungar. Eisenbahnen, wenn es sich um Sendungen an eine vom Nothstand heimgesuchte Gemeinde des in der Rubrik 6 bezeichneten Gebietes handelt. Kommen hiebei getrennte Strecken des k. k. Staatsbahnnetzes zur Benützung, so wird der Frachtberechnung für dieselben die Summe der einzelnen Kilometer-Entfernungen zu Grunde gelegt. Der auf der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestehende Frachtzuschlag wird vorliegendenfalls nicht eingehoben

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen folgende Quantitäten an Futter-, bezw. Streuartikeln:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
	Zusammen . . .		

Dieses Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . aufgegeben und in der letztgenannten Station mittelst Strassenfahrzeuges abgeführt werden.

Das Aufladen der Sendung wird vom Absender, das Abladen derselben hingegen vom Empfänger auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässigen Frist bewirkt.

Das Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorstehend bezeichneter Artikel nur an die genannten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Wirthschaftsbetriebe abzugeben.

Gemeindeamt . . . . . den . . . . . 1901.

L. S. Unterschrift:

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt, dass das vorbezifferte Quantum bezeichneter Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der genannten Gemeindeangehörigen bestimmt und dem Wirthschaftsbetriebe derselben angemessen ist, daher hiefür die seitens der österr. Eisenbahn-Verwaltungen aus Anlass des in Mähren, bezw. in den zu Niederösterreich gehörigen politischen Bezirken Gmünd, Waidhofen a. d. Thaya und Zwettl infolge des Mangels an Futter und Streumitteln herrschenden Nothstandes vorgesehenen Frachtermässigungen Anwendung finden können.

K. k. Bezirkshauptmannschaft . . . . . den . . . . . 1901.

L. S. Unterschrift:

Anmerkung. Der Cumulativ-Bestellzettel darf über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Heller				
1324	Eisenbahn Wien-Aspang	bethelligten Verwaltungen	Heu und Stroh	Eszterháza Kapuvár-Gartha Pinnye	Wien E.W.A. Wien St.E.G.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen	vom 1. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Westng.-Niederösterr. Verbandtarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1901	63 69 64	58 58 58	5 11 6	Im Kartirungswege		
1325	Eisenbahn Wien-Aspang	betheiligten Verwaltungen	Milch Leer retourgehendes Milchgeschirr als Eilgut	Caspod oder umgekehrt	Wien E.W.A.	Aufgabe in beliebigen Mengen	vom 1. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Westng.-Niederösterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1901	185 Heller 144 Heller	170 Heller 124 Heller	15 Heller 20 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1326	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Ermässigtes Eilgut	Polička	Budapest *)	Aufgabe in beliebigen Mengen; Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	584 Heller		Im Kartirungswege		*) Der Frachtsatz gilt im Verkehre mit nachbenannten Budapester Bahnhöfen, und zwar: Ferenczváros, Józsefváros, Központi vasárcsarnok, nyugoti pályaudvár, Kelenföld und Ó-Buda filatorigát
1327	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Essigsaures Natron aus Position S—7 b	Máramaros-Sziget	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung für a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	ad a) und b) 652 Heller	ad a) 326 Heller ad b) 226 „	ad a) 326 Heller ad b) 426 „	Im Kartirungswege		
1328	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Thonwaaren: 1. der Pos. T—21 a und 2. der Pos. T—21 b des für die österr.-ungar. und bosnisch-hercegovinischen Ersenbahnen giltigen Theiles I, Abtheilung B, in beliebiger Verpackung	Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, der Buschtěhrader Bahn, der k. k. österr. Staatsbahnen, der Böhmischen Nordbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bodenbach (k k.St.B., B.N.B. oder St.E.G.) Tetschen (B.N.B. oder Oe.N.W.B.)									

Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901 wird die im Tarif, Theil I, Abtheilung B, bei den Positionen T—21 a und T—21 b vorgesehene Tarifirung unter sonstiger Anfrechthaltung der in diesem Tarife auf Seite 10 sub V, bezw. im Nachtrag I zu diesem Tarife auf Seite 5 für die Anwendung der Exporttarife vorgesehenen Bestimmungen auch dann im Rückvergütungswege zugestanden, wenn die Sendungen ab Bodenbach oder Tetschen durch Vermittlung von Spediteuren innerhalb einer achttägigen Frist per Bahn oder Schiff nach dem Auslande weiterbefördert werden. Die behufs Liquidirung der entfallenden Frachtdifferenz erforderlichen Original-Frachtbriefe bis Bodenbach oder Tetschen und die Duplicat-Frachtbriefe oder Schiffsconnossements ab dort bis zur betreffenden Auslandsstation sind bis längstens 30. April 1902 in Vorlage zu bringen. An Stelle der bezeichneten Duplicat-Frachtbriefe können auch Bestätigungen der kgl. sächsischen Güterverwaltungen in Bodenbach oder Tetschen, in welchen hinsichtlich der betreffenden Sendungen Zeichen, Nummer, Anzahl der Colli, Verpackungsart, Inhalt, Gewicht, Bestimmungsort und Abgangstag in Bodenbach, resp. Tetschen angeführt sind, vorgelegt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1329	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Maschinentheile der Pos. E—6	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Böhm.-Trübau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juli 1901	Localtarif	186 Heller	148 Heller	38 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende September 1901	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1330	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Zuckerrüben, Zuckerrübenschnitze und Saturationsschlamm	Littau (L.B.)	Gross-Senitz / Přikaz (oder vice versa)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller: 31 / 29		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1331	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Güter der Wagenladungsclassen A, B und C und der Specialtarife 1, 2 und 3	Bilowitz (Walzmühle und Brettsäge) *)	Brünn (St.E.G.) (oder umgekehrt)	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der übrigen einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1898 (Nachtrag II)	Verschieden	10 Heller / Verschieden		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen sowohl in Bilowitz als auch in Brünn haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

NB. Die Transporte müssen für die Erweiterung einer Spinnerei und Weberei in Parnik bei Böhm.-Trübau bestimmt sein und diesem Zwecke auch zugeführt werden.

*) Diese Station dient blos dem Güterverkehre, und zwar nur für solche Sendungen, welche von den genannten Etablissements aufgegeben werden, bezw. für dieselben bestimmt sind.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1332	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Regie- und Materialgegenstände der k. k. österr. Staatsbahnen, sofern Beförderung auf Kosten der letzteren erfolgt, und zwar: Frachtgüter der Classe A	Oświęcim K.F.N.B. bezw. vice versa	Troppau K.F.N.B.	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der k. k. österr. Staatsbahnen oder einer ihrer Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Absender und Empfänger	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	89 Heller	75 Heller	14 Heller	Im Kartirungswege		Die nebenstehende Frachtbegünstigung ist für Partelen unzugänglich
1333	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	bethelligten Verwaltungen	Eisenbahnschienen der Pos. E—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Schönbrunn	Bosn.-Novi	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Tarif, Theil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungar.-Bosnischen Eisenbahnverkehres vom 1. Februar 1895	Heller 346	Heller 338	Heller 8	Im Kartirungswege		
				Mähr.-Ostrau					344	335	9			
1334	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	bethelligten Verwaltungen	Eisenbahnschienen der Pos. E—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Schönbrunn	Triest	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen in Triest, bezw. Fiume nach einem dalmatinischen Küstenorte zur Verschiffung gelangen und für Bosnien bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Tarif, Theil II, Heft 3, bezw. 4, des Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Heller 305	Heller 219	Heller 86	Im Kartirungswege		Den Bahnverwaltungen bleibt es vorbehalten, sich von der Verschiffung bezüglicher Transporte und von deren Bestimmung, bezw. Verwendung Ueberzeugung zu verschaffen
					Fiume				305	230	75			
				Trzynietz	Triest oder Fiume			Tarif des Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1897	274	235	39			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1335	**Eisenbahn Wien-Aspang** als Betriebführende der Schneebergbahn		Kalk, gebrannt, der Tarif-Position K—4	Winzendorf	Wr.-Neustadt S.B. transit (für Stationen der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarif	22 Heller	18·4 Heller	3·6 Heller	Im Kartirungswege	Im nebigen Frachtsatze ist die Schlepphabgebühr in Winzersdorf bereits enthalten. Hiedurch wird die Verlautbarung im Vrdgs.-Bl. Nr. 43 vom 13. April 1901, fortlaufende Nr. 1001 ausser Kraft gesetzt	
			Schotter und Steine der Tarif-Position 8—55 a			Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			11·6 Heller	10·0 Heller	1·6 Heller			
1336	**k. k. Staatsbahn-Direction Linz**	Mühlkreisbahn	Bahnmaterialien und Einrichtungsgegenstände	Urfahr	Haslach	Die Sendungen müssen zur Errichtung einer elektrischen Centralstation in Haslach bestimmt sein	vom 27. März 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3	Verschieden	50% von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 3, 1. Abschnitt unter B 8, bezw. B 15 enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabellen unter Wahrung des Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction Linz zu bewirken ist	Hiedurch wird die Publication im Vrdgs.-Bl. für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 58 vom 18. Mai 1901 unter fortl. Nr. 1268 aufgehoben und ersetzt	
		Welser Localbahnen	Bahnmaterialien	Stationen der Welser Localbahnen	Wels	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Aushahmetarifes VI, sowie der für die Aushahmetarife giltigen allgemeinen Bestimmungen Die Sendungen müssen zur Errichtung einer elektrischen Centralstation in Traunfall bestimmt sein	vom 4. Mai 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Verschieden	11·6 Heller	10·0 Heller	1·6 Heller			Hiedurch wird die Publication im Vrdgs.-Bl. für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 58 vom 18. Mai 1901 unter fortl. Nr. 1269 aufgehoben und ersetzt	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
49	Nr. 145 vom 18. December 1900	3461	K. k. österr. Staatsbahnen im Namen der betheiligten Verwaltungen		Wildpret bei Beförderung als Eilgut mit Schnellzügen	Pilsen	Paris, Station der Französischen Ostbahnen	1. August 1901	Die Einführung des Tarifes, durch welchen die aufgehobenen Frachtsätze ersetzt werden, wird seinerzeit besonders verlautbart werden

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfliegt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
	Nr. 60 vom 23. Mai 1901	1289	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Als Eilgut aufzugebende nachstehende Artikel: Butter, frische und lebende Fische; frische Beeren, frisches Stein- und Kernobst etc.	Arad Baranyavár-Monostor Bazin Báttaszék Brassó Budapest und Köbánya sämmtliche Bahnhöfe der K.U.St.B. Cseklész Dehreczen etc.	Oderberg transit	In der Spalte 4: „Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel" ist der Text auf folgende Weise zu berichtigen:	

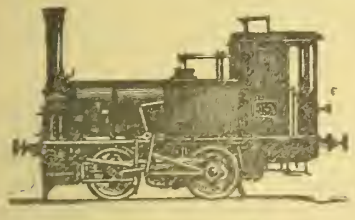
Als Eilgut aufzugebende nachstehende Artikel	In beliebiger Menge	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg	auf Grund der nachstehend bezeichneten Frachtsätze
Butter, frische, und lebende Fische	a	d	d	a
Frische Beeren, frisches Stein- und Kernobst (excl. Südfrüchte), frische Weintrauben — verpackt	a	h	h	a
Grüne Bohnen, -Erbsen (Schoten), -Spinat, -Salat und Gurken	a	b	c	a

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

613)

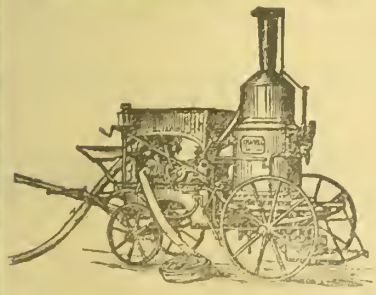


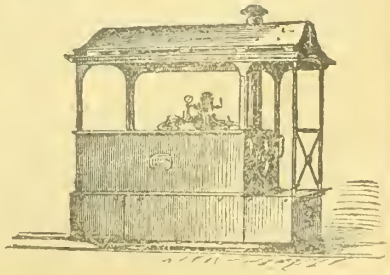
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

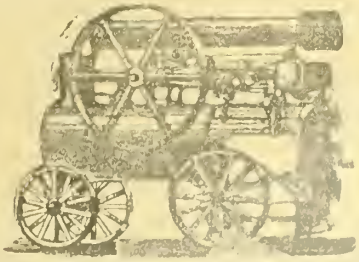
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.







Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen	24·—	halbjährig	Kronen	12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark	25·—	„	Mark	12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs.	33·—	„	Frcs.	16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 64. **Wien, 4. Juni 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien. — Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien. — Betriebsergebnisse der sieben Hauptbahnen Frankreichs in Europa und Afrika im Betriebsjahre 1900 im Vergleiche zum Jahre 1899. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Raudnitz oder von der Station Hracholusk, eventuell von der projectirten Haltestelle Wesetz nach Libochowitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Fabrikanten Rudolf Bächer in Raudnitz im Vereine mit dem Fabrikanten Stefan Pick in Dobřin und Johann Pracner, Fabrikanten in Raudnitz, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Raudnitz oder von der Station Hracholusk, eventuell von der projectirten Haltestelle Wesetz der Localbahn Raudnitz-Hospozin über Budin nach Libochowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 17. Mai 1901. Z. 21.067/2.

Aus den Entscheidungen des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien.

I. Die körperliche Verletzung eines Reisenden durch das Zufallen einer Waggonthüre während der Fahrt auf einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn stellt sich als eine „Ereignung im Verkehre" im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, dar.

II. Die Unterlassung der nöthigen Vorsicht seitens des Reisenden beim Schliessen der Waggonthüre, das der Eisenbahnverwaltung, bezw. deren Organen obliegt, beinhaltet ein Mitverschulden desselben an dem ihm hiebei zustossenden Unfalle.

(Entscheidung des Oberlandesgerichtes in Wien vom 1. December 1900, Bc II $\frac{187/00}{13}$, in Bestätigung des Urtheiles des k. k. Handelsgerichtes in Wien vom 28. September 1900, Cg II $\frac{193/00}{9}$.)

Franz S., Metallgiesser in W., welchem auf einer Eisenbahnfahrt beim Schliessen der Waggonthüre der Daumen der linken Hand durch das Zufallen der Waggonthüre eingequetscht wurde, klagte das k. k. Aerar auf Zahlung eines Schmerzensgeldes von K 2000 und Ersatz des Verdienstentganges im Betrage von K 72.

Die Gerichte sprachen dem Kläger unter Annahme eines Mitverschuldens desselben K 400 an Schmerzensgeld und K 9·90 an Verdienstentgang zu.

Thatbestand.

Nach den Angaben des Klägers stieg derselbe am 17. März 1900 in der Station O. in den daselbst um 6 Uhr 10 Min. Abends nach H. abgehenden Zug ein. In einer der Zwischenstationen sei ein Passagier ausgestiegen und habe die Waggonthüre offen gelassen.

Wegen des heftigen Windes wollte der Kläger die offen gebliebene Thüre schliessen, sei aber infolge eines plötzlichen Ruckes an den Thürrahmen geschleudert worden, weshalb er unwillkürlich mit der linken Hand nach dem Thürrahmen griff. Gleichzeitig habe der Wind die Thüre zugeschlagen, wodurch dem Kläger der linke Daumen eingequetscht wurde. Diese Quetschung habe dem Kläger grosse Schmerzen verursacht und sei er durch vier Wochen arbeitsunfähig gewesen; auch jetzt empfinde er noch heftige Schmerzen.

Auf Grund dieser Angaben begehrte der Kläger ein Schmerzensgeld von K 2000 und den Ersatz des Verdienstentganges von K 72.

Das belangte Eisenbahnärar gab zu, dass der Kläger am 17. März 1900 mit dem nach 6 Uhr Abends von O. abgegangenen Zuge in H. mit einer Quetschrisswunde der ersten Phalanx des linken Daumens angekommen sei. Der Kläger habe sich jedoch diese Verletzung durch eigene Schuld zugezogen, da er, mit der linken Hand am Thürrahmen sich haltend, mit der rechten die Thüre zugeschlagen habe, so dass nothwendigerweise sein am Thürrahmen befindlicher linker Daumen habe eingequetscht werden müssen, welche Darstellung des Unfalles Kläger selbst beim Bahnbetriebsamte H. gegeben habe.

Auch wenn die angebliche Erschütterung des Waggons den Unfall mit verursacht hätte, könne Kläger doch von dem Selbstverschulden nicht losgesprochen werden, da er beim Schliessen der Thüre mit der gebotenen Vorsicht hätte vorgehen sollen, umsomehr als das Schliessen der Thüre während der Fahrt infolge der dabei unvermeidlichen Erschütterung nicht ganz unbedenklich sei. Heftige Stösse kämen aber bei der Fahrt auf der Strecke zwischen den Stationen in der Regel nicht vor.

Der Unfall des Klägers stelle sich daher als eine schuldhafte Handlung des Klägers und nicht als eine Ereignung im Verkehre dar, weshalb das Handelsgericht sachlich unzuständig sei.

Auch werde bestritten, dass der Kläger grosse Schmerzen erlitten habe, da die Verletzung von dem den Kläger am Unfallstage untersuchenden Bahnarzte als eine leichte, mit einer Heilungsdauer von zehn bis zwölf Tagen bezeichnet worden sei.

Ebenso werde der Verdienstentgang per K 72 bestritten. Zum mindesten würde sich der Verdienstentgang des Klägers um das von der Genossenschafts-Krankencasse gezahlte Krankengeld verringern.

Bei der mündlichen Verhandlung schränkte der Kläger sein Klagebegehren bezüglich des Verdienstentganges auf K 19·80 ein und stellte sodann, als Partei einvernommen, den Sachverhalt wie eingangs angeführt dar.

Die Entstehungsgeschichte des beim Bahnbetriebsamte in H. aufgenommenen Protokolles klärte der Kläger dahin auf, dass man ihm gesagt habe, er solle unterschreiben, dass er Niemandem eine Schuld beimessen könne, worauf er das Protokoll wegen seiner grossen Schmerzen ohne Bedenken unterschrieben habe. Der Ruck, durch den er an den Thürrahmen angeschleudert worden sei, sei eine Folge der Biegung, die die Bahnlinie vor dem Einmünden in den Bahnhof in H. mache.

Nach dem verlesenen Protokolle des Bahnbetriebsamtes in H. hat Kläger dortselbst angegeben, er habe sich mit der linken Hand am Thürriemen angehalten und mit der rechten die Thüre zugezogen, ohne vorher die linke Hand wegzuziehen, wodurch ihm der linke Daumen zerquetscht worden sei. Auf die Frage, ob ein bahnseitiges Verschulden vorliege, antwortete dem Protokoll zufolge der Kläger, nur er selbst sei daran schuld.

Nach dem Krankenzettel der Genossenschafts-Krankencasse war Kläger 28 Tage im Krankenstande.

Zeuge Dr. Norbert H. anerkennt seine Unterschrift auf dem Krankenzettel und gibt an, dass er sich an die Details des Falles nicht mehr erinnern könne, jedoch glaube er, den Kläger mit Lapis behandelt zu haben, welche Behandlungsweise mit grossen Schmerzen verbunden sei. Die Verletzung selbst dürfte sehr schmerzhaft gewesen sein und stehe an der Grenze zwischen einer leichten und einer schweren.

Gründe:

Die von dem belangten Aerar erhobene Einrede der sachlichen Unzuständigkeit wurde zurückgewiesen, weil sich Kläger durch das Zuschlagen der Thüre eines Waggons während der Fahrt eine Verletzung zugezogen hat, daher eine Ereignung im Verkehre vorliegt und die Competenz des Handelsgerichtes im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, begründet erscheint.

In der Sache selbst wird von dem belangten Aerar ein Selbstverschulden des Klägers behauptet und hatte das beklagte Aerar dieses Selbstverschulden, da nach dem vorcitirten Gesetze das Verschulden der Eisenbahnunternehmung vermuthet wird, zu erweisen.

Dieser Beweis ist jedoch nicht gelungen, denn ein Verschulden der Bahn liegt schon darin, dass die Thüre des Waggons, in welchem sich der Kläger befand, nicht geschlossen war und der Kläger daher überhaupt in die Lage versetzt wurde, die Thüre schliessen zu müssen, was Pflicht des Zugsbegleitungspersonales gewesen wäre.

Allerdings muss aber ein Mitverschulden des Klägers angenommen werden, welcher nicht mit der nöthigen Vorsicht beim Schliessen der Thüre vorging, so dass er mit dem Daumen in den Thürspalt der zufallenden Thüre gerieth.

Wenn also auch der Kläger in Gemässheit des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27 von dem belangten Aerar den Ersatz der Heilungskosten, des Verdienstentganges und des Schmerzensgeldes beanspruchen kann, so hat er, da zugleich ein Verschulden von seiner Seite vorliegt, mit dem Beschädiger den Schaden verhältnissmässig zu tragen, und zwar, da sich das Verhältniss nicht bestimmen lässt, nach § 1304 a. b. G.-B. zu gleichen Theilen. Was nun das Schmerzensgeld anbelangt, so erschien der angesprochene Betrag von K 2000 viel zu hoch gegriffen und wurde ein Betrag von K 800, da der Kläger eine mit Schmerzen verbundene Quetschung des rechten Daumens erlitt und der Wechsel des Verbandes, sowie die Behandlung mit Lapis dem Kläger neue Schmerzen verursachte, für angemessen erkannt.

Der Wochenlohn von K 18·— erschien nicht zu hoch gegriffen, es würde daher der Kläger einen Verdienstentgang von K 72 gehabt haben, respective nach Abzug der von der Krankencassa bezahlten Beträge von K 19·80.

Mit Rücksicht auf das Mitverschulden des Klägers wurde demselben die Hälfte der Beträge von K 800 und K 19·80, daher K 400 und K 9·90 zugesprochen und derselbe mit dem Mehrbegehren abgewiesen.

Ueber Berufung beider Theile gegen dieses Erkenntniss wurde dasselbe von dem Berufungsgerichte vollinhaltlich bestätigt aus folgenden

Gründen:

Das Berufungsgericht hat die Berufung des belangten Aerars wider den Ausspruch über die erhobene Einrede der Unzuständigkeit verworfen, denn der Kläger hat unbestritten seine Verletzung durch eine

Waggonthür einer mit Dampf betriebenen Eisenbahn, und zwar während des Betriebes, beziehungsweise während einer Eisenbahnfahrt erlitten. Hierin liegen alle Kriterien des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27.

Ob der Kläger diese seine Verletzung selbst verschuldet, oder dieselbe mitverschuldet habe, betrifft wohl die Haftungsfrage, aber nicht die Competenzfrage, die beim Vorliegen eines objectiven Eisenbahnunfalles nicht bestritten werden kann.

Da somit eine Ereignung im Verkehre einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn vorliegt, hat das belangte Aerar das von ihm behauptete Selbstverschulden des Klägers zu beweisen, widrigens es für die Folgen der dem Kläger zugegangenen Verletzung aufzukommen hat. Im Thatsächlichen steht nun fest, dass eine Waggonthüre des rollenden Zuges offen stand, dass eine solche Thüre den Zweck des Verschlusses hat und das Offenstehen nur zum jeweiligen Ein- und Aussteigen dient. Dass ferner die Obsorge für den regelmässigen Zustand des Wagenparkes dem Zugspersonale zusteht, bleibt ausser Frage.

Des Weiteren steht im Thatsächlichen fest, dass nicht der Kläger die Thüre öffnete, und ihm auch nicht das Schliessen desselben oblag. Das beklagte Aerar bezeichnet selbst die Erschütterung des Zuges während der Fahrt als unvermeidlich.

Für beide Theile stand fest, dass bei der erwähnten Erschütterung das Zufallen der Thüre im Bereiche der Möglichkeit lag. Es bestand daher für die Bahn die Pflicht, dieses Zufallen der Thüre durch Verschluss hintanzuhalten, während es andererseits dem Kläger oblag, bei dem Umstande, als das Gefährliche des Schliessens einer Thür im rollenden Zug umsomehr auf der Hand lag, als der Kläger selbst heftigen Wind und den Bestand von Bahnbiegungen constatirte, die höchste Vorsicht walten zu lassen, als er es unternehmen wollte, die Thüre selbst zu schliessen.

Dass eine solche Vorsicht nicht beobachtet wurde, ergibt sich aus der eigenen Darstellung des Klägers.

Er kann daher nur dem ersten Richter beigepflichtet werden, wenn er zum präsumirten Verschulden der Bahn ein Mitverschulden des Klägers annahm und nach § 1304 a. b. G. B. vorging.

Die Ansprüche hat die erste Instanz auf das sachlich und rechtlich zulässige Mass reducirt und insbesondere bezüglich des Schmerzensgeldes das Richtige getroffen, weil einerseits die Schmerzhaftigkeit von Quetschwunden und deren Behandlung mit Lapis eine notorische ist und andererseits die Dauer der Folgen der Verletzung eine mässige war. Das Berufungsgericht fand daher keinen Anlass, eine Aenderung des erstrichterlichen Urtheiles eintreten zu lassen. [E.-M.-Z. 6029 ex 1901.]

Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Der Haftungsausschliessungsgrund des § 77, Abs. 1, Z. 3, B.-R. findet im Falle der Beraubung der Sendung keine Anwendung.

(Entscheidung vom 26. Juni 1900, Z. C b I 181/00.)

Beim Bezuge einer aus 27 Ballen gepressten Wollgarnes im bahnseits festgestellten Gewichte von 5121·5 Kilogramm hatte der Empfänger bemerkt, dass zwei nahe der Waggonthüre gelagerte Ballen beschädigt seien, und deshalb die Thatbestandsaufnahme verlangte. Bei dieser wurde constatirt, dass die beiden Ballen an der oberen Fläche aufgeschnitten waren und in einem derselben unterhalb der Schnittstelle ein leerer Raum vorhanden war. Die Nachwage der Sendung ergab ein Gewicht von 5109 kg, somit einen Abgang von 12·5 kg. Als Ursache des Schadens wurde im Protokolle mit Rücksicht auf den Umstand, dass sowohl die Fabriksplomben an den Ballen, als auch die Bahnplomben an dem Waggon unverletzt waren, eine Beraubung der Sendung vor der Anlegung der Fabriksplomben bezeichnet. Gegenüber dem Klageanspruche des Empfängers auf Schadenersatz bestritt die beklagte Eisenbahn die Richtigkeit der Gewichtsangabe im Frachtbriefe, für welche der Kläger den Beweis zu erbringen habe, weil nach § 75, Absatz 1, B.-R. die Haftung der Bahn erst dann eintrete, wenn erwiesen sei, dass der Schaden in der Zeit von der Annahme des Gutes zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist; ferner wendete die Beklagte den Haftungsausschliessungsgrund des § 77, Absatz 1, Z. 3, B.-R. ein, weil das Aufladen der Sendung von der Partei besorgt worden war. Schliesslich legte die Beklagte zum Beweise der Unmöglichkeit eines Diebstahles während des Transportes die unverletzten Plomben vor.

Der Richter g a b dem Klagebegehren mit nachstehender Begründung F o l g e:

Die Beklagte verlangt zunächst von dem Kläger den Beweis, dass die Sendung zur Zeit der Annahme zur Beförderung thatsächlich das in den Frachtbrief eingetragene Gewicht gehabt habe. Allein dieser Beweisführung war der Kläger enthoben, weil aus dem Frachtbriefe hervorgeht, dass von der Bahn selbst das Gewicht mit 5121·5 kg festgestellt worden war. Diese Feststellung hat nach § 54, Absatz 4, B.-R. die Folge, dass die Angabe des Frachtbriefes über das Gewicht, welche sonst im Falle der parteiseitigen Verladung gegen die Eisenbahn keinen Beweis macht, diese Beweiskraft erlangt. Es steht somit fest, dass der hier in Frage kommende Abgang in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung des Gutes entstanden ist.

Die Beklagte beruft sich nun weiters auf § 77, Absatz 1, Z. 3, B.-R.; zur Anwendung dieser reglementarischen Bestimmung auf den vorliegenden Fall fehlt jedoch jeder factische Zusammenhang. Es ist nicht erfindlich, wie so der Abgang aus der mit dem Aufladen verbundenen Gefahr entstehen konnte. Wenn das Betriebsreglement von einer besonderen Gefahr spricht, welche mit der Verladung verbunden ist, so kommt mangels eines Causalnexus nicht in Betracht, dass während des Auf oder Abladens die hiezu verwendeten Leute etwas entwenden können, sondern das Betriebsreglement hat die Gefahr im Auge, welche durch die Unerfahrenheit, Ungeschicklichkeit oder den Leichtsinn dieser Leute herbeigeführt werden kann. Uebrigens ist die Ansicht, dass § 77, Absatz 1, Z. 3, B.-R. vorliegend anwendbar sei, um die Haftung der Bahn für Verlust wegen eines möglicherweise concurrirenden Diebstahles der eigenen Leute des Absenders auszuschliessen, deshalb unhaltbar, weil die Haftung der Bahn erst mit der Annahme des Gutes beginnt und im Falle der Verladung durch die Partei das Gut erst nach der Verladung als von der Bahn angenommen gilt. Aus dem Gesagten geht somit hervor, dass der besondere Fall des § 77 B.-R. nicht gegeben ist, so dass also die allgemeine Bestimmung

des § 75 B.-R. zur Anwendung kommt, wonach die Bahn zu ihrer Exculpirung den Beweis erbringen muss, dass der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist. Einen solchen Beweis hat aber die Beklagte nicht einmal versucht; daher blieb sie für den hier eingetretenen Verlust haftbar.

Dass die Plomben unverletzt waren, ist belanglos, da es gerichtsnotorisch ist, dass trotz Unversehrtheit der Plomben Spoliationen vorkommen können.

Betriebsergebnisse der sieben Hauptbahnen Frankreichs in Europa und Afrika im Betriebsjahre 1900 im Vergleiche zum Jahre 1899.

Dem vom „Journal officiel" verlautbarten Ausweise über die Betriebsergebnisse der sieben Hauptbahnen Frankreichs und des algerischen Eisenbahnnetzes zufolge vereinnahmten im Jahre 1900 die ersteren Francs 1.462,579.300 gegenüber Frcs. 1.374,864.800 im Jahre 1899, somit um Frcs. 87,714.500 mehr, während die Bahnen des franco-afrikanischen Eisenbahnnetzes (mit Ausschluss der Colonialbahnen) im Jahre 1900 Francs 8,876.000 gegenüber Frcs. 9,374.000 im Vorjahre, somit um Frcs. 498.000 weniger vereinnahmten.

A. Die Bahnen im Bereiche der europäischen Gebietstheile Frankreichs.

Die Mehreinnahmen der sieben Hauptbahnen betrugen pro 1900 gegenüber den Einnahmen des Jahres 1899:

Betriebsnetz der	Mehr-Einnahmen in Francs	Percent per Kilometer
Staatsbahnen	1,882.500	1·52
Paris—Lyon—Méditerranée	23,660.000	5·00
Nordbahn	21.289.000	9·37
Westbahn	10,108.000	5·39
Paris—Orléans	14,784.000	5·12
Ostbahn	14,158.000	8·01
Südbahn	1,833.000	1.20
Gesammtmehreinnahme	87,714.500	

Das Gesammtnetz der sieben französischen Hauptbahnen hatte Ende 1900 eine Gesammtlänge von 38.810 Kilometern gegenüber 38.586 km im Jahre 1899. An der Zunahme von 224 km participirten:

das Staatsbahnnetz	mit 59	km
Paris—Lyon—Méditerranée	„ 75	„
Paris—Orléans	„ 4	„
Westbahn	„ 59	„
Ostbahn	„ 27	„
in Summe	224	km

während die Längen der Netze der Nordbahn und Südbahn unverändert blieben.

Die Einnahmen per laufenden Bahnkilometer betrugen im Gesammtdurchschnitte im Jahre 1900 Francs 39.760 gegenüber Frcs. 37.580 im Jahre 1899, ergaben somit zu Gunsten des ersteren eine Mehreinnahme von Frcs. 2180. Unter den genannten Bahnen nehmen die Nordbahn und die Ostbahn, über deren Linien das Gros der die Ausstellung besuchenden Fremden strömte, u. zw. die erstere mit einer Zunahme von 9·37 pCt., die letztere mit einer solchen von 8·01 pCt., den vordersten Rang ein.

Auch die an und für sich geringe Zunahme von 1·52 pCt. bei den Staatsbahnen und von 1·20 pCt. bei der Südbahn kann noch als ein Erfolg angesehen werden, wenn berücksichtigt wird, dass der im Bereiche der Staats- und Südbahnlinien unter normalen Verhältnissen namhafte Sommerverkehr nach den Pyrenäen-Bädern und den Seebädern an der Westküste des Atlantic und im äussersten Süden Frankreichs infolge der Ausstellung im Jahre 1900 wesentlich vermindert wurde.

B. Die Bahnen im Bereiche Algeriens und Tunis.

Dem Minderertrage der franco-afrikanischen Eisenbahn per Frcs. 498.000 im Jahre 1900 entsprechend verminderten sich bei unveränderter Länge des Netzes von 513 km die Einnahmen per laufenden Bahnkilometer von Frcs. 18.270 im Jahre 1899 auf Frcs. 17.300 im Jahre 1900, d. i. um Frcs. 970. Eine wesentliche Besserung der Verhältnisse dieses Betriebsnetzes ist, der Ansicht eingeweihter Kreise zufolge, erst von der Fortsetzung des Netzes in westlich-transversaler Richtung, sowie vom Ausbaue des in den Colonien im Senegalgebiete projectirten Bahnnetzes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96, 99 und 107 ex 1899 und Nr. 109, 119 und 134 ex 1900) und auch dann erst nach erfolgter Verbindung desselben mit dem algerisch-tunesischen Netze durch die von Oran (Südalgerien) aus projectirte grosse Radialbahn „Le Transsaharien Oranais" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 40 ex 1899), insbesondere aber nach Verwirklichung jenes Projectes zu gewärtigen, welchem zufolge die äusserste Südspitze Spaniens zwischen Cadix und Gibraltar durch einen submarinen Eisenbahntunnel mit Tanger (Marokko) verbunden werden soll.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 52. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 29. Mai gelangte der Bericht des Wasserstrassen-Ausschusses, betreffend den Bau von Wasserstrassen und die Durchführung von Flussregulirungen zur Verhandlung.

Berichterstatter Abg. Dr. Menger führt aus, dass die Vorlage, wie sie aus den Berathungen des Ausschusses hervorgegangen sei, sich in wesentlichen Punkten von der ursprünglichen Regierungsvorlage unterscheide. Diese befasste sich lediglich mit dem Bau von Schiffahrtscanälen und der Canalisirung von Flüssen, während in die jetzige Vorlage die Regulirung von Flüssen aufgenommen sei. Die Beträge hiefür fliessen in erster Linie aus den 75 Millionen, welche aus der Gesammtsumme von 250 Millionen für Flussregulirungen verwendet werden sollen. Hiezu kommen jene Beträge, welche schon derzeit im Budget enthalten sind, heuer K 10,869.000; ausserdem sind vier Millionen für die Erhöhung des Meliorationsfonds präliminirt. Ferner sind, wie Redner betont, in den Budgets der anderen Ressorts Beträge zum Zwecke der Regulirungen enthalten, so dass es sich, wenn man alle diese Beträge zusammenfasse, um eine Jahresdotation von rund K 21,370.000. d. i. in zwölf Jahren um eine Summe von K 256.500.000 handle. Hiezu kommen noch die Beiträge der Landesverwaltungen, so dass im Ganzen auf nicht weniger als K 300,000.000 bis 400,000.000 zu rechnen sei. Durch die Ueberschwemmungen seien Schäden angerichtet worden, welche diesen zwölfjährigen Aufwand weit übersteigen. Die Er-

weiterung der Vorlage auf die Flussregulirungen sei also sachlich ökonomisch und finanziell vollkommen begründet. Der Bau der Wasserstrassen sei in Oesterreich rückständiger als sonstwo, obwohl das Bedürfniss nach Wasserstrassen gerade hier ein grosses sei. Dadurch würden die grossen Massengüter, an die sich eine Reihe von Industrien anschliesse, erst transportwürdig. Oesterreich dürfe nicht länger warten; wenn der günstige Zeitpunkt versäumt und die Durchführung dieses gross angelegten Planes auf Jahrzehnte, vielleicht auf immer, verschoben würde, müsste ein immer grösserer Theil des Volkes proletarisirt werden, was eine vermehrte Auswanderung zur Folge haben würde. — Oesterreich habe im letzten Jahre bereits die stärkste Auswanderungsziffer in ganz Europa aufzuweisen.

Die Summe, welche der Regierung zum Zwecke des Ausbaues der Wasserstrassen zur Verfügung gestellt wird, sei nicht bedeutend, ermögliche aber einer vorsichtigen Regierung, die Arbeiten so einzuleiten, dass wir nicht hinter anderen Staaten zurückbleiben. Was die Behauptung eines Eingriffes in die Competenz der Landtage betrifft, so haben letztere doch das Recht, einen Beitrag zu votiren oder nicht, sowie die Interessenten heranzuziehen. Redner fürchtet nicht, dass seitens der Regierung nicht die nöthigen technischen Kräfte werden gefunden werden, noch auch, dass die Regierung die zur Durchführung dieser grossen Arbeiten nöthigen Summen nicht erhalten werde. Für eine productive Ausgabe, welche bestimmt ist, Oesterreich um eine weitere Entwicklungsstufe der Volkswirthschaft zu heben, werde der österreichische Credit — und nicht zu den ungünstigsten Bedingungen — die nöthigen Beträge erhalten. Redner hebt hervor, dass infolge der Canalisirung eines Theiles der mittleren Elbe Aussig ein Handels- und Verkehrsplatz geworden sei, welcher nahezu den dreifachen Verkehr von Triest habe. — Es wäre ein grosser Schlag für die österreichische Volkswirthschaft, wenn derzeit, wo ein Zusammentreffen ungewöhnlich günstiger Umstände die Erledigung dieser Frage möglich macht, neuerdings eine Verzögerung einträte.

Zum Worte sind gemeldet: pro 59 Abgeordnete, contra 47 Abgeordnete.

Abg. Wolf wendet sich gegen die Ueberhastung, mit welcher die Vorlage behandelt werde. Diese Ueberhastung werde zu einer Art politischer Neurasthenie führen. Redner müsse sich im Interesse der gründlichen Arbeit entschieden gegen die Doppelsitzungen verwahren. Bei Tag solle man sich über die Zweckmässigkeit der Canäle den Kopf zerbrechen und Abends darüber, ob die Regierung vertrauenswürdig genug sei, um ihr ein Budgetprovisorium zu bewilligen. Wir halten es als mit verfassungsmässigen Anschauungen nicht vereinbar, dass an einem und demselben Tage zwei so wichtige Dinge zur Durchpeitschung gelangen. Nach seiner Rede im Wasserstrassen-Ausschusse seien Vertreter der clericalen Parteien — er wolle keine Namen nennen, um die Herren nicht zu compromittiren — Vertreter des Grossgrundbesitzes, czechische Agrarier, sogar Jungczechen, welche geheime agrarische Anwandlungen haben — nur Polen waren nicht dabei — auf den Redner zugekommen, um ihn zu beglückwünschen und zu erklären, der Standpunkt, den er im Wasserstrassen-Ausschusse eingenommen, sei der einzig vernünftige. Dann kam die Abstimmung und seine Anträge wurden mit 26 gegen 5 Stimmen abgelehnt. So seien denn alle sachlichen Ausführungen nutzlos, und man könnte die Abstimmung schon vor der Generaldebatte vornehmen.

Von allen Mitgliedern des Hauses, die aus den letzten Wahlen hervorgingen, habe wohl kein einziges sich der Hoffnung oder Befürchtung hingegeben, dass im Verlaufe dieser Sessionsperiode die Wasserstrassenvorlage auf die Tagesordnung kommen werde. Nun verlangte aber die Bevölkerung der Alpenländer die zweite Verbindung mit Triest, eine wirthschaftliche Befruchtung durch Bahnen, eine Forderung, deren Bewilligung wir keinerlei Schwierigkeiten in den Weg gelegt hätten, wenn wir dafür auch nicht die allergeringste Entschädigung bekommen hätten, denn wir fassen die Gemeinbürgschaft nicht als einen Kuhhandel auf, so dass ein Volksgenosse die verfluchte Pflicht und Schuldigkeit hat, für die Interessen des Anderen unbedingt einzutreten, sogar unter Zurücksetzung der eigenen Interessen. Hätte es sich nur um Regulirungen und Canalisirungen gehandelt, so hätte man Ja und Amen sagen können. Die Anlage von Canälen aber, von denen der grösste Theil technisch noch nicht durchdacht ist, bei denen von einer Rentabilitätsberechnung nicht die Rede sein kann, sei entschieden verfrüht. Redner und viele seiner Gesinnungsgenossen erkennen ein Junctim zwischen Investitionen und Wasserstrassen nicht an, weshalb sie die dritte Lesung der ersteren jetzt schon verlangten, und seien nicht in der Lage, für das gesammte Project der Regierung zu stimmen. Er glaube aber, die Herren von der Volkspartei haben sich, um ihre Alpenbahnen in Sicherheit zu bringen, verpflichtet, für diese ganze Regierungsvorlage zu stimmen.

Abg. Kienmann: Das ist ja nicht richtig!

Abg. Wolf: Es scheint doch so zu sein! Zu persönlicher Gereiztheit ist ja nicht der geringste Anlass. Es handelt sich lediglich um eine Sache der politischen und nationalen Erwägung. Wir hätten gedacht, dass die deutsche Volkspartei in einer solchen Sache nicht, ohne mit uns zu sprechen, ohne uns um Rath und eventuell gern geleistete Mithilfe zu ersuchen, handeln wird. Eines Tages standen wir aber — nicht vor einer officiellen Mittheilung — sondern vor Zeitungsmeldungen, dass die deutsche Volkspartei bezüglich der Alpenbahnen und der Wasserstrassen mit den Jungczechen ein Junctim ausgehandelt habe. Wenn nun die Majorität sich hier gegen die Wasserstrassen aussprechen sollte, wo bleiben dann Ihre Alpenbahnen? Darum wollten wir um jeden Preis Ihre Alpenbahnen — nicht unsere — in Sicherheit bringen, um unsere Canäle werden wir uns schon selbst kümmern.

Redner kommt sodann auf die Angriffe zu sprechen, die gegen die Alldeutschen deshalb erhoben wurden, weil sie am 4. März den Antrag Menger bezüglich der Wasserstrassen unterschrieben haben. Das war damals ein rein theoretischer Antrag, den seine Partei eigentlich nur deshalb unterschrieben habe, um zum Ausdrucke zu bringen, dass sie durchaus nicht gegen die Canalidee an und für sich sei. Darin sei gar kein Präjudiz für die Beurtheilung der späteren Regierungsvorlage gelegen. Der Donau-Odercanal entspreche einer Forderung, die bereits im Linzer Programme gestellt wurde. Der Donau-Moldau-Elbecanal werde in fünf, vielleicht in zehn Jahren erst zur Ausführung reif sein. In dem Plane der Regierung selbst werden nicht weniger als drei verschiedene Trassen für diesen Canal vorgeschlagen.

Was nun den Oder-Weichsel- und den Weichsel-Dniestrcanal betreffe, so gebe er sehr gern zu, dass ihm auf den ersten Blick vielleicht dieser dritte Punkt entgangen sein könne. Das Kostenerforderniss war im Antrage Menger mit etwa 440 Millionen Kronen vorgesehen. Für das Project der Regierung ist der mindeste Ansatz 750 Millionen. Thatsächlich ist das Erforderniss noch weit höher. Redner würde sich übrigens auch einer Aenderung seiner Anschauung über einen solchen Punkt durchaus nicht schämen, weil es sich hier nicht um eine Herzensüberzeugung sondern um eine Erwägung des klügelnden Verstandes handle. Der Hauptzweck dieses Canales wird sein, ungeheure Mengen südrussischen Getreides zu einem Preise auf den innerösterreichischen Markt zu werfen, unter dem unser Bauernstand zusammenbrechen muss. Der Bauernstand vermag nicht mehr viele neue Belastungen zu vertragen. Redner sei nicht von Agrariern hieher geschickt, aber jeder Deutsche, der sein Herz auf dem rechten Fleck hat, müsse mit ihm in dieser Beurtheilung agrarischer Verhältnisse übereinstimmen.

Für Canäle, die aus Kohlengebieten in Industriecentren führen, und welche das für die Industrie unbedingt Nothwendige zu billigen Preisen in die Industriegegenden bringen, könnte man selbst in dem Falle eintreten, als eine Rentabilität in der nächsten Zeit nicht in Aussicht gestellt werden könnte. Der Donau-Odercanal speciell ist ein Kohlencanal und kann niemals ein Getreidecanal werden; von ihm hätte die Landwirthschaft eine Gefährdung nicht zu fürchten. Dasselbe ist der Fall mit dem Canale, der, von Prerau abzweigend, an die Elbe bis gegen Pardubitz führt. Schon etwas skeptischer muss man dem Canale gegenüberstehen, der die Donau mit der Moldau verbindet. Dieses letztere Project sei bezüglich der Trasse, der technischen Durchführbarkeit, der Kosten und der Rentabilität noch gar nicht feststehend.

Zu all dem komme noch, dass die Donau ihren Werth als billigster Transportweg und billigste Wasserstrasse erst von Pressburg ab zu zeigen beginne, wo die Magyaren die Donau förmlich weggenommen haben. Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft müsse mit der ihr von Oesterreich gewährten Subvention von einer halben Million Gulden die Transportgebühren zahlen, welche der ungarische Staat einfordere.

Zuerst müsse dafür gesorgt werden, dass bei uns wirthschaftliche Arbeit hervorgebracht werde, sonst werden die Canäle veröden. Der Erbauung der Canäle müsse die Verstaatlichung der Eisenbahnen vorangehen. Wäre die Verstaatlichung der grossen Bahnen bereits vollzogen, hätte wohl die Regierung die Wasserstrassenvorlage niemals eingebracht, denn die Bahnen würden durch die Canäle auf den vierten bis fünften Theil ihres jetzigen Frachtenquantums eingeschränkt werden. Dies werde zur Folge haben, dass die Bahnen passiv werden und dann die Verstaatlichung mit demselben Eifer, mit welchem sie jetzt dieselbe ablehnen, verlangen werden.

Redner erklärt, er habe nicht die Absicht, die Canalprojecte zu verhindern, er wolle nur die Vorbedingungen gesichert wissen, welche zur Durchführung notbwendig seien. Was die Vorlage sympathisch mache, sei die mit ihr verbundene Regulirung der Flüsse, namentlich der Oberläufe derselben, was für die Bevölkerung viel dringender sei als der Bau von Canälen. Zu allen vorgebrachten Bedenken komme auch noch ein nationales. Durch die Canäle in Süd- und Ost-Böhmen werde die Gefahr erzeugt, dass die bisherigen Handelsemporien in Tetschen und Aussig ihre Bedeutung verlieren und dass der ganze Wasserhandel im Holeschowitzer Hafen zu Prag sich concentrire. Auf der anderen Seite gravitiren alle diese Canäle nach der Ost- und Nordsee, wodurch die natürliche und selbstverständliche Vorbereitung für eine Zollunion mit dem deutschen Reiche gegeben erscheine, welche Redner in wirthschaftlicher und handelspolitischer Hinsicht für ein sehr erstrebenswerthes Ziel halte. Im Uebrigen sollten zunächst die Landtage um ihr Gutachten befragt werden, da sie ja in der Angelegenheit mitinteressirt sind. Die Landtage würden sich über die nützlichen Canalprojecte einigen und die schädlichen ablehnen. Redner stellt schliesslich folgenden Antrag:

„Die Berathung über diesen Gesetzentwurf wird v e r t a g t. Die Regierung wird aufgefordert, diesen Gesetzentwurf den L a n d t a g e n bei ihrem Wiederzusammentritte sofort behufs Abgabe ihrer Wohlmeinung zu unterbreiten und seinerzeit dem Abgeordnetenhause die Beschlüsse der Landtage vorzulegen."

Abg. Dr. Edler von R a p o p o r t bezeichnet die Vorlage als einen Markstein in der wirthschaftlichen Entwicklung Oesterreichs. Dieselbe enthalte eine Neuerung in der Art der Behandlung grösserer wirtbschaftlicher Angelegenheiten in Oesterreich; sie stelle ein ganzes System auf bezüglich der Regelung der gesammten Wasserwirthschaft. Dieses Erfassen eines Ganzen sei gewiss ein grosser wirthschaftlicher Vortheil. Was die Aufnahme der Flussregulirungen in den vorliegenden Gesetzentwurf betrifft, so muss man auf den ersten Blick sagen, dass wir diesen Theil der Vorlage mit aufrichtiger Freude als eine grosse Wohlthat nicht nur für unser Land, sondern für die ganze Monarchie begrüssen, und zwar umsomehr, als sie den Charakter des Wohlwollens gegenüber allen Theilen des Reiches trägt.

Wenn von einer ungewöhnlichen Hast gesprochen wird, mit der diese Sache durchgeführt werden soll, so muss man bedenken, dass Oesterreich um mindestens ein Jahrhundert im Canalwesen zurückgeblieben ist, und dass wir zu spät kommen, wenn wir nicht noch in letzter Stunde darangehen, das Versäumte nachzuholen. Durch den gemeinsam eingebrachten Antrag wollten alle Parteien des Hauses zeigen, dass es ihnen nicht um die Theorie zu thun ist, sondern dass sie einen Schritt zur Verwirklichung machen wollen. Der Antrag war der Ausdruck der Ueberzeugung der Parteien, endlich die fruchtlosen Discussionen über politische Fragen zurückzustellen, da sie glauben, dass die Stunde der Arbeit geschlagen habe und man an ein wirthschaftliches Arbeitsprogramm herantreten müsse. Er könne daher kaum begreifen, dass heute in so energischer Weise gegen diese Vorlage Stellung genommen werde. Bei den Canälen spiele die Rentabilität keine Rolle, sondern sie haben eine volkswirthschaftliche Mission zu erfüllen wie alle anderen Verkehrsmittel. Die Canäle haben die Aufgabe, gewisse Nachtheile, welche die Eisenbahnen zur Folge gehabt haben, auszugleichen. Die Eisenbahnen haben den Verkehr in gewisse Wege gezwungen, und der Wunsch, eine neue, mehr individuelle Bewegung wiederzufinden, ist die Veranlassung, dass man überall versucht, in den Canälen das System jener freien Bewegung wieder zu schaffen, die früher auf den Strassen herrschte. Redner erklärt, die Ansicht des Abg. Wolf zu theilen, dass jene Canäle, welche heute schon den Industrien zuhilfe kommen sollen, wenn sie dabei die Landwirthschaft nicht schädigen, unbedingt zu unterstützen sind. Er müsse dies dahin ergänzen, dass auch solche Canäle zu unterstützen sind, welche berufen, die Industrie dort, wo sie noch nicht ist, hervorzurufen und das Gleichgewicht zwischen rein industriellen und rein agrarischen Ländern herzustellen. Wenn immer von „polnischen Canälen" gesprochen werde, so müsse er betonen, dass es nicht angehe, einen Canal mit einem nationalen Namen zu bezeichnen, weil alle Canäle eine wirthschaftliche Aufgabe zu erfüllen haben. Die Canäle in Galizien haben die Aufgabe, wohlfeile Tarife für die schweren Massengüter zu schaffen und es auf diese Weise zu ermöglichen, dass die Massenartikel in jene Gegenden zu wohlfeilen Preisen kommen, wo sie dringend benöthigt werden. Keine der vier genannten Linien wird in der Lage sein, diese Aufgabe in dem Masse zu erfüllen als die sogenannten polnischnen Canäle. Das Land Galizien leide infolge seiner Configuration unter den theuren Tarifen am meisten. Galizien ist ein rein agrarisches Land, erzeugt Getreide und Holz, hat aber gar keine Industrie. Wohl sind aber die Voraussetzungen vorhanden, um eine Industrie zu schaffen, nämlich eine ungewöhnlich zahlreiche Bevölkerung und ein intelligentes Arbeitermaterial. Auch die Kohle ist in Galizien vorhanden, allerdings an der äussersten Grenze, und um dieses nothwendige Material nützlich zu machen, gibt es kein anderes Mittel als den Bau der galizischen Canäle. Die galizischen Canäle sind also nicht Canäle zweiter Art, die man auf die vierte Stelle geschoben hat, mit der Hoffnung, dass sie überhaupt nicht gebaut werden, sondern diese Canäle sind von grösster Wichtigkeit für das Land und auch für den Staat.

Wenn die Befürchtung ausgesprochen wird, dass die Wälder devastirt und Raubbau getrieben werden wird, könne er antworten, dass dies nicht der Fall sein werde. Schon heute werde beiweitem das Waldquantum, welches jährlich zuwächst, nicht exploitirt, sondern es bleibe ein sehr grosses Quantum zurück. Das Holz werde nur durch die wohlfeilen Wasserstrassen zu billigeren Preisen ausgeführt werden können, nicht nur zum Vortheile des Landes, sondern auch zum Vortheile der Consumenten. Gegenüber der Behauptung, dass infolge der galizischen Canäle südrussisches Getreide werde eingeführt werden, bemerkt Redner, dass Galizien in erster Linie ein agrarisches Land sei und sich vor dem Importe des südrussischen Getreides nicht fürchte, weil man ganz gut wisse, dass diese Besorgniss unbegründet, und dass gegebenenfalls die nöthigen gesetzlichen Massnahmen werden getroffen werden. Wir sind ebenso besorgt für unsere Landwirthe und für unseren Bauernstand als die Vertreter anderer Länder. Wir sind von der Auswanderung der Bauern und auch der Juden am schwersten betroffen. Am Tage der grossen Abrechnung wird man die Frage stellen: Hat man im Staate Oesterreich für Galizien seit hundert Jahren Alles gethan, um diese traurigen Erscheinungen aus der Welt zu schaffen und unmöglich zu machen?

In den vielen Jahren der Unthätigkeit war es peinlich, die Stimmen zu hören, die im Auslande über Oesterreich laut geworden sind, in allen wichtigeren Organen vom Zerfalle Oesterreichs zu lesen. Man glaubte schon, dass die letzte Stunde des grossen mächtigen Reiches geschlagen habe. Er sei überzeugt, dass die gegenwärtige Vorlage, welche ein solches Zusammenfassen aller Kräfte zeigt, die beste Antwort darauf sei. Natürlich müsse sich jeder denkende Volksvertreter die Frage vorlegen, ob wir nicht zu kühn sind, ob unsere Kraft so gross ist, dass wir das, was wir vorhaben, erfüllen können. Die Statistik ergibt, dass die Bevölkerung Oesterreichs sich in den Jahren 1869 bis 1900 um 25·8 Percent vermehrt habe, in Galizien speciell um 30·6 Percent; ebenso haben sich in 25 Jahren die Einnahmen verdoppelt. Wir können also Schlüsse daraus ziehen, wie Oesterreich nach 24 Jahren, wenn der letzte Canal gebaut sein wird, aussehen wird. Was wir hier thun und was im Jahre 1924 zur Geltung kommen soll, thun wir für ein Reich und für Länder, die sicherlich die grössten Bedürfnisse haben werden, um diese kolossale Menschenanzahl zu ernähren, und diese Bedürfnisse können nur dadurch erfüllt werden, dass wir die Production und die Industrie erleichtern, indem wir für wohlfeile Schiffahrtscanäle sorgen.

Abg. P r á š e k beginnt seine Rede in böhmischer Sprache und erklärt, deutsch fortfahrend, dass die böhmische Agrarpartei gegen das vorliegende Gesetz stimmen und, falls dies nichts nützen sollte, wenigstens dafür eintreten werde, dass das Minoritätsvotum Mettal aufgenommen werde. Wenn es sich allein um Flussregulirungen handelte, würde es Niemand mit so grosser Freude begrüssen als die Vertreter des am meisten leidenden Standes, des Bauernstandes, der gewiss am stärksten Jahr für Jahr durch die Ueberschwemmungen geschädigt werde. Aber das Gute in diesem Gesetze werde den Agrariern durch den Umstand verbittert, dass auch der Bau der Canäle in dasselbe aufgenommen worden ist. Jedenfalls wäre zu wünschen, dass der Finanzminister früher einen Plan vorlegt, wie er das Geld zusammenbringen will. Die Bauern haben sehr viele Klagen erhoben, aber nach den Canälen haben sie nie gerufen. Dieses Gesetz werde vielleicht den Vortheil haben, die Agrarier aller Länder zu einigen. Redner erklärt schliesslich, von der Nützlichkeit dieser Canäle nicht überzeugt worden zu sein. Es müsse zunächst den anderen Klagen Rechnung getragen werden, dann erst könne man für das grosse volkswirthschaftliche Project der Canäle stimmen.

Abg. Freiherr von K ü b e c k bemerkt zunächst, nur im eigenen und nicht im Namen seiner Gesinnungsgenossen zu sprechen. So lange die Regierungsvorlage noch nicht eingebracht war und man nicht wusste, wie sich die Regierung in dieser ganzen Angelegenheit verhalten werde, habe eine ausserordentlich

grosse Begeisterung in allen, auch in agrarischen Kreisen, geherrscht. Wie die Regierungsvorlage eingebracht war, welche eigentlich ein Rahmengesetz sei, habe sich auf einmal grosser Widerstand dagegen erhoben. Redner führt aus, dass das Centrum im deutschen Reichstage gegen den Mittellandcanal nur deshalb Opposition gemacht habe, weil es dafür die hohen Getreidezölle erzwingen wollte. Wir sind nicht in der Lage, uns für Getreidezölle zu begeistern, weil wir ein getreideexportirendes Land sind, also ein Interesse daran haben, dass unsere Nachbarn keinen Zoll auf Getreide legen, was sie gewiss thun würden, wenn wir damit vorangingen. Ueberdies seien nach Ansicht des Redners Zölle etwas Ueberlebtes und der Bevölkerung Nachtheiliges. Es ist eine wesentliche Unterstützung der Landwirthschaft, wenn ihr eine wohlfeile und nach der Grenze führende Beförderungsgelegenheit geboten wird, und das geschieht durch die Wasserstrassen. Redner bespricht die Nothwendigkeit der Entlastung der Bahnen durch die Canäle und verweist auf das Beispiel Deutschlands, wo die Wasserstrassen mit so grossen Erfolgen ausgenützt werden, ohne dass die parallel gehenden Eisenbahnen dadurch geschädigt würden. Speciell in Mähren sind beide Nationalitäten mit grosser Lebhaftigkeit und Begeisternng für die Wasserstrassen und für die Flussregulirungen eingetreten. Im Namen der Landwirthschaft haben die meisten grossen Staaten ihre Canäle zuerst gebaut und erweitern und vergrössern sie, Frankreich voran. Der Gegensatz gegen die Industrie, der in den Kreisen der Agrarier merkwürdigerweise construirt worden ist, ist für das 20. Jahrhundert ein Anachronismns. Industrie und Landwirthschaft bedingen einander gegenseitig. Dass ein Theil der Bevölkerung durch plötzliche Erweckung aus dem Schlafe verblüfft ist, ist begreiflich, zu wünschen ist aber nur, dass an die Ausführung dieser Vorlage, welche die Lösnng eines epochalen Problems bedeutet, nunmehr mit voller Energie herangetreten werde. Mit Bezug auf die Flussregulirungen betont schliesslich Redner die Wichtigkeit einer Niederwasserregulirnng der Donau und fordert die Regiernng auf, dieser Frage ihre ganze Aufmerksamkeit zu schenken; er werde für das Eingehen in die Specialdebatte stimmen.

Die Sitzung wird sodann unterbrochen.

* * *

Die Sitzung wird Abends wieder aufgenommen.

Abg. Peschka hebt hervor, dass die landwirthschaftlichen Corporationen, welche sich sämmtlich mit der Wasserstrassenfrage befasst haben, zu dem Schlusse gekommen sind, dass sich die Landwirthschaft der Vorlage gegenüber ablehnend verhalten müsse. Einerseits wird die Landwirthschaft aus den zu erbauenden Wasserstrassen nicht jene Vortheile ziehen, welche sie erhoffte, andererseits wird für die Landwirthschaft und insbesondere für die Getreidebau treibende Bevölkerung und die Wald besitzenden Grundbesitzer der Sudetenländer eine grosse Gefahr heraufbeschworen, die mit dem allgemeinen volkswirthschaftlichen Aufschwunge nicht im Einklange sei. Es sei ein ungeheurer Import ausländischen Getreides aus den Balkanländern und aus Russland zu erwarten, welcher die Zölle infolge der billigeren Tarife wettmachen wird. Insbesondere befürchte man den ungarischen Import. Die Wasserstrassen werden auch kein Erträgniss liefern, so dass der Staat jährlich viele Millionen wird daraufzahlen müssen, wodurch wieder eine neue Belastung, welche auch die Landwirthe mitzutragen haben werden, in Aussicht steht.

Redner weist auf den Unterschied zwischen den Canalanlagen in Deutschland und Oesterreich hin. In Oesterreich stosse die Canalisirung auf viele technische Schwierigkeiten. Im Abgeordnetenhause wurde weder in dieser Beziehung, noch auch in Rücksicht auf die Kostenberechnung ein entsprechender Motivenbericht vorgelegt; es fehlt jede Grundlage dafür, wieviel die Wasserstrassen überhaupt kosten werden. Auch der Wassermangel, der insbesondere auf den Wasserscheiden besteht, die zu überwindenden Niveauschwierigkeiten und endlich der Umstand, dass die Canäle während der Wintermonate infolge der grossen Eisbildung nicht betriebsfähig sein werden, seien weitere Momente, welche dem Redner nicht genügend erwogen zu sein scheinen. Die billigen Tarife, welche man in Aussicht stelle, seien gerade das, wogegen die Landwirthe Stellung nehmen müssen, weil sie fürchten, dass dadurch ausländisches Getreide auf den heimischen Markt geworfen wird. Aber auch die Landwirthe haben ein Recht zu existiren und müssen verlangen, dass ihre Interessen voll und ganz berücksichtigt werden. Andererseits werde jedem Verlangen der Agrarier nach einer Erhöhung der Zölle gegenüber dem Auslande von den verschiedensten Seiten, insbesondere von den Industriellen, in schärfster Weise entgegengetreten. Man wolle Oesterreich mit Gewalt in einen Industriestaat umwandeln; das sei aber nicht möglich. Ein Staat in modernen Verhältnissen könne nicht nur Industrie treiben, sondern müsse auch eine Landwirthschaft haben. Aus all diesen Gründen dürfe man es dem Redner und vielen seiner engeren Freunde nicht verübeln, wenn sie sich für die Vorlage nicht begeistern können und gegen dieselbe stimmen werden.

Ministerpräsident und Leiter des Ministeriums des Innern Dr. von Koerber:

Hohes Haus! Bei der Einbringung des in Verhandlung stehenden Gesetzentwurfes erlaubte ich mir im Hinblicke darauf, dass es sich um eine neue, hochbedeutsame Action handelte, für welche es angezeigt erschien, die Verantwortlichkeit der Gesammtregierung auszusprechen, in deren Namen das Wort zu ergreifen. Ich darf mich darauf berufen, dass ich damals jeden Optimismus in Bezug auf den eigenen Ertrag der Wasserstrassen vermied und ihre allgemein wirthschaftliche Bedeutung in den Vordergrund stellte. Diese Anschauung fand in der seither mit seltener Nachhaltigkeit geführten Discussion fast überall Zustimmung und bildet die Basis des Ihnen vorliegenden Berichtes wie der Erörterungen im Ausschusse und jetzt hier im hohen Hause. Sie wird auch durch die von mancher Seite vorgebrachte Behauptung nicht berührt, dass der Motivenbericht der Regierungsvorlage nicht erschöpfend genug ist, und erfährt keine Modification durch die Veränderungen des ursprünglichen Gesetzentwurfes im Laufe der Ausschussberathungen, welche Aenderungen ja, wie bekannt, im Einvernehmen mit der Regierung und zum Theile auf ihre Initiative erfolgten.

Wie wir, so erwartete der Ausschuss, und ich kann sagen, die Bevölkerung nicht, dass die Canäle bald nach ihrer Herstellung das in ihnen investirte Capital reichhaltig oder auch nur ausreichend verzinsen werden, aber das hohe Haus, die gesammte Oeffentlichkeit und Regierung hegen die sichere Hoffnung, dass das zu schaffende Wasserstrassennetz der gesammten heimischen Production ohne Ausnahme reichliche Vortheile bringen, eine neue Aera wirthschaftlicher Entwicklung inauguriren werde. Dieser feste Glaube veranlasste den Ausschuss, ihnen die Annahme des erweiterten Gesetzentwurfes zu empfehlen, und ich darf wohl annehmen, dass der Entwurf die Zustimmung des hohen Hauses finden werde.

Im Widerspruche zu dieser Anschauung sind nun hier doch Stimmenn laut geworden in der Richtung, dass ein sehr wichtiges wirthschaftliches Gebiet, die Landwirthschaft, nicht nur von den erwarteten Vortheilen werde ausgeschlossen bleiben, ja dass sogar eine Schädigung derselben durch das Wasserstrassennetz eintreten werde.

Die Regierung hat die Pflicht, diese Befürchtungen, die, wenn sie berechtigt wären, zu ernstestem Nachdenken herausfordern müssten, auf ihren Werth zu prüfen.

Indem ich mir einige allgemeine Bemerkungen für den Schluss meiner Auseinandersetzungen vorbehalte, gehe ich zunächst auf die Untersuchung der Sache selbst ein und wähle dafür die landwirthschaftlichen Verhältnisse des Königreiches Böhmen als des grössten unter den von den geplanten Wasserstrassen durchzogenen Ländern.

Nach den amtlichen Daten, welche aus dem statistischen Jahrbuche des Ackerbauministeriums für das Jahr 1899 zu entnehmen sind — für das Jahr 1900 ist das statistische Jahrbuch noch nicht erschienen — betrug das Ernteergebniss in Böhmen im Jahre 1899 an Weizen 3·6 Millionen, an Roggen 6·4 Millionen, an Gerste 6 Millionen, an Hafer 5·7 Millionen, an Kartoffeln 26 Millionen, an Zuckerrüben 42 Millionen, an Klee 8·2 Millionen, an Wiesenheu 13 Millionen Metercentner. Die anderen Producte kommen wohl nicht wesentlich in Betracht.

Der Verkaufswerth dieser Bodenproducte stellt sich folgendermassen: für Weizen 60 Millionen, für Roggen 94 Millionen, für Gerste 86 Millionen, für Hafer 69 Millionen, für Kartoffeln 104 Millionen, für Zuckerrüben 84 Millionen, für Klee 32 Millionen, für Heu 26 Millionen Kronen, zusammen 555 Millionen Kronen. Da jedoch von Weizen, Roggen, Gerste und Hafer durchschnittlich 8 pCt. nach ihrer minderen Qualität nicht marktgängig sind, von fremder Concurrenz überhaupt nicht bedroht werden, so reducirt sich der Werth der Ernte um 35 Millionen, das ist auf 520 Millionen Kronen. Von diesen sind abzurechnen: für Rübe — die Rübenbauer gehören gewiss nicht zu den Gegnern der Wasserstrassen — 84 Millionen Kronen, für Kartoffel, welche für den eigenen Bedarf des Landes kaum hinreichen und rücksichtlich welcher eine billige Zufuhr im Interesse der ärmen, ja der ärmsten Gebirgsbevölkerung sehr wünschenswerth ist, 104 Millionen Kronen, für Klee und Heu, welche dem Bedarfe der eigenen Viehzucht nicht genügen, 58 Millionen, endlich für Gerste, die in den einheimischen vielfach mit den grossen Herr-

schaften verbundenen Brauereien Verwendung findet, 86 Millionen, zusammen 322 Millionen.

Es verbleiben also 200 Millionen Kronen gegenüber den 355 Millionen an Bodenproducten, bei welchen eine Werthverminderung durch die Wasserstrassen kaum in Betracht kommen kann, sondern entweder der armen Bevölkerung eine wohlfeile Zufuhr von Nahrungsmitteln möglich wird oder, wie bei den Futtermitteln, die Grundbesitzer selbst den billigen Bezug fremder Producte wünschen oder endlich, wie bei der Gerste und der Zuckerrübe, die einheimische, mit der Landwirthschaft eng verbundene Industrie sich mit der Bodencultur in dem Vortheile theilt und, wo beide in einer Hand vereint sind, der ganze Gewinn in derselben Hand verbleibt.

Was nun die 200 Millionen betrifft, welche sich aus der Weizen-, Roggen- und Haferernte ergeben, so will ich gar nicht davon sprechen, dass jenes sehr beträchtliche Quantum an Getreide, welches auf den kleinen und kleinsten Grundbesitzer entfällt und diesem meist zum eigenen Consum dient, noch abzuziehen wäre, sondern ich gebe ohneweiters zu, dass es wünschenswerth ist, die bevorzugten Preise, deren sich besonders Böhmen erfreut — in Niederösterreich, Mähren und Schlesien ist dies nicht mehr in solchem Umfange der Fall — aufrechtzuerhalten.

Ich glaube aber nicht, dass diese Verhältnisse durch die Wasserstrassen wesentlich zu Ungunsten der Landwirthschaft verrückt werden könnten. Eine ernstliche Alteration eines Preises kann doch nur dann entstehen, wenn die Gestehungskosten eines Bodenproductes anderswo viel niedriger sind oder wenn eine Ueberproduction stattfindet. Deshalb war der Einfluss der amerikanischen Ernten so gross, und darum gipfelt die Forderung des Grundbesitzes in solchen Fällen stets in hohen Schutzzöllen, welche die Differenz meistens ausgleichen sollen. Dass aber eine einigermassen verwohlfeilte Fracht unter sonst nicht wesentlich verschiedenen Productionsbedingungen so verderblich wirken könnte, wie dies hier angenommen wurde, scheint mir doch insofern zweifelhaft, als sonst schon die bestehenden Eisenbahnen eine solche Erwägung sich zunutze gemacht hätten. Nachdrücklich muss ich aber betonen, dass die Festsetzung aller Tarife und Gebühren auf den Canälen gesetzlich der Regierung überlassen bleibt, die dafür Sorge tragen wird, dass der heimischen Landwirthschaft kein Schaden zugefügt wird.

Meine Herren! Die Opposition der Landwirthschaft gegen die Wasserstrassen ist nicht sehr alt. Ehedem war es gerade sie, welche mit Rücksicht auf die theure Achsfracht und später im Hinblicke auf die hohen Eisenbahntarife den Bau der viel billigeren Wasserstrassen begehrte. Ich erinnere nur daran, dass der Donau-Odercanal ursprünglich vornehmlich im Namen der Landwirthschaft urgirt wurde, wobei das Emporkommen der Zuckerindustrie, dieser wahren Nährmutter der Landwirthschaft, und der Malzfabrikation stark betont wurde.

Die Opposition gegen die Wasserstrassen erscheint mir daher vom landwirthschaftlichen Standpunkte nicht gerechtfertigt, insbesondere in dem Augenblicke, in dem wir uns anschicken, den im allgemeinsten Interesse nothwendigen Beitritt zu der modernen Gestaltung der ökonomischen Existenzbedingungen zu vollziehen. Die Bevölkerung hat lange genug erfahren, was es heisst, ohne Arbeit zu sein. Sie will vorwärts und kann nicht glauben, dass die Landwirthschaft in Gefahr gerathe, wenn billigere Frachtwege ins Leben gerufen werden. Wie jeder andere Zweig der heimischen Production, wird meines Erachtens auch die Landwirthschaft bei der Herstellung der Wasserwege ihre Rechnung finden.

Dass die gesicherte Durchführung der Flussregulirungen, die Möglichkeit eines rascheren Tempos bei den Meliorationen, dann die Aussicht auf den erhöhten Export in sehr wichtigen Artikeln der Landwirthschaft gewiss reiche Früchte tragen werde, brauche ich hier wohl nicht weiter auszuführen.

Was die einzelnen vorgebrachten technischen Fragen anbelangt, so wird ja in der Specialdebatte Gelegenheit sein, auf dieselben von berufener Seite zurückzukommen.

Ich kann nur meinerseits der Ueberzeugung Ausdruck geben, dass wir mit dem vorliegenden Gesetzentwurfe ein Werk schaffen, welches alle productiven Kräfte fördern und stärken wird, und deshalb bin ich auch versichert, dass das hohe Haus der in Verhandlung stehenden Vorlage die verfassungsmässige Genehmigung nicht versagen werde.

Abg. Kulp erinnert an die Rückständigkeit der bisherigen Wasserwirthschaft Oesterreichs. Die Ausnützung der schiffbaren Flüsse und der Wasserkräfte ist eine ausserordentlich geringe. Erst in letzter Zeit haben die Landtage versucht, ein System in die Wasserwirthschaft zu bringen. Redner bespricht die in dieser Richtung seitens des mährischen Landtages entfaltete Thätigkeit. Dass die Zusicherung der Regierung in Bezug auf die Meliorirungen nunmehr im Gesetze festgelegt erscheine, könne er nur mit Befriedigung begrüssen. In der gegenwärtigen Vorlage, die weniger der Gunst der Regierung als dem einmüthigen festen Willen des Parlaments ihr Dasein verdankt, ist nur eine theilweise Gutmachung der bisherigen Versäumnisse gegenüber Mähren zu erblicken. Der Ministerpräsident, der diese Vorlage eingebracht habe, habe einen so festen Rückhalt an der Bevölkerung wie noch bei keiner Vorlage. Von einer Belastung könne in diesem Falle nicht die Rede sein, weil der nationalökonomische Werth der Wasserstrassen in Betracht gezogen werden müsse. Die Regierung ist schrittweise und vorsichtig vorgegangen und es kann ihr in dieser Beziehung ein begründeter Vorwurf nicht gemacht werden. Die Befürchtung des Ministerpräsidenten, dass die Wasserstrassen keine Zinsen tragen werden, gehe zu weit. Redner weist in dieser Richtung auf die Erfolge der Canäle in Deutschland und den anderen Staaten hin. Auch verschiedenen einheimischen Producten, wie Holz, Steinkohle, Zucker und Malz, werde die billige Wasserfracht zugute kommen. Durch den Ausbau der Canäle wird einem weiteren Uebelstande, dem Waggonmangel, abgeholfen werden, der speciell für die Malz- und Zuckerindustriellen zu grossen Katastrophen geführt hat. Redner polemisirt sodann gegen den Abg. Prášek und bemerkt, dass er mit gutem Gewissen als Vertreter agrarischer Interessen für die Vorlage stimmen könne. Redner schliesst mit dem Wunsche, dass er es bald erleben möge, dass die Gegner dieser Wasserstrassen bekehrt werden und zu der Einsicht des Nutzens und der grossen Wohlfahrt der Canäle kommen.

Auf Antrag des Abg. Dr. Scheicher wird die Debatte geschlossen.

Zu Generalrednern werden gewählt pro Dr. Lueger, contra Dr. Prinz Schwarzenberg.

Abg. Dr. Nitsche überreicht einen Resolutionsantrag, durch welchen die Regierung aufgefordert wird, zunächst ein General- und Detailproject für den Donau-Oder- und Donau-Moldaucanal verfassen zu lassen, alle in Betracht kommenden technischen und wirthschaftlichen, commerciellen, aber auch finanziellen Momente sicherzustellen, die Bedeckungsfrage einem erschöpfenden Studium zu unterziehen und die Resultate den Vertretungskörpern vorzulegen, weiter eine gut vorbereitete Vorlage wegen Durchführung von Flussregulirungen den berufenen parlamentarischen Körperschaften zu unterbreiten, endlich zur Schaffung eines Fonds für die Bauarbeiten aus den Cassenüberschüssen der Jahre 1901 bis 1905 je 20 Millionen Kronen auszuscheiden und fruchtbringend anzulegen.

Abg. Dr. Chiari überreicht eine Resolution wegen möglichst baldiger Ausführung des Canaltheiles Prerau—Olmütz bis Sternberg—Hohenstadt.

Abg. Dr. Prinz Schwarzenberg will den Standpunkt seiner Partei kennzeichnen. Die Partei des Redners sei niemals einem volkswirthschaftlichen Werke im Wege gestanden, da sie von dem Standpunkte ausgehe, dass nur Bildung des Geistes und des Herzens und materielle Wohlfahrt das Glück der Völker begründen können. Wir erkennen vollkommen an, dass die Regierung Herrn von Koerber's vielleicht seit langer Zeit die erste Regierung ist, die ihre Aufmerksamkeit den wirthschaftlichen Fragen zugewendet hat. Lange Zeit wurden diese Fragen vernachlässigt, und der Rückschlag dieser Vernachlässigung lässt sich heute deutlich in sämmtlichen landwirthschaftlichen Kreisen unseres Vaterlandes erkennen. Nicht gegen die Sache, nicht gegen das Princip sind die Bedenken gerichtet, die wir vielleicht heute hegen, sondern nur gegen die Art der Durchführung richten sich unsere Bedenken, weil in dreifacher Richtung die Vorbedingungen fehlen: in volkswirthschaftlicher, technischer und finanzieller Richtung. Wir unterscheiden genau die beiden Zwecke der Vorlage: die Regulirung der Flüsse und die Durchführung gewisser Canalbauten. Redner bespricht sodann den Stand der Flussregulirungen in Böhmen und weist darauf hin, dass in dieser Beziehung gar kein Unterschied zwischen den beiden Volksstämmen bestehe, sondern dass alle Vertreter der Landwirthschaft in der Forderung einig sind, dass es dringend nothwendig sei, auf diesem Gebiete Abhilfe zu schaffen. An die Regulirung der Flüsse könne aber nicht geschritten werden ohne Durchführung der Meliorationen. Wäre in § 1 der Vorlage ausgesprochen, dass zuerst an die Flussregulirungen und dann an die Herstellung der Canäle geschritten werden soll, so würde von der Partei des Redners nicht der geringste Einwand erhoben werden, weil man dann die Hoffnung hätte, dass auf Grund der durchgeführten Regulirung der Flüsse weiter gebaut würde. — § 1 enthalte aber eine andere Reihenfolge der zu lösenden Auf-

gaben, mit welcher Redner sich nicht einverstanden erklären könne.

Die hauptsächlichsten Bedenken gegen die sofortige Inangriffnahme der Canalbauten seien volkswirthschaftlicher Natur. Es sei gar kein Zweifel — und selbst die grössten Freunde der Wasserstrassen können sich der Ueberzeugung nicht verschliessen — dass die sofortige Herstellung einzelner Canäle eine enorme und immense Förderung des Importes bedeuten werde, da Canäle gebaut werden, welche die Grenzen des Reiches eröffnen und nicht nur als Weg für den Inlandsverkehr zu betrachten sind. Es wird vielleicht nicht richtig aufgefasst, warum von einzelnen Parteien den Vortheilen, welche mit den Canalbauten zusammenhängen, so wenig Vertrauen geschenkt wird. Wir werden aber trotzdem nicht den Fehler begehen, gegen ein solches Project, das durch eigene Kraft sich Bahn bricht, uns zu stemmen. Nur sind die Verhältnisse heute noch nicht so weit gediehen, dass die Landwirthschaft ohne Schaden die Eröffnung von Einbruchstellen durch die Canäle einfach hinnehmen könnte.

Der nüchterne Laienverstand kann überhaupt nicht erkennen, dass es möglich sein werde, Canäle zu bauen, bevor die Flüsse regulirt sind. Wenn die Herren das für selbstverständlich finden, so sollte das in der Fassung des Gesetzes angedeutet werden. Auch in Betreff der technischen Verhältnisse sind die Vorbedingungen für das ganze Project nicht gegeben. Weiter ist die finanzielle Frage vollkommen unerledigt gelassen. Tausend Millionen Kronen werden für Investitionen bewilligt, an die Deckung der Interessen und an die Amortisation aber ist bisher in keiner Weise gedacht worden. Diese grossen Beträge werden ohne Erhöhung der directen oder indirecten Steuern nicht gedeckt werden können. Redner bedauert es, dass nicht gesagt wird, welcher der Canäle zuerst gebaut werden wird, er würde den Donau-Odercanal als innerländischen Verkehrsweg am ehesten begrüssen. Die Bedeutung, die Autonomie und die Competenz der Landtage erfordere es, dass sie in dieser Angelegenheit gehört werden, und dass man es ihnen nicht überlasse, die Beträge zu bewilligen, oder aber, wenn sie sie nicht bewilligen, das ganze Werk scheitern zu lassen. All das hätte vermieden werden können, wenn man vorher mit den Landtagen Vereinbarungen getroffen hätte und wenn man nicht mit einer solchen Hast ein so bedeutendes Werk durchführen wollte.

Im Ausschusse habe die Partei des Redners zu § 5 einen bezüglichen Antrag eingebracht, und die grosse Majorität seiner Partei werde darauf bestehen, dass dieser Antrag zur Abstimmung gelange. Derselbe sei nur im Interesse der Sache selbst gelegen. In der Specialdebatte werde er ausserdem eine Resolution vorschlagen, durch welche die Regierung aufgefordert werde, den Flussregulirungen an erster Stelle Aufmerksamkeit zu schenken. Wir schätzen uns glücklich, schliesst Redner, wenn wir in dieser Sache Hand in Hand mit den Vertretern der Landwirthschaft vorgehen können.

Abg. Dr. Lueger: Der Umstand, dass die in Rede stehende Frage die Bewohnerschaft Wiens interessirt, rechtfertigt es, wenn ich in der Generaldebatte das Wort ergreife.

Am 4. März wurde von Seiten des Generalreferenten Abgeordneten Dr. Menger der Antrag eingebracht, dass drei Canäle gebaut werden sollen.

Der Antrag Menger war unterschrieben von dem Abgeordneten Wolf und dem grössten Theile der Mitglieder der alldeutschen Partei. Die Regierungsvorlage, die dann gekommen ist, war besser als der Antrag Menger, weil sie auch eine Verbindung zwischen der Oder und Elbe in Aussicht nahm.

Die Sitzung wird um 10½ Uhr unterbrochen.

Nach einer Unterbrechung von fünf Minuten wird die Sitzung wieder aufgenommen.

Präsident: Ich nehme die Sitzung wieder auf und ersuche den Herrn Generalredner fortzufahren.

Abg. Dr. Lueger fährt in seiner Rede fort und erinnert an die Worte, mit denen der Abg. Wolf am 26. April die Einbringung der Regierungsvorlage begrüsst habe.

Wenn das Haus von den ausserordentlichen Vortheilen durchdrungen wäre, welche diese Vorlage den Völkern Oesterreichs bietet, dann wäre es am besten gewesen, diese Angelegenheit ohne General- und Specialdebatte durch einfache Abstimmnng zu erledigen. Wer lange Zeit nicht gearbeitet hat, muss dann um so schneller arbeiten, um sein Pensum einzubringen.

Was die Ueberfluthung mit Getreide betrifft, so ist es Sache einer richtigen Zoll- und Tarifpolitik, allen Beschwerden abzuhelfen.

Redner replicirt sodann auf die Ausführungen der Abgeordneten Wolf und Peschka. Zum Schlusse erklärt er: Ich bin überzeugt, dass die Canäle Segen bringen werden für Industrie, Handel und Gewerbe, aber auch für die Landwirthschaft, und dass alle diejenigen, die an diesem Werke mitgearbeitet haben, Ehre und Ruhm ernten werden für alle Zeiten.

Es folgen thatsächliche Berichtigungen der Abgeordneten Kratochvil, Prášek und Kaiser, worauf die Verhandlung abgebrochen wird.

In der 55. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Juni stand die dritte Lesung der Investitionsvorlage auf der Tagesordnung. Berichterstatter Dr. Sylvester spricht die Hoffnung aus, dass die neuen Eisenbahnen und die Investitionen für unsere Wirthschaftsgebiete reiche Früchte tragen werden und dass das Gesetz bald die Allerhöchste Sanction erhalte. Bei der Abstimmung wird das Gesetz in dritter Lesung angenommen.

Es gelangt sodann das Wasserstrassengesetz zur dritten Lesung.

Abg. Dr. Lemisch beantragt namentliche Abstimmung.

Berichterstatter Abg. Dr. Menger schliesst sich diesem Wunsche an.

Nach Beendigung der namentlichen Abstimmung verkündet der Präsident, dass das Gesetz mit 198 gegen 46 Stimmen in dritter Lesung angenommen sei.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Herstellung einer Heberleitung aus dem Donaucanale behufs Wasserbeschaffung für das städtische Kraftwerk für Bahnbetrieb: Ergebniss der politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der am 13. April durchgeführten politischen Begehung und wasserrechtlichen Behandlung, betreffend des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes für die Herstellung einer Heberleitung aus dem Donaucanale behufs Wasserbeschaffung für die elektrische Centralanlage zum Betriebe der Wiener elektrischen Strassenbahnen, sowie die im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione erfolgte Ertheilung des Bauconsenses für die angeführte Bauanlage wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 20.671.]

— (1. Linie Radetzkyplatz durch die Franzensbrückenstrasse zum Praterstern. 2. Linie Wiedner Gürtel durch die Laxenburgerstrasse zur Trostgasse: Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojecte der Linie Radetzkyplatz durch die Franzensbrückenstrasse zum Praterstern und der Linie Wiedner Gürtel durch die Laxenburgerstrasse zur Trostgasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen wurden vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Wien mit dem Auftrage übermittelt, die Trassenrevision und Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung unmittelbar anschliessend an dieselbe die politische Begehung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 20.321.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Schneebergbahn (im Betriebe der Eisenbahn Wien-Aspang). (Activirung des Rollfuhrdienstes in Wr. Neustadt Schneebergbahn.) Auf Grund des § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder werden seit 1. Juni bis auf Widerruf alle in der Station Wr. Neustadt Sch.B.B. anlangenden oder ab Wr. Neustadt Sch.B.B. zur Beförderung bestimmten Eil- und Fraehtgüter nach Massgabe des mit besonderer Kundmachung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62 vom 30. Mai, Seite 1507) verlautbarten Tarifes und sonstigen Bestimmungen durch die Firma Georg Reckendorfer in Wr. Neustadt den Adressaten ohne vorherige Avisirung zugestellt, bezw. auf Verlangen der Aufgeber aus den Wohnungen oder Geschäftslocalen derselben abgeholt.

Zusammenstellung

der im Monate April 1901 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	In Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien	425	10101	962	11488	17	33	1	51	0·4	38	.	2	.	4	.	.	7	.	7
„ Linz	126	3042	210	3378	2	30	1	33	1·0	24	1	16	.	.	.	.	.	.	2
„ Innsbruck	240	2050	120	2410	.	65	10	75	3·1	63	1	53	.	1	.	.	.	.	4
„ Villach	150	2070	2700	4920	5	53	20	78	1·6	62	1	25	.	.	.	.	1	.	.
„ Triest	62	891	120	1073	9	12	6	27	2·5	25	.	2	.	.	.	.	.	.	5
„ Pilsen	180	2238	3954	6372	.	29	15	44	0·7	56	3	56	.	.	.	.	.	3	11
„ Prag	182	2944	2670	5796	5	39	5	49	0·8	34	.	11	.	2	.	.	2	.	5
„ Olmütz	120	1742	3030	4892		4	11	15	0·3	5	.	10	.	.	.	.	.	.	3
„ Krakau	92	1800	301	2193	2	29	25	56	2·5	10	.	73	1	.	.	.	2	.	1
„ Lemberg	60	1620	330	2010	.	1	.	1	0·0	1	.	.	.	.	.	.	.	.	1
„ Stanislau	120	1562	2727	4409	6	24	6	36	0·8	20	3	12	.	1	.	.	.	.	3
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	16	1098	480	1594	.	5	.	5	0·3	3	1	6	.	.	.	2	.	.	1
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	180	1142	1050	2372	.	7	1	8	0·4	12	.	19	.	.	.	.	.	.	2
Buschtěhrader Eisenbahn	136	424	1621	2181	8	4	1	13	0·6	8	1	5	.	.	.	.	1	.	3
Eisenbahn Wien-Aspang	.	1069	25	1094	.	4	.	4	0·4	1	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	304	60	364	.	.	1	1	0·3	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	645	5246	4797	10688	28	60	5	93	0·9	74	13	33	3	.	.	.	3	.	17
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	88	600	.	688	1	1	.	2	0·3	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	180	60	240	.	2	.	2	0·8	1	1	.	.	.	.	.	1	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	365	5722	120	6207	14	38	.	52	0·8	53	.	20	.	.	.	.	.	.	13
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	616	5450	3660	9726	30	49	2	81	0·8	60	.	54	11	.	.	.	3	.	2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	313	40	553	.	2	.	2	0·6	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1003	6159	420	7882	148	128	8	284	3·6	236	13	121	.	2	1	.	2	1	5
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1984	.	1984	.	7	.	7	0·4	3	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	570	.	570	.	1	.	1	0·2	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Localbahn Raudnitz-Hospozin. (Aenderung der Benennung der Haltestelle Wodochod.) Auf Grnnd des von der k. k. Statthalterei in Prag gestellten Antrages, betreffend die Aenderung der Benennung der in km 14·4/7 der Localbahn Raudnitz-Hospozin errichteten Halte- nnd Verladestelle Wodochod, findet das k. k. Eisenbahnministerium zu bestimmen, dass diese Haltestelle in Hinkunft den Namen „Straschkow-Wodochod", böhmisch „Straškov-Vodocbody" zu führen hat.

[E.-M.-Z. 15.219.]

Localbahn Sattledt-Grünau. (Errichtung der Haltestelle „Wiesmühle".) Das k. k. Eisenbahnministerium bat über Ansuchen des Verwaltnngsratbes der Welser Localbahn-Gesellschaft in Wels die Errichtnng einer Haltestelle mit der Bezeicnnung „Wiesmühle" in km 7·0/1 der Localbahn Sattledt-Grünau genehmigt. [E.-M.-Z. 20.361/3.]

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Pilsen: Eröffnung der Haltestelle Teschediz für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkebr.) Znfolge Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction wnrde am 26. Mai die zwischen den Stationen Bohentsch und Bucbau in km 13·3 der Linie Protiwitz—Bnchau gelegene Haltestelle Teschediz für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet. Die Personen- und Gepäcksabfertignng findet im Nachzahlnngswege statt. Die Entfernung von Teschediz nach Bohentsch beträgt 6 km und von Teschediz nach Bnchau 4 km.

Ausland.

Deutsches Reich. (Ausmusterung von Betriebsmitteln bei den preussiscb-hessiscben Staatsbahnen.) Die Eisenbahn-Directionen sind vom Ministerinm der öffentlichen Arbeiten ermächtigt, im Etatsjabre 1901 Ausmusterungen von Locomotiven und Personenwagen in grösserem Umfange vorzunehmen. Es können zur Ausmusterung gelangen 420 Locomotiven und 430 Personenwagen, welche sich auf die einzelnen Directionsbezirke ziemlich gleicbmässig vertheilen.

Preussen. (Ziederthal-Eisenbahn: Eröffnung des Haltepunktes Klein-Zieder für den Personenverkehr.) Am 20. Mai ist der lediglich dem Personenverkehr dienende. zwiscben den Stationen Landesbnt und Ober-Zieder gelegene Haltepunkt Klein-Zieder eröffnet worden. Die Züge balten daselbst nur nach Bedarf. (Kundmachung der Centralverwaltung für Secundärbabnen Herrmann Bacbstein, Berlin.)

— (Reinickendorf—Liebenwalde—Gross-Schönbecker Eisenbahn-Gesellschaft: Eröffnung der Gesammtstrecke Reinickendorf—Liebenwalde—Schönbeck.) Am 21. Mai ist die Gesammtstrecke Reinickendorf über Basdorf nach Liebenwalde und Gross-Schönbeck für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

— (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Halle a. S.: Verkehrsbeschränkungen und -Erweiterungen auf mehreren Stationen.) Ab 1. Juli treten folgende Aenderungen in den Abfertigungsbefugnissen nachbenannter Stationen in Kraft:

a) Auf den Stationen Halbendorf, Simmersdorf und Kodersdorf ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, welche nur von der Stirnseite des Wagens ver- oder entladen werden können, ausgeschlossen;
b) auf der Station Lützen kann die Annahme- und Auslieferung von Fahrzeugen aller Art erfolgen;
c) auf der Station Grüna kann Vieh in Etagewagen weder ver- noch entladen werden.

— (Directionsbezirk Danzig: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Neuschottland.) Zufolge Kundmachung der obigen Eisenbahn-Direction vom 17. Mai ist die an der Bahnstrecke Danzig—Neufahrwasser gelegene Haltestelle Neuschottland, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, am 1. Juni auch für den Stückgutverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, Leichen und Sprengstoffen, sowie von solchen Stückgütern, deren Auf- und Abladen durch den Versender, bezw. Empfänger verlangt werden kann, ist ausgeschlossen. Die Entfernung zwischen Neuschottland einerseits und Neufahrwasser Zollinland und Freibezirk andererseits beträgt 5 km und zwischen Neuschottland und Danzig Olivaer Thor 2 km.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Ergolding.) Am 20. Mai ist — einer amtlichen Mittheilung zufolge — die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Bahnstation V. Classe Ergolding nunmehr auch für die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewicht bis höchstens 250 kg eröffnet worden.

Baden. (Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen: Ausgabe von Kilometerheften zu 500 km für die III. Wagenclasse.) Ab 1. Juni wurden für den Bereich der in Staatsverwaltung stehenden badischen Bahnen für die III. Wagenclasse auch Kilometerhefte zu 500 km ausgegeben. Diese Hefte gelten ebenfalls ein Jahr. Der Preis beträgt Mk. 12·50. Demjenigen, der ein ausgenutztes Heft wieder zurückliefert, wird der Betrag von 50 Pfg. vergütet. Im Uebrigen gelten die Tarifbestimmungen für die Hefte zu 1000 km.

Schweiz. (Bahnumführung zum Baseler Centralbahnhof.) Am 12. Mai ist der Betrieb auf der neuen Linie, welche von der Landesgrenze in grossem Bogen und theilweise unterirdisch nach dem im Umbau begriffenen Centralbahnhof in Basel führt, durch vom Elsass kommende Züge eröffnet worden.

Mexico. (Eröffnung der ersten Theilstrecke der mexicanischen Pacific-Eisenbahn.) Anfangs Mai ist die erste Theilstrecke der mexicanischen Pacific-Eisenbahn dem Betriebe übergeben worden. Die Bahn stellt eine neue Verbindung zwischen dem Golf von Mexico und dem stillen Ocean über Mexico her und erschliesst dadurch die westlichen Staaten Mexicos erst dem Weltverkehr. Die Gesammtlänge der Bahn wird 500 km betragen. Bis jetzt ist die Bahn von Mexico bis Rio Balsas auf etwa 300 km im Betrieb.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Cleopatra" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2132 Tonnen Gehalt ist am 15. April 1901 nach 16tägiger Fahrt mit 105 Passagieren und 1872 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 142 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Bombay 11.165 kg Ricinussamen (für das Ausland), 1,034.520 kg Baumwolle (wovon 81.400 kg für das Ausland), 96.678 kg Mirabellen, 558.250 kg Sämereien, 45.167 kg Gummi und aus Malabar Coast 57.340 kg Spelt (wovon 44.400 kg für das Ausland), 50 750 kg Pfeffer (wovon 5075 kg für das Ausland), 5075 kg Ingwer und 13.195 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 1,597.192.

— (Ankunft des Dampfers „Marquis Bacquehem" von Calcutta.) Dieser Dampfer von 2744 Tonnen Gehalt ist am 16. April 1901 mit 13 Passagieren und 3920 Gewichtstonnen factischer Ladung, von der 1577 Tonnen für das Ausland bestimmt waren, nach 49tägiger Fahrt von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Rangoon 37.527 kg Häute (wovon 8092 kg für das Ausland), 864.121 kg Reis (wovon 507.500 kg für das Ausland) und aus Calcutta 2,467.517 kg Jute (wovon 951.106 kg für das Ausland), 306.676 kg Häute (wovon 50.643 kg für das Auslaud), 25.265 kg Indigo (wovon 5075 kg für das Ausland), 54.303 kg Hanf (für das Ausland), 12.890 kg Gummilack, 69.730 kg Baumwolle, 60.900 kg Mirabellen und 21.060 kg Sackleinwand. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,451.500.

— (Abfahrt des Dampfers „Recina" nach Calcutta.) Dieser vom Oesterr. Lloyd gecharterte Dampfer von 1604 Tonnen Gehalt ist am 19. April 1901 ohne Passagiere mit 1968 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 713 Tonnen Zucker nationaler Provenienz, von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 1435 kg Bier, 290 kg Kurzwaaren, 6900 kg Esswaaren, 1880 kg Mehl, 1110 kg Droguen, 2480 kg Manufacturwaaren, 103 kg Metallwaaren, 994 kg Holzwaaren, 405 kg Möbel, 2700 kg Glaswaaren, 8000 kg Zucker, 168 kg Esswaaren; nach Suez 191 kg Kurzwaaren, 1030 kg Esswaaren, 562 kg Manufacturwaaren, 5000 kg Zucker; nach Samarang 3284 kg Papier; nach Gedda 800 kg Spiritus; nach Suachim 429 kg Metallwaaren; nach Aden 104.385 kg Baumwollwaaren, 3200 kg Esswaaren; nach Colombo 15 kg Muster; nach Madras 2968 kg Spiritus; nach Melbourne 385 kg Metallwaaren; nach Bombay 2 kg Muster; nach Calcutta 318 kg Mützen, 14.600 kg Knöpfe, 191.430 kg Papier, 233 kg Muster, 10.100 kg Kurzwaaren, 12.850 kg Baumwollwaaren, 105 kg Esswaaren, 375 kg Droguen, 215 kg Farben, 5400 kg Cement, 2080 kg Spielkarten, 9700 kg Lampen, 41.050 kg Manufacturwaaren, 124.739 kg Metallwaaren, 8550 kg Holzwaaren, 716 kg Wanduhren, 16.400 kg Glasperlen, 26.500 kg Glaswaaren, 699.966 kg Zucker, 3832 kg Parfumerieseifen, 4106 kg Spiritus, 350 kg Schuhwaaren, 10.500 kg Zündhölzchen, 34.600 kg Glasperlen und nach Hodeidah 600.600 kg Mehl. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,696.913.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Juni 1901.)

Im Monate Juni 1901 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Juni
Bordeanx, St. Servan *	„Szt. László"	1—10
Liverpool	„Algerian"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Rosario"	1—10
London	„Wm. Bailey"	1—10
Ronen*	„Jokai"	1—10
Barcelona, Valencia *	„Jokai"	10
Tanger,[1]) Pernambnco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos *	„Tibor"	10
Hambnrg[1])	„Roma"	5—15
Liverpool	„Cypria" (Cunard Line)	5—15
Gibraltar,[1]) London	„Mátyás Király"	15—25
Liverpool	„Andalusian"	15—25
Hull, Newcastle o/T	„Kolpino"	20—30
Rouen	„Petöfi"	20—30
Algier,[1]) Glasgów *	„Nagy-Lajos"	20—30
Antwerpen, Sheerness	„Stefánia"	20—30
Hambnrg[1])	„Venezia"	20—30
Liverpool	„Tyria" (Cunard Line)	20—30
Rotterdam	„Kálmán Király"	25,6-5/7

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen angemeldet werden, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Juni
Liverpool	Fiume	„Egyptian"	1—10
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Zichy"	5—15
Hull, Newcastle o/T	Fiume	„Ebro"	5—15
Liverpool	„	„Pavia" (Cunard Line)	5—15
London	„	„Andrássy"	15—25
Ronen	„	„Báthori"	15—25
Bordeanx	„	„Széchényi"	15—25
Rotterdam, Hamburg	„	„Zrinyi"	15—25
Liverpool	„	„Alsatian"	15—25
Ronen	„	„Deák"	20—30
Glasgow	„	„Matlekovits"	20—30
Antwerpen, Sheerness	„	„Szent István"	20—30
Liverpool	„	„Aleppo" (Cunard Line)	20—30
London	„	„Genoa"	20—30
Hull, Newcastle o/T	„	„Volturno"	20—30

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Ab Fiume: „Adria" am 6., „Rákóczy" am 13., „Árpád" am 20., „Buda" am 27. Juni.
Ab Marseille: „Árpád" am 2., „Buda" am 9., „Tisza" am 16., „Adria" am 23., „Rákóczy" am 30. Juni.

Deutschland und Frankreich (Nord - Afrika). (Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts [nach Hafenplätzen der Levante]. Algier, Anlaufhafen, scheidet aus dem Verbande aus.) Zufolge einer Kundmachung der kgl. Eisenbahn-Direction Altona vom 17. Mai scheidet mit dem 1. Juli Algier als Anlaufhafen aus dem Verbande aus. Vom genannten Zeitpunkte ab können daher Sendungen nach Algier, ferner nach Arzew, Bona, Bongie, Dellys, Djadjelli, Oran und Philippeville nur noch mit Umladung in Malta und Güter nach den Häfen Mostaganen und Tenis überhaupt nicht mehr angenommen werden. Ueber die ab Malta nach den erstgenannten Häfen zu erhebende Weiterfracht geben die Verbandsverwaltungen, einschliesslich der deutschen Levantelinie in Hamburg, sowie die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 30. April bei der Firma:

„Allgemeine österr. Transport-Gesellschaft"

Norbert Wechsler-Wohlmuth, Privat in Wien, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Am 11. Mai wurde bei der Firma:

„Oesterreichische Union-Elektricitäts-Gesellschaft"

Friedrich Vortmann, Mitglied des Vorstandes der Union-Elektricitäts-Gesellschaft in Berlin, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen.

Am 14. Mai wurde bei der Firma:

„Localbahn Wolframs-Teltsch"

Johann Dumont als Verwaltungsrathsmitglied gelöscht, dagegen Dr. Victor Faber, Advocat in Datschitz, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen.

Bei der Firma:

„Swolenoves-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft"

wurde August Gabriel als Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht.

Am 18. Mai wurde bei der Firma:

„K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft"

Emil Ritter von Torosiewicz als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXVIII. Stückes.) Das am 15. Mai 1901 herausgegebene LXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5335: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. Mai 1901, Z. 17.302, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Grenzbezirke Tschnernembel in Krain nach Croatien-Slavonien.

Nr. 5336: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 27. April 1901, Z. 27.850, betreffend die Bestimmung der Station Kloštar der kgl. Ungarischen Staatsbahuen als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 5337: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 11. Mai 1901, Z. 86.971, betreffend die Schliessung der sächsischen Vieheinbruchstation Wittigsthal.

— (Inhalt des LXIX. Stückes.) Das am 17. Mai 1901 herausgegebene LXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5338: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 14. Mai 1901, Z. 17.511, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich nach Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des LXX. Stückes.) Das am 18. Mai 1901 herausgegebene LXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5339: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 18. Mai 1901, Z. 18.402, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 5340: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 15. Mai 1901, Z. 17.617, betreffend Einfuhrverbote für Klauenthiere aus Oesterreich nach Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des LXXI. Stückes.) Das am 22. Mai 1901 herausgegebeue LXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5341: Kundmachung der k. k. Landesregieruug in Salzburg vom 16. Mai 1901, Z. 6413, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Nutz- und Zuchtschweine aus dem politischen Bezirke Gottschee in Kraiu.

Nr. 5342: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 16. Mai 1901, Z. 11.480/IV b, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen gegen Dalmatien und Steiermark.

Nr. 5343: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 17. Mai 1901, Z. 91.857, betreffend die Schliessung der Vieheinbruchstation Mühlbach für die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Bayern.

Nr. 5344: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 18. Mai 1901, Z. 93.282, betreffend die Ausfuhr vou Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des LXXII. Stückes.) Das am 23. Mai 1901 herausgegebene LXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5345: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 22. Mai 1901, Z. 18.800, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach Oesterreich geregelt wird.

— (Inhalt des LXXIII. Stückes.) Das am 24. Mai 1901 herausgegebene LXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5346: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 19. Mai 1901, Z. 11.949, betreffend das Einund Durchfuhrverbot für Schafe aus den rumänischen Districten Falciu und Ilfov.

— (Inhalt des LXXIV. Stückes.) Das am 25. Mai 1901 herausgegebene LXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5347: Kundmachung des k. k. Miuisteriums des Innern vom 25. Mai 1901, Z. 19.441, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des LXXV. Stückes.) Das am 29. Mai 1901 herausgegebene LXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5348: Kundmachung der k. k. Landesregiernng in Czernowitz vom 24. Mai 1901, Z. 12.411, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Galizien.

Nr. 5349: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 25. Mai 1901, Z. 98.261, betreffend das Erlöschen der Maul- und Klauenseuche in der bayerischen Grenzgemeinde Neuhausen

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Statthaltereirath Franz Rapprich von der Function eines landesfürstlichen Commissärs bei der Gablonzer Strassenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft enthoben und an seiner Stelle den k. k. Bezirkshauptmann in Gablonz, Johann Strachotinský, mit der erwähnten Function betraut.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Einführung directer Fahrpreise.

Mit 15. Juni 1901 gelangen nachstehende directe Fahrpreise zur Einführung:

Von	Nach	Ueber	Einfache Fahrt	
oder umgekehrt			Personenzug	
			II. Cl.	III. Cl.
			Heller inclusive Stempel	
B.-Leipa A.T.E.	Bad Schlag *)	Rosenthal — (Reichenberg A.T.E.)	450	260
	Gablonz-Brandl		390	222
	Maffersdorf l. N. *)		328	186
	Maffersdorf r. N. *)		318	180
	Morchenstern *)		492	284
	Tannwald-Schumburg		562	326
	Wiesenthal a. N.		480	278
Leitmeritz	Tannwald-Schumburg		746	428

*) Diese Fahrkarten liegen in den Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn bereits auf.

Teplitz, den 31. Mai 1901. [482]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Ungarische Nordwest-Localbahn.
Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Einführung directer Fahrpreise für einfache Fahrten zwischen Wien $\frac{\text{St.E.G.}}{\text{K.F.N.B.}}$ einerseits und Nyitra-Ludány andererseits über Marchegg—Lipotvár—Üzbegh.

Ab 18. Juni 1901 gelangen in der eingangs bezeichneten Relation directe Fahrkarten für einfache Fahrten zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

Von	Nach	Ueber	Personenzug			Schnellzug	
oder umgekehrt			I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	I. Cl.	II. Cl.
			Fahrpreise in Kronen einschl. Stempel per einfacher Fahrkarte				
Wien St.E.G. / K.F.N.B.	Nyitra-Ludány	Marchegg—Lipotvár —Üzbegh	12.50	8.30	5.—	16.10	10.70

Wien, am 3. Juni 1901. [483]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung, bezw. Aufhebung directer Fahrkarten.

Mit 15. Juni 1901 gelangt der II. Nachtrag zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen und Haltestellen der Wiener Verbindungsbahn einerseits und Stationen und Haltestellen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Meidling andererseits (giltig vom Tage der Wiederaufnahme des Personenverkehres auf der Wiener Verbindungsbahn), ferner directe Schnellzugs-Fahrkarten von Zeltweg, sowie combinirte Fahrkarten von Stationen der Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg nach Wien Südb. über St. Michael-Leoben-Bruck a. M. zur Einführung.

Durch obgenannten Tarif-Nachtrag werden bestehende directe Fahrkarten theilweise aufgehoben und theilweise durch Fahrkarten zu niederen Fahrpreisen ersetzt.

Wien, am 1. Juni 1901. [484]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Schliessung der Station Berlin (Potsdamer Bahnhof).

Die Station „Berlin (Potsdamer Bahnhof)“ wird am 1. Juli 1901 für den gesammten Kohlen- und Coaksverkehr geschlossen. Es kommen daher von diesem Zeitpunkte ab die auf Seite 18—19, 126—127 und 233 des Tarifes enthaltenen Frachtsätze in Wegfall.

Wien, im Mai 1901. [485]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Localbahn Chrudim-Holitz.

Eröffnung der Stationen Chrast (Oe.N.W.B.) und Chrudim (Oe.N.W.B.) für die Güter-Auf- und Abgabe nach und von den Stationen der Localbahn Chrudim-Holitz.

Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1901 werden die Stationen Chrast (Oe.N.W.B.) und Chrudim (Oe.N.W.B.) für die unbeschränkte Güter-Auf- und Abgabe nach und von Stationen der Localbahn Chrudim-Holitz eröffnet.

Mit dem gleichen Zeitpunkte sind die im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, Abtheilung II/3, im Anhange unter Post Nr. 2, 4 und 5 vorkommenden Stationsbezeichnungen Chrast, bezw. Chrudim auf Chrast (Oe.N.W.B.) transit, bezw. Chrudim (Oe.N.W.B.) transit, und die gleichen im Kilometerzeiger vorkommenden Stationsbezeichnungen auf Chrast (Oe.N.W.B.), bezw. Chrudim (Oe.N.W.B.) zu berichtigen, und ist die Fussnote 2 zum bezeichneten Kilometerzeiger zu streichen.

Wien, am 31. Mai 1901. [486]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

(Tarif vom 1. November 1900.)

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Der im Tarife auf Seite 66 enthaltene Frachtsatz zwischen Eisenberg (Station der k. k. österr. Staatsbahnen) und Niederwiesa (Station der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen) ist von Mk. 58·3 auf Mk. 54·8 für 10.000 kg abzuändern.

Wien, am 30. Mai 1901. [487]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Druckfehlern bezüglich einiger Frachtsätze des Anhanges zum Tarife, Theil II.

In dem vom 1. Jänner 1901 giltigen Anhang zum Tarife, Theil II, für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband werden die sub Position 44—b) enthaltenen Frachtsätze für Säcke, leere, neue, als Frachtgut von Würbenthal nach Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik) und Ung.-Ostra wie folgt berichtigt:

	Heller per 100 kg b
Von Würbenthal nach Ung.-Hradisch Zuckerfabrik	138
Von Würbenthal nach Ung.-Ostra . .	148

Diese Aenderung tritt mit sofortiger Giltigkeit in Kraft.

Wien, am 1. Juni 1901. [488]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn
im Namen der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Expresszüge Paris—Karlsbad (B.E.B.).

Einführung des Nachtrages I zum Tarife über Zuschlagsgebühren der Schlafwagen-Gesellschaft.

Am 15. Juni 1901 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 15. Juni 1900 giltigen Tarife der für die Paris—Karlsbader Expresszüge zur Erhebung kommenden Zuschlagsgebühren der Schlafwagen-Gesellschaft zur Einführung, welcher seinerzeit bei der gefertigten General-Direction, bezw. deren Stationen käuflich zu erhalten sein wird.

Prag, am 30. Mai 1901. [489]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Directer Personenverkehr mit Nordseebädern.

Einführung eines neuen Tarifes.

Der neue Tarif für den directen Personenverkehr mit den Nordseebädern Helgoland, Westerland, Wittdün-Amrum und Wyk a. Föhr tritt nicht am 1. Juni, sondern am 1. Juli 1901 in Wirksamkeit.

Wien, am 30. Mai 1901. [490]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung des Tarifnachtrages XX.

Mit 15. Juni 1901 tritt zum Thüringisch-Hessisch-Sächsischen Verbandstarife vom 1. Jänner 1896 der Nachtrag XX in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt und in der Station Reichenberg zum Preise von 0·25 Mark, resp. 30 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 30. Mai 1901. [491]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

(Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. August 1900.)

Einführung eines Nachtrages I.

Am 1. Juli 1901 tritt zum obengenannten Tarifhefte der Nachtrag I in Kraft, der neue Frachtsätze des Classentarifes, sowie neue, theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze einzelner Ausnahmetarife enthält.

Die durch den Nachtrag eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 15. August 1901.

Exemplare des Nachtrages können zum Preise von 15 Pfennigen = 18 Hellern bei den Dienststellen bezogen werden.

Wien, am 29. Mai 1901. [492]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der Verbandsverwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Ausgabe von Ferienkarten.

Auf den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und den mitverwalteten Privateisenbahnen werden vom 19. Juli 1901 an Ferienkarten in Gestalt von Monatskarten und Monatsnebenkarten zur Fahrt in I., II. oder III. Classe ausgegeben, deren Geltungsdauer von da an beginnt und am 18. August 1901 Mitternacht erlischt.

Das Nähere ist aus den Schalteranschlägen auf den Stationen ersichtlich.

Dresden, am 30. Mai 1901. [493]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Errichtung von Haltestellen.

In Mautern a. d. Donau (gegenüber von Stein) wurde am 26. Mai 1901 eine neue Haltestelle für den Personen- und Frachtenverkehr eröffnet.

Im Verkehre nach und von Mautern a. d. Donau werden die nach und von Stein und Krems bestehenden Fahr- und Frachtgebühren, zwischen Mautern a. d. Donau und Stein und Krems für Güter der Classe I, A und B der Frachtsatz von 50 Hellern per 100 kg berechnet.

Die bisherige Agentie Rácz-Almás wurde ab 26. Mai 1901 in eine Haltestelle umgeändert.

Wien, am 1. Juni 1901. [494]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif. (Ausnahmefrachtsätze für Porzellanerde.) Im Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) unter C — Verkehr einzelner Stationsverbindungen — wurden mit Giltigkeit vom 6. April 1901 folgende Ausnahmesätze für Porzellanerde (Chianklay, Kaolin) nachgetragen:

Von Amberg	nach	Vinnhorst	Mk.	1·10	für 100 kg
„ Wernberg	„	„	„	1·08	
„ Weiherhammer	„	„	„	1·06	

Nordostdeutsch - Sächsischer Thiertarif. (Einbeziehung der Station Potschappel.) Mit Giltigkeit vom 25. April 1901 wurde die Verkehrsstelle Potschappel der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in den Nordostdeutsch-Sächsischen Thiertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr, Tarifheft 1 und 2. (Tarifabänderung.) In Abänderung der Bekanntmachung vom 19. April 1901 wurde von der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden veröffentlicht, dass die Station „Sontheim b. Heilbronn" die Bezeichnung „Sontheim a. Neckar" führt, und dass vom 1. Mai 1901 ab der Frachtberechnung für Heilbronn Südbahnhof die um 6 km (nicht 11 km) und für Sontheim a. Neckar die um 8 km (nicht 13 km) erhöhten Entfernungen der Station Heilbronn Hauptbahnhof zugrunde zu legen sind.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. (Frachtberechnung für Bodenbach, Reichenberg und Tetschen.) Vom 1. Mai 1901 an wurden die im Heft 3 des Theiles II der Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Gütertarife vom 1. April 1901 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Bodenbach, Reichenberg und Tetschen, soweit sie billiger sind als die entsprechenden Frachtsätze im Heft 1 des Theiles II der Sächsisch-Schweizerischen Gütertarife vom 1. August 1899, auch im Verkehre mit den Stationen Bodenbach, Reichenberg und Tetschen der Sächsischen Staatseisenbahnen angewendet.

Auskunft über diese Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz. (Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.) Am 15. Juni 1901 wird die Station Beuthen R. O. U. E. für den Eilgutverkehr geschlossen und treten alsdann die für diese Station bestehenden Eilgutfrachtsätze ausser Kraft. Eilgutsendungen werden von diesem Zeitpunkte ab nur noch von und nach der Güter-Abfertigungsstelle Beuthen O.S.E. abgefertigt.

Die für Beuthen O.S.E. bestehenden Sätze weisen gegenüber den entsprechenden Sätzen von Beuthen R. O. U. E. theils Ermässigungen, theils Erhöhungen auf.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen

Ostdeutscher Gütertarif. (Nachtrag 3.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 wurde der Nachtrag 3 zum Ostdeutschen Gütertarife (Gruppe I/II) eingeführt.

Der Nachtrag enthält ausser Berichtigungen und bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Aenderungen neue Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze u. s. w. im Ausnahmetarife 7 für den Versandt der Station Kollogienen des Directionsbezirkes Königsberg i. P.

Im Ausnahmetarife 9 treten ab 15. Juni 1901 die Frachtsätze für die Versandtstationen Laband, Sandowitz, Tarnowitz und Zawadzki ausser Kraft.

Soweit Erhöhungen eintreten, erlangen dieselben erst ab 15. Juni 1901 Giltigkeit.

Der Nachtrag ist durch Vermittlung der Fahrkarten-Ausgabestellen käuflich zu beziehen.

Berlin-Stettin-Sächsischer und Norddeutsch-Sächsischer Verkehr. (Einbeziehung der Station Niedersedlitz in die Ausnahmetarife für Eisen zur überseeischen Ausfuhr.) Am 15. April 1901 wurde die Station Niedersedlitz der Sächsischen Staatseisenbahnen in die Ausnahmetarife für die Beförderung von Eisen und Stahl im Falle der überseeischen Ausfuhr nach Ostasien u. s. w. einbezogen. Ueber die Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. (Anwendung des Rohstofftarifes auf Erze des Specialtarifes III.) Seit 20. April 1901 finden im Verkehre mit den Stationen der Badischen Staatseisenbahnen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) auch auf Erze des Specialtarifes III allgemeine Anwendung.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaaren von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. trans. vom 1. September 1899. (Einbeziehung der Station Waldhof.) Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1901 wurde die Station Waldhof der kgl. preussischen und grossh. hessischen Eisenbahn-Direction Mainz in den obbezeichneten Ausnahmetarif einbezogen.

Die bezüglichen Frachtsätze sind bei der genannten Station zu erfragen.

Bayerisch - Schweizerisch - Elsässisch - Südbadischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Mai 1900. (Nachtrag I.) Am 1. Mai 1901 trat der I. Nachtrag in Kraft, welcher ausser Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes hauptsächlich neue und theilweise geänderte Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 3 für Getreide u. s. w. und Nr. 5 für Mühlenerzeugnisse enthält.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Localgütertarif, Heft B, Beförderung von lebenden Thieren, vom 1. Jänner 1900.) Mit Giltigkeit vom 22. April 1901 ist in Nachtrag I zu Heft B, Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Jänner 1900, Seite 6, § 21 „Weidevieh", 2. Absatz, nach den Worten „sowie eine gemeindebehördliche Bestätigung" einzusetzen: „oder ein Zeugniss des Zuchtinspectors".

— (Kilometerzeiger vom 1. April 1895.) Es besteht Veranlassung, darauf aufmerksam zu machen, dass durch Ziffer 5 auf Seite 14 des XXI. Nachtrages die im XIV. Nachtrage auf Seite 3—22 in Spalte b enthaltenen Entfernungen, sowie die Bestimmung auf Seite 2 des letzteren Nachtrages aufgehoben wurden und nunmehr auch für den Güterverkehr über die Localbahn Mering-Weilheim die im XIV. Nachtrage auf Seite 3—22 in Spalte a aufgeführten Entfernungen in Anwendung zu kommen haben.

Badisch - Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. (Einbeziehung der Station Karlsruhe Hafen.) Mit Wirkung vom 1. Mai 1901 wurde die an diesem Tage für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eröffnete Badische Station Karlsruhe Hafen in den vorbenannten Tarif einbezogen.

Die Bildung der Entfernungen erfolgt durch Anstoss von 1 km an die Entfernungen für Karlsruhe Westbahnhof.

Nach Karlsruhe Hafen findet Abfertigung nur bei Bahnhofsvorschrift statt.

Im Nachtrag VII des vorbenannten Tarifes ist auf Seite 7 unter II 2 (Abfertigung nach Stationen mit mehreren Bahnhöfen) und auf Seite 8 unter III (Beschränkung in der Güterabfertigung auf einzelne Stationen) geeignete Vormerkung zu machen.

Im Ausnahmetarif für Steinkohlen etc., giltig vom 12. September 1900 bis 1. October 1902 (eingeführt durch Ergänzungsblatt zu den Tarifen für den Bayerisch-Preussisch-Südwestdeutschen Verband) ist Karlsruhe Hafen, Seite 2 unter „1. e. der Badischen Eisenbahnen" nachzutragen.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. October 1896. (Kohlenfrachtsätze für Berlin Potsdamer Bahnhof.) Der Berlin Potsdamer Bahnhof wird vom 1. Juli 1901 ab für den gesammten Kohlen- und Kokesverkehr geschlossen.

Deutsche Eisenbahnen. (Frachtermässigung für Käse.) Die Handelskammer zu Ruhrort hat auf Anregung des Vereines Berliner Butterhändler beim Minister der öffentlichen Arbeiten den Antrag gestellt, die Beförderung von in Deutschland hergestelltem Käse als Eilgut zum Frachtgutsatze zuzulassen, wie solches in gleicher Weise schon jetzt bei Buttersendungen geschieht. Handel und Consum dieses landwirthschaftlichen Erzeugnisses seien im Bezirke der Handelskammer bedeutend. Namentlich Weichkäse (insbesondere sogenannter Limburger) werde in sehr grossen Mengen bezogen, und zwar hauptsächlich aus Bayern und Holland, während der deutsche Osten — vor Allem wohl infolge des langwierigen Transportes — bisher wenig oder gar nicht in Frage käme. Ziemlich übereinstimmend hätten die betheiligten Geschäftsleute ihrer Ueberzeugung dahin Ausdruck gegeben, dass die erbetene Massnahme ein Mittel bilden würde, den Käsereierzeugnissen der östlichen Provinzen vermehrten Eingang in die westdeutschen Absatzgebiete, namentlich in den rheinisch-westphälischen Industriebezirk, zu verschaffen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Nachtrag 4 zum Ausnahmetarife für Futter- und Streumittel vom 6. Februar 1901.) Am 15. April 1901 wurde Tarifnachtrag 4 ausgegeben, enthaltend Ausdehnung des Geltungsbereiches auf den Empfang der Provinz Ostpreussen.

Druckabzüge des Nachtrages werden von der Verkaufsstelle des Tarifes auf Verlangen unentgeltlich verabfolgt.

— (Nachtrag 3 zum Ausnahmetarife für Futter- und Streumittel vom 6. Februar 1901.) Am 10. April 1901 wurde Tarifnachtrag 3 ausgegeben, enthaltend unter Anderem Erweiterungen in Bezug auf die Frachtberechnung und auf den Verwendungsnachweis.

Druckabzüge des Nachtrages werden von der Verkaufsstelle des Tarifes auf Verlangen unentgeltlich verabfolgt.

Französisch - Belgisch - Deutsch - Russischer Verkehr. (Nachtrag IV zum Ausnahmetarife 8 für Flachs, Hanf etc.) Zum Ausnahmetarife 8 für die Beförderung von Flachs, Hanf u. s. w. von Russland nach Belgien und Frankreich vom 1. Juli 1898 ist der Nachtrag IV erschienen.

Er enthält neue Frachtsätze für russische Stationen, anderweitige ermässigte Frachtsätze für eine Reihe russischer Stationen und Aenderungen der Transporthedingungen.

Druckstücke des Nachtrages können von unserem Drucksachenlager in Köln-Dentz bezogen werden.

Berlin - Stettin - Sächsischer Verband. Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 13.) Die gemäss Bekanntmachung vom 18. Februar 1901 am 20. Februar 1901 eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 13 zwischen den Stationen Greifswald, Sassnitz Hafen, Swinemünde und Wolgast einer-, Eger, sowie Franzensbad andererseits traten mit dem 31. Mai 1901 ausser Kraft. Von diesem Tage werden für frische Fische u. s. w. die höheren Frachtsätze der Classe B angewendet.

Russland. (Ermässigung des Tarifes für Zink.) Die deutschen Eisenbahnen haben, den „Birsh. Wjed." zufolge, bei der russischen Regierung die Ermässigung der russischen Tarifantheile für den Transport von Zink via Sosnowice angeregt. [„Osteuropäische Tarifrundschau".]

— (Vereinheitlichung der russischen südüberseeischen Güterverkehre.) In Ausführung eines Ende 1899 gefassten Beschlusses des russischen Tarifcomité wird bei der Verwaltung der russisch-internationalen Güterverkehre bereits seit längerer Zeit an der Vereinheitlichung der russischen südüberseeischen Güterverkehre gearbeitet und dürfte der neue, den Russisch-südüberseeischen Güterverkehr, den Russland-Donauverkehr und den Güterverkehr mit dem fernen Osten umfassende, grossentheils auf sehr ermässigten Eisenbahn-Tarifantheilen aufgebaute Tarif am 1. Juli oder 1. August 1901 zur Einführung gelangen. Ueber die bisherige Bedeutung dieser Verkehre werden folgende Daten mitgetheilt: Russisch-Internationaler südüberseeischer Verkehr via Odessa. Zur Einfuhr gelangten im Jahre 1897: 426.592, 1898: 387.184, 1899: 434.255 und 1900: 266.901 Pud; zur Ausfuhr 1897: 11.595, 1898: 14.712, 1899: 12.788 und 1900: 7515 Pud. Die Hauptartikel der Einfuhr waren Vallonea und ägyptische Baumwolle. Grössere Bedeutung besitzt der seit 1886 bestehende Exporttarif von Stationen der Moskau-Kursker Bahn nach Wladiwostok und Nikolajewsk am Amur. Die Menge der ausgeführten Waaren wird in den diesbezüglichen Communiqué der officiellen „T. P. G." nicht mitgetheilt. Der im Jahre 1895 etablirte Russland-Donauverkehr (ab einigen wichtigeren russischen Stationen nach serbischen und bulgarischen Donauhäfen durch Vermittlung der Schwarzen Meer-Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft). Derselbe wurde als Concurrenzverkehr mit tarifarischer Gleichhaltung von Moskau mit Wien auf den serbischen und bulgarischen Hauptmärkten eingeführt. Ungeachtet der sehr weitreichenden Tarifreduction hat dieser Verkehr bisher nur ganz minimale Ergebnisse geliefert. Die beförderten Gütermengen betrugen nämlich im Jahre 1897: 735, 1898: 2465, 1899: 769 und 1900: 689 Pud. [„Osteuropäische Tarifrundschau".]

Russischer Holz- etc. Verkehr. (Ermässigung der Stationsgebühr auf den russischen Eisenbahnen.) Mit Giltigkeit vom 4./17. April a./n. St. 1901 beträgt die Stationsgebühr für Wagenladungssendungen von Holz der III. Kategorie der Waarennomenclatur des Artikeltarifes für Holz etc. auf den russischen Eisenbahnen 0·2 Kopeken für 1 Pud.

Russische Eisenbahnen. (Tarifirung von Schwerspath von Kutaïss der Transkankasischen Eisenbahnen.) Mit Giltigkeit vom 7./20. April a./n. St. 1901 bis auf Widerruf gelangte für Schwerspath, roh (schwefelsaures Baryt), bei Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 750 Pud = 12.285 kg für den Frachtbrief und Wagen von Kutaïss nach sämmtlichen Stationen des russischen Eisenbahnnetzes, sowie auch im Localverkehre der Transkankasischen Eisenbahnen die Differentiale Nr. 21 zur Anwendung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1337	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Steinkohlen	Paul- und Bradeschacht Bismarkschacht Segen-Gottes-Grube Hans Heinrich-Tiefbau Friedenshoffnungsgrube mit Anschluss Friedenshoffnungsgrube ob. Anschluss Glückhilfgrube ob. Anschluss Julinsschacht Bahnschacht Kokesanstalt-Bahnschacht Charlottenbrunn Dittersbach Cäsargrube Dittersbach Melchiorgrube Egmout- und Mayrauschacht Gustav- und Abendröthegrube Fellhammer Neue Heinrichsgrube Conradthal-, David- und Wigantgrube	Wörgl	1. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes. 2. Die Kohle muss für Regiezwecke der Südbahn-Gesellschaft bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein. 3. Frachtbegünstigungen im Rückvergütungswege finden auf diese Sendungen keine Anwendung	vom 15. Juni 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Koks von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen etc. etc., giltig vom 1. September 1897	Heller 215·2 215·4 215·6 215·8 216·0 214·4 214·4 214·6 213·8 214·1 213·8 212·8 213·2 211·8 212·6 211·0 212·2 213·4	Heller 169·4 169·6 169·8 170·0 170·2 168·6 168·6 168·8 168·2 168·5 167·8 167·0 167·4 165·2 164·9 165·2 166·8 167·8	Heller 45·8 45·8 45·8 45·8 45·8 45·8 45·8 45·8 45·6 45·6 46·0 45·8 45·8 46·6 47·7 45·8 45·4 45·6	Im Kartirungswege		
1338	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwesthahn, Localbahn Chrudim-Holitz	Frachtgüter aller Art	Chrast (Oe.N.W.B.) und vice versa	Chrast-Stadt	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom Tage der Eröffnung der Stationen Chrudim und Chrast für die Loco-Auf- und Abgabe von und nach Stationen der Localbahn Chrudim Holitz bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1901	Localtarif		7 Heller		Im Kartirungswege		
				Chrudim (Oe.N.W.B.) und vice versa	Chrudim-Stadt					7 Heller				

Fortlaufende Nummer	1	1339	1340	1341
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	3	Bukowinaer Localbahnen		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Regiegüter	180 Tonnen Mauerziegel	Kartoffeln (Erdäpfel) und Kartoffelstärke (feuchte)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	den Stationen der Bukowinaer Localbahnen, einschliesslich der Schleppbahnen	Villach St.B. loco	Sazawa
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Hatna, bezw. Hliboka mit der Bestimmung für Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien (mit Ausnahme der Localbahn Dolina-Wygoda), ferner von Stationen der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza	Pontafel	Ronow a. d. Sazawa
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien (mit Ausnahme der Localbahn Dolina-Wygoda), ferner von Stationen der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Hatna, bezw. Hliboka mit der Bestimmung für Stationen der Bukowinaer Localbahnen, einschliesslich der Schleppbahnen und umgekehrt		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Ell-, bezw. Frachtgut und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen und der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechterhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das An- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen
		der Bukowinaer Localbahnen, einschliesslich der Schleppbahnen Verwendung finden		
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A und B	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden		Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	0·4 h für 100 kg und 1 km, unter Wahrung eines Gesammt-Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg		9 Heller
		0·2 h für 100 kg und 1 km, unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg		
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	50 Percent	Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Original-Frachtbriefe, auf die Ortsgemeinde Pontafel lautend, verzulegen längstens bis Ende Februar 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Villach	
Besondere Bemerkungen	14	In diese Publication wurde die Publication im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 43 vom 13. April 1901, Pos. Nr. 993, einbezogen, und tritt daher erstere Publication ausser Wirksamkeit	Die Sendungen müssen zur Errichtung eines Schuthauses in Pontafel bestimmt sein	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1342	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Lithopone (Lithoponefarben)	Salzburg	Triest zur Anfuhr über See	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Dieser Frachtsatz gilt nur für die Ausfuhr ans dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete nach Massgabe der „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife" unter A—V des Tarif-Theiles 1, Abtheilung B, der österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Tarif (Theil II) des Süddösterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Grenzverkehres, vom 1. Februar 1898		164 Heller		Im Kartirungswege, bezw. nach Massgabe der in der 6. Rubrik erwähnten „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife" im Rückvergütungswege		Der nebenstehende Frachtsatz wird auch bei Zusammenladen von Lithopone (Lithoponefarben) mit Artikeln der Pos. E—20 (Erdfarben) des Theiles I des vorbezeichneten Eisenbahnverbandes angewendet
1343	k. k. österr. Staatsbahnen		Eisenbahnbaumaterialien	den Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien		Anfgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Gmünd-Gr. Gerungs bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, auf welchen die Bauleitung dieser Localbahn als Empfängerin erscheint	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Währung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien. Im Falle auf Grund dieser Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	
1344	Oesterr. Nordwestbahn	bethelligten Verwaltungen	**Elbe-Umschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.** Die für Holz im Ausnahmetarife Nr 2 im Kartirungswege, bezw. im Ausnahmetarife Nr. 3 a und 3 b im Rückvergütungswege des Elbe-Umschlagtarifes für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897 (sammt Nachtrag I und II) enthaltenen Frachtsätze gelten bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901 auch für Resonanzholz (Resonanzböden und Resonanzbretter)											

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen 24·—	halbjährig	Kronen 12·—	vierteljährig	Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„	Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch öffentliche Versteigerungen der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./₂, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 65. **Wien, 6. Juni 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung der Linie Freudenthal—Klein-Mohrau.

Am 31. Mai wurde die Staatsbahnlinie Freudenthal—Klein-Mohrau mit den Stationen, bezw. Haltestellen Freudenthal (bestehende Anschlussstation der Linie Olmütz—Troppau), Altstadt bei Freudenthal (Station), Lichtewerden (Halte- und Ladestelle), Engelsberg-Lichtewerden (Station), Vogelseifen (Halte- und Ladestelle) und Klein-Mohrau (Station) für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Die Stationen Freudenthal, Altstadt bei Freudenthal, Engelsberg-Lichtewerden und Klein-Mohrau sind für den Gesammtverkehr, die Halte- und Ladestellen Lichtewerden und Vogelseifen für den Personenverkehr und für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet.

Die Gepäcksabfertigung erfolgt in Altstadt bei Freudenthal im Nachzahlungswege.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

Eröffnung der Localbahn Neuhof-Weseritz.

Am 2. Juni wurde die Localbahn Neuhof-Weseritz mit den Stationen Neuhof (bestehende Station der k. k. Staatsbahnen), Mallowitz (Halte- und Verladestelle), Trpist (Station), Zebau (Station), Strahof (Personenhaltestelle), Constantinsbad (Station) und Weseritz (Station) für den öffentlichen Verkehr eröffnet. Die Stationen der Localbahn mit Ausnahme der Station Trpist sind für den Gesammtverkehr, die Haltestellen nur für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eingerichtet. In der Halte- und Verladestelle Mallowitz findet überdies auch die Auf- und Abgabe von Gütern in vollen Wagenladungen statt. Die Station Trpist wurde bis zur Fertigstellung der Zufahrtsstrasse nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Die Beförderung explosiver Gegenstände ist auf der Localbahn ausgeschlossen.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen für Rechnung der Concessionäre.

Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Ist eine Sendung in der Bestimmungsstation, wenn auch ohne Aus-, bezw. Umladung, mit neuem Frachtbriefe weitergesendet worden, so besteht eine frachtrechtliche Haftung der Bahnen der zweiten Transportstrecke für den auf der ersten Transportstrecke eingetretenen Schaden nicht, und kann höchstens jene Bahn, bei welcher die Neuaufgabe erfolgte, nach den allgemeinen Rechtsnormen über Schadenersatz wegen eventueller Ausserachtlassung der entsprechenden Sorgfalt bei der Uebernahme der Sendung von der Endverwaltung der ersten Transportstrecke in Anspruch genommen werden.

(Entscheidung vom 16. Mai 1899, Z. C I 153 99.)

Von einer russischen Station war eine Wagenladung Getreide in loser Schüttung nach Granica befördert und daselbst mit neuem Frachtbriefe, jedoch ohne Umladung in demselben Waggon nach Wien-Lagerhaus weitergesendet worden. Nach dem Bezuge der Sendung wurde über Verlangen der Lagerhausverwaltung protokollarisch festgestellt, dass besonders die untere Schichte des Getreides sehr stark, der übrige Theil in geringerem Masse mit Petroleum- oder einem demselben ähnlichen Geruche behaftet war, weil die ganze Bodenfläche des Waggons von einer derartigen Flüssigkeit durchfeuchtet war. Infolgedessen wurde gegen die k. k. Staatsbahnen die Klage auf Schadenersatz erhoben, und zwar mit der Begründung, dass die k. k. Staatsbahnen das Gut mit dem Frachtbriefe übernahmen, somit nach Art. 27, Absatz 2 Int. Ueb., frachtrechtlich haftbar seien, und dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche die Sendung bei der Neuaufgabe in Granica von der russischen Vorbahn übernommen hatte, das Gut vor der Uebernahme hätte untersuchen und den Schaden constatiren sollen, weil nach einem zwischen den russischen und den österreichischen Bahnen bestehenden Uebereinkommen diese gegenseitig verpflichtet seien, bei Uebernahme von Sendungen etwaige Beschädigungen festzustellen, widrigenfalls ein Regressanspruch gegen die betreffenden Bahnen nicht bestehe. Auch sei es ausgeschlossen, dass die Partei bei der Uebernahme in Granica interveniren könne, und deshalb trage die übernehmende Bahnverwaltung, hier die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Verantwortung, wenn von dem Empfänger der beschädigten Sendung Ersatzansprüche gegen die russischen Bahnen nicht mehr erhoben werden können.

Der für den Bestand des erwähnten Uebereinkommens angebotene Sachverständigenbeweis wurde abgelehnt.

Die beklagte Seite wendete ein, dass der Versender in der russischen Versandtstation die Verladung selbst besorgte, somit durch diese Verladung in den verunreinigten Waggon den Schaden selbst verursacht habe; dass ferner der Mangel der passiven Klagelegitimation vorliege, weil die Beförderung ab Granica auf Grund eines neuen Frachtvertrages erfolgte; dass die Sendung in dem russischen Waggon ohne Oeffnung desselben weiterbefördert worden sei, wie die unverletzten russischen Plomben beweisen; und dass endlich, da die Feststellung des Schadens erst nach dem Bezuge der Sendung erfolgte, der Kläger nach Art. 44, Z. 4, lit. b) Int. Ueb., zu beweisen habe, dass der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme zur (Weiter-) Beförderung in Granica und der Abnahme in Wien entstanden sei.

Der Richter wies das Klagebegehren aus folgenden Gründen kostenpflichtig ab:

Da die Ursache der Beschädigung darin liegt, dass der Boden des Waggons mit Petroleum oder einem ähnlichen Oele verunreinigt war, so ist es klar, dass die Verunreinigung schon vor der Verladung vorhanden war, denn es ist ausgeschlossen, dass die Verunreinigung des Bodens des Waggons nach Anfüllung desselben mit Getreide erfolgen konnte, es wäre denn, dass durch das ganze Getreide hindurch das Petroleum oder andere Oele geschüttet worden wären, in welchem Falle aber auch die oberen Schichten des Weizens verunreinigt und vom Geruche gleichmässig inficirt sich hätten zeigen müssen, während das Gegentheil constatirt worden ist.

Ist aber festgestellt, dass die Ursache der Beschädigung bereits in der russischen Versandtstation bestand, dass also der Weizen bereits beschädigt in Granica einlangte, so kann die österreichischen Bahnen im Grunde des Art. 27 Int. Ueb. eine Verantwortung nicht treffen. Der Vertrag auf Grund des ersten Frachtbriefes war in Granica als der Bestimmungsstation erfüllt. Die österreichischen Bahnen haften nur auf Grund des in Granica neu ausgestellten Frachtbriefes, denn nur mit diesem Frachtbriefe haben die österreichischen Bahnen und speciell die k. k. Staatsbahnen das Gut übernommen. Die Beschädigung aber ist nicht auf dem Transporte von Granica nach Wien, sondern von Russland nach Granica entstanden.

Wenn aber der Kläger behauptet, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei der Uebernahme der Sendung in Granica nicht pflichtgemäss vorgegangen sei, so würde darin ein Verschulden aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen liegen und könnte für den dadurch entstandenen Schaden nur der Schuldtragende in Anspruch genommen werden, keinesfalls aber die k. k. Staatsbahnen, denen ein Verschulden in diesem Umstande nicht zur Last gelegt wird oder gelegt werden kann. Es waren daher auch die Beweise, die darauf abzielten, ein Verschulden der Nordbahn bei der Uebernahme des Gutes in Granica nachzuweisen, für die vorliegende Streitsache belanglos und wurden daher nicht zugelassen.

Dass ein etwaiges Verschulden der Nordbahn bei der Uebernahme der Sendung in Granica nicht auf Grund des Frachtvertrages, dessen Grundlage der Frachtbrief ddto. Granica bildet, zu verantworten ist, geht deutlich aus Art. 30 Int. Ueb. hervor, nach welcher Gesetzesstelle die Eisenbahn nur für den Schaden haftet, der seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist. Die Annahme zur Beförderung beginnt aber gemäss Art. 8 Int. Ueb. erst, wenn dem Frachtbriefe der Datumstempel der Versandtstation aufgedruckt ist. In dem Zeitpunkte, als dem hier in Betracht kommenden Frachtbriefe in Granica der Datumstempel beigesetzt wurde, war aber die Beschädigung des Getreides und die Uebernahme der Sendung von der russischen Vorbahn in Granica seitens der Nordbahn bereits erfolgt.

Es kann daher das beklagte Eisenbahnärar unter keinen Umständen für den entstandenen Schaden haften. Demzufolge war das Klagebegehren abzuweisen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 52. (Abend-) Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 29. Mai wurde der Antrag, betreffend die Zuerkennung der von Seiten der Regierung der von Podgórze nach Lubień zu erbauenden schmalspurigen Bahn im Gesetze vom 31. December 1894 über die Bahnen niederer Ordnung, Artikel IX, Absatz 1, 3 und 4, in Aussicht gestellten Begünstigungen, dem Eisenbahnausschusse, und der Antrag, betreffend die Regulirung des sogenannten Auschaerbaches in Böhmen, dem Wasserstrassenausschusse zugewiesen.

In der 53. (Vormittags-) Sitzung vom 30. Mai wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Biankini und Genossen an den Herrn Handelsminister, betreffend die Erweiterung des Hafens und die Verlängerung des Hafendammes (Molo) in Krilo bei Jesenice in Dalmatien;

2. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Vorrückungsverhältnisse der Locomotivführer der fünften, vierten und dritten Kategorie;

3. der Herren Abgeordneten Nowak und Genossen an den Herrn Ministerpräsidenten und an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend Transactionen in Rücksicht auf den Ankauf von Grundstücken längs der Tauernbahnstrecke.

In der 53. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 30. Mai stand die Fortsetzung der Debatte über den Bericht des Wasserstrassenausschusses, betreffend den Bau von Wasserstrassen und die Durchführung von Flussregulirungen auf der Tagesordnung.

Berichterstatter Abg. Dr. Menger will die zahlreichen Einwendungen gegen die Vorlage sachlich widerlegen, ohne auf die einzelnen Personen, welche dieselben vorgebracht haben, näher einzugehen. Die erste Einwendung betrifft die Geschäftsbehandlung im Hause. Es wurde hervorgehoben, dass derzeit im Hause eine viel zu grosse Anspannung der Arbeitskraft stattfinde, so dass es nicht gut möglich sei, die einzelnen Gegenstände eingehender zu prüfen und sich in dieselben zu vertiefen. Gerade bei dem vorliegenden Gegenstande treffe diese Einwendung nicht zu, denn während der Pfingstferien sei die Möglichkeit eines recht eingehenden Studiums vorhanden gewesen.

Eine andere Einwendung sei in der Richtung gemacht worden, dass die Regierungsvorlage zu rasch gekommen sei. Diesbezüglich sei zu bemerken, dass die Wasserstrassen seit 30 Jahren im Reichsrathe, in den Landtagen, in den Gemeindevertretungen der grossen Städte erörtert werden. Ferner sei es auch vollkommen begreiflich, dass nach einer langen Zersetzungsperiode nun ein rascheres Tempo in der Behandlung der wirthschaftlichen Angelegenheit eingeschlagen werde.

Eine Reihe von Argumenten gegen die Vorlage sei vom volkswirthschaftlichen Standpunkte vorgebracht worden. Zunächst wurde von mehreren Seiten erklärt, dass die Eisenbahnen, welche mit einem Canal parallel laufen oder doch in gewisser Concurrenz mit demselben stehen, sehr bedeutend verlieren werden. Es würde zu weit führen, das ungeheure statistische Material, welches in Rücksicht auf diese Frage besteht, hier vorzuführen. Der Berichterstatter will nur zwei Thatsachen als Beispiel anführen. Jener Canal, welcher am meisten mit den österreichischen Canälen in Vergleich gezogen werden könne, weil er ein Binnenschiffahrtscanal sei, durch ein gebirgiges Terrain gehe und auch vielfache Schwierigkeiten bezüglich des Wassers habe, sei der Donau-Maincanal.

Wie ich schon in meinem Referate ausgeführt habe, was aber von den Gegnern meiner Ansicht gänzlich ignorirt wird, handelt es sich durchaus nicht darum, dass der bestehende Verkehr zwischen den Canälen und den Eisenbahnen getheilt werde. Wäre dies der Fall, so würde ein Canalbau nicht zu rechtfertigen sein. Die Aufgabe eines solchen ist es aber, die grosse Kategorie von Gütern erst transportfähig zu machen. Man muss sich nur vorstellen, wie auf Canälen transportirt wird. Während auf der Bahn zwei bis drei Züge gehen, deren Bedienung, deren Material, Verzinsung und Abnützung enorm viel Kosten verursachen, fährt auf dem Canale ein Schiff, bemannt mit dem Schiffer, seiner Frau, seinem Sohne, und transportirt 650 Tonnen, ein Quantum, zu dessen Transport zwei bis drei Eisenbahnzüge erforderlich sind. Alle Nachtheile, welche die Canäle gegenüber den Eisenbahnen haben, werden durch die ungeheuer billige Art des Transportes und durch den Umstand wettgemacht, dass ganz neue Kategorien von Gütern dem Verkehre zugeführt werden. Ferner ist zu berücksichtigen, dass längs der Canäle neue Industrien entstehen, dass die Bevölkerung Arbeit bekommt und sich eine neue Entwicklungsstufe volkswirthschaftlicher Bewegung bildet. Oesterreich stehe bisher, was die Schiffahrtscanäle betreffe, selbst gegen Spanien zurück, und es sei höchste Zeit, in dieser Richtung den ersten Schritt zu thun.

Eine weitere Einwendung ging dahin, es wäre infolge der Canäle eine grosse Einfuhr verschiedener Waaren aus dem Auslande zu erwarten. Welcher der Canäle sollte das bewirken? Die durch die Donau-Moldaulinie hergestellte Verbindung zwischen Wien und Prag kann doch unmöglich eine Verbindung für die Einfuhr aus dem Auslande sein. Die Fortsetzung kann allerdings bis an die Grenze gehen, und dort wäre dann vielleicht eine Einbruchsstation. Die Schaffung dieser Einbruchsstation hat aber der böhmische Landtag vor Jahren mit unterstützt. Was den Donau-Odercanal betrifft, so beginnt ja in Mährisch-Ostrau kein preussischer Canal, auch kein canalisirter preussischer Fluss, und selbst in Kosel ist die Canalisirung auf Schiffe von 400 t eingerichtet, während der Donau-Odercanal auf Schiffe von 600 t eingerichtet werden soll. Auch hier handelt es sich nur um einen Inlandscanal. Der sogenannte österreichische Mittellandcanal bedeutet nur die Verbindung inländischer Orte, Pardubitz und Prerau. Was die Fortsetzung von Mährisch-Ostrau eventuell nach Krakau anbelangt, so geht dieser ganze Verkehr auf österreichischem Grund und Boden. Durch diesen Canal wird in die Reihe der grossen Handelsplätze, die durch den Canal geschaffen werden sollen, neben Aussig, Prag, Leitmeritz, Prerau, Mährisch-Ostrau, Neutitschein, Olmütz auch Krakau gesetzt werden, welches die Traditionen einer alten Hansastadt hat. Wenn aber dieser Canal bis an den Dniester fortgesetzt wird, dann befürchtet man die Einfuhr von bessarabischem Getreide, sogar von anatolischem, vielleicht von Getreide aus den Trümmerfeldern Trojas. Der Berichterstatter führt aus, dass bessarabisches Getreide eine Bergfahrt 400 bis 500 km auf dem Dnjester bis an die österreichische Grenze und dann eine weitere Bergfahrt von 100 km durchmachen müsste. Das müssten kostbare Waaren sein, deren Verfrachtung auf diesem Wege sich rentiren würde. Der Canal wird vielmehr ein bedeutender Kohlencanal werden. Bei Transportmitteln kann Niemand voraussagen, welche wirthschaftliche Entwicklung die betreffenden Gegenden nehmen und was auf den betreffenden Bahnen oder Canälen transportirt werden wird.

Der Berichterstatter wendet sich sodann gegen die Behauptung, dass die Vorlage keine finanzielle Grundlage habe. Der Zweck des Gesetzes sei, dass der Regierung eine Vollmacht gegeben werde, an die Ausführung der Canäle zu schreiten. Das ist dringend nothwendig in einer Zeit, wo in allen Nachbarländern an der Verbesserung und Ausdehnung des Canalsystems gearbeitet wird und wo Ungarn ankündigt, dass es, wenn die Oesterreicher nicht bauen, den Donau-Odercanal durch das Waagthal hauen werde. Im Vergleiche zu der Grösse der Aufgabe wurde der Regierung die sehr bescheidene Summe von 175,000.000 Kronen bewilligt, das ist, auf 12 Jahre vertheilt, $14^1/_2$ Millionen Kronen jährlich. Die Durchführung der Vorarbeiten wird etwa drei Jahre in Anspruch nehmen, ehe der erste Spatenstich gemacht wird. Wenn aber zuerst die Landtage im Allgemeinen befragt, dann wegen der Beiträge mit ihnen verhandelt werden soll, weiter darüber, welche Flüsse und in welcher Reihenfolge dieselben zu reguliren seien, und dann die Regulirung den Canalbauten vorangehen soll, so würde das, mässig gerechnet, 10 bis 15 Jahre dauern. Eine solche Zeitversäumniss kann aber verhängnissvoll werden. Wir haben die Regulirungen als gleichberechtigt in das Gesetz aufgenommen, es wurde ihnen die doppelte Summe von jener für die Canalbauten zugewendet, aber ad Calendas Graecas wollen wir die Canalbauten nicht verschieben lassen. Die Landtage sind hier, wie in wenigen Fragen, vollständig dem Reichsrathe gleichberechtigt, ja sie kommen sogar in die Lage, dem Reichsrathe Gesetze vorzuschreiben. Das Gesetz enthält eine Art öffentlich-rechtlicher Offerte an die Landtage, welche sie annehmen oder ablehnen können.

Bezüglich der Bedeckung vertritt der Berichterstatter den Standpunkt, dass derartige Actionen eine solche Erhöhung der Einnahmen aus den directen und indirecten Steuern hervorrufen sollen, dass darin die Deckung zu finden sei. Ich möchte wünschen, schliesst der Berichterstatter, dass wir bei dieser grossen und wichtigen Frage, die uns schon seit Jahrzehnten beschäftigt hat, nicht blos daran denken, ob Dieser oder Jener

einen kleinen Vortheil hat, sondern an die Pflichten, die wir gegen diesen Staat und alle seine Völker haben. Wir sind nicht berechtigt, ein grosses Mittel zu einer neuen volkswirthschaftlichen Entwicklung unseren Völkern zu entziehen, ein Mittel, durch das bewirkt werden kann, dass Hunderttausende neue Arbeit und Brot finden und nicht gezwungen sind, die Zahl der Auswanderer zu vermehren. Nur ein sehr günstiger Zufall hat es ermöglicht, den Völkern Oesterreichs jenes Mittel der volkswirthschaftlichen Entwicklung zur Verfügung zu stellen, das die klug rechnenden Preussen, die in volkswirthschaftlichen Dingen hocherfahrenen Franzosen und jetzt auch die eine grosse Politik betreibenden Russen in ausserordentlichem Masse und so erfolgreich zur Anwendung gebracht haben. Ich bitte das Haus, in die Specialberathung über das Gesetz einzugehen.

Es wird eine Reihe von Resolutionsanträgen überreicht, und zwar von Seiten der Abgeordneten:

Dr. Tschan wegen Einbeziehung einer Reihe von Wasserläufen in Nordböhmen in die Regulirungsaction;

Dr. Ritter von Demel und Genossen wegen Angliederung einer Anzahl von Stichcanälen an den Donau-Odercanal;

Voelkl wegen Regulirung der niederösterreichischen Flüsse;

Nowak wegen Regulirung und Verbauung von Bächen in Nordböhmen.

Abg. Dr. von Mettal und Genossen überreichen einen Antrag, wonach § 1 des Gesetzentwurfes zu lauten hätte:

„Der Bau von Wasserstrassen, und zwar:

a) eines Schiffahrtscanales von der Donau zur Oder;
b) eines Schiffahrtscanales von der Donau zur Moldau und nach Canalisirung der Moldau von Budweis nach Prag;
c) eines Schiffahrtscanales vom Donau-Odercanale zur mittleren Elbe nach Vollendung der Canalisirung der Elbe von Melnik bis Jaroměř;
d) einer schiffbaren Verbindung vom Donau-Odercanale zum Stromgebiete der früher zu canalisirenden Weichsel und bis zu einer schiffbaren Strecke des vorher zu canalisirenden Dujestr . . .“

Abg. Peschka verlangt die Constatirung des Stimmenverhältnisses bei der Abstimmung über das Eingehen in die Specialdebatte.

Abg. Bareuther stellt das gleiche Verlangen bezüglich der Abstimmung über den Vertagungsantrag des Abg. Wolf.

Bei der Abstimmung wird der Vertagungsantrag des Abg. Wolf mit 221 gegen 25 Stimmen abgelehnt und hierauf das Eingehen in die Specialdebatte mit 200 gegen 47 Stimmen beschlossen.

Nachdem der Vertagungsantrag Wolf abgelehnt wurde, entfällt die Abstimmung über den Resolutionsantrag Nitsche.

Es werden hierauf die §§ 1 bis 4 (Canallinien, Landesbeiträge, Beirath und Verwaltung der Wasserstrassen) in Berathung gezogen.

Berichterstatter Abg. Dr. Menger bemerkt, dass die im § 1, a bis c, angeführten Wasserstrassen von der Regierung nicht bis zum Jahre 1912 ausgeführt werden sollen. Der Betrag würde dazu nicht im entferntesten ausreichen. Die Regierung habe lediglich die Pflicht, die nöthigen Vorarbeiten zu machen. Was die Beitragsleistung der Länder betrifft, war der Ausschuss der Ansicht, dass es am besten sei, den Ländern keine Beitragsleistung aufzuerlegen, er hat sich aber dann der Regierung gefügt und 12·5 Percent angenommen. Dagegen wurde die Beitragsleistung der Städte Wien und Prag als ungerechtfertigt gestrichen, da Wien 87 Percent der Steuern Niederösterreichs, Prag 35 Percent der Steuern Böhmens zahlt. Der § 4 sei besonders wichtig, weil die Regierung nach ihm die Abgaben und Gebühren für die Wasserstrassen festzusetzen hat und durch nichts gebunden ist als durch die Rücksicht auf das Wohl des Staates und seiner Bevölkerung.

Zu den § 1 bis 4 sind zum Worte gemeldet: pro 53 Abgeordnete, contra 49 Abgeordnete.

Abg. Schreiner macht kein Hehl daraus, dass er anfangs der Canalvorlage sympathisch gegenübergestanden sei, in dem Augenblicke aber, als er Gelegenheit hatte, die geradezu furchtbaren Rückwirkungen der Herstellung der Canäle auf die gesammte Landwirthschaft näher zu prüfen, sich sagen musste, dass vom Standpunkte eines Vertreters der Landwirthschaft dieser ganzen Frage mit ausserordentlicher Vorsicht entgegengetreten werden müsse. Nachdem mit überwiegender Mehrheit das Eingehen in die Specialdebatte beschlossen wurde, sei es selbstverständlich, dass die Aufgabe der Vertreter agrarischer Richtung darin bestehen muss, die Vorlage in einer solchen Weise zu ergänzen und zu amendiren, dass wenigstens die grössten Härten derselben beseitigt werden, um sie für die Landwirthe etwas annehmbarer zu machen. Redner bedauert es, dass seitens der Regierung allen begründeten Beschwerden und Bedenken, die von den Vertretern agrarischer Richtung vorgebracht wurden, auch nicht mit einem einzigen Worte der Beruhigung entgegengetreten wurde. Was der Ministerpräsident in dieser Richtung gesagt hat, sei nichts als eine Beschwichtigung ohne einen tieferen Gehalt. Wir hätten gehofft — und die Landwirthe von Oesterreich haben einen Anspruch darauf — eine bindende Zusage seitens der Regierung bei diesem Anlasse zu hören, dahingehend, dass die Regierung bemüht sein werde, diejenigen Besorgnisse, welche in Bezug auf den Import fremden Getreides laut geworden sind, durch die Erklärung zu zerstreuen, dass sie bestrebt sein werde, beim Abschlusse der Handelsverträge eine Remedur in dieser Richtung zu schaffen. Er gebe sich der Hoffnung hin, dass in der Specialdebatte ein Vertreter der Regierung noch das erlösende Wort sprechen werde.

Zur Besprechung der einzelnen in Verhandlung stehenden Paragraphe übergehend, gibt Redner dem Wunsche Ausdruck, dass das Project der Canalführung von Linz nach Budweis nicht ignorirt werden, sondern dass die Regierung unverweilt Studien über die Trasse und die Kosten dieser Linie vornehmen möge. Redner verweist sodann auf die Nothwendigkeit der Regulirung der Eger, welche schon seit 17 Jahren in der Oeffentlichkeit discutirt werde, und beantragt eine hierauf bezügliche Resolution.

Ferner beantragt Redner im Namen des Abg. Pacher, in den § 3 eine Bestimmung aufzunehmen, nach welcher auch auf die Interessen des Kleingewerbes bei der Zusammensetzung des Beirathes Rücksicht zu nehmen ist. Im Namen des Abg. Freiherrn von Sedlnitzky stellt er den Antrag, zu § 4 als Alinea 2 folgende Bestimmung hinzuzufügen: „Bei Feststellung dieser Abgaben und Gebühren ist auf den ausgiebigsten Schutz der gesammten heimischen Production, insbesondere durch entsprechende tarifarische Massregeln vollste Rücksicht zu nehmen.“ Dieser Antrag gebe der Regierung einen Wink, welche Wege sie bei Abschluss der Zoll- und Handelsverträge wandeln solle. Er würde auch die Position der Regierung stärken, weil sie sich auf einen hoffentlich einmüthigen Beschluss der Volksvertretung zu stützen in der Lage sein wird. Redner hebt sodann die Nothwendigkeit hervor, für die Bewässerung des Marchfeldes zu sorgen, und beantragt eine Resolution, nach welcher bei der Wahl der Trasse des Donau-Odercanales darauf Bedacht zu nehmen sei. Redner kommt sodann auf den § 8 der Vorlage zu sprechen, in welchem die Worte „nicht aus dem Meliorationsfonds“ so interpretirt werden müssen, dass der Meliorationsfonds sowohl für die Flussregulirungen als auch für die Canalbauten zu sorgen habe und daher auf volle 20 Jahre gesperrt sei. Das sei gewiss nicht beabsichtigt, und er würde daher bitten, bei der Debatte über § 8 die Sache aufzuklären und in einer Weise richtigzustellen, dass alle Befürchtungen der Landwirthe zunichte werden.

Die Abgeordneten Dr. Kienmann und Dr. Marchet überreichen eine Resolution, betreffend die Durchführung von Erhebungen darüber, in welcher Weise und mit welchen Kosten der von Wien bis Wiener Neustadt führende Canal auf die für den modernen Canalbetrieb nöthigen Dimensionen gebracht werden könne.

Handelsminister Freiher von Call:

Hohes Haus! Nach dem Ergebnisse der Generaldebatte und der heute erfolgten Abstimmung, sowie nach den Erklärungen, welche im Wasserstrassenausschusse des hohen Hauses abgegeben worden sind, darf constatirt werden, dass die hier zur Debatte stehende Vorlage im Allgemeinen eine sympathische Aufnahme gefunden habe, und dass auch diejenigen Herren, welche sich dissentirend äusserten, nicht die Vorlage in ihrer Totalität, sondern nur einzelne Dispositionen derselben bekämpften. Ich möchte hier gleich hervorheben, dass, wenn von dem Tage ab, an welchem der Gesetzentwurf im hohen Hause eingebracht und das Project der Herstellung eines einheitlichen grossen Wasserstrassennetzes dadurch in greifbarere Nähe gerückt wurde, jener Enthusiasmus, der vielleicht mit etwas überströmendem Empfinden vorher für die Herstellung der Wasserstrassen geherrscht hat, etwas stiller geworden ist, und wenn andererseits jene Herren, welche finanzielle, technische und volkswirthschaftliche Bedenken gegen diese Vorlage hegen, diese Bedenken in eindringlicherer Weise zum Ausdrucke gebracht haben, dies alles eine Erscheinung ist, welche der Regierung durchaus nicht unerwünscht sein konnte, nachdem sie in einer ruhigen, abgeklärten und sachlichen Discussion dieser Frage im hohen Hause eine wichtige Gewähr dafür findet, dass diese in unser ganzes Wirthschaftsleben tiefeinschneidende Angelegenheit eine richtige und sachgemässe Lösung findet.

Im Laufe der Debatte wurde darauf verwiesen, dass die Vorlage technisch nicht genug ausgereift sei. In dieser Beziehung erlaube ich mir darauf aufmerksam zu machen, dass das hydrotechnische Bureau des Handelsministeriums sich seit Jahren intensiv mit diesen Fragen beschäftigt hat und dass, speciell was die Herstellung des Donau-Odercanales betrifft, sehr eingehende und weit ausgereifte Studien vorliegen. Dasselbe ist, wenn auch nicht in so gründlicher Weise, bezüglich der übrigen Canäle der Fall, und mit Anerkennung möchte ich ferner hervorheben, dass auch die private Initiative — ich meine das Donau-Moldau-Elbecanal-Comité — sich mit der Herstellung der Pläne, speciell jener des Canales von Budweis nach Wien in verdienstvoller Weise beschäftigt hat. Diese Pläne sind, was die Anlage eines Schleusencanales betrifft, fertig, und was die alternativ in Aussicht genommene Anlage mit Benützung von schiefen Ebenen betrifft, werden diese Arbeiten in allernächster Zeit zum Abschlusse gelangen.

Es ist ja richtig, dass heute noch die Ingenieure über die verschiedenen Systeme streiten. Ich erblicke aber in dieser technisch-wissenschaftlichen Concurrenz einen Kampf, aus welchem sich der Fortschritt ergeben wird, und es gibt ja thatsächlich kein System in technischen Fragen, welches nicht in nächster Zeit schon durch andere Erfindungen überholt werden kann. Ich glaube, meine Herren, wenn wir die heutige Situation in Bezug auf die Frage der Anlage von Canälen mit jener Situation vergleichen, welche bestand, als es sich um den Bau der grossen Alpenbahnen handelte, dass zu jener Zeit diese Frage wohl noch weniger geklärt war, als es heute bezüglich der Canalfrage der Fall ist. Es ist eben ein grosses Verdienst unserer einheimischen Ingenieure gewesen, die Schwierigkeiten, deren richtige Lösung im Beginne der Arbeit noch ausstand, zur rechten Zeit und mit grösstem Erfolge überwunden zu haben.

Einer der geehrten Herren hat speciell auf die traurige Wirkung hingewiesen, welche die Landwirtschaft durch die Anlage von Thalsperren erleiden könnte. Es sei mir gestattet, zu erwähnen, dass Thalsperren gerade in den ältesten Culturländern des Orients existirt haben und dass sie auch heute noch in hochentwickelten modernen Staaten zu finden sind. Die Aufgabe dieser Thalsperren ist ja nicht einzig und allein die Versorgung der Canäle mit Wasser; eine noch wichtigere Aufgabe haben sie, nämlich als Regulatoren der Wasserläufe zu dienen, indem sie jene Niederschläge, welche jetzt oft in verheerendster Weise und jedenfalls ganz nutzlos zu Thale gehen, aufspeichern und für die gesammte Wirthschaft verwerthen lassen.

Als einer der grössten Nachtheile der Canäle in unseren Gegenden wurde erwähnt, dass dieselben zu einem beträchtlichen Theile des Jahres infolge der Eisverhältnisse gesperrt sein werden. Ich glaube, dass die Tragweite dieser Schwierigkeit vielleicht etwas zu pessimistisch aufgefasst worden ist, und jedenfalls sind im Auslande schon Einrichtungen zu beobachten, welche bei Vereisung der Wasserstrassen die Durchbrechung derselben durch Indienststellung grosser Eisbrecher gestatten.

Von Seiten eines der Herren Vertreter aus Böhmen, und zwar eines Vertreters der agrarischen Partei, wurde gestern darauf hingewiesen, dass ja nach der jetzigen Gestalt der Vorlage die Flussregulirungen im § 1 wenigstens parallel mit der dort besprochenen Anlage der Canäle hätten genannt werden sollen. Ich gebe ohneweiters zu, dass eine derartige Beifügung logischer und sachrichtiger gewesen wäre. Zur Erklärung, warum dies nicht geschehen sei, darf mir wohl erlaubt sein, auf den Werdegang des Gesetzes hinzuweisen, da nämlich die Gesetzesvorlage ursprünglich sich blos auf den Bau von Canälen bezog, als Gesetz über den Bau von Wasserstrassen, und erst durch die Modification, welche die Vorlage späterhin erfahren hat, zu einer wasserwirthschaftlichen Vorlage geworden ist. Immerhin glaube ich zur Beruhigung des Herrn Abgeordneten und derjenigen Herren, welche seiner Anschauung beipflichten, durch die Erklärung beitragen zu können, dass ja naturgemäss, und zwar aus technischen Gründen, die Regulirung der Flüsse dem Baue von Canälen vorausgehen dürfte, weil eben die Canäle selbst fortwährend Baggerungen und Nacharbeiten erfordern würden, wenn das Geschiebe der Flüsse in die fortschreitenden Canalarbeiten eindringen könnte.

Ich glaube, den Ausführungen des Herrn Berichterstatters bezüglich der Gefahren, welche uns durch die Herstellung der Canäle in der Weise bedrohen, dass wir dann mit fremden Waaren und insbesondere mit fremden Getreide überschwemmt werden könnten, meinerseits wohl nichts hinzufügen zu müssen.

Durch die Bestimmung des Gesetzes, welche die Erstellung der Tarife in die Hände der Regierung gibt, ist nach meiner Ansicht jede Beruhigung gegeben, da die Regierung es vollkommen in der Hand haben wird, die Tarife, sei es durch die Höhe derselben, sei es durch die Art der Erstellung als Richtungstarife, derart einzurichten, dass unsere gesammte heimische Production und selbstverständlich auch die Landwirthschaft durch die Canäle in keiner Weise geschädigt wird.

Zum Schlusse dieser kurzen Ausführungen erlaube ich mir noch zu erwähnen, dass die von dem Herrn Vorredner beantragte Beifügung eines zweiten Alineas zum § 4, wodurch bei der Feststellung der Tarife speciell Rücksicht auf die Interessen der Landwirthschaft genommen werden soll, keinem Anstande begegnen würde, und dass ich mich mit der Annahme derselben einverstanden erkläre.

Abg. Dr. Zitnik führt aus, dass die vorliegende Frage nur vom Standpunkte des gesammtstaatlichen Interesses zu beurtheilen sei. Er könne es nicht billigen, wenn zwischen den südlichen und nördlichen Ländern ein künstlicher Gegensatz construirt wird, und am wenigsten könne er es billigen, wenn die Wasserstrassen aus dem Titel einer Compensation verlangt werden. Detaillirte Finanzpläne betreffend die Anlagekosten und die Rentabilität der Wasserstrassen vorzulegen, sei bis jetzt selbstverständlich nicht möglich gewesen. Aber dieser höchst wichtigen Frage müssen Regierung und Volksvertretung ihre volle Aufmerksamkeit zuwenden, damit das Gleichgewicht im Staatshaushalte nicht gestört und der Staat nicht in eine uferlose Verschuldung gestürzt werde. Die Schiffahrtscanäle dürfen auch nicht mit zu grossen Abgaben belastet werden, um sie nicht zu Parasiten am Staate und seinen Finanzen zu machen, wie dies leider heute in Bezug auf die Staatseisenbahnen der Fall sei. Die Wasserbauten werden zum grössten Theile der Industrie und dem Grosshandel nützen. Redner habe nichts dagegen und wünsche diesen Zweigen der Volkswirthschaft das Beste. Denn es sei für den Staat von grösster Bedeutung, die österreichische Industrie auf dem Weltmarkte concurrenzfähig zu machen. Aber der Staat müsse auch die nothwendigen Massnahmen ergreifen, um die Landwirthschaft zu heben, welche in einem entschiedenen Niedergange begriffen sei. Redner kommt sodann auf die speciellen Verhältnisse Krains zu sprechen und plaidirt hauptsächlich für eine Entwässerung des Laibacher Morastes, welche die Voraussetzung für eine rationelle Regulirung der Innerkrainer-Flüsse sei. Auch auf die Versorgung der Karstflüsse mit Quellwasser müsse das Augenmerk gerichtet werden. Redner stellt eine auf diesen Gegenstand bezügliche Resolution und beantragt zur Resolution VIII des Ausschusses einen Zusatz, dahingehend, dass der jährliche Staatsbeitrag für den Meliorationsfonds mindestens vier Millionen Kronen zu betragen habe.

Abg. Ritter von Vuković bemerkt, dass die dalmatinischen Abgeordneten mit grosser Bereitwilligkeit für die Investitionen und für die Wasserstrassen stimmen werden, in der sicheren Erwartung, dass das Haus für eine baldige Verwirklichung der dalmatinischen Wünsche eintreten werde. Er schildert die trostlose wirthschaftliche Lage Dalmatiens, erörtert die Nothwendigkeit der Trockenlegung der Sümpfe, der Flussregulirungen und der Wildbachverbauungen, sowie der Herstellung von Eisenbahnen und Communicationen. Er spricht sich auch für eine Erhöhung des Meliorationsfonds auf den Betrag von 5 bis 6 Millionen Kronen aus, wovon ein fixer Betrag von K 500.000 jährlich auf die Dauer von zehn Jahren für Dalmatien bestimmt werden sollte, und beantragt dementsprechende Resolutionen. Redner führt weiter aus, dass die Canäle eine Ergänzung der zweiten Eisenbahnverbindung nach Triest darstellen und berufen sind, die Producte der nördlichen Länder nach Triest zu führen. Von der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest erhofft er eine Hebung des Verkehres der dalmatinischen Häfen, die Entwicklung unserer jungen Handelsmarine zum Wohle des Staates und der Küstenbevölkerung. Was die Führung des Donau-Moldau-Elbecanales betrifft, so sei die Trasse Linz—Budweis nicht nur die kürzeste, sondern auch die natürlichste. Die Anschauung, dass die Strecke Linz—Wien für den Schiffahrtsverkehr nicht verwendbar sei, halte er nicht für zutreffend. Redner schliesst mit der Bitte an die Regierung, die von ihm vorgeschlagenen Resolutionen zu beherzigen, damit nicht Dalmatien das einzige Land der Monarchie sei, welches von den Wohlthaten der grossen, gegenwärtig inscenirten Action leer ausgehe. Dann werde er die gegenwärtige Vorlage mit voller Freude begrüssen können.

Abg. Unterladstätter überreicht einen Resolutionsantrag wegen Regulirung der Salzach, sowie der Wildbäche Alterbach in Gnill und Lana in Abtenau.

Abg. Dr. Tschan wünscht die getrennte Abstimmung über die einzelnen im § 1 angeführten Canallinien.

Vicepräsident Prade erklärt, dass diesem Wunsche werde Rechnung getragen werden.

Die Sitzung wird sodann unterbrochen.

Nach Wiederaufnahme der Sitzung tritt Abg. Kaftan zunächst der Behauptung entgegen, dass die Art der Lösung der Wasserstrassenfrage, wie sie in der Vorlage enthalten sei, eine überstürzte genannt werden könne. Diese Frage sei auch in Oesterreich nicht mehr neu. Schon vor 150 Jahren habe man sich mit der Herstellung eines Donau-Moldancanales beschäftigt. Unter den Rosenbergen wurde sogar am Ende des 16. Jahrhunderts ein wunderbares Wassersystem im südlichen Böhmen durchgeführt, das allerdings nur den landwirthschaftlichen Interessen Rechnung getragen hat. Erst der Neuzeit war es vorbehalten, zu dem Bewusstsein zu kommen, dass die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen keine unbegrenzte sei und dass dieselben, was billige Massenverfrachtung betreffe, bereits an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt seien. In Frankreich und Belgien, welche Länder ein ausgedehntes Wasserstrassennetz besitzen, hat sich keine agrarische Stimme gegen die Canäle erhoben, und in Frankreich werden sogar die Canäle als für die Landwirthschaft unentbehrlich betrachtet. Auch in Oesterreich habe sich, als in den Achziger-Jahren die Canalfrage in einer Enquête und in den Landtagen behandelt wurde, keine Stimme dagegen erhoben. Unter dem Grafen Badeni wurde die Frage der Schiffbarmachung der Moldau und der Elbe in ernste Erwägung gezogen, und die Canalisirung dieser beiden Flüsse befindet sich auch thatsächlich durch die Unterstützung aus Landesmitteln in der Ausführung. Durch die verdienstvolle Mitwirkung der gegenwärtigen Regierung und insbesondere des Ministerpräsidenten sei die Frage der Herstellung der künstlichen Wasserstrassen endlich aus dem Stadium des ewigen unfruchtbaren Studiums der Verwirklichung nahegebracht worden. Die hauptsächlichsten Bedenken, welche nun gegen die Wasserstrassen auftauchen, rühren von der schwer heimgesuchten Landwirtschaft her. Die Befürchtung, dass durch die Erbauung der Canäle der Import landwirthschaftlicher ausländischer Producte ein grösserer sein wird, entbehrt der Begründung. Auch die Besorgnisse bezüglich der Erschwernng der Flösserei auf der Moldau und Elbe könne Redner nicht theilen. Es werde nur die wilde Fahrerei, die jetzt auf diesen Flüssen besteht, aufhören müssen. Der Wunsch, dass man die Flüsse zuerst reguliren und dann erst an die Herstellung der Canäle schreiten möge, sei unrationell und technisch undurchführbar. Zuerst die Nebenflüsse und dann erst die Hauptrecipienten zu reguliren, wäre ein sehr gefährlicher Vorgang. Zuerst muss der Hauptrecipient so schnell als möglich durch Canalisirung in Stand gesetzt werden, dann muss successive mit dem Fortschreiten der Canalisirung, die womöglich von unten nach aufwärts zu erfolgen hat, die Regulirung der einzelnen einmündenden Flüsse und dann endlich der kleineren Wasserläufe vorgenommen werden. Allerdings müsse man gleichzeitig in den Oberläufen Vorsorge treffen, dass die Geschiebe und die plötzlichen Hochwasser zurückgehalten werden, was durch die Wildbachverbauungen und Herstellung von Reservoirs geschehe, welche auch der Landwirthschaft mannigfache Vortheile bieten. Wenn man daranf bestehe, dass das Gesetz in der vorgelegten Form angenommen werde, geschehe dies nicht aus Missgunst gegen die Landwirthschaft, die man ausserordentlich geschützt und immer schützen werde, sondern weil man ein wirklich vollkommenes und nützliches Werk schaffen wolle. Redner empfiehlt der Regierung die Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens, der heute blos aus einem Bassin bestehe. Unbegreiflich sei es, wie ein Vertreter des Königreiches Böhmen wohl für den Donau-Odercanal eintreten konnte, aber den Donau-Moldaucanal perhorrescire. Wenn wir die Canäle nicht bauen, werden es die Ungarn thun, und wir werden sehen, dass unsere grossen Städte im Verkehre vollständig umgangen werden. Die wirthschaftlichen Güter, schliesst Redner, sind nicht die kostbarsten Güter einer Nation, aber sie sind die Wurzeln, aus welchen das wirthschaftliche und culturelle Leben einer Nation spriesst, darum trete ich so warm für den Canal ein.

Auf Antrag des Abg. Dr. Kratochwil wird die Debatte geschlossen.

Zu Generalrednern werden gewählt: contra Abg. Dr. von Mettal, pro Abg. Dr. Kaizl.

Abg. Dr. von Mettal erklärt, er und seine Parteigenossen seien keine Gegner der Canäle, müssen sich aber die wirthschaftlichen und technischen Schwierigkeiten vor Augen halten, welche sich aus der geplanten gleichzeitigen Action ergeben könnten. Durch den Antrag, welchen Redner im Vereine mit seinen Gesinnungsgenossen gestellt habe, soll in die Ausführung des grossen Werkes die natürliche Reihenfolge gebracht werden. Mit dem Antrage sei nicht beabsichtigt, die Frage ad Calendas Graecas zu verschieben, sondern das Werk so zur Durchführung zu bringen, dass es wirklich dem Staate und allen seinen Theilen zum Vortheile gereiche. Finanzielle Gründe lassen eine Totalität des Werkes, nämlich die gleichzeitige Regulirung und Canalisirung der Flüsse und den Ausbau der Erdcanäle nicht zu. Eine solche Lösung der Frage wäre erwünscht, wenn wir ein geldreicher Staat wie Frankreich oder ein autokratischer Staat wie Russland wären, wo das Geld entweder vorhanden ist oder vorhanden sein muss. So sind wir aber auf die Geldmächte im Norden und Westen Europas angewiesen und haben bei jeder Fluctuation des grossen Geldmarktes sofort die Schläge zu verspüren. Daher müssen wir trachten, den grössten Theil des Aufwandes aus dem gehobenen Wohlstande des Landes selbst zu bezahlen, nämlich einestheils durch Zuschüsse aus der Staatscassa, andererseits durch Zuschüsse der jetzt verarmten, hoffentlich aber in Kurzem durch die Macht des Staates sanirten Länder. Unbedingt nothwendig ist es, die Regulirung und Canalisirung der Flüsse zuerst in Angriff zu nehmen. Arbeitskräfte, die wir beschäftigen können, sind genügend vorhanden; wenn aber auch die Canäle gleichzeitig zum Ausbau gelangen sollen, werden wir mit den heimischen Arbeitskräften allein nicht das Auslangen finden, und es werden hiedurch der Landwirtschaft, welche schon jetzt infolge des Zuges der ländlichen Bevölkerung in die Stadt an einem constanten Arbeitermangel leidet, die Arbeitskräfte entzogen. Es sei daher die gleichzeitige Aufgabe der Canalisirung der Flüsse und der Durchsticbcanäle vom wirthschaftlichen Standpunkte nicht anzurathen. Redner äussert auch Zweifel, ob genügende technische Kräfte vorhanden sind, um derartigen grossen Aufgaben gerecht zu werden. Der Handelsminister hat durch seine heutigen Ausführungen manche Sorge der landwirthschaftlichen Kreise erleichtert. Dieselbe wird noch mehr erleichtert werden, wenn die Regierung unentwegt an dem Standpunkte festhalten wird: Durch den Boden geht der Canal. Der Boden muss für die Volksernährung erhalten bleiben, die Landwirtschaft ist die Amme der Völker und darf in einem Staate, wo 57 Percent der Bevölkerung sich ihr widmen, nicht übersehen werden. Nicht gegen die Canäle wenden wir uns, sondern gegen die Möglichkeit, dass bei gleichzeitiger Inangriffnahme der Regulirung und Canalisirung der Flüsse und der Durchführung der Erdcanäle Unzukömmlichkeiten entstehen könnten. Verblümt und unverblümt wurde uns in Zeitungen und auch hier der Vorwurf gemacht, dass wir aus der Canalfrage eine parteipolitische Frage machen, ja, dass wir mit einer gewissen Aversion gegen die Canäle liebäugeln, um vielleicht einige Parteien anzuziehen, andere abzustossen. Das ist uns fremd. Das würde unsere Partei entehren und würde sie zu einer Partei einer kurzsichtigen Hauspolitik machen. Wir stimmen aber für die Canalisirung der Flüsse und nach Durchführung derselben für den Bau der Canäle.

Abg. Dr. Kaizl: Die Vorlage bahnt ein monumentales Werk in Oesterreich an, an welchem eine Generation bereits gearbeitet hat, und welches vielen Generationen zu Nutz und Frommen gereichen wird. Bei einer jeden Action von dieser Bedeutung ist es eine ehrenwerthe und nachahmenswerthe Sitte, jener Vorkämpfer zu gedenken, welche sich in dem anfangs ganz aussichtslos erscheinenden Bemühen für das Zustandekommen des Werkes eingesetzt haben. Ich kann da den Namen Ritter von Proskowetz nicht unerwähnt lassen und will auch des dem Hause nicht mehr angehörenden Dr. Russ gedenken. Wenn ich auf die Entstehung der Vorlage und des Ausschussberichtes einen Rückblick werfen soll, möchte ich constatiren, dass gerade unsere Partei bei ihren Besprechungen mit der Regierung das grösste Gewicht darauf gelegt hat, dass nicht allein die Canalbauten, sondern auch die Regulirungen der Flüsse und die Meliorationen in dieses Gesetz einbezogen werden. Dies war der Fall, noch ehe die Vorlage in dieses Haus gelangte, und war auch der Fall, als die Vorlage bereits eingebracht war. Unsere Partei ergriff diesbezüglich die Initiative und formulirte die Anträge, welche dann den anderen Parteien mitgetheilt wurden. Ich lege auf diese Constatirung einen gewissen Nachdruck, damit uns in Zukunft nicht imputirt werde, dass wir vielleicht erst hinterher eine gewisse Fürsorge auch für alles das, was nebst den Canälen nothwendig ist, an den Tag gelegt hätten. Es handelt sich darum: Regulirung und Canalisirung der Flüsse oder Inangriffnahme des Baues der eigentlichen Canäle. Aus dem § 6 geht schon die Intention hervor, zuerst die Flussregulirungen — und ich sage immer zugleich auch die Flusscanalisirungen — und vielleicht nebenbei oder dann das eigentliche Abgraben der Canäle vornnehmen.

Redner führt aus, dass es sich für Böhmen vorzüglich darum handle, die Elbe in ihrem ganzen Laufe bis zum Riesengebirge und auch die Moldau regulirt und canalisirt zu haben.

Regulirung und Canalisirung von Flüssen ist nicht dasselbe. Wenn man die Flüsse zuerst regulirt und dann canalisirt, muss man doppeltes Geld für dasselbe Object ausgeben. Die Regulirung und Canalisirung der Elbe ist eine dringende Nothwendigkeit. Das Geld hiefür wird in wenigen Jahren hereingebracht werden; dafür können wir, dank der lobenswerthen und mühseligen Arbeit eines eigenen Elbe Regulirungscomité, die ziffermässigen Belege anführen, aus denen hervorgeht, dass der durchschnittliche Schaden, den die Elbe in dem jetzigen Zustande an landwirthschaftlichen Gründen, Gebäuden etc. anrichtet, sich jährlich auf mindestens vier Millionen Kronen beläuft; es gibt aber auch Jahre, wo der Schaden sechs Millionen Kronen und noch mehr ausmacht. Die für die Regulirung der Elbe aufgewendeten Kosten werden also in kürzester Zeit gedeckt. Es handelt sich also darum, dass die Canalaction pari passu mit der Investitionsvorlage vor sich gehe. In den letzten zwanzig Jahren ist für Böhmen, Mähren und Schlesien an grossen Investitionen eigentlich so gut wie gar nichts aufgewendet worden, wenn es nun endlich dazu kommt, dass eine grössere Investition aus Staatsmitteln für diese Länder zustande kommen soll, dann sollte kein einziger Vertreter dieser Länder auch nur einen Augenblick schwanken, ob er diese Zuwendung anzunehmen hat oder nicht.

Ein neues kräftig pulsirendes Leben wird durch diese grosse Action in alle Kreise der Volkswirthschaft kommen, deshalb ist es wie der Flügelschlag einer besseren Zeit aus diesen grossen Investitionen zu verspüren. Wenn die befruchtenden Wirkungen dieses grossen wohlthätigen Werkes überall werden fühlbar werden, dann wird hoffentlich auch für uns, die wir heute an dieser Action positiv mitwirken, die Stunde der Genugthuung kommen. Es wird gesagt werden, es hätten sich in dieser Zeit der nationalen Zerwürfnisse doch Leute gefunden, welche imstande waren, für die ökonomischen Bedürfnisse ihrer Wähler und ihrer Länder das richtige Wort und die richtige Action zur richtigen Zeit zu finden.

Die gegenwärtige Regierung mag vielleicht übergrosse Hoffnungen daran knüpfen, dass bei dieser Frage einmal die nationalen Differenzen beseitigt erscheinen, dass hier Vertreter der einzelnen Volksstämme vereint nur die rein sachliche Seite der Frage ins Auge fassen und nationale Scrupel von sich weisen, ja, dass auch die besonders zu pointirenden wirthschaftlichen Interessenstandpunkte nur in minimaler Weise hier hervorgetreten sind. Mag es ein übergrosser Optimismus von ihr sein, zu glauben, dass die Discussion rein wirthschaftlicher Fragen alles Andere schliesslich über den Haufen werfen und es zuwege bringen werde, dass die nationalen Streitigkeiten ganz verschwinden, dass Alles vergessen und verklungen sei. Aber das Eine bleibt sicher, dass, wenn es möglich ist, zu einer gerechten und billigen Ausgleichung nationaler Streitpunkte zu gelangen — und unsererseits hat es nie daran gefehlt, sich auf einen billigen und gerechten Ausgleich einzulassen — ist eine Möglichkeit dazu, die Stimmung zu verbessern, zweiffellos darin gelegen, dass diese grossen politisch-ökonomischen Fragen hier zunächst discutirt und dass die Persönlichkeiten, welche sich in langem Kampfe vollständig entfremdet gegenüber gestanden, wenigstens in den Ausschüssen und auch hier im Hause endlich einmal zu freundlichen und friedlichen Worten und einem Meinungsaustausch gelangt sind. Wenn es überhaupt möglich ist, zu einer Auseinandersetzung zu gelangen, so ist auch hiefür diese Vorlage eine gute Vorübung und ein gutes Mittel, bahnbrechend zu wirken. Auch von diesem Standpunkte aus kann man also dieser Vorlage nur die besten Seiten abgewinnen. Redner schliesst mit der Bitte, den § 1 nach dem Ausschussantrage anzunehmen, wodurch die endgiltige und schnelle Finalisirung dieses Werkes auf das kräftigste wird gefördert und dann jedwedes weitere Entgleisen auf das entschiedenste wird verhütet werden.

Abg. Fresl überreicht eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, alle Vorkehrungen zu treffen, dass rechtzeitig Fachschulen für Binnenschiffahrt in Budweis und Lundenburg errichtet werden.

In seinem Schlussworte zu den §§ 1 bis 4 hebt der

Berichterstatter Dr. Menger hervor, dass das grosse Werk selbst die Gegner gezwungen habe, ihre ursprüngliche Opposition in viel weniger scharfen Formen zu äussern. Er bemerkt gegenüber dem Abg. Dr. von Mettal, dass die Freunde der Vorlage viele Concessionen gemacht haben, aber nicht so weit gehen können, dass man die Canalbauten auf 10, 15 Jahre aufschiebt. Man dürfe nicht vergessen, dass dies vielleicht ein Aufschub ad Calendas Graecas wäre. Der Berichterstatter dankt sodann dem Abg. Dr. Kaizl und betont, dass er nicht für das französiche System eintrete, wonach die Benützung der Canäle ohne besondere Abgaben an den Staat möglich ist. Er bittet, die §§ 1 bis 4 nach dem Ausschussantrage anzunehmen.

Es folgen thatsächliche Berichtigungen.

Abg. Dr. Conci berichtigt gegenüber dem Abg. Kulp, der gesagt habe, dass Tirol nicht zu klagen habe, dass im Gegentheile Tirol und besonders das Trentino bei den grossen Investitionen vollständig übergangen worden sei. Er setze voraus, dass die Regierung und die Parteien bereit seien, Tirol für diese Zurücksetzung durch entsprechende Berücksichtigung seiner Bedürfnisse, besonders auf dem Gebiete des Verkehres, zu entschädigen. In dieser bestimmten Erwartung werde er für das Gesetz stimmen.

Abg. Dr. Fürst zu Schwarzenberg constatirt, dass von den Rednern seiner Partei bei jeder Gelegenheit darauf hingewiesen worden sei, dass sie nicht gegen das Project seien, sondern nur gegen die Art und Weise der Durchführung Bedenken haben. Die Erklärung des Handelsministers habe ihn mit Befriedigung erfüllt, da daraus entnommen werden könne, dass die Regierung selbst der Ansicht ist, dass die rationelle Durchführung dieses Projectes nicht anders möglich ist, als dass man die Canalbauten auf Grundlage der Flussregulirungen in Angriff nimmt. Er betont, dass er sich hier auf dem Boden des Reichsrathes nicht in eine weitere Discussion über ihm heilige Fragen, wie die der Autonomie und der Competenz der Landtage, einlassen werde, weil das Angelegenheiten sind, die hier nicht auszutragen sind, sondern im inneren Rahmen der Landesvertretung. Er habe gestern ausdrücklich erwähnt, dass der Landtagsbeschluss vom Jahre 1884 nicht massgebend sein könne, weil es sich damals einzig und allein um eine das Königreich Böhmen betreffende Angelegenheit gehandelt habe.

Abg. Dr. Kaizl: Niederösterreich war auch betheiligt.

Abg. Dr. Fürst zu Schwarzenberg erklärt, mit Personen, die damals in der Commission waren, Rücksprache genommen zu haben und zur Ueberzeugung gekommen zu sein, dass seine Auffassung in dieser Angelegenheit richtig sei. Wenn der Abg. Dr. Kaizl behauptet habe, dass die Transportkosten auf den Canälen so hoch sein werden, dass ein Import von Getreide nicht zu befürchten sei, so müsse man fragen, was auf solchen Canälen überhaupt zu verschiffen sein werde. Ich erkläre nochmals, schliesst Redner, dass es eine Täuschung und Irrung ist — und bitte, in dieser Richtung die öffentliche Meinung nicht falsch zu informiren — wenn man behauptet, dass unsere Partei dieses Werk gefährden wolle. Wir wollen es im Gegentheile sichern und bitten daher, unseren Antrag anzunehmen, da wir überzeugt sind, dass damit eine bessere, rationellere und natürlichere Durchführung des ganzen Werkes zu erzielen wäre.

Das Resultat der Abstimmung wurde bereits mitgetheilt.

Es wird sodann § 5 (Flussregulirungen und Meliorationsfonds) in Verhandlung gezogen.

Minoritätsberichterstatter Abg. Dr. von Mettal führt aus, dass er sich bei seinem Minoritätsvotum einzig und allein vom landwirthschaftlichen Standpunkte habe leiten lassen. Er sei der Anschauung, dass die Flussregulirungen nicht aufgeschoben werden dürfen und die Vorbedingung für den Bau von Canälen seien. Die Flussregulirungen gehören ins Ressort der Landesvertretungen und dem böhmischen Landtage liegen bereits sämmtliche Regulirungspläne vor.

Minoritätsberichterstatter Abg. Dr. Schreiner begründet seinen Antrag, welcher die Einbeziehung der im Zuge der Canalirung begriffenen Theile der Moldau und Elbe von Prag bis zur Landesgrenze, sowie neben den Unter- und Mittelläufen auch der Oberläufe und des Quellgebietes der Flüsse bezweckt. Es lasse sich auch eine wasserwirthschaftliche Action ohne Bewaldung der Quellgebiete nicht denken. Redner bespricht die Teichwirthschaft in Böhmen und stellt eine auf die Wiederbespannung der Teiche bezügliche Resolution. Schliesslich fordert er eine Reform des Wasserrechtsgesetzes.

Abg. Kasper schildert die Nothlage der Bewohner der oberen Aupa und Elbe. Die Regulirung der böhmischen Flüsse sei eine Nothwendigkeit. Im Namen der Abgeordneten Kliemann und Pacher überreicht Redner eine Resolution betreffend die Regulirung der Eger.

Abg. Dr. Licht wünscht ein rascheres Tempo bei der Regulirung der mährischen Flüsse. Mähren sei eines der steuerkräftigsten und steuerwillfährigsten Länder und verdiene wohl eine Berücksichtigung in dieser Beziehung. Redner plaidirt für den Ausbau eines Stichcanales nach Brünn. Es sei gleichgiltig, ob der Canal von Hohenau über Lundenburg oder von Prerau über Wischau nach Brünn geführt werde. Die mährischen Maschinenfabriken erklärten sich bereit, auf ihre Kosten in Wien ein Centralbureau zu erreichten und à fond perdu alle

jene Auslagen zu machen, welche nothwendig sind, um das technische Project auszuarbeiten.

Redner betont, dass man ein seit 30 Jahren reifes Project wie das des Donau-Odercanales, nicht mit den galizischen Canälen in gleicher Weise behandeln könne. In der Frage der Canalbauten seien Deutsche und Czechen im Lande Mähren einig mit Ausnahme einiger Interessenten, die abseits der grossen Verkehrsstrasse liegen. Redner bespricht den Interessengegensatz zwischen Landwirthschaft und Industrie und führt aus, dass zwischen beiden ein wirthschaftlicher Kreislauf und eine Gemeinsamkeit der Interessen bestehe und dass es nothwendig sei, einander entgegenzukommen.

In der 54. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 31. Mai wurde die Debatte über das Wasserstrassengesetz fortgesetzt.

Abg. Marquis Polesini (Generalredner contra) bemerkt, dass Niemand Auskunft geben könne, um wie viele hunderte von Millionen es sich bei dem Baue der Wasserstrassen handeln wird und woher dieses Geld genommen werden soll. Es bestehe auch keine Gewissheit, ob für alle Canäle das nöthige Wasser vorhanden sein werde. Bei Eisenbahnbauten wisse man, wie hoch sich die Kosten belaufen werden und habe auch gewöhnlich eine ziemlich detaillirte Rentabilitätsberechnung, während man hier auf das Gerathewoll Beschlüsse fassen soll. Die unvermeidliche Folge wird sein, dass eine beträchtliche Anzahl von Millionen der zu emittirenden Schuld auch auf jenen Ländern lasten wird, welche aus den projectirten Wasserstrassen keinen Nutzen haben. Unter diesen Ländern befindet sich auch Istrien. Der § 5 der Vorlage bestimme zwar, dass für alle übrigen Wasserläufe, welche eine Regulirung nothwendig haben, dieselbe thunlichst vorzubereiten sei. Es liege diesem Paragraphen gewiss eine gute Absicht zugrunde, aber die praktische Tragweite dieser Worte sei eine höchst beschränkte. Redner kommt sodann auf die Regulirung des Quietoflusses zu sprechen, welche dringend nothwendig sei, da sich jährlich die Ueberschwemmungen erneuern und die Landwirthe der Gegend ihre Familien nicht mehr erhalten, geschweige denn die vorgeschriebenen Steuern zahlen können, so dass Steuerabschreibungen an der Tagesordnung sind. Die Einbusse, welche der Staat jährlich an Steuern erleidet, würde die Flussregulirungen gewiss rechtfertigen. Die Bevölkerung Istriens wartet auf das Entgegenkommen der Regierung und hofft, dass sie bei diesen grossen Meliorationen nicht im Stiche gelassen werden wird. Im Trentino führe der Staat die Wildbachverbauungen nur stückweise und völlig systemlos aus, so dass mehrere bedeutende Werke vom Hochwasser schon zerstört worden sind und andere einem langsamen, aber sicheren Verfall entgegengehen. Auch dem Trentino müssen Mittel zur Verfügung gestellt werden, um das Land vor weiterem Schaden zu bewahren. Redner möchte den § 5 dahin abgeändert sehen, dass alle übrigen Länder die Zusicherung erhielten, dass bestimmte Regulirungen innerhalb einer bestimmten Zeit mit einer bestimmten Concurrenzquote des Staates zur Durchführung gelangen werden. Da die Italiener aber ein grosses Interesse an dem raschen Zustandekommen der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest haben, wolle er diesen Antrag nicht stellen und begnüge sich damit, dem berechtigten Verlangen Ausdruck zu geben, dass die Regierung den Forderungen der durch die Canäle nicht berührten Länder in wirthschaftlicher Beziehung entsprechen würde.

Abg. Dr. Stojan (Generalredner pro) bespricht in eingehender Weise die Nothwendigkeit der Marchregulirung, welche eine wahre Nothstandsangelegenheit sei. Die Marchüberschwemmungen verursachen stets einen enormen Schaden. Es liege auch die Gefahr nahe, dass die culturellen Bedürfnisse und die unabweislichen Forderungen der Bevölkerung in den künftigen Jahren nicht mehr befriedigt werden, da man stets auf die grossen Summen Geldes hinweise, welche die Canäle verschlingen werden. Redner weist sodann auf die bei der Herstellung von Wasserstrassen in Betracht kommenden socialpolitischen Massnahmen hin. Es sei Pflicht der Regierung, auf das gewissenhafteste das zu erfüllen, was der Wasserstrassenausschuss in dem sogenannten socialpolitischen Paragraphen beschlossen habe. Redner habe auch eine Resolution hinsichtlich der Sonn- und Feiertagsruhe und Heiligung eingebracht, um deren Annahme er bitte. Möge auf diesem Wege, schliesst Redner, auch die Annäherung der Nationen erzielt werden. Wir wollen sein ein einiges Oesterreich; möge jeder das Möglichste dazu beitragen, dass der Norden und der Süden, der Osten und der Westen blühen und gedeihen.

Die Minoritätsberichterstatter Abg. Dr. von Mettal und Abg. Dr. Schreiner verzichten auf das Schlusswort.

Berichterstatter Abg. Dr. Menger betont, dass nicht nur 75 Millionen Kronen für die Regulirungen verwendet werden, sondern dass auch die in den Jahresbudgets eingestellten Posten von 10,869.000 Kronen für Regulirungen, sowie 4 Millionen Kronen jährlich für Meliorationen hinzuzurechnen sind. Auf diese Weise gelange man zu dem Resultate, dass in den nächsten zwölf Jahren, abgesehen von den Beiträgen der Länder, über 256 Millionen Kronen der Regulirung zugeführt werden, und wenn man die Beiträge der Länder gleichfalls in Rücksicht ziehe, mehr als 350 Millionen Kronen für diese Zwecke verausgabt werden.

Die Annahme des Minoritätsvotums Mettal könne der Berichterstatter nicht empfehlen. Der Zusatzantrag des Minoritätsberichterstatters Abg. Dr. Schreiner würde einer Zurücksetzung anderer Ländergebiete gleichkommen, da eine Bezeichnung besonderer Landestheile und Städte von keiner Seite gefordert wurde. Der Berichterstatter würde sich jedoch mit der Abänderung einverstanden erklären, dass die canalisirten und in Canalisirung begriffenen Flüsse in die Bestimmungen des § 5 einbezogen werden. Dies entspreche vollkommen allen Ansprüchen, ohne dass die ganze Technik des Gesetzes gestört oder ein Misstrauen in der Richtung hervorgerufen werde, dass ein Landestheil mehr berücksichtigt wird als der andere. Für einen zweiten Antrag des Minoritätsberichterstatters Abg. Dr. Schreiner könne sich Redner nicht aussprechen, denn dass auf Grund der Canalisirung auch die Quellgebiete der Flüsse regulirt werden sollen, gehe zu weit; dazu sei der Meliorationsfonds da. Die im Laufe der Debatte von den einzelnen Rednern vorgebrachten Wünsche empfiehlt der Berichterstatter der Regierung zur Berücksichtigung.

Abg. Kaftan überreicht folgende Resolution: „Die hohe Regierung wird aufgefordert, mit der grösstmöglichen Beschleunigung jedenfalls bis zum Jahre 1903 die Ausgestaltung des Prager Hafens und dessen Verbindung durch zweckentsprechend angelegte Geleise mit den Nachbarbahnstationen auf Staatskosten durchzuführen."

Abg. Pfeifer überreicht eine Resolution wegen Regulirung der Save bis zur croatischen Grenze, eventuell Schiffbarmachung der Save.

Die Abgeordneten Dr. Hrnban, Wenzel Hrnbý und Reichstädter überreichen eine Resolution, betreffend die sofortige Regulirung und Wildbachverbauung der Ostrawitza und Moravka und der Oder.

Abg. Mayer stellt einen Resolutionsantrag, durch welchen die Sicherung der im Unterlaufe der Thaya gelegenen Gemeinden vor Ueberschwemmung gefordert wird.

Die Abgeordneten Freiherr von Morsey und Genossen beantragen eine Resolution bezüglich der Regulirung der Raab, Feistritz, Lafnitz, Enns, Mur und einer Reihe von anderen kleineren Flüssen.

Bei der Abstimmung werden die Minoritätsanträge der Abgeordneten Dr. von Mettal und Dr. Schreiner abgelehnt und der § 5 mit dem vom Berichterstatter acceptirten Zusatze angenommen.

Es werden sodann die §§ 6 bis 12 der Vorlage in Verhandlung gezogen.

Abg. Nikolaj Ritter von Wassilko erklärt, als Angehöriger des ruthenischen Club dieser Vorlage mit grosser Sympathie gegenüberzustehen, weil in derselben für das Land Galizien in entsprechender Weise Vorsorge getroffen sei. Die galizischen Canäle werden mit Unrecht „polnische Canäle" genannt. Man vergesse dabei, dass in Galizien ausser den Polen noch ein anderer Volksstamm wohne, der sogar in der Majorität sei. Billige Frachten und billige Kohle werden die Industrie und damit die Steuerkraft der Bevölkerung heben. Dies sei deshalb von grosser Wichtigkeit, weil die Ruthenen nicht mehr imstande seien, die Steuerlasten zu tragen. Auch vom Standpunkte einer besseren Arbeitsgelegenheit und eines besseren Verdienstes müssen die Clubgenossen des Redners, die eine proletarisirte Landbevölkerung vertreten, die in Aussicht genommenen Canalbauten in Galizien freudigst begrüssen. Redner spricht den Wunsch aus, dass speciell an die Regulirung der Flüsse möglichst bald herangetreten werde und dass eine Erhöhung des Meliorationsfonds thatsächlich erfolge.

Als Abgeordneter der Bukowina aber sehe Redner mit einer gewissen Wehmut auf diese Vorlage. Die Bukowina sei in allen wirthschaftlichen Vorlagen der letzten Zeit in keiner Weise berücksichtigt worden, trotzdem die Abgeordneten dieses Landes dem Ministerpräsidenten Dr. von Koerber gegenüber von allem Anfange an das grösste Entgegenkommen bekundeten und sein Programm aus vollem Herzen unterstützten. Es scheine aber, dass solche Leute, die nicht lärmen und schreien können oder von denen man glaube, dass sie dazu die Kraft nicht besitzen,

principiell übergangen werden. Auf diese Weise könnte es geschehen, dass die Bukowinaer Abgeordneten zum erstenmal unter der Ministerpräsidentschaft Koerber von ihrer Wählerschaft gezwungen werden, in die Opposition zu gehen. Redner kommt sodann auf die Regulirung des Pruthflusses zu sprechen. Wenn nicht Czernowitz mit der bis 1904 regulirten Strecke des Pruth verbunden werde, werde die Bukowina aus dem wirthschaftlichen Wettbewerbe des Reiches ausgeschaltet sein. Das alles geschehe, obwohl kein Vertreter dieses Landes dem österreichischen Staatsgedanken jemals feindlich gegenübergestanden wäre oder den das allgemeine Interesse des Staates behandelnden Fragen Opposition gemacht hätte. Es sei dies eine Vernachlässigung und unverdiente Zurücksetzung des Kronlandes Bukowina.

Abg. Dr. Mayreder führt aus, dass die Bedeckung der dem Staatsschatze erwachsenden Annuitätslasten allerdings in der Vorlage nicht vorgesehen sei, dass dies jedoch keinen Mangel bedeute, weil es Sache des Staatshaushaltes der kommenden Jahre sein werde, für diese Bedeckung Vorsorge zu treffen. Falls die Canäle wirklich gar keine Einnahmen aufweisen sollten, so würde daraus nur eine Mehrbelastung von zehn Millionen Kronen jährlich entstehen. Daraus könne unmöglich eine Erschütterung des österreichischen Budgets befürchtet werden. Es sei ein grosser wirthschaftlicher Aufschwung zu erwarten, was auch daraus erhelle, wenn man bedenke, dass die auf den Wasserstrassen eingeführten Rohproducte zum grossen Theil im Inlande verarbeitet werden müssen. Deshalb sei die Behauptung des Fürsten Schwarzenberg, es seien die wirthschaftlichen Bedingungen zum Ban solcher Canäle nicht gegeben, unrichtig. Wenn man an die Spitze der Bauverwaltung fähige Techniker und nicht Juristen stelle, werde man das gesetzte Ziel gewiss erreichen, denn die Vorlage sei wirthschaftlich, finanziell und technisch vollkommen begründet.

Für alle Fälle empfiehlt Redner die Herstellung einer Probestrecke, nicht weil er Zweifel an dem Gelingen des Werkes habe, sondern weil er glaube, dass die Erfahrungen, welche man auf einer solchen Probestrecke sammle, den weiteren Arbeiten von Nutzen sein können.

Wenn Fürst Schwarzenberg eine Gegnerschaft gegen die Canäle an den Tag gelegt habe, so stimme das mit der ganzen Tendenz, die sein Haus und seine Gesinnungsgenossen in allen wirthschaftlichen Fragen derzeit verfolgen, überein. Es stimme das aber nicht überein mit der wirthschaftlichen Thätigkeit seiner Vorgänger, insbesondere des Hauses Rosenberg. Wenn aber der Abg. Wolf eine Gegnerschaft gegen die Vorlage an den Tag lege, so sei sein Sinneswechsel in der Canalfrage darauf zurückzuführen, dass ihm von seinem politischen Herrn und Gebieter eine andere Richtung befohlen worden sei. In wirthschaftlichen Fragen müssen die Deutschen sich an die Spitze der Bewegung stellen; ein Zurücktreten mache sie unwürdig und unfähig der Führung, welche sie im Staate beanspruchen. Weil Redner dieser Anschauung sei, habe er der Vorlage zugestimmt.

Abg. Pacher wendet sich zunächst gegen die Ueberhastung bei einer so wichtigen Vorlage. Ihm sei der erhoffte Nutzen für die Bevölkerung zweifelhaft, sicher sei nur der Nutzen, den die Juden aus den Investitionsanlehen ziehen werden. Redner begreife, dass die Vertreter der Alpenländer endlich zu der wiederholt versprochenen kürzeren Verbindung mit Triest kommen wollen. Dieselbe sei kein Zugeständniss an die Länder, sondern eine Pflicht und Staatsnothwendigkeit. Die Czechen hätten der Sache aber die Deutung eines Zugeständnisses an die Alpenländer gegeben, welchem sofort Zugeständnisse an die anderen Länder und insbesondere an die Czechen folgen müssten. Es sei den Czechen gelungen, mit ihren Ansprüchen siegreich durchzudringen und die Deutschen der Sudetenländer an ihren Siegeswagen zu spannen. So seien die Wasserstrassen so gut wie angenommen und der Bevölkerung würden die Lasten auferlegt. Bei solcher Sachlage müsse man zu retten suchen, was noch zu retten sei. Redner bespricht die Vortheile, welche die Czechen bei den Arbeiten nicht nur für Böhmen, sondern insbesondere für die Beschäftigung ihrer czechischen Techniker, Beamten und Arbeiter erwarten, und beantragt zu § 7 folgenden Zusatz: „Sämmtliche Techniker und Angestellte müssen der deutschen Sprache in Wort und Schrift mächtig sein. In deutschen Gegenden sind beim Bau ausschliesslich deutsche Angestellte und so weit als möglich deutsche Arbeiter zu beschäftigen.“ Ferner beantragt Redner eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, bei dem Bau der Wasserstrassen und der Ausführung der Canalisirungs- und Regulirungsarbeiten deutsche Techniker und Angestellte, sowie deutsche Arbeiter in einer der Zahl und Bedeutung des deutschen Volkes in Oesterreich entsprechenden Anzahl heranzuziehen. Für den Fall, als der Zusatzantrag zu § 7 abgelehnt werden sollte, beantragt Redner, diesen Zusatzantrag der Resolution beizufügen.

Abg. Biankini beginnt seine Rede in croatischer Sprache und erklärt, deutsch fortfahrend, dass die Abgeordneten Dalmatiens nicht gegen diese zweite kolossale Investitionsvorlage stimmen, weil sie dieselbe als nothwendig für den Fortschritt der nördlichen Länder der Monarchie betrachten, auch deshalb, um den slavischen Brüdern im Norden der Monarchie unsere felsenfeste Treue und Liebe zu beweisen. Es müsse aber hervorgehoben werden, dass wie bei der Eisenbahnvorlage, so auch hier Dalmatien ganz vergessen wurde. Das sei keine weise Socialpolitik eines Staates, einen Theil zu Gunsten eines anderen zu vernachlässigen. Im Staatsvoranschlage werde Dalmatien unter dem Titel „Wasserbauten“ seit Jahren nicht erwähnt. Redner erörtert die Nothwendigkeit der Narentaregulirung, sowie der Regulirung der Flüsse Zermagna, Krka, Jadro und Cetina, ferner der Gewässer in den Ebenen von Imoschi und Vergoraz und beantragt drei hierauf bezügliche Resolutionen.

Redner bespricht sodann die Verwaltung Dalmatiens, gegen welche er vom Standpunkte der Croaten Beschwerde führt, und schliesst mit der Aufforderung an die Centralregierung, nicht nur die Assanirung der Sümpfe, sondern auch der politischen Administration in Dalmatien vorzunehmen.

Im weiteren Verlaufe der Berathung über die §§ 6 bis 12 der Wasserstrassenvorlage überreichen die Abgeordneten Hans Hofer, Kienmann und Pernerstorfer eine Resolution, betreffend die Regulirung der Schwarza, Pitten und Leitha, die Abgeordneten Schweiger und Freiherr von Morsey eine solche wegen Uferschutzbauten an der Lassnitz und Saggau.

Abg. Dr. Schlegel stellt einen Antrag auf Rückverweisung des Ausschussberichtes über die in Verhandlung stehende Regierungsvorlage an den Wasserstrassenausschuss behufs genauerer Angaben der Kosten und Rentabilität, sowie Stellung von Anträgen über die Bedeckung der Auslagen.

Abg. Dr. Ofner stellt einen Abänderungsantrag, dem zufolge der Schlusssatz des § 8 zu lauten habe: „Der Anleiheerlös darf nur zu dem in diesem Gesetze bestimmten Zwecke verwendet werden. Zur Controle wird eine aus sechs Mitgliedern und drei Ersatzmännern bestehende Controlcommission gewählt, ohne deren Einwilligung kein Verwendungsact erfolgen kann. Auf die Zusammensetzung, die Rechte und die Wirksamkeit der Commission sind die §§ 8 bis 24 des Gesetzes vom 10. Februar 1868, betreffend die Controle der schwebenden Schuld, sinngemäss anzuwenden.“

Auf Antrag des Abg. Dr. Dyk wird die Debatte geschlossen.

Zu Generalrednern werden gewählt: contra Abgeordneter Dr. Schlegel, pro Abg. Stwiertnia.

Abg. Dr. Schlegel erklärt, dass er und seine engeren Gesinnungsgenossen gegen das Eingehen in die Specialdebatte gestimmt haben, weil die Vorlage noch nicht spruchreif sei und die Bedenken in volkswirthschaftlicher, finanzieller und vielleicht auch in technischer Hinsicht so gross sind, dass jetzt noch nicht über die Vorlage entschieden werden könne. Er sei trotz vieler gegentheiliger Ausführungen der Ueberzeugung, dass die Wasserstrassen für die Landwirthschaft nachtheilig sind; in technischer Beziehung wolle er das Gutachten den Fachleuten überlassen, müsse aber darauf hinweisen, dass selbst Fachleute Zweifel ausgesprochen haben, ob es möglich ist, eine solche Scheitelhöhe zu überwinden, wie sie bei gewissen Canalprojecten nothwendig ist. Was die Bedenken in finanzieller Hinsicht betrifft, so sei er mit der Art der Bedeckung absolut nicht einverstanden. Wir wollen, sagt Redner, ungezählte Millionen für den Bau von Canälen bewilligen, von denen wir wissen, dass sie die Betriebskosten nicht decken werden. Wir müssen also nicht nur die jährliche Verzinsung und Amotisation aufbringen, sondern wir werden noch grosse Auslagen zur Deckung des Deficits haben.

Redner hätte erwartet, dass die Regierung gleich erklärt hätte, durch welche Art von Steuern diese Bedeckung hereingebracht werden soll. Wenn der Staat nur einen Ausfall von einer Million hat, so kommt die Regierung und fordert eine neue Einnahmsquelle. Sie hat in der letzten Zeit sogar eine Steuer vorgelegt, die viel mehr einbringen wird, als dieser Ausfall beträgt, indem sie darauf hingewiesen, dass noch grosse Lasten bevorstehen. Er gebe zu, dass eine geregelte Budgetirung dies verlange, aber die grossen Summen, welche der Bau der Wasserstrassen erfordert, sollen bewilligt werden, ohne dass man weiss, woher die Regierung das Geld nimmt. Für das voraussichtliche jährliche Erforderniss von ungefähr 50 Millionen werde die Fahrkartensteuer nicht ausreichen, und es werden andere Steuern herangezogen werden müssen. Wenn also die Abgeordneten die

Verantwortung für ihre Abstimmung übernehmen sollen, so können sie auch von der Regierung verlangen, dass sie jetzt schon sage, welche Einnahmsquellen sie in Aussicht genommen hat, um das Mehrerforderniss vollständig zu decken. Redner habe für den Donau-Odercanal gestimmt, weil er die Ueberzeugung habe, dass dieser Canal, wenn auch nicht direct, so doch indirect sich rentiren werde. Auch für den Donau-Moldaucanal habe er gestimmt, und zwar in der Voraussetzung, dass derselbe, wenn er schon gebaut wird, nicht von Korneuburg, sondern von Linz nach Budweis geführt wird.

Für die Flussregulirungen werden Redner und seine Parteigenossen stets zu stimmen bereit sein, und sie gönnen dieselben auch jedem anderen Lande. Redner schliesst mit dem Wunsche, dass es gelingen möge, die Flussregulirungen in geeigneter Weise durchzuführen und dadurch die Vorbedingung für die Durchführung von Canälen zu schaffen, welche in volkswirthschaftlicher Beziehung nicht einzelnen Classen von Staatsbürgern Schaden bringen, sondern der Gesammtheit nützen, und wenn sie schon nicht einen directen Ertrag abwerfen, so doch indirect in volkswirthschaftlicher Beziehung einen Nutzen für den Staat bedeuten.

Abg. Stwiertňia erinnert gegenüber den von mancher Seite geäusserten Besorgnissen daran, dass ähnliche Befürchtungen sich auch seinerzeit an den Bau der ersten Eisenbahnen knüpften, sich später aber als leere Gespenster erwiesen. Oesterreich kann nicht weiter zusehen, wie die heimischen Producte vom Weltmarkte abgedrängt werden und das Absatzgebiet sich in besorgnisserregender Weise immer mehr einengt. In dem Kampfe um den Weltmarkt hat der Staat nur das Eisenbahnnetz zur Verfügung, welches aber infolge der hohen Transportkosten nicht allen Zweigen der Volkswirthschaft zu dienen geeignet ist. Ganze Industriezweige sind infolgedessen zum Todesschlafe verurtheilt.

An eine bedeutende Tarifermässigung für die Massengüter ist seitens der Eisenbahnen nicht zu denken, da dieselbe bis an die Selbstkosten grenzen würde. Für die Massenguter und die Rohproducte ist daher die Schaffung neuer billigerer Communicationsmittel unbedingt erforderlich. Der Gegensatz zwischen Landwirthschaft und Industrie, auf den man sich beruft, wird vielfach künstlich construirt. Unstreitig werden die Wasserstrassen in erster Linie der Landwirthschaft Dienste leisten. Redner verweist insbesondere auf die Flussregulirungen und auf das bedeutende Zugeständniss der Berieselung und Entwässerung der Fluren durch die Canäle. Der Hinweis, dass die Bahnen eine bedeutende Einbusse in ihren Einnahmen erleiden werden, ist auch nicht zutreffend. Erfahrungsgemäss war dies in anderen Staaten nicht der Fall. Wasserstrassen und Eisenbahnen unterstützen und ergänzen sich gegenseitig in dem Concurrenzkampfe mit dem Auslande. Jedes der beiden Transportmittel hat ein anderes Attractionsgebiet. Redner erinnert daran, welche unermesslichen Schäden an Menschenleben, Hab und Gut jahraus jahrein durch die Hochwässer verursacht werden, und welche Summen die aus Anlass der Ueberschwemmungen gewährte Nothstandshilfe alljährlich erfordere. Diese Schäden und diese Auslagen werden dem Staate durch die Wasserstrassen in Zukunft erspart werden. Die Verbindung der Frage des Baues der Wasserstrassen mit der der Flussregulirungen ist eine vollkommen natürliche.

Die Zweifel an der Ausführbarkeit der projectirten Canäle hält Redner für unbegründet. Der gegenwärtige Stand der Hydrotechnik gewährleistet eine glückliche Lösung der Baufrage. Was die galizischen Canäle betrifft, so wäre statt der Trasse längs der Sann und der Weichsel die Führung längs der ehemaligen Carl Ludwig-Bahn eine viel zweckentsprechendere. Die erstgenannte Trasse berühre eine ganze Reihe von Städten nicht, welche für die Canalverfrachtung von grosser Bedeutung sein werden. Unbedingt nothwendig ist es, die Landeshauptstadt Lemberg in das Wasserstrassennetz einzubeziehen, nachdem sie sehr grosse Kohlenfrachten aufzuweisen haben wird. Der ganze Zweck des Landescanales wäre vereitelt, wenn die Landeshauptstadt, welche kaum 25 km von der äussersten Canalstation entfernt ist, ausgeschaltet werden sollte. Bezüglich der Rentabilität hat die Regierung einen sehr nüchternen Standpunkt eingenommen, indem sie in den ersten Jahren auf einen Reingewinn verzichtet. Die Bedeckungsfrage ist nach Ansicht des Redners und seiner Clubgenossen noch nicht spruchreif, nachdem die Investitionen an sich eine lebendige volkswirthschaftliche Kraft schaffen und die Verzinsung und Tilgung des Capitales durch den Reingewinn des Unternehmens mit der Zeit zum grossen Theile besorgt werden wird. Mit Unrecht wird der Bau der Wasserstrassen vielfach als das Werk einer politischen Action bezeichnet, nachdem diese Frage schon vor 25 Jahren aufgerollt wurde. Der Gedanke lebt im Volke und wird nicht ruhen, bis die Frage im Interesse der nothleidenden Bevölkerung und des Staates erledigt sein wird. Redner hebt sodann die Nothwendigkeit der Organisation eines Corps von Wasserbau-Ingenieuren vor der Inangriffnahme des Baues hervor. Auch die Creirnng eines Ministeriums für öffentliche Arbeiten sei ein dringendes Bedürfniss. Die gegenwärtigen misslichen politischen Verhältnisse sind jedoch nicht danach, dass eine solche Creirung in nächster Zeit zu erwarten wäre. Deshalb habe Redner die Schaffung einer General-Direction für den Wasserbau in Wien und von Wasserbau-Directionen in den Kronländern beantragt. Sein diesbezüglicher Resolutionsantrag sei vom Ausschusse angenommen worden, nnd er empfehle denselben auch dem Hause anf das wärmste. Redner erblickt in der Regierungsvorlage einen bedeutenden Fortschritt auf dem Gebiete des Communicationswesens, eine Förderung der landwirthschaftlichen und gewerblichen Interessen des gauzen Staates. Durch die Annahme dieses Gesetzentwurfes werde sich das Haus ein Denkmal errichten. Künftige Generationen werden den Tag preisen, an dem dieses Gesetz beschlossen worden ist.

Abg. Wohlmeyer überreicht folgenden Resolutionsantrag: „Die Regierung wird aufgefordert, Vorkehrungen zu treffen, damit 1. die Bedenken der Landwirthe gegen die Wasserstrassen durch Errichtung von entsprechend hohen Getreideschutzzöllen an den österreichischen Grenzen beseitigt werden, 2. auch gegen Ungarn zum Schutze unserer Landwirthschaft und Mühlenindustrie Getreideschutzzölle geschaffen werden, und 3. auch die so dringend nothwendigen Flussregulirungen in Niederösterreich endlich zur Durchführung kommen."

Abg. Reichstädter beantragt eine Resolution, wonach zu den Regulirungs- und Canalisirungsarbeiten nur heimische Unternehmer, Techniker, Lieferanten und Gewerbsleute beigezogen werden sollen.

Abg. Bělský wendet sich in einer thatsächlichen Berichtigung gegen den Abg. Pacher, der sich der deutschen Techniker mit berechtigtem Eifer angenommen, dies aber auf Kosten anderer Nationalitäten und speciell der böhmischen Techniker gethan habe. Dem gegenüber constatirt er, dass die böhmischen Techniker nicht nur in Böhmen, sondern auch in Deutschland, namentlich in Sachsen, in Polen, in Russland und anderwärts gern gesehen werden. Er verweist auf die zahlreichen Anfragen, welche aus dem Auslande an die Professoren der böhmischen technischen Hochschule wegen Acquirirung technischer Kräfte ergehen. In Betreff der neuen Brücke in Prag constatirt er, dass dieselbe nur von böhmischen Techuikern construirt worden sei, und widerlegt die unrichtige Behauptung, dass bei dieser Brücke die böhmischen Techuiker einen Constructionsfehler begangen hätten, der durch einen Ingenieur anderer Nationalität beseitigt worden wäre.

Berichterstatter Abg. Dr. Menger spricht sich gegen den Vertagnngsantrag des Abg. Dr. Schlegel aus und verweist darauf, dass das Haus bereits früher die Gelegenheit wahrgenommen habe, gegen jede Vertagung der Vorlage Stellung zu nehmen. Die Bedeutung des Antrages Ofner verkenne er nicht. Er müsse auch zugestehen, dass in England zur Budgetcontrole im Allgemeinen ganz interessante und wichtige Institutionen geschaffen worden seien. Der Wasserstrassenausschuss glaubte nach dem bezüglichen Beschlusse des Eisenbahnausschusses die gleichen Bestimmungen für die parlamentarische Controle treffen zu sollen. Der vom nationalen Gesichtspunkte ausgehende Antrag Pacher könne in ein Wasserstrassengesetz allerdings nicht aufgenommen werden. Der Platz für einen solchen Antrag wäre geradezu ein Nationalitätengesetz oder ein Gesetz über die Sprache der Beamten. Dagegen könne er nicht umhin, zu erklären, dass, wenn die Uebelstände wirklich eintreten würden, welche der Abg. Pacher vorgeführt habe, darin nicht weniger als ein schwerer Missbrauch der Amtsgewalt seitens des leitenden Ministeriums gelegen wäre. Es wäre daher erwünscht, dass dieser Antrag in Form einer Resolution dem Ausschusse zur Berathung zugewiesen würde. Schliesslich empfiehlt der Berichterstatter eine auf einer Anregung des Abg. Dr. Schreiner beruhende geänderte Stilisirung des § 8, durch welche zum Ansdrucke kommen soll, dass der Meliorationsfonds möglicherweise auch zu den Kosten der Canalbauten und Flussregulirungen heranzuziehen sei, jedoch nicht, wie aus der vom Ausschusse vorgeschlagenen Fassnng deducirt werden könnte, in erster Linie ins Auge zu fassen sei.

Bei der Abstimmung werden der Rückverweisungsantrag Schlegel, sowie die Anträge Ofner und Pacher abgelehnt. Der letztere bildet demnach einen Theil der vom Abg. Pacher in derselben Angelegenheit überreichten Resolution.

§ 8 wird in der vom Referenten Abg. Dr. Menger modificirten Stilisirung, die §§ 6 und 7, sowie die §§ 9 bis 12 in der Ausschussfassung angenommen.

Die Verhandlung wird sodann abgebrochen.

In der Abendsitzung des Abgeordnetenhauses vom 31. Mai wurde die Verhandlung über die Wasserstrassenvorlage bei § 13 fortgesetzt.

Abg. Lindner tritt im Interesse der Industrie für den Ausbau der Wasserstrassen ein, gibt jedoch zu erwägen, dass der Landwirthschaft viele Uebelstände und nachtheilige Folgen erwachsen werden. So sei insbesondere eine Entvölkerung aller jener Bezirke, die von den Wasserstrassen entfernter sein werden, damit eine Entziehung der Arbeitskräfte für Gewerbe und Landwirthschaft und eine Vertheuerung derselben zu befürchten. Redner gibt seiner Hoffnung Ausdruck, dass die Regierung Mittel und Wege finden werde, um dem bedrängten Bauernstande, insbesondere auf dem Gebiete des Zollwesens, beizuspringen.

Abg. Seitz erklärt, dass seine Partei die Inangriffnahme der Wasserstrassen- und Flussregulirungsbauten freudig begrüsse, da darin ein Mittel zur Beförderung der Production und der Arbeit erblickt werden müsse. Redner schildert das grosse Interesse, welches Floridsdorf an der Herstellung des Donau-Odercanales habe und betont die Nothwendigkeit der Regulirung der Thaya. Er erklärt schliesslich, dass seine Partei für die Vorlage stimmen werde, dass er jedoch von ihr beauftragt worden sei, zu erklären, dass sie auf das bestimmteste erwarte, dass jene primitiven Anforderungen, welche das Proletariat an Diejenigen stelle, die solche grossartige Unternehmungen schaffen, erfüllt werden, und dass das Haus den Anträgen, die im Minoritätsvotum zum § 15 enthalten seien, zustimmen werde.

Abg. Drexel führt aus, dass er für die Canalvorlage sei, obwohl er als Vorarlberger kein directes Interesse an den Wasserstrassen habe. Redner ist der Meinung, dass die grossartigen Wasseranlagen das allgemeine Interesse berühren. Wo es der Industrie gut geht, geht es auch dem Gewerbe und nicht in letzter Linie dem Ackerbau gut.

Abg. Formánek gibt seiner Freude Ausdruck, dass im § 13 die Forderung nach einem Schutze der landwirthschaftlichen Interessen aufgestellt wird. Er stellt einen Resolutionsantrag, welcher eine Bedachtnahme darauf, dass durch eine eventuelle grosse Verminderung der bestehenden Wasserfläche des zu regulirenden Flusses die klimatischen Verhältnisse der betreffenden Gegenden nicht geschädigt werden, vorsehe.

Ueber Antrag des Abg. Holánský wird die Debatte geschlossen.

Abg. Ritter von Kink stellt eine Resolution, betreffend die Schaffung und nutzbringende Verwerthung von Wasserkräften im Interesse des Schiffahrtsbetriebes und für industrielle Zwecke.

Zu Generalrednern werden gewählt: contra Abg. Doctor Schreiner, pro Abg. Mayer.

Abg. Dr. Schreiner findet die Bestimmung des § 13 vom Standpunkte der Landwirthschaft viel zu enge gefasst. Die Landwirthschaft sehe mit grösster Besorgniss dem Ausbaue der Canäle entgegen. Man sollte den Landescultur-Technikern ein massgebendes Wort in Bezug auf die Trasse und die Ausführung der Canäle einräumen. Ferner wären die Wünsche der Flussschiffahrts-Interessenten im Interesse der Erhaltung der Holzindustrie zu berücksichtigen und auf eine Regelung der Vorfluthverhältnisse Bedacht zu nehmen. Eine weitere Forderung der Landwirthschaft bestehe darin, dass man nicht blos jene Trassen wähle, welche genügend Speisewasser liefern, sondern auch jene Trassen, welche genügend Wasser für landwirthschaftliche Nutzungs- und Bewirthschaftungszwecke bieten. Redner stellt schliesslich eine Resolution, welche die Regelung der Vorfluthverhältnisse, die Herstellung von Bewässerungsanlagen und die Errichtung von Reservoirs zum Gegenstande hat.

Abg. Mayer findet es unbegreiflich, dass sich im Hause Vertreter landwirthschaftlicher Interessen finden, welche sich gegen den Gesetzentwurf aussprechen. Er als Vertreter der fünften Curie, der auch vielfach landwirthschaftliche Interessen zu wahren berufen sei, werde für den Gesetzentwurf in seiner Gänze stimmen. Die ausgesprochenen Befürchtungen theile er nicht.

Redner richtet sodann an die Regierung die Aufforderung, den Unterlauf der March zu reguliren und mit der ungarischen Regierung ein ernstes Wort zu sprechen, dass jenen verheerenden Ueberschwemmungen im unteren March- und Thayagebiete ein Ziel gesetzt werde. Redner beantragt folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, ehestens wegen Bewässerung des Marchfeldes die entsprechenden Massnahmen zu treffen.“ Er begrüsst es schliesslich im Namen der Gemeinde Floridsdorf, dass durch den Bau des Donau-Odercanales endlich ein vor langer Zeit gegebenes Versprechen eingelöst werde.

Berichterstatter Abg. Dr. Menger bemerkt, dass von den Agrariern Alles Grau in Grau gemalt werde und dadurch der berechtigte Einfluss, den die Landwirthschaft hat, bei der Trassenführung und den näheren Bestimmungen in Bezug auf die Canäle geradezu geschwächt werde.

Bei der Abstimmung wird § 13 unverändert nach dem Ausschussantrage angenommen.

Es werden sodann die §§ 14 und 15 (Gewerbeinspectoren, socialpolitische Bestimmungen) in Verhandlung gezogen.

Minoritätsberichterstatter Abg. Daszyński führt aus, es liege im Interesse der Sache, dass die Regierung sage: Nachdem ich alle Wünsche der Industrie zufriedengestellt und alle Wünsche der Agrarier peinlich auf die Waage gelegt habe, darf ich nicht den Schatten des Verdachtes aufkommen lassen, dass ich an die Arbeiterschaft vergesse. Bei dieser Gelegenheit handle es sich um die Weiterentwicklung unserer bestehenden Arbeiterschutzgesetze. Wir wollen, dass Herr Fürst Schwarzenberg und seine feudalen Collegen begründete Befürchtung haben, dass durch den Bau der Canäle der industrielle Aufschwung so hoch steigen werde, dass die miserabelsten Löhne, die in Oesterreich gerade dort gangbar sind, wo Fürst Schwarzenberg zu Hause ist, unmöglich gemacht werden, dass die schlechte Behandlung des Arbeiters einer besseren Platz macht, und dass die allzu lange Arbeitszeit reducirt und gesetzlich normirt werde. Die Regierung sollte daher bei dieser Gelegenheit, wo es sich um eine genau umschriebene Arbeit für eine genau umschriebene Frist handelt, die Regelung des Subcommissionswesens nicht zurückzuweisen.

Redner wendet sich sodann gegen den Einwand, dass für Arbeiten im Freien ein Zehnstundentag normirt werden solle. Auch auf die Landwirthschaft werde sich in Zukunft der Maximalarbeitstag ausdehnen. Zum Schlusse wendet sich Redner gegen die in dem Specialreferate des Abg. Dr. Šilený gegebene Anregung, Sträflinge und militärische Kräfte zu den Arbeiten bei den Canalbauten heranzuziehen. Es sei geradezu monströs, auf diese Weise den Arbeitslosen, die auf die Arbeit lauern, Concurrenz zu machen. Er bittet, das Minoritätsvotum anzunehmen.

Abg. Zázvorka bemerkt, die Ausführungen des Abg. Daszyński hätten gezeigt, dass er von dem praktischen Leben in der Landwirthschaft keine Ahnung habe. Die Verhältnisse der Landwirthschaft sind so schlimm, dass Jeder, der Mitgefühl mit ihr hat, die Ueberzeugung haben muss, dass man ihr zuhilfe zu kommen hat.

Redner setzt sodann seine Rede in böhmischer Sprache fort und beantragt schliesslich, in den § 14 folgende Worte einzuschalten: „Die Gewerbe-Inspectoren, welche bei den im Königreiche Böhmen nöthigen Bauten, Erd- und Wasserbauarbeiten angestellt werden, müssen im Königreiche Böhmen heimatszuständig sein.“

Handelsminister Freiherr von Call:

Die Wahrnehmung socialpolitischer Rücksichten gegenüber dem Arbeiterstande bei der Sicherstellung grosser öffentlicher Arbeiten ist weder bei uns, noch anderswo ein ungewöhnlicher Vorgang.

Es ist gewiss nur gerechtfertigt, dass bei der Vergebung solcher Arbeiten an Privatunternehmer, wobei es sich um grosse Verdienstsummen handelt, für den Schutz der bei diesen Arbeiten beschäftigten Personen Vorsorge getroffen werde. In diesem Sinne wurde bereits seinerzeit, als es sich um die Wiener Verkehrsanlagen handelte, durch ein Specialgesetz, und zwar die Bestellung eines eigenen Gewerbe-Inspectors für die Ueberwachung der betreffenden Arbeiter, gesorgt, und diese Massregel hat sich als eine wirksame Fürsorge für die bei diesen Arbeiten beschäftigten Personen erwiesen.

Die Regierung kann daher auch im gegenwärtigen Falle, wo es sich um eine analoge Einleitung handelt, einer Vorsorge, wie sie § 14 des vorliegenden Gesetzentwurfes normirt, ihrerseits nur vollkommen beistimmen. Da das Gewerbe-Inspectorat bei seinem gegenwärtigen Personalstande ungeachtet wiederholter Vermehrungen noch immer bis fast zur Grenze der Leistungsfähigkeit mit Arbeiten überhäuft ist, muss für die hier in Be-

tracht kommenden besonderen Arbeiten eine Vermehrung des Personales in Aussicht genommen werden, und zwar sollen behufs Schonung des Credites für den gewöhnlichen Gewerbe-Inspectoratsdienst die neu zu creirenden Posten zu Lasten der neuen Baucredite gestellt werden.

Der folgende § 15 des Gesetzentwurfes verfügt die Anwendung der Bestimmungen des sechsten Hauptstückes der Gewerbeordnung auf die bei den Canalbauten beschäftigten Arbeiter. Da diese Arbeiten voraussichtlich an Bauunternehmer zur Vergebung gelangen werden, welche der Gewerbeordnung unterliegen, kommen auf die bei denselben beschäftigten Arbeiter die allgemeinen Schutzvorschriften der Gewerbeordnung zur Anwendung. Doch sind bekanntlich die Bauunternehmungen nach dem heutigen Stande der Gesetzgebung den Vorschriften über den eilfstündigen Normalarbeitstag nicht unterworfen. Auch die übrigen zu Gunsten der Fabriksarbeiter geltenden Bestimmungen der Gewerbeordnung, wie die Einschränkungen, betreffend die Frauen- und Kinderarbeit, das Erforderniss der Aufstellung einer behördlich genehmigten Arbeitsordnung u. s. w., kommen derzeit den Bauarbeitern nicht zugute.

In Erkenntniss der Nothwendigkeit, diese Schutzbestimmungen auch den Bauarbeitern zuzuwenden, hat die Regierung sich veranlasst gesehen, dem hohen Hause einen Entwurf, betreffend die bei Bauunternehmungen beschäftigten Arbeiter, vorzulegen, welcher bekanntlich im socialpolitischen Ausschusse in Verhandlung steht. Durch die Annahme dieser Regierungsvorlage würde nicht nur den Intentionen des Wasserstrassenausschusses, welche im § 15 zum Ausdrucke gebracht werden, vollkommen entsprochen, sondern es würden diese Schutzmassregeln über den Kreis dieser Arbeiter hinaus sämmtlichen bei Bauunternehmungen beschäftigten Arbeitern zugewendet werden.

Wenn die Regierung sich trotzdem entschlossen hat, den Anträgen des Wasserstrassenausschusses nicht entgegenzutreten, so war sie bisher von der Erwägung geleitet, dass es sich hier anders als bei den zum Eisenbahn-Investitionsgesetze gestellten Abänderungsanträgen — nur darum handelt, den Inhalt einer bereits eingebrachten Regierungsvorlage in dieses Gesetz herüberzunehmen. Die Regierung kann aber durch die Lösung dieser Frage für die Wasserbauarbeiter ihre auf den Schutz weiter Arbeitskreise gerichteten Bestrebungen nicht als erledigt ansehen. Ich möchte sogar heute die Gelegenheit benützen, um im hohen Hause dem Wunsche Ausdrucke zu geben, dass sowohl der auf den Schutz der Bauarbeiter abzielende Gesetzentwurf, als auch der parallel damit eingebrachte Gesetzentwurf über die Regiearbeiten bei den Eisenbahnen so bald als möglich der Erledigung zugeführt werde.

Für das vom Abg. Daszyński vertretene Minoritätsvotum vermag ich mich nicht auszusprechen. Es wäre an sich bedenklich, die Höhe der von Privatunternehmern ihren Arbeitern zu zahlenden Löhne im Wege der Gesetzgebung regeln zu wollen und durch behördliche Feststellung von Lohntarifen in den Organisationsprocess der Unternehmer- und Arbeiterschaft einzugreifen. Ueberdies bietet hier die grosse Ausdehnung der Gebiete, in welchen die Canäle zu bauen sein werden, die Verschiedenheit der culturellen und wirthschaftlichen Verhältnisse der zu beschäftigenden Arbeiter, ich darf wohl sagen, unüberbrückbare Hindernisse. Die Statuirung eines kürzeren als des eilfstündigen Normalarbeitstages würde sich wohl bei dem jetzigen Anlasse am allerwenigsten rechtfertigen lassen, da es sich hier um Saisonarbeiten handelt, diese Arbeiten sich in einem Theile des Jahres zusammendrängen und die Durchschnittsberechnung wohl aller Wahrscheinlichkeit nach eine hinter dem zehnstündigen Arbeitstage zurückbleibende Gesammtleistung ergeben würde.

Die durch den Antrag Daszyński sonst noch angestrebte Sicherung günstigerer Arbeitsbedingungen bei der Ausführung der Wasserbauten würde sich besser als durch eine gesetzliche Bestimmung meines Erachtens durch Aufnahme sachgemässer Vorschriften in die zu erstellenden Bedingnisshefte bewirken lassen. Der Minister verweist darauf, dass einem Theile der im Minoritätsantrage enthaltenen Anforderungen bereits durch die im Handelsressort für die Vergebung von Seebauten in Geltung stehenden Bestimmungen der Bedingnisshefte Rechnung getragen sei, wobei er allerdings zugeben müsse, dass weder von einem Minimallohn, noch von einem Zehnstunden-Arbeitstag die Rede sei.

Ich nehme keinen Anstand, erklärt der Minister zum Schlusse, meine Bereitwilligkeit auszusprechen für die auf Grund des Gesetzes zu vergebenden Bauarbeiten ein Normalbedingnissheft ausarbeiten zu lassen, über dessen wesentlichste Bestimmungen vom industriellen und socialpolitischen Standpunkte vorher Gutachten sowohl des Industrierathes als auch des Arbeitsbeirathes werden eingeholt werden.

Nach dem Gesagten erlaube ich mir das hohe Haus zu bitten, das Minoritätsvotum des Abg. Daszyński nicht anzunehmen. Auch nach Ablehnung dieses Antrages erscheint durch Votirung der im Ausschusse festgesetzten §§ 14 und 15, sowie die vom hohen Hause der Arbeiterschaft bereits eingeräumte Vertretung in dem Beirathe für die Canalbauten (§ 3 des vorliegenden Gesetzes) bekundet, dass in dem heutigen, für die österreichische Volkswirthschaft hochbedeutenden Momente auch den Interessen der Arbeiterschaft in hinreichender Weise Rechnung getragen wurde.

Abg. Dr. Binder begrüsst es im Namen seiner Gesinnungsgenossen, dass in das Gesetz Bestimmungen aufgenommen wurden, welche vollkommen geeignet sind, die Arbeiter gegen die Gefahren und Nachtheile zu schützen, welche aus dem Arbeitsverhältnisse entstehen und ihre berechtigten Ansprüche verletzen können. Die Aufnahme dieser Bestimmung sei ein gesunder Schritt einer weitblickenden Gesetzgebung und eine öffentliche Erklärung in der Richtung, dass die Arbeiterfreundlichkeit und die Erkenntniss von der Nothwendigkeit socialpolitischer Reformen nicht etwa das Monopol einer kleinen Partei in diesem Hause, sondern Gemeingut des Hauses und der gesammten Wählerschaft sei. Redner erklärt schliesslich, dass seine Partei für die unveränderte Annahme der §§ 14 und 15 stimmen werde.

Abg. Dr. Licht beantragt in der Resolution XII die Worte „von Lundenburg“ wegzulassen.

Abg. Wolf überreicht eine Resolution, betreffend die Regulirung der oberen Elbe mindestens bis unterhalb der Stadt Arnau, Abg. Luksch eine solche, betreffend die Regulirung des Unterlaufes der March und der Thaya.

Die Abgeordneten Tambosi und Dr. Conci überreichen Resolutionen wegen Schiffbarmachung der Etsch.

Auf Antrag des Abg. Ritter von Berks wird die Debatte geschlossen.

Zu Generalrednern werden gewählt: contra Abg. Choc, pro Abg. Dr. Chiari.

Abg. Choc beginnt seine Rede in böhmischer Sprache. Er beantragt folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, spätestens in der nächsten Herbstsession einen Gesetzentwurf vorzulegen, womit die Zahl der Gewerbeinspectorate nach den thatsächlichen Bedürfnissen vermehrt, ihre Thätigkeit auf das ganze Gebiet des Gewerbewesens erweitert und ihnen in dringenden Fällen die Vollzugsgewalt gewährt wird.“

Redner erklärt, für den Minoritätsantrag Daszyński zu stimmen, und stellt schliesslich folgenden Zusatzantrag zu § 15: „Frauenarbeit ist bei Wasserbauten zu verbieten.“ Sollte dieser Antrag abgelehnt werden, so bitte er um Annahme folgender Resolution: „Für Frauenarbeit bei den Wasserbauten sind Fraueninspectorate zu errichten“. Schliesslich erklärt Redner, dem Antrage Zázvorka zuzustimmen.

Abg. Dr. Chiari gibt seiner Befriedigung darüber Ausdruck, dass es endlich gelungen ist, eine volkswirthschaftliche Arbeit zu schaffen, welche nicht nur in Oesterreich, sondern auch im Auslande Bewunderung hervorruft. Oesterreich zeigt wieder Lebenskraft, was nicht blos volkswirthschaftlich, sondern auch politisch von Bedeutung ist. Er wünsche, dass auch das Herrenhaus ebenso schnell die Investitionen und Wasserstrassen erledigen möge. Denn die ausgehungerte Volkswirthschaft wartet darauf.

Abg. Dr. Ellenbogen constatirt in einer thatsächlichen Berichtigung gegenüber dem Abg. Zázvorka, dass die Socialdemokraten nicht die Absicht haben, auch nur einen einzigen Bauern zu proletarisiren.

Berichterstatter Abg. Dr. Menger führt aus, dass die Theorie, welche von den Socialdemokraten verfochten werde, dass sie nur Classenpolitik treiben, den modernen Anschauungen und den Aufgaben eines Volksvertreters widerspreche, der das Wohl des ganzen Volkes bei allen seinen Classen im Sinne einer erleuchteten Demokratie im Auge behalten müsse.

Der Berichterstatter empfiehlt die Ablehnung des Antrages Daszyński und die Annahme des Ausschussantrages.

Bei der Abstimmung werden die §§ 14 und 15 in der Ausschussfassung angenommen. Der Minoritätsantrag Daszyński wird abgelehnt.

Es werden sodann die Schlussparagraphe 16 und 17 in Verhandlung gezogen.

Die ersten zum Worte gemeldeten Contraredner Kasper, Delugan und Antonelli sind im Saale nicht anwesend und verlieren daher das Wort.

Auf Antrag des Abg. Hořica wird die Debatte geschlossen.

Abg. Pihuliak (Generalredner pro) bittet um Annahme eines Zusatzes zu der die Pruthregulirung betreffenden Resolution des Ausschusses, wonach gleichzeitig zwischen dem canalisirten Pruth und dem canalisirten Dnjestr eine Canalverbindung herzustellen wäre.

Contra ist kein Redner mehr eingetragen.

Die §§ 16 und 17 werden in der Ausschussfassung angenommen, desgleichen Titel und Eingang des Gesetzes.

Das Gesetz erscheint somit in zweiter Lesung erledigt.

Es werden hierauf die vom Ausschusse beantragten Resolutionen in Verhandlung gezogen. Dieselben werden nach kurzer Debatte angenommen, die zu denselben gestellten Zusatzanträge abgelehnt. Die im Laufe der Debatte neu eingebrachten Resolutionsanträge werden gemäss dem Antrage des Berichterstatters Abg. Dr. Menger dem Wasserstrassenausschusse zur Berathung zugewiesen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte elektrische Kleinbahn Mattuglie-Abbazia—Lovrana. (Anschlussproject.) Der von Alfred Fürst Wrede in Wien vorgelegte Detail-Situationsplan für den Anschluss der projectirten elektrischen Kleinbahn von der Südbahnstation Abbazia-Mattuglie über Abbazia nach Lovrana an die Station Abbazia-Mattuglie wurde genehmigt. Der Plan für die an das bestehende Aufnahmsgebäude der Station Abbazia-Mattuglie anschliessende Veranda erscheint vom fachlichen Standpunkte entsprechend und wurde an die k. k. Statthalterei in Triest zur Prüfung im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle eines anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst mit dem Zeitpunkte der Ertheilung der Concession für die gegenständliche elektrische Kleinbahn in Kraft tritt.

[E.-M.-Z. 13.288.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Eröffnung der Haltestelle Lukowa-Mlikosrb für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn zufolge wurde am 1. Juni die zwischen den Stationen Chlumetz und Neubydžow neu errichtete Haltestelle Lukowa-Mlikosrb für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Die Ausgabe der Fahrkarten und die Aufnahme des Reisegepäckes erfolgt daselbst durch den Bahnwächter. Eine Aufbewahrung des in der Haltestelle Lukowa-Mlikosrb anlangenden Reisegepäckes findet nicht statt, und ist demnach dasselbe gleich nach Ankunft des Zuges in Empfang zu nehmen.

Ausland.

Schweizerische Centralbahn. (Aenderung von Stationsnamen.) Die bisherigen Namen der Stationen Subigen und Nieder-Schönthal der Schweizerischen Centralbahn wurden in „Subingen“, beziehungsweise „Nieder-Schönthal-Frenkendorf“ abgeändert.

Italien. (Bewilligung von Mitteln zu Erneuerungsbauten auf den italienischen Hauptbahnen.) Das kgl. Eisenbahn-Inspectorat setzte, der „Voss. Ztg.“ zufolge, den Betrag für die Erneuerungsbauten der drei grossen italienischen Bahngesellschaften bis 30. Juni 1903 auf L. 56,000.000 fest. Hievon entfallen auf die Mittelmeerbahn L. 26,500.000, auf die Südbahn L. 24,000.000 und die Sicilianischen Eisenbahnen L. 5,500.000. Diese Summen sollen lediglich zu Verbesserungen der Bahnanlagen und Stationsgebäude dienen. Die Beschaffung neuen rollenden Materiales ist hierin nicht inbegriffen.

— (Luxuszüge zwischen Rom und Paris.) Angesichts der zunehmenden Anzahl der zwischen Rom und Paris verkehrenden Passagiere hat die Mittelmeerbahn im Einvernehmen mit den französischen Eisenbahnen und der Schlafwagen-Gesellschaft beschlossen, dreimal wöchentlich einen Luxuszug Paris—Rom-Express zwischen den beiden Hauptstädten verkehren zu lassen, und zwar am Montag, Mittwoch und Freitag. Die Abfahrt erfolgt von Rom um 2 U. 20 M. Nm., die Ankunft in Paris um 6 U. 30 M. Nm.; die Abfahrt von Paris um 1 U. 30 M. Nm., die Ankunft in Rom um 7 U. 15 M. Nm.

— (Die Verstaatlichung der Eisenbahnen.) Die aus Vertretern des Ministeriums für öffentliche Arbeiten und des Finanzministeriums bestehende Commission, welcher das Studium der Verstaatlichung der Eisenbahnen obliegt, ist jüngst zusammengetreten, und steht zu erwarten, dass in Bälde diese Commission mit concreten Beschlüssen und Anträgen an die Ministerien herantreten wird.

— (Eisenbahn Domodossola-Locarno über Centovalli.) Der Ingenieur Barbey hat von der italienischen Regierung die Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten für eine schmalspurige Linie von Domodossola nach Locarno über Centovalli erhalten. Die schweizerische Strecke ist schon seit zwei Jahren genehmigt. Die ganze Linie hat eine Länge von 50 km.

Verschiedene Mittheilungen.

Frimaprotokollirungen. Bei dem k. k. Landes- als Handelsgerichte Salzburg, Abth. III, wurde am 29. April 1901 im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen bei der Firma:

„Achsenseebahn-Gesellschaft“

die bei der XII. ordentlichen Generalversammlung am 26. März 1901 erfolgte Wiederwahl der Actionäre Dr. Friedrich Ritter von Graf und Dr. Josef Wackernell als Mitglieder des Verwaltungsrathes je mit einer dreijährigen Functionsdauer eingetragen.

— Im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen des k. k. Kreisgerichtes Feldkirch, Bd. III, Fol. 6, Z. 206/2, wurde am 7. Mai 1901 bei der Firma:

„Bauunternehmung der Bregenzer Waldbahn, Franz Tscholl, Carl Roos, Franz Löbel, Bernhard Rund und Carl Wicker“

infolge der durchgeführten Dissolution mit dem offenen Gesellschafter Bernhard Rund und über einverständliches Ansuchen sämmtlicher offenen Gesellschafter die Person und der Name „Bernhard Rund“, Ingenieur in Wien, als offener Gesellschafter obiger Firma, sowie seine Berechtigung zur Collectivzeichnung obiger Firma gelöscht.

Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol. (Generalversammlung.) Am 10. März 1901 fand in Innsbruck unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Dr. Josef Wackernell die diesjährige (8.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol statt. Bei derselben waren 22 Actionäre erschienen, welche 497 Actien mit 247 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellen sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Bruttoeinnahmen auf K 224.539·84 die Nettoeinnahmen auf K 100.694·73 (+ K 22.356·81). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und beschloss aus obigem Reingewinne K 1000 zur Actientilgung, K 22.999·47 zur Dotirung des Reservefonds zu verwenden, K 6908·22 dem Verwaltungsrathe als Tantième zuzuweisen, eine Dividende von 6 pCt. (gegen 5·4 pCt. im vorigen Jahre) zu vertheilen und K 10.087·04 auf neue Rechnung vorzutragen.

Die ausscheidenden Verwaltungsrathmitglieder Dr. Heinrich Falk und Hermann Ritter von Schwind wurden wiedergewählt. [E.-M.-Z. 18.384 ex 1901.]

Zillerthalbahn. (Cooptirung in den Verwaltungsrath.) Der Verwaltungsrath der Zillerthalbahn hat, nachdem der Betriebsleiter der Achenseebahn, Josef Schwarz, die von der 1. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Zillerthalbahn vollzogene Wahl zum Verwaltungsrathsmitgliede nicht angenommen hat, an dessen Stelle den Oberingenieur Holzl cooptirt. [E.-M.-Z. 19.018 ex 1901.]

Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz. (Generalversammlung.) Am 6. Mai 1901 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Markgrafen Alexander Pallavicini und im Beisein des Stellvertreters des lande-fürstlichen Commissärs Ministerial-Vicesecretärs Graf Victor Attems die diesjährige V. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz statt. Bei derselben waren 10 Actionäre anwesend, welche 200 Actien mit 20 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellen sich die Betriebseinnahmen auf K 116.088·24 (gegen K 110.562·78 im Vorjahre), die Betriebsausgaben auf K 85.804·05 (K 67.409·51), der Betriebsnettoertrag auf K 30.284·19 (K 43.153·27). Die Fructificationszinsen ergaben K 4631·79 (K 4765·08). Nachdem der Prioritätendienst und die gesellschaftlichen Verwaltungsauslagen K 50.783·20 (K 50.684·58) erforderten, ergab sich ein Abgang von K 15.867·22 (K 2766·23), der durch die Staatsgarantie zu bedecken war (32·83 Percent gegen 5·73 Percent). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Markgraf Alexander Pallavicini und Josef Augusta zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten wiedergewählt.

[E.-M.-Z. 21.172 ex 1901.]

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Offert-Ausschreibung.

Am Bahnhofe Prag der Kaiser Franz Josef-Bahn gelangt ein neues Aufnahmsgebäude zur Ausführung und werden vorläufig die Fundamente sowie das Souterrainmauerwerk der nördlichen Pavillons in annäherungsweisem Kostenbetrage von K 56.000 an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau), Hybernergasse, während der Amtsstunden auf.

Die Offerte sind bis spätestens **18. Juni 1901, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Prag zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahnverwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Prag, im Mai 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung.

Krahnbau-Werkstätte von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, I. Wipplingerstrasse 21.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

Ausgabe der Nachträge I zu dem vom 1. August 1900, giltigen Tarif, Theil II, Heft 3, und zu dem vom 1. November 1899 giltigen Tarif, Theil II, Heft 4..

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1901, für Frachterhöhungen vom 1. August 1901 treten die Nachträge I zu den Verbandsgütertarifen, Theil II, Heft 3 und 4, in Kraft.

Der Nachtrag I zum Tarifheft 3 enthält ausser Berichtigungen die Aufhebung von Frachtsätzen, anderweitige Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Pozsony-Dynamitgyár, die Aufnahme der deutschen Stationen Grabow a. O., Vulkan-Bredow und Züllchow in den Tarif, den theilweise geänderten Ausnahmetarif Nr. 9 (Wolle etc.), eine Erweiterung der Ausnahmetarife 12 B (Geflügel, todtes etc.) und 13 A (Eier) durch Aufnahme neuer Stationen, die neuen Ausnahmetarife Nr. 27 (Pottasche), 28 (Spiritus), 29 (Holzkohle) und 30 (Töpfergeschirr etc.), eine Aenderung und Ergänzung des alphabetischen Waarenverzeichnisses und endlich eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Der Nachtrag I zum Tarifheft 4 enthält eine Aenderung der „Vorbemerkungen zu den Tarif-Tabellen", die Ausserkraftsetzung des Ausnahmetarifes Nr. 6 b (Rolltabak), sowie die Aufhebung von Frachtsätzen, dann die Aufnahme der deutschen Stationen Harburg U. E., Grabow a. O., Vulkau-Bredow und Züllchow in den Tarif, eine Ergänzung der Nomenclaturen der Ausnahmetarife 1 b (Quebrachoholzextract etc.) und 4 (Palmöl etc.), die theilweise Aenderung der Frachtsatze des Ausnahmetarifes Nr. 16 b (Petroleum), die Ergänzung des alphabetischen Waarenverzeichnisses und des Kilometerzeigers, Stationsnamen-Aenderungen, sowie sonstige Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieser Nachträge werden bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 3. Juni 1901. [495]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr nach dem Stande vom 1. Juli 1899.

Ein Nachtrag II zur obigen Uebersicht, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen derselben nach dem Stande vom 1. April 1901 ist zur Ausgabe gelangt und können Exemplare desselben in Wien-Südbahnhof (commercielle Direction), sowie im Wege der Stationen zum Preise von 15 Hellern bezogen werden.

Wien, am 1. Juni 1901. [496]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung eines Nachtrages XI zum Kilometerzeiger für den sächsischen Binnengüter- p. p. Verkehr.

Zum Kilometerzeiger für den sächsischen Binnengüter- p. p. Verkehr tritt an dem noch besonders bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Altenburg—Langenleuba-Oberhain der Nachtrag XI in Kraft.

Abzüge davon können durch unsere Stationen bezogen werden.

Der Nachtrag enthält im Wesentlichen Entfernungen für die Verkehrsstellen Beiern-Langenleuba, Boderitz i. S.-A., Ehrenhain, Kotteritz und Steinbach i. S.-A. der neuen Linie und Entfernungsänderungen für ältere Stationsverbindungen.

Dresden, am 3. Juni 1901. [497]

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1901 tritt der Nachtrag V zu Theil II, Heft 5, des Tarifes für den vorbezeichneten Eisenbahnverband in Kraft, welcher neue und geänderte Frachtsätze für Holzsendungen und eine neue Fassung der Position 7 des Waarenverzeichnisses (Grubenholz u. s. w.) enthält.

Insoweit durch diesen Tarifnachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze und Bestimmungen noch bis einschliesslich 31. Juli 1901 in Kraft.

Mit dem Nachtrage wird gleichzeitig ein Anhang zum Tarifheft 5 (Holz) ausgegeben, der das Verzeichniss der im Tarif, Theil II, Heft 5, enthaltenen österreichischen Verbandstationen unter Anführung der Seitenzahlen enthält, auf welchen die Frachtsätze im Haupttarife und in den Nachträgen I—V zu finden sind.

Exemplare des Nachtrages und des Anhanges sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zu dem auf dem Titelblatte angegebenen Verkaufspreise erhältlich.

Wien, am 1. Juni 1901. [498]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II). (Einbeziehung der Haltestelle Raudten Süd.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 wurde die zwischen Raudten und Gr.-Rinnersdorf gelegene Haltestelle Raudten Süd des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau in den obengenannten Verkehr einbezogen.

Russisch-Westpreussischer Verkehr über Mlawa. (Ausnahmetarif 24 für Holz.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 wurde in den Ausnahmetarif 24 für Holz nach Danzig und Neufahrwasser die Station Mogilew der Südwestbahnen einbezogen. Die Frachtsätze betragen für Hölzer der I. und II. Kategorie nach Danzig lege Thor 75·52 Kop. für 100 kg; für den Verkehr nach den übrigen Empfangsstationen kommen ausserdem die auf Seite 2 des Tarifes vorgesehenen Zuschläge zur Anwendung.

Danzig-Warschauer Verkehr über Mlawa. (Tarife, Nachtrag VI.) Mit Giltigkeit vom 18. April a./1. Mai n. St. 1901 ist der Nachtrag VI in Kraft getreten. Durch denselben werden mehrere russische Stationen in die Ausnahmetarife für Häringe, Zucker, Eier, Spiritus und Sämereien einbezogen. Ausserdem enthält er Ergänzungen und Berichtigungen.

Druckstücke des Nachtrages verabfolgen zum Preise von Mk. 0·10 die deutschen Verbandsstationen und das Tarifbureau der Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Schweizerisch-Italienische Gütertarife via Gotthard vom 1. November 1900. (Ergänzung des Theiles II, Abtheilung A, zu den Heften 1 und 2.) Am 15. Mai 1901 treten die folgenden neuen Frachtsätze des im oben genannten Tarif-Theil enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 2 für Wein etc. in Kraft:

		a)	b)	c)
		Francs für 100 kg		
Schweizerische Nordostbahn:				
Mellingen	Pino	—	2·08	2·01
	Chiasso	—	2·34	2·26
Thunerseebahn:				
Interlaken Bahnhof	Pino	—	3·14	3·07
	Chiasso	—	3·41	3·33
Interlaken Oststation	Pino	—	3·16	3·09
	Chiasso	—	3·43	3·35

Gütertarif Waldshut–Mittel- und Westschweiz vom 1. April 1893. (Verlängerung der Giltigkeitsdauer gekündeter Taxen.) Die auf den 30. April 1901 gekündeten Taxen bleiben bis auf Weiteres in Kraft.

Russland. (Einführung eines Tarifnachtrages für den Eisen- und Stahl- etc. Verkehr.) Mit Giltigkeit vom 28. April a./11. Mai n. St. 1901 ist der Nachtrag I zum Artikeltarife für die Beförderung von Eisen und Stahl etc. auf den russischen Eisenbahnen in Kraft getreten. Derselbe enthält eine theilweise Aenderung der Grundlagen, nach welchen die Frachtsätze ermittelt werden, nnd zwar rücksichtlich der Artikel der

I. Kategorie		bei Entfernungen über	3096	Werst
II.	„	„ „	4208	„
III.	„ Stgt.	„ „	2979	„
	Wgld.	„ „	2007	„
IV.	„	„ „	1622	„

Ungarischer Levanteverkehr (via Galatz). (Ausgabe eines neuen Tarifes.) Mit 1. Juni 1901 trat im obigen Verkehre ein neuer Tarif ins Leben, wodurch der vom 1. Mai 1898 giltige gleichnamige Tarif ausser Kraft gesetzt wird.

Der neue Tarif ermöglicht im Allgemeinen gegenüber dem früheren eine billigere Frachtberechnung für die wichtigsten ungarischen Exportartikel.

In den Frachtsätzen ist die für die Flussstrecke entfallende Versicherungsgebühr bis zum Werthe von 150 Frcs. per 100 kg inbegriffen.

Es wurden für einzelne Artikel neue Ausnahmetarife eingeführt, ferner directe Frachtsätze für Glas-, Papier-, Eisen- und Zuckersendungen mit Umladung Budapest dunaparti teherpályaudvar.

Für per Bahn angekommene und mit im ungarischen Levanteverkehre giltigen directen Frachtbriefen aufgegebene Sendungen nach Budapest dunaparti teherpályaudvar transit, sowie für ausschliesslich im Schiffsverkehre beförderte Sendungen nach den Stationen Báziás, Budapest, Orsova und Zimony der ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft wurden in sämmtlichen Ausnahmetarifen directe Frachtsätze ins Leben gerufen.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Gütertarif. (Gruppe I, II/V.) (Einbeziehung neuer Stationen in den Ausnahmetarif 7.) Mit sofortiger Giltigkeit werden die Stationen Lieberose und Kottbus des Directionsbezirkes Halle a. S. in den Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Eisenerzen n. s. w. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischer Güterverkehr. (Erweiterung der Frachtsätze für Cette Ville.) Vom 10. Mai 1901 an traten die im Ausnahmetarife Nr. 31 des Tarifes vom 1. Juni 1900 enthaltenen Frachtsätze für Cette Ville allgemein für Sendungen nach und von über Cette transit hinaus gelegenen französischen Stationen in Geltung und nicht blos für Sendungen mit Herkunft von oder Bestimmung nach Spanien.

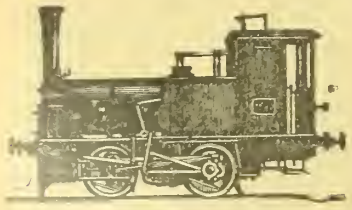
Kgl. Preussische Staatseisenbahnen, Güterverkehr der Gruppe II (Breslau, Kattowitz, Posen.) (Einbeziehung der Station Oderberg in den Ausnahmetarif 8a.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Oderberg in den Ausnahmetarif 8a für Giessereiroheisen des Gütertarifes der Gruppe II als Empfangsstation — mit der Bedingung der Entladung der Sendungen in Oderberg — einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

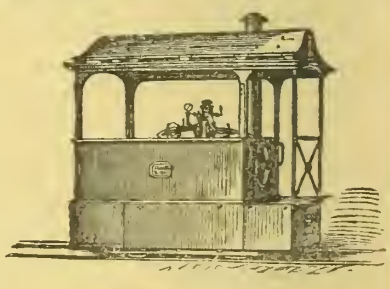
Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

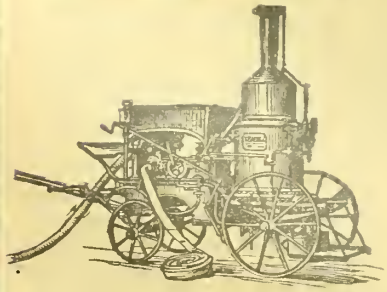
613



Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

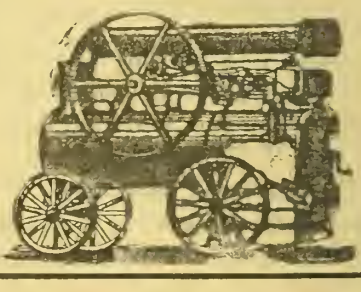


LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.



Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.



Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1345	k. k. österr. Staatsbahnen		Bleiwaaren der Pos. B—27/h — der Pos. B—27/a der Güterclassification	Kosten	Prag (St.B.)	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. — in jedem Gewichte. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	121 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1346	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Packpapier aus Pos. P—1 a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Freiung i. B.	Wien St.E.G. transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif, bezw. Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien	249 Heller	163 Heller	86 Heller	Im Kartirungswege		
					Wien K.F.N.B. transit				249 Heller	163 Heller	86 Heller			
	Localbahn Strakonitz-Winterberg-Wallern		Freiung i. B.	Wien-Praterquai				Localtarif	243 Heller	153 Heller	90 Heller	Im Kartirungswege	Die Rückvergütung erfolgt gegen gleichzeitige Vorlage der hezüglichen Frachtbrief-Duplicate und der Weiterversandt per Wasser nachweisenden Documente, und ist die Vorlage vom Absender bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu bewirken	Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach ungarischen Stationen	Die Sendungen müssen nach Ungarn bestimmt sein und in Wien-Praterquai zum Umschlage gelangen

Fortlaufende Nummer	1347	1348
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	Unterkrainer Bahnen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Bekleidungs- und Verpflegsartikel, insbesondere Brod und leere Brodkisten beim Rücktransport als Ell- oder Frachtgut	Getreide etc. laut der Nomenclatur des Tarifes, Theil III, Heft 3 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Laibach U.K.B.	Olmütz-Hodolein Olmütz k.k St.B. für Sendungen solcher Etablissements, welche mit diesen Stationen in Schienenverbindung stehen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach (bezw. umgekehrt)	Treffen	sämmtlichen Tarifstationen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Unter Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die begünstigten Artikel müssen für die bei der Neuringregulirung in Unterkrain verwendete Zwänglingsabtheilung bestimmt sein	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 15. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Tarif, Theil III, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	des Militärtarifes	Dieselben Frachtsätze wie im Verkehre mit Olmütz St.E.G. und K.F.N.B
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen	Die Begünstigung kann nur auf Grund amtlicher von der Direction der Landeszwangsarbeitsanstalt in Laibach ausgefertigter Documente in Anspruch genommen werden	Die Stationen Olmütz-Hodolein und Olmütz k.k.St.B. rangiren in die Gruppe 32 der Reexpeditionstabelle

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: nnd im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1349	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Holz a) der Classe C b) des Specialtarifes 2	Branzaus-Pirnitz Caslau Chrast (Oe.N.W.B.) Golč-Jenikau Hlinsko Iglau (Oe.N.W.B.) Jarmeritz Kojetitz Leschtina-Habern Mähr.-Budwitz Okřischko (Oe.N.W.B.) Polna-Stecken Skutsch (Oe.E.W.B.) Slatinan Startsch-Trebitsch Wiese	Nestersitz-Pömmerle	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) / b): 95 / 99; 75 / 79; 88 / 92; 77 / 81; 83 / 87; — / 95; 101 / 105; 100 / 104; 80 / 84; — / 107; 97 / 101; 89 / 93; 81 / 85; 86 / 90; 98 / 102; 93 / 97		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1350	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 8 des Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Tarif, Theil II, Heft 1	Mähr.-Neustadt (k.k.St.B.) Sternberg (K.F.N.B. oder k.k.St.B.)	Graubof	Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 8 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 10. Juni 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Frachtsätze	216 Pfennige 219 Pfennige		Im Kartirungswege		
1351	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine: der Classe C / des Specialtarifes 3	Holubitz (St.E.G.) transit	Gaya (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1901	Localtarif	27 Heller	20 Heller 7 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien

NB. Die Transporte müssen znm Strassenban bestimmt nnd an das Gemeindeamt in Gaya adressirt sein.

Fortlaufende Nummer	1352	1353	1354
Die Publication erfolgt von der	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn		betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Frachtgüter der Classen A II I	Sand der Tarifpos. E—18 / Eisenconstructionen der Tarifpos. E—5	Buchenholz der Pos. H—18, Punkt 3 und 5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Lettowitz	Borobradek / Stefanau	Radvány
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Hohenelbe	Brannau	Niemes (Stadt)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Anfrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für: das Ladegewicht des verwendeten Wagens. / 10.000 kg / 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarife	Anhang pro 1901 zum Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	41 / 119 / 152	317 Heller
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller: 256 / 182 / 172	37 / 95 / 122	296 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		4 / 24 / 30	21 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1902	
Besondere Bemerkungen	In den nebigen Frachtsätzen ist der Portozuschlag für die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn bereits inbegriffen	Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien

NB. Die Sendungen müssen zur Erweiterung einer Druckerei, Färberei, Bleiche und Appretranstalt in Braunau bestimmt sein.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1355	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Wein und Weinmost (mit Ausnahme von Obstwein [Cider] und Schaumwein [Champagner])	Budapest *)	Selz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	326 Heller		Im Kartirungswege		

*) Der Frachtsatz gelangt im Verkehre mit nachbenannten Budapester Bahnhöfen zur Anwendung: Angyalföld, dunapartl t p. u., fövarosi közraktárak, Jozsefvaros, kiterö, központi vasarcsaruok, nyugoti palyaudvár, Kelenföld, O-Buda filatorigát und Buda Csaszárfürdö kitérö.

1356	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Bártfa	Nestersitz-Pömmerle	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 311 Heller *) b) 280 Heller *)		a) Im Kartirungswege b) Im Rückvergütungswege	ad b) Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende Februar 1902 vorzulegen sind	*) In diesen Frachtsätzen sind die Zuschlagsgebühren zum Etablissement nicht enthalten

ad a) und b) Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien.
ad b) Die Transporte müssen zum Wiederaufbau einer Cellulosefabrik in Nestersitz a/E. bestimmt sein.

1357	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Müglitz	Hronov	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	69 Heller	78 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
					Bechowitz									

Fortlaufende Nummer	358	1859	1860
Die Publication erfolgt — von der Namen der	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
und im — betheiligten Verwaltungen			
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Kokes	a) Steine der Classe C b) Steine des Specialtarifes 3	Steine a) der Classe C und b) des Specialtarifes 3
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Anssig Landungsplatz	Wostroměř	Kolin Oe.N.W.B.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Königshof	Smidar	Nimburg Oe.N.W.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Die Frachtzahlung erfolgt für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
und gilt in der Zeit	14 Tage nach erfolgter Publication, bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. April 1901	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	Localgütertarif der Oesterr. Nordwestbahn
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	54 Pfennige	a) 12 Heller b) 10 „	a) 20 Heller b) 17 „ — a) 23 Heller b) 20 „
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	52 Pfennige	a) 8 Heller b) 8 „	a) 10 Heller b) 10 „ — a) 12 Heller b) 12 „
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	2 Pfennige	a) 4 Heller b) 2 „	a) 10 Heller b) 7 „ — a) 11 Heller b) 8 „
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen		Die Steine müssen zur Beschotterung der Bezirksstrassen bestimmt sein. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Nenhydžow als Empfänger erscheinen	Die Steine müssen zum Strassenbau in Nimburg bestimmt sein und muss auf den bezüglichen Frachtbriefen das Gemeindeamt in Nimburg als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen

Fortlaufende Nummer	1361	1362
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz
von der und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	Neuen Bukowinaer Localbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Für Möbel aus gebogenem Holze, unverpackt oder nur in Stroh verpackt, als Frachtgut	Für Möbel aller Art und Möbelbestandtheile, verpackt, als Frachtgut
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	über Triest seewärts: Marmaros Sziget	Maschinen- und Eisentheile (circa 17.000 kg)
nach	über Triest seewärts: Constantinopel, Dedeagatsch oder Salonik	Hadikfalva
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (für den Export aus Ungarn nach Hafenplätzen der Levante) bei	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen für die Erweiterung der Holzdestillationsfabrik in Putna bestimmt sein
Anfgabe als Stückgut	Frachtzahlung für mindestens: 5000 kg / 10.000 kg; per Frachtbrief und Wagen	
Anfgabe als Stückgut	Frachtzahlung für mindestens: 5000 kg / 10.000 kg; per Frachtbrief und Wagen	
und gilt in der Zeit	vom 10. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Juni 1901 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oesterreichisch-Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante), Theil II, Heft 2 (für den Export aus Ungarn), vom 1. Februar 1892	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Sätze	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	6·09 / 3·67 / 2·56 / 4·08 / 3·29 / 3·19 Gulden Gold inclusive ungarischer Transportsteuer	50% Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt B, unter B 3 c II enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungs-Tabelle, unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·4 h per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h per 100 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction zu Stanislau zu bewirken ist
Besondere Bemerkungen		
	14	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1363	Bozen-Meraner Bahn		Kalk, gebrannt, ungelöscht, Kalkstaub, Marmormehl	Meran	Bozen-Gries	Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	vom 1. Juni bis Ende December 1901	Localtarif, Ausnahmetarif VI b	30 Heller	24 Heller	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmeschein, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
35	Nr. 63 vom 1. Juni 1901	1323	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	1. Kiele etc. 2. Heu und Stroh 3. Holzwolle etc.	Im Localverkehre der betheiligten Bahnverwaltungen, ferner in diversen Verbandsverkehren		In der Rubrik 6 „Bei Erfüllung nachstehender Bedingungen" ist in der zweiten Zeile nach dem politischen Bezirke „Gmünd" zu setzen: „Horn und Pöggstall" und nach „Zwettl" einzuschalten: „und eine in den Gerichtsbezirken Gföhl und Langenlois". Diese Abänderung hat vom 4. Juni 1901 Giltigkeit	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
50	Nr. 145 vom 18. December 1900	3456	K. k. österr. Staatsbahnen		Bleiwaaren der Pos. B—27 a und B—27 b der Güterclassification	Kosten	Prag (St.B.) oder umgekehrt	9. Juni 1901	Für den Transport von Bleiwaaren von Kosten nach Prag (St.B.) gelangt in diesem Verordnungs-Blatte eine weiterreichende Tarifermässigung zur Veröffentlichung

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 66. **Wien, 8. Juni 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 9. Mai 1901, Z. 20.579, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 9. Mai 1901.

Wittek m. p.

Verzeichniss

jener vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium an anspruchsberechtigte Unterofficiere ertheilten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
10374	Pöschl Anton Franz	1					1
11520	Bachler Franz	1					1
11780	Axmann Franz	1					1
12306	Berezowski Anton	1					1
12840	Müller Jakob	1					1
13050	Kögler Anton				1		1
13709	Kühnl Wendelin		1				1
13824	Jautze Robert				1		1
14223	Ołtarzewski Wladimir	1					a)
14394	Olejnik Nikoła	1					1
14473	Hadaček Ignaz	1					1
15265	Roth Stefan	1					1
15649	Bednař Anton	1					1
15793	Starzewski-Ostoja Ritter von, Michael	1					1
16275	Nowakowski Kaspar	1					1
16396	Prochaska Carl	1					1
16407	Greiner Ferdinand	1					1
16455	Matoušek Franz	1					1
16532	Neumann Ignaz	1					1
16653	Kastner Rudolf	1					1
16657	Klär Franz	1					1
16729	Kizyma Basyli	1					1
16776	Türke Josef	1					1
16789	Purr Gustav Adolf	1					1
16794	Pelikan Rudolf	1					1

a) Certificat in Verlust gerathen.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
16819	Neuhart Johann	1					1
16860	Tuček Wenzel				1		1
16882	Schmied Edmund	1					1
16933	Strzelbicki Constanz Romnald	1					1
17091	Strachota Franz	1					1
17207	Pardy Ferdinand	1					1
17376	Bnnzel Adolf	1					1
17446	Sewerniak Josef	1					1
17495	Stöcker Josef	1					1
17546	Christof Carl				1		1
17575	Bergmann Primus	1					1
17630	Schmied Franz	1					1
17672	Kawyn Theodor	1					1
17683	Boháč Franz	1					1
17698	Soja Kasimir	1					1
17722	Theiss Daniel	1					1
17736	Pujas Ernst	1					1
17770	Kusché Albert				1		1
17790	Charvat Richard	1					1
17827	Przestrzelski Julius Stephan	1					1
17876	Schwarz Edmnnd Johann	1					1
17885	Zasławski Wladislaw	1					1
17888	Taitl Jnlius	1					1
17934	Popadyńczuk Josef	1					1
17968	Rakowski Johann	1					1
17994	Weinhold Carl	1					1
18001	Riedl Emannel				1		1
18022	Bujanović ab Agg-Telek von Marzel	1					1
18025	Stachura Stefan	1					1
18078	Král Josef	1					1
18120	Gran Alois	1					1
18130	Reiter Johann	1					1
18145	Smntny Kaspar	1					1
18163	Fik Edmund	1					1
18188	Rechberger Josef	1					1
18198	Führinger Leopold	1					1
18236	Szewc Ignaz	1					1
18251	Bntta von Eichenwerth Rudolf	1					1
18253	Petermann Franz	1					1
18285	Znojemský Franz	1					1
18305	Dvořák Josef	1					1
18313	Hader Josef	1					1
18315	Gustas Josef	1					1
18318	Fiala Max Franz	1					1
18327	Weiss Johann	1					1
18362	Hoda Anton	1					1
18367	Gazda Anton	1					1
18413	Seltenreich Anton	1					1
18423	Jeremiaš Johann	1					1
18462	Hezoučký Josef Johann	1					1
18474	Cakora Franz	1					1
18476	Opincariu Nikolaus	1					1
18501	Kugler Franz	1					1
18510	Kirchhof Josef	1					1
18511	Gaweda Josef	1					1
18515	Rezniček Robert Wenzel	1					1
18543	Urbanek Franz	1					1
18562	Matzka Felix	1					1
18600	Schmidsfelden Eduard	1					1
18602	Cošić Andrija	1					1
18619	Kecina Johann	1					1
18636	Klimpel Carl	1					1
18639	Dressler Josef	1					1
18647	Krechowiecki Franz	1					1
18660	Stockinger Carl	1					1
18673	Procháska Eduard	1					1
18689	Dettler Josef	1					1
18701	Demšar Johann	1					1
18703	Šimonovsky Ottokar	1					1
18716	Dynter Ednard	1					1
18726	Prieger Anton	1					1
18740	Mahrle Sebastian	1					1
18748	Zemann Gottlieb	1					1
18753	Jonke Josef	1					1
18754	Alt Hermann	1					1
18755	Bednařik Carl	1					1
18756	Širofnik Franz	1					1
18774	Habicht Leopold	1					1
18782	Chmel Josef	1					1
18787	Pörner Franz	1					1
18856	Rozehnal Franz	1					1
18872	Cebnlar Johann	1					1
18882	Sajdok Filipp	1					1
18897	Kovařik Franz	1					1
18926	Stachurski Jan	1					1
18976	Pörner Franz	1					1
19080	Ronacher Christof	1					1

Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Die Eisenbahn ist wohl berechtigt, nicht aber verpflichtet, einen vorschriftswidrig ausgefertigten Frachtbrief zurückzuweisen. Auch bei Annahme eines solchen Frachtbriefes seitens der Eisenbahn haftet der Absender allein für die Folgen unrichtiger, ungenauer oder ungenügender Angaben im Frachtbriefe.

(Entscheidnng vom 18. April 1899, Z. C I 122/99.)

Für eine in Russland nach Wien-Lagerhaus aufgegebene Weizensendung war ein blos in russischer Sprache mit cyrillischen Lettern ausgefertigter Frachtbrief beigebracht und von der Versandtstation angenommen worden. Nur der Name der Empfangsfirma Brüder K. war in deutscher Sprache, aber ebenfalls mit cyrillischen Lettern angegeben. Infolgedessen langte die Sendung in einem anderen Wiener Bahnhofe an und konnte erst nach Durchführung von Erhebungen bei der Grenzstation der Empfangsfirma avisirt und nach der Bestimmungsstation Wien-Lagerhaus überstellt werden. Die Empfängerin reclamirte nun den Ersatz des hiedurch entstandenen Schadens an Mehrkosten und Gewinnst-

entgang (wegen Weichens der Getreidepreise in der Zwischenzeit) und betrat nach Ablehnung des Anspruches den Klageweg.

Der Richter wies das Klagebegehren aus folgenden Gründen ab:

Nach den Ausführungsbestimmungen des Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverbandstarifes zu Art. 6 des Internationalen Uebereinkommens für den Eisenbahn-Frachtverkehr muss der Frachtbrief, und zwar sowohl bezüglich des Vordruckes als bezüglich der handschriftlichen Einsetzungen entweder in deutscher oder in französischer Sprache ausgefertigt sein; wenn jedoch die amtliche Geschäftssprache der Versandtstation eine andere ist, kann wohl der Frachtbrief in dieser amtlichen Geschäftssprache ausgestellt werden, muss aber alsdann eine genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte in deutscher oder französischer Sprache enthalten. Dass dieser Bestimmung nicht entsprocheu wurde, ist von der Klagefirma zugegeben. Das Verschulden an den dadurch herbeigeführten Folgen trifft die Partei, welche den bezüglichen Vorschriften des Tarifes nicht entsprochen hat, und den Schaden, welcher dadurch der Klagefirma erwachsen ist, hat somit nicht die Eisenbahn, sondern der Absender, welcher den Frachtbrief vorschriftswidrig ausgefertigt hatte, zu verantworten.

Abgesehen hievon, bestimmt aber auch Art. 7, Absatz 1 des Internationalen Uebereinkommens, dass der Absender alle Folgen trägt, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen im Frachtbriefe entspringen. Der Frachtbrief war nun ungenügend ausgefüllt, weil er nicht eine Uebersetzung ins Deutsche oder Französische enthielt und überdies nur in cyrillischen Lettern geschrieben war. Er war aber auch unrichtig ausgefüllt, weil er an „Brüder K., Wien-Lagerhaus" adressirt war, während diese Station nur zur Auslieferung von Gütern an das Lagerhaus der Stadt Wien bestimmt ist, worauf übrigens auch zugegebenermassen die Absicht des Absenders gerichtet war.

Dem gegenüber führt allerdings die Klagefirma an, dass es der Eisenbahn freigestanden wäre, den Frachtbrief, da er nicht entsprechend ausgefüllt war, zurückzuweisen, dass sie aber, sobald sie den Frachtbrief unbeanständet annahm, den Transport auch entsprechend dem übernommenen Frachtbriefe auszuführen hatte, und verweist auch darauf, dass die Eisenbahn den Frachtbrief hätte ins Deutsche übersetzen lassen müssen, wodurch eine wesentliche Verzögerung in der Lieferung vermieden worden wäre. Indem sie also nicht entsprechend vorgegangen sei, falle ihr ein grobes Verschulden zur Last, und somit habe sie, nicht die Partei, den entstandenen Schaden zu tragen.

Es ist nun nicht richtig, dass die Bahn verpflichtet ist, einen nicht vorschriftsmässig ausgefüllten Frachtbrief zurückzuweisen; sie ist wohl hiezu berechtigt, aber nicht verpflichtet. Eine diesbezügliche Verpflichtung wollte man der Bahn deshalb nicht auferlegen, weil dies zu einer Belästigung der Parteien führen könnte, welche möglicher Weise das Frachtgut von weit her zuführen und dann wegen eines kleinen Mangels in der Ausfüllung des Frachtbriefes zurückgewiesen würden, was besonders dann zu grossen Schwierigkeiten führen könnte, wenn der mit der Zuführung des Gutes Betraute nicht berechtigt oder nicht imstande ist, den Frachtbrief entsprechend auszufüllen.

Erfahrungsgemäss ist eine sehr grosse Anzahl von Frachtbriefen nicht den Vorschriften entsprechend ausgefüllt, ohne dass durch die mangelhafte Ausfüllung die Ausführung des Transportes gehindert wäre. Wenn daher der Bahnbedienstete glaubt, dass der Transport mit dem mangelhaften Frachtbriefe, zum Beispiel mit einer mangelhaften Adresse, ausgeführt werden kann, so braucht er den Frachtbrief nicht zurückzuweisen. Die daraus entstehenden Folgen fallen jedoch nicht der Bahn, sondern der Partei vermöge ausdrücklicher Bestimmung des Art. 7 des Internationalen Uebereinkommens zur Last.

Wäre die Ansicht der Kläger richtig, dass die Folgen der unrichtigen oder unvollständigen oder ungenauen Ausfüllung die Bahn treffen, wenn sie den Frachtbrief nicht zurückweist, und wäre der Bahn die Verpflichtung auferlegt, solche ungenügend ausgefüllte Frachtbriefe zurückzuweisen, so würde der Fall einer ungenauen und ungenügenden Ausfüllung nahezu ausgeschlossen sein, jedenfalls wäre dann Art. 7, sofern er einen unvollständig oder ungenau ausgefüllten Frachtbrief betrifft, unverständlich, weil doch, wie die Klägerin vermeint, die Bahn die Folgen zu verantworten habe, indem Folgen nur nach Annahme des Frachtbriefes entstehen können.

Da jedoch die Bahn nicht die Verpflichtung hat, ungenau und ungenügend ausgefüllte Frachtbriefe zurückzuweisen, erschien es nothwendig, ausdrücklich im Art. 7 festzustellen, dass die daraus entstehenden Folgen von der Partei zu tragen sind. Ueberdies kommt noch in Betracht, dass die Bahn oft gar nicht in der Lage ist, zu beurtheilen, ob ein Frachtbrief unrichtig ausgefüllt ist.

Die Bahn würde daher in solchen Fällen auch nicht in der Lage sein, den Frachtbrief zurückzuweisen. Es kann daher diesbezüglich von einer Verpflichtung der Bahn, den Frachtbrief zurückzuweisen, nicht die Rede sein.

Eine Verpflichtung der Bahn, den Frachtbrief aus dem Russischen ins Deutsche zu übersetzen, ist nirgends statuirt, und es kann die Unterlassung der Uebersetzung der Bahn nicht zur Last gelegt werden, insbesonders auch, weil sie die Kosten dieser Uebersetzung von der Partei nicht beanspruchen könnte und ihr nicht zugemuthet werden kann, eine ihr nicht obliegende Auslage auf ihre Kosten zu machen.

Da nach dem Gesagten der entstandene Schaden nur eine Folge der unrichtigen, ungenauen und ungenügenden Ausfüllung des Frachtbriefes ist, für diese Folgen aber nach Art. 7 Int. Ueb. der Absender haftet, war das diesbezügliche, gegen die Eisenbahn gerichtete Klagebegehren abzuweisen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 54. (Abend-) Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 31. Mai wurde der Antrag, betreffend die im Jahre 1901 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, und der Antrag, betreffend den Localbahnbau im nördlichen Mühlviertel Oberösterreichs, dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

In der 55. Sitzung vom 1. Juni wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend die Lage der provisorischen Arbeiter in den k. k. Staatsbahnwerkstätten;

2. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Vermehrung der Magazinsarbeiter im Directionsbezirke Pilsen der k. k. Staatsbahnen;

3. der Herren Abgeordneten Breiter und Genossen, betreffend die Verbesserung der Lage der Wagenwärter bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg.

II. An den Herrn Eisenbahnminister und an den Herrn Handelsminister:

Seitens

4. der Herren Abgeordneten Dr. Eisenkolb und Genossen:

„Es ist eine Thatsache, dass durch Frachttarifermässigungen auf inländischen Eisenbahnen für ausländische Industrieerzeugnisse der denselben auferlegte Eingangszoll zum Theile oder auch ganz aufgewogen wird. Hiedurch wird die inländische Industrie des Schutzes beraubt, den ihr der Einfuhrzoll gewähren soll.

Ohne Zweifel hat der Staat die Pflicht, Vorsorge zu treffen, dass solche Bevorzugungen ausländischer Producte zum Schaden der inländischen Industrie hintangehalten werden; übrigens dürfte der Staat doch schon im eigenen Interesse zu trachten haben, dass seine Absichten nicht durch ein solches Vorgehen der Bahnverwaltungen durchkreuzt werden.

So wurden zum Beispiele erst in letzter Zeit die Frachtsätze für Oele und Fette aller Art, worunter auch Palmkern- und Cocosöl eingereiht sind, ab den Elbe-Umschlagsplatzstationen, und zwar für ausländisches Erzeugniss, gegen früher ganz bedeutend herabgesetzt.

Es war beispielsweise — um einen bestimmten Fall anzuführen — der inländischen Firma Georg Schicht in Aussig vor längerer Zeit gelungen, dass man die von ihr erzeugten Oele wenigstens nicht mehr so unverhältnissmässig theuerer verfrachtete als ausländisches Erzeugniss dieser Art — einen höheren Frachtsatz muss die inländische Waare seit jeher bezahlen — durch die neuerliche Tarifermässigung für ausländische Producte erscheinen letztere aber wieder, wie aus nachfolgender Aufstellung ersichtlich, in ganz unglaublicher Weise bevorzugt; der Frachtunterschied entspricht bei mehreren Stationen 25 Percent des Eingangszolles.

Nach	Von Laube in Pfennigen	Umschlag Tetschen	Schreckenstein direct	Diese Route ist um 30 km kürzer
		Heller per 100 kg		
Oderberg	140 Pfennige à 118·—	*) 165	204	
Bielitz	174 „ à 118·—	205	248	
Saybusch	179 „ à 118·—	211	247	
Budapest	259 „ à 118·—	305	322	
Szegedin	360 „ à 118·—	424	440	
Wien	159 „ à 118·—	187	198	
Brünn	159 „ à 118·—	187	198	
Klagenfurt	317 „ à 118·—	374	382	
Salzburg	219 „ à 118·—	258	314	
Linz	209 „ à 118·—	246	265	

*) Gilt nur für aus dem Auslande eingeführte Waare.

Ferner ist zu erwägen, dass die Frachtsätze der Eisenbahnen des Deutschen Reiches ohnedies für den Export — im Vergleiche zu unseren — ungeheuer niedrig sind.

Die Lage des Cocos- und Kernölgeschäftes ist derzeit so schlecht, dass nachweisbar jetzt bei der Fabrikation Geld zugesetzt wird, und nun begünstigen noch die Bahnen durch Ermässigung der Frachtsätze den deutschen Import. Der Kampf um Gleichstellung der Tarife für inländische Erzeugnisse mit ausländischen Producten war bisher vergeblich.

Es wäre doch endlich hoch an der Zeit, dass eine gesetzliche Bestimmung getroffen würde, welche es unmöglich macht, dass die Eisenbahnen durch willkürliche Erstellung von Tarifen die mit grösster Mühe und Gewissenhaftigkeit erstellten Positionen des Zolltarifes einfach umstossen und der inländischen Production dadurch in durch nichts zu rechtfertigender Weise Schaden zufügen.

Dazu kommt noch, dass das k. k. Eisenbahnministerium sehr häufig selbst in der Lage wäre, durch Frachtermässigungen den Export inländischer Producte zu ermöglichen; derartige Ansuchen inländischer Fabrikanten werden aber trotzdem einfach abgewiesen.

So hat zum Beispiel die Schweiz auf Seife so niedrige Zollsätze, dass der Export einiger Specialitäten dorthin möglich wäre, wenn die k. k. österreichischen Staatsbahnen diesfalls Frachtermässigungen gewähren würden.

Ein diesbezügliches Ansuchen wurde aber ohne Anführung irgend eines Abweisungsgrundes mit dem Erlasse vom 27. April 1901, Z. 1849 T.-A.-B., abgewiesen.

Bei dieser Sachlage stellen die Gefertigten die Anfrage an Seine Excellenz den Herrn Handelsminister und Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister:

1. Sind denselben diese Verhältnisse bekannt?

2. Gedenken dieselben zum Schutze der heimischen Industrie gegenüber ausländischen Erzeugnissen, soweit es schon jetzt möglich ist, Abhilfe gegen solche Missstände, insbesonders durch Gewährung von Frachtermässigungen auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen zu gewähren und, soweit derzeit nicht Abhilfe getroffen werden kann, ein Gesetz vorzulegen, welches solchen Bevorzugungen ausländischer Producte vor inländischen vorbeugt?"

III. An den Herrn Handelsminister:

Seitens

5. der Herren Abgeordneten Wilhelm, Dr. von Hofmann und Genossen, betreffend die Bestellung von der deutschen Sprache mächtigen Beamten bei den Agentschaften des Oesterreichischen Lloyd.

Herrenhaus.

Die Eisenbahncommission des Herrenhauses hat den Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905, durchberathen und einen eingehenden Bericht hierüber vorgelegt. Derselbe gipfelt in dem Antrage, der genannten Vorlage in der vom Abgeordnetenhause beschlossenen Fassung beizutreten. Ueberdies sieht sich die Commission am Schlusse ihres Berichtes „über diese umfangreiche und wichtige Vorlage veranlasst, der k. k. Regierung und insbesondere dem k. k. Eisenbahnministerium Dank und Anerkennung für die ebenso glückliche als verständnissvolle Zusammenfassung der verschiedenen schwebenden Eisenbahnfragen auszusprechen, welche als eine höchst verdienstvolle Leistung bezeichnet werden muss".

Abgeordnetenhaus.

Der Eisenbahnausschuss trat am 3. Juni unter dem Vorsitze des Obmannes Freiherrn von Schwegel zu einer Sitzung zusammen, welcher auch Se. Excellenz Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek beiwohnte. Gegenstand der Verhandlung war die Localbahnvorlage pro 1901.

Abg. Freiherr von Schwegel beantragt, von einer besonderen Generaldebatte abzusehen und dieselbe bei der Erörterung des Artikels I abzuführen.

Dieser Antrag wird einstimmig angenommen.

Sodann wird Artikel I der Vorlage (Aufzählung der sicherzustellenden Localbahnen) in Verhandlung gezogen.

Abg. Dr. Tavčar tritt für die Localbahnen Krains ein, unterstützt die Petition des krainischen Landesausschusses bezüglich der Unter-Krainer Bahn, bekämpft jedoch den vom Abg. Ritter von Berks gestellten Antrag hinsichtlich der Verlängerung der Steiner Bahn von Domžale aus. Die Verlängerung dieser Bahn könne und dürfe nur von Stein, diesem aufstrebenden Curorte, ausgehen.

Abg. Dr. Ellenbogen glaubt im Sinne aller niederösterreichischen Abgeordneten zu sprechen, wenn er den Ausbau

der Bahn Wien — Pressburg für dringend nothwendig erklärt. Die Vorarbeiten für diese Bahn seien bereits zu Ende geführt; das mit 16 Millionen Kronen veranschlagte Anlagecapital sei bis auf 600.000 Kronen, welche der Staat an Stammactien zu übernehmen hätte, bereits gezeichnet. Redner ersucht den Eisenbahnminister um eine Aufklärung, ob und für wann die Regierung die Zeichnung dieser 600.000 Kronen zusagen könne. Er kündigt schliesslich eine Resolution in socialpolitischer Hinsicht und eine Wiederholung seines bei Berathung der Investitionsvorlage gestellten Antrages über die Gewerbeinspectoren an.

Abg. Dr. Kolischer erörtert die Schwierigkeiten der Entwicklung des Localbahnwesens in Oesterreich, die darauf beruhen, dass die Localbahnen insbesondere infolge der übertriebenen Anforderungen der Militärverwaltung zu theuer gebaut und auch zu theuer administrirt werden. Namentlich seien die Bahnerhaltungskosten und die sonstigen sachlichen Ausgaben bei den Localbahnen zu gross. Die Regierung habe diesbezüglich allerdings in der letzten Zeit Verbesserungen vorgenommen, im Grossen und Ganzen aber bleibe noch Vieles zu wünschen übrig. Als Princip müsse aufgestellt und festgehalten werden, dass eine Localbahn ein anderes genus als eine Hauptbahn sei. Das Land Galizien sei in dieser Vorlage gänzlich vernachlässigt; andererseits aber finde Redner eine Bahn in die Reihe der im Jahre 1901 sicherzustellenden Localbahnen aufgenommen, welche die galizische Landesverwaltung gar nicht wünscht, nämlich die Bahn von Neumarkt bis an die ungarische Grenze. Redner wünscht für die nächste Zeit im Sinne der Beschlüsse des galizischen Landtages, sowie des galizischen Landeseisenbahnrathes die Sicherstellung nachstehender Bahnen: Lemberg—Brzezany—Podhajce, Szczawnica—Sandec—Nowy targ, Tarnopol — Zbarac, Janów—Jawarów, Boryslaw — Truskawiec, Tarnów — Szczucin, Lubień—Myślenice—Podgórze und Tymbark—Bochnia—Dobra.

Abg. Dr. Fořt regt die Aufnahme der Localbahn Leitomischl—Polička in die Reihe der durch das nächste Gesetz sicherzustellenden Projecte an und bringt eine diesbezügliche Resolution in Vorschlag. Die finanzielle Misère der Localbahnen besprechend, erblickt Redner einen der Gründe derselben vorzugsweise in dem mangelhaften commerciellen Dienste, den der Staatsbetrieb den vom Staate geleiteten Localbahnen angedeihen lässt. Redner beantragt schliesslich eine Resolution dahingehend, dass dem vielfach mangelhaften commerciellen Dienste auf den im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen ein Augenmerk zuzuwenden sei und insbesondere bei der Theilung des Verkehres durch künstliche Ablenkung desselben die in Frage stehenden Localbahnen nicht benachtheiligt werden.

Abg. Franz Hofmann betont die Nothwendigkeit der Ausgestaltung des schlesischen Eisenbahnnetzes und erörtert die missliebe wirthschaftliche Lage der Industrie, des Gewerbes und der Landwirthschaft Schlesiens. Er stellt den Antrag, auch für den Ausbau der Bahn Troppau—Grätz einen Staatsbeitrag von 100.000 Kronen, das ist ein Viertel der Baukosten, in die Localbahnvorlage aufzunehmen. Für den Fall der Ablehnung dieses Antrages bringt er einen Resolutionsantrag in Vorschlag, welcher die Sicherstellung dieses Staatsbeitrages so rechtzeitig verlangt, dass diese Bahn längstens im Jahre 1902 dem Verkehre übergeben werden könne, und weiter die Regierung auffordert, sich mit den Interessenten behufs baldigster Durchführung einer Reihe von für Schlesien nothwendigen Bahnbauten ins Einvernehmen zu setzen. Schliesslich empfiehlt er zur Vervollständigung des schlesisch-mährischen Eisenbahnnetzes den Ausbau der Linie Römerstadt—Rabensdorf.

Abg. Maštálka protestirt gegen die in der Investitionsvorlage an den Tag gelegte Absicht der Regierung, in der Localeisenbahnaction eine möglichst grosse Beschränkung eintreten zu lassen. Er schildert die Bedeutung des Localbahnwesens für die von den Bahnen durchzogenen Gegenden und bemerkt bezüglich der Localbahnaction in Böhmen, dass sich die Staatsverwaltung immer die einen Reinertrag versprechenden Localbahnen zur Ertheilung der Staatsgarantie aussuche und es dem Lande überlasse, die keinen grossen Aufschwung in Aussicht stellenden Bahnen zu unterstützen. Redner wendet sich weiter gegen die vom Eisenbahnministerium beobachtete Praxis, wonach die neuen concessionirten Localbahnen ihren Sitz in Wien haben. Daraus erkläre sich auch manchmal das schlechte commercielle Ergebniss dieser Bahnen. Redner empfiehlt die Einführung von Benzinmotoren zu Versuchszwecken auf den im Staatsbetriebe befindlichen Localbahnen, sowie die Durchführung des elektrischen Betriebes auf denselben und stellt sechs Resolutionen folgenden Inhalts:

1. Gewährung eines Staatsbeitrages von 800.000 Kronen für die Localbahn Libochowitz-Jenschowitz-Melnik, sowie Einleitung von Verhandlungen behufs Uebernahme der sieben Localbahnen in der Richtung von Postelberg nach Alt-Paka in den Staatsbetrieb;

2. Ergänzung der Interessentenbeiträge für die Bahn Sudoměř—Alt-Paka bis auf 25 Percent des erforderlichen Baucapitales;

3. Gewährung einer Staatsunterstützung für die Localbahn Bohdaneč-Rosic nach Ermittlung der Kosten des elektrischen Betriebes;

4. Einleitung von Verhandlungen mit der Stadtvertretung Reichenau wegen Uebernahme der Stammactien der Bahn Reichenau-Sollnitz;

5. Förderung des Baues einer elektrischen Strassenbahn von der Station Dobrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ins Morávkathal;

6. Ausbau der Ostrau-Friedlander Bahn durch das Althammerthal zum Anschlusse an die Kaschau-Oderberger Bahn auf Staatskosten.

Schliesslich befürwortet er die Betheiligung des Staates an der Hilfsaction zu Gunsten der Bahn Votic-Selčan mit der Hälfte statt mit einem Drittel des erforderlichen Capitales.

Abg. Dr. Ryba befürwortet den Ausbau der Bahn Neuhaus-Wobratein. In der gegenwärtigen Localbahnvorlage werde für das nördliche und mittlere Böhmen eine ganze Reihe von Localbahnen in Aussicht genommen, während der Süden ganz unberücksichtigt erscheine. Die vom Redner unterstützte Bahn sei schon vor acht Jahren vom böhmischen Landtage, als an erster Stelle spruchreif, beschlossen worden. Der Eisenbahnminister habe nun das Versprechen abgegeben, dass diese Bahn in die nächste Localbahnvorlage ganz bestimmt Aufnahme finden werde, weshalb er keinen Antrag stellen wolle.

Abg. Kubr unterstützt den Bau der Localbahn Neuhaus-Wobratain.

Abg. Heimrich gibt seiner Freude darüber Ausdruck, dass die Eisenbahnverbindung zwischen Saar — Tischnowitz, bezw. Deutsch-Brod — Brünn zustande kommt. Er empfiehlt ein rascheres Tempo bei der Durchführung der der Begehung vorangehenden Arbeiten. Redner spricht sich gegen die im Motivenberichte zum Ausdrucke gebrachte Absicht einer Zurückhaltung in der Herstellung weiterer neuer Localbahnen aus und bittet, dass alle Projecte vom Staate sichergestellt werden mögen, welche vom Lande und den Privatinteressenten derart durch Beiträge unterstützt werden, dass hieraus die Nothwendigkeit derselben ersichtlich ist.

Abg. Baumgartner wünscht die Aufnahme folgender Bahnlinien in die nächste Localbahnvorlage: Lambach—Vorchdorf, Asehach—Neufelden (Ueberbrückung der Donau), Grein—Krems, Agonits—Herndl und Linz—Efferding—Peuerbach.

Abg. Tambosi bespricht die Verhältnisse des Trentino in Bezug auf Bahnbau und macht aufmerksam, dass derselbe stets vernachlässigt wurde. Er empfiehlt den Ausbau eines vollständigen Netzes von Localbahnen im Trentino im Anschlusse an die in der Vorlage sichergestellte Linie Trient—Malè, und zwar die Linie Lavis—Molina, eventuell Moena, sowie die spätere Verlängerung der Strecke Trient—Malè, die Linie nach Indicarien. Er befürwortet weiter im Interesse der Stadt Innsbruck die rasche Ausführung der Studien für die Linie Innsbruck—Landesgrenze und bringt im Auftrage seiner Collegen vom Küstenlande zwei Resolutionen betreffs Ausbau der Linien Cervignano—Belvedere und Parenzo—Canfanaro ein.

Abg. Dr. Scheicher empfiehlt den Ausbau der Bahnen von Krems nach Grein, Kernhof, bezw. Kirchberg a. d. Pielach—Maria-Zell, sowie Rekawinkel, bezw. Neulengbach—Hainfeld.

Abg Dr. Sileny beantragt den Ausbau einer mährischen „Gürtelbahn", welche die von der Landesgrenze nach Brünn zusammenlaufenden Bahnen in einer gewissen Entfernung von Brünn durch Querbahnstrecken verbinden würde und legt Resolutionen, betreffend die Herstellung der Strecken Wischau—Blansko, Tischnowitz—Gross-Bittesch, Křižanau—Gross-Bittesch—Tečic, Eibenschitz—Hettowitz—Jarměřitz, Boskowitz—Opatowitz, Hradisch—Březolup, und betreffend die Bevorzugung der heimischen Arbeit und Production auch bei diesen Bahnbauten, vor.

Abg. Kaftan führt aus, die Localbahnvorlage enthalte eine Reihe von Localbahnen, für deren Sicherstellung sich zahlreiche Bezirke warm eingesetzt und auch grosse finanzielle Opfer gebracht haben. Redner statte daher dem Eisenbahnminister seinen Dank ab, dass er wenigstens einen Theil der diesbezüglichen sehnlichen Wünsche durch die Vorlage erfüllt habe. In Bezug auf den Betrieb der Localbahnen erscheine es nothwendig, die bisher übliche Verwaltung einer gründlichen Reorganisation zu unterziehen. Der Localbahnbetrieb erheische bis jetzt einen grossen Aufwand, dem einfach dadurch gesteuert werden könne, dass man für den Personenverkehr die gegenwärtig schon auf

hoher Stufe der Vollendung stehenden Motoren verwende und für den Lastenverkehr den Sammeldienst einführe, wodurch sich der Betrieb ausserordentlich vereinfachen und verbilligen liesse. Zum Schlusse berührt Redner die Frage einer entsprechenden Reconstruction des Višehrader Bahnhofes in Prag und bringt zwei Resolutionen ein. In der ersten wird die Regierung aufgefordert, für die finanzielle Sicherstellung der Localbahn Daudleb-Vamberk-Rokitnic durch Ankauf von Stammactien im Betrage von fl. 86 000 in der nächsten Localbahnvorlage vorzusorgen. In der zweiten Resolution wird die Regierung ersucht, mit der grössten Beschleunigung die Reconstruction des Višehrader Bahnhofes vorzunehmen und dabei die berechtigten Wünsche und Interessen des sechsten Prager Bezirkes zu berücksichtigen.

Die Sitzung wird sodann unterbrochen.

* * *

Nach Wiederaufnahme der Sitzung constatirt Abg. Doctor Šusteršič, dass Krain in der gegenwärtigen Vorlage vollständig übergangen worden sei. Er stellt demgemäss bezüglich der folgenden Bahnlinien den Antrag, dass dieselben in Artikel I aufgenommen werden: Neumarkt—Krainburg, Treffen—Trzišče—Johannisthal; Heilenstein (an der Landesbahn Cilli-Wöllan) nach Stein oder Domžale mit einem Flügel von Rietzdorf nach Oberburg. Bezüglich dreier anderer Bahnprojecte (Weisskrainer, Idrianer und Wippacher Bahn) bringt Redner eine Resolution ein, durch welche die Regierung aufgeordert wird, diese Linien in ihr Eisenbahnprogramm aufzunehmen. Redner empfiehlt weiter die Verstaatlichung oder Uebernahme in den Staatsbetrieb bezüglich der Landesbahn Cilli-Wöllan.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek constatirt zunächst, dass bezüglich der Regierungsvorlage selbst keine principielle Einwendung erhoben wurde, vielmehr lediglich das Bestreben hervorgetreten ist, den Rahmen der Vorlage durch Einbeziehung weiterer Projecte zu erweitern. Die Regierungsvorlage könne wohl als eine ziemlich bedeutende Ausgestaltung des bestehenden Bahnnetzes bezeichnet werden, da dieselbe die Sicherstellung von 605 km neuer Bahnen bezwecke, so dass zuzüglich der im Investitionsprogramme bewilligten 574 km zusammen 1179 km neue Bahnen im Laufe der nächsten Jahre zur Ausführung gelangen werden.

Die Verpflichtung des Staates würde nach dem Gesetzentwurfe, abgesehen von den Linien Rakonitz—Laun und Hartberg—Friedberg, die auch im Investitionsprogramme vorgesehen sind, einen Capitalswerth von K 26,650.000, einschliesslich der genannten zwei Linien K 38,190.000 erreichen.

Der Umfang der Vorlage rechtfertige es, dass die Regierung hinsichtlich der Aufnahmen weiterer Projecte eine gewisse Zurückhaltung beobachten müsse. Ueberdies könne nicht verkannt werden, dass das Zusammentreffen der grossen Investitionsbahnbauten mit einer abnormal erhöhten Thätigkeit auf dem Gebiete des Localbahnwesens manche nicht wünschenswerthe Consequenzen nach sich ziehen könnte.

Vom Standpunkte einer vorsichtigen Wirthschaftspolitik müsse es also vermieden werden, dass die wünschenswerthe Vervollständigung des bestehenden Bahnnetzes auf einen allzu kurzen Zeitraum zusammengedrängt werde. Die bisherige Entwicklung zeige, dass Jahr für Jahr zwischen 500 und 700 km neue Bahnen zur Eröffnung gelangen, was eine nicht zu unterschätzende Vermehrung darstelle.

Die Regierung sei der Anschauung, dass auf dem Gebiete des Localbahnwesens keine stossweise, sondern eine organische Thätigkeit stattzufinden hätte, welche eine ununterbrochene, successive Ergänzung des bestehenden Bahnnetzes ermöglicht.

Die gegenwärtige Vorlage bildet demnach keinen Abschluss der Localbahnaction, sondern nur einen weiteren Schritt auf dem auch in Zukunft weiter zu verfolgenden Wege der Localbahnsicherstellung. Wenn also irgend ein Project in die jetzige Vorlage nicht aufgenommen sei, so sei damit das künftige Schicksal dieses Projectes durchaus nicht abgesprochen.

In Beantwortung der in der Ausschussverhandlung gefallenen Bemerkungen über die Frage eines ökonomischen Baues und Betriebes von Localbahnen, sowie über die ungünstigen finanziellen Ergebnisse mehrerer Localbahnen weist der Minister darauf hin, dass es sich um die allerersten Betriebsjahre der betreffenden Bahnen handle und dass daher ein abschliessendes Urtheil über ihre Ertragsfähigkeit füglich noch nicht abgegeben werden kann. Speciell hinsichtlich der Wahrnehmung der commerciellen Interessen der Localbahnen seien bereits namhafte Erfolge erzielt worden, und sei zu erwarten, dass diese Bahnen jene Antheilnahme am Verkehre erlangen werden, auf welche sie legitimen Anspruch haben. Die Regierung gehe hiebei stets im Einvernehmen mit den betreffenden autonomen Körperschaften vor. Hinsichtlich der Besserung der finanziellen Ergebnisse der Localbahnen seien speciell im letzten Jahre sehr bedeutende Fortschritte erzielt worden.

Auf die Besprechung der einzelnen in Anregung gebrachten Bahnprojecte übergehend, bemerkt der Minister, dass die Linie Krainburg—Neumarktl auch seitens der Regierung als eine sehr wünschenswerthe und gesunde anerkannt werde und dass die Regierung, sobald die zunächst einzuleitende Revision des aus früherer Zeit stammenden, theilweise von nicht mehr zutreffenden Voraussetzungen ausgehenden Projectsmateriales durchgeführt und damit eine zuverlässige Feststellung der Kosten ermöglicht sein wird, der Sicherstellung dieses Bahnprojectes mit allem Wohlwollen nähertreten wird.

Für die Linien Treffen—Trzišče und Heilenstein—Stein, resp. Domžale liegen bisher die Voraussetzungen einer legislativen Sicherstellung noch nicht vor, zumal für die letztere Linie die Wahl zwischen mehreren Varianten getroffen werden müsse. Um die letztere Frage zu klären, sei die Regierung bereit, ein vergleichendes Studium der verschiedenen Projecte durchzuführen, um feststellen zu können, welches der Variantenprojecte den weiteren Bestrebungen zugrunde zu legen wäre.

Die Frage der Fortsetzung der Unter-Krainer Bahnen sei dermalen zur Entscheidung noch nicht reif.

Bezüglich der Fortsetzung der Wippachthalbahn und der Herstellung einer Linie St. Lucia—Idria—Bischoflack könne nicht unbemerkt bleiben, dass diese Linien namhafte technische Schwierigkeiten zu überwinden haben würden.

Für die seit vielen Jahren angestrebte Einbeziehung von Maria-Zell in das Bahnnetz bestehen vier verschiedene Projecte, zwischen denen erst die Wahl getroffen werden muss. In letzter Zeit sei die Fortsetzung der Pielachthalbahn nach Maria-Zell in den Vordergrund getreten, und nehme die Regierung diesem Projecte gegenüber eine wohlwollende Haltung ein, doch müsse zunächst die Kostenfrage durch technische Detailstudien festgestellt werden. Zur Aufnahme in den vorliegenden Gesetzentwurf sei demnach die Maria-Zeller Bahn noch nicht reif.

Die Linie Krems—Grein sei eine volkswirthschaftlich sehr wichtige Verbindung, welcher die Regierung ihr besonderes Interesse zuwendet. Die Linie sei allerdings sehr kostspielig; um ein Urtheil über die erforderlichen Kosten zu gewinnen, sei die Regierung bereit, für die Aufstellung des Detailprojectes dieser Linie Vorsorge zu treffen.

Bezüglich der weiter angeregten Linie Hainfeld—Rekawinkel sei eine Reihe von Fragen noch nicht geklärt, es könne daher zu diesem Projecte dermalen noch nicht Stellung genommen werden.

In Angelegenheit der Linie Wien—Pressburg sei in letzter Zeit allerdings eine Reihe von Hindernissen beseitigt worden, die bisher der Realisirung dieser Linie entgegenstanden. Die Regierung werde sich mit diesem Projecte eingehend befassen und behalte sich vor, nach Klarstellung der noch offenen Vorfragen eventuell entsprechende Anträge zu stellen.

Von den seitens der Vertreter aus Galizien befürworteten Bahnlinien komme in erster Linie Lemberg—Winniki—Przemyślany—Brzeżany—Podhajce hervorzuheben. Diese Linie bestehe aus mehreren Theilen, welche speciell zu behandeln sind; die Strecke Brzeżany—Podhajce sei bereits einmal gesetzlich sichergestellt gewesen, jedoch wegen des Wegfalles der bedungenen Beitragsleistung nicht zur Ausführung gelangt. Die Strecke Lemberg—Winniki sei für den Staat von besonderem Interesse, da dieselbe in erster Linie dem Verkehrsbedürfnisse der grossen Tabakfabrik in Winniki dienen wird. Auch die zwischenliegende Strecke Winniki—Przemyślany—Brzeżany durchziehe ein wirthschaftlich entwicklungsfähiges Gebiet.

In Anbetracht dieser besonderen Verhältnisse werde es die Regierung nicht unterlassen, für diese Linie ausnahmsweise die Gewährung der Staatsgarantie für ein Vorzugscapital von 10 Millionen Kronen in Antrag zu bringen, sobald die Voraussetzungen für eine legislative Sicherstellung gegeben sein werden.

Hinsichtlich der weiter angeregten Linien Sandec—Szczawnica, Tarnów—Szczucin und Borysław—Truskawiec werde die Regierung im Rahmen des galizischen Landes-Localbahngesetzes ihre Mitwirkung nicht vorenthalten.

Für die Linien Tarnopol—Zbaraż und Janów—Jaworów werde es auf Grund der gepflogenen Erhebungen möglich sein, die Stundung der Betriebskostenvergütung zu Gunsten der Verzinsung des Vorzugscapitales zu gewähren. Diesbezüglich stehe die Regierung in Verhandlung mit dem galizischen Landesausschusse.

Hinsichtlich der beantragten Localbahnen in Schlesien komme in erster Linie die Bahn Troppau—Grätz in Betracht, für welche nach Klarstellung der Kostenfrage die Gewährung

eines angemessenen Staatsbeitrages in Aussicht genommen werden dürfte. Die anderen angestrebten Bahnprojecte seien in der Vorbereitung noch ziemlich zurück und stehen überdies vielfach unter einander im Widerspruche. Hinsichtlich der letzteren Bahnlinien wäre daher zunächst eine Verständigung der Bauinteressenten anzustreben.

Von den besprochenen Bahnlinien in Böhmen sei die Linie Libochowitz—Jenschowitz dermalen schon deshalb nicht spruchreif, weil derselben das Gegenproject Libochowitz—Raudnitz gegenüberstehe und daher noch eine Verständigung mit dem Landesausschusse nothwendig sei.

Die Linie Bohuanec—Rositz könne gleichfalls dermalen noch nicht als ausgereift angesehen werden, zumal für den jetzt in Aussicht genommenen elektrischen Betrieb noch ein Kostenvoranschlag fehle.

Für die bestehenden Linien Reichenau—Solnitz und Wotitz—Selčan sei die Regierung gern bereit, die im Zuge befindliche Sanirungsaction ihrerseits in geeigneter Weise zu unterstützen.

Bezüglich der Linie Neuhaus—Wobatein werde die Regierung mit dem Landesausschusse in Betreff der Aufstellung des Detailprojectes in Verhandlung treten, um womöglich in der Realisirung dieses Projectes keinen Zeitverlust eintreten zu lassen.

Was die Wünsche der Abgeordneten aus Mähren anbelangt, so sei der Umstand, dass die Linie Skalitz—Boskowitz—Opatowitz bisher noch nicht zur Verwirklichung gelangt ist, auf Verhältnisse zurückzuführen, welche sich der Einwirkung der Regierung entziehen.

Hinsichtlich der in Oberösterreich gelegenen Linie Lambach-Vorchdorf gibt der Minister der Erwartung Ausdruck, dass es gelingen werde, diese zweifellos wünschenswerthe Bahn in naher Zeit auf entsprechender Grundlage zur Sicherstellung zu bringen. Die weiteren projectirten Localbahnen in Oberösterreich seien noch durchaus nicht spruchreif, ja theilweise unter einander collidirend. Nur bezüglich der Fortsetzung der Steyrthalbahn bis Herndl zum Anschlusse an die Pyrhnbahn könne schon jetzt gesagt werden, dass deren Herstellung jedenfalls in Aussicht zu nehmen sein wird. Auf die Anregungen der Abgeordneten aus Tirol bemerkt der Minister, dass Südtirol durch die Sicherstellung der Linie Trient—Malè eine werthvolle Bereicherung seines Bahnnetzes erlange.

Was die gewünschte Ausarbeitung von Projecten für die Linien Innsbruck—Reichsgrenze gegen Mittenwald und Mals—Landeck anlangt, werde die Regierung die Aufstellung eines Vorprojectes für die erstere Linie unter Mitwirkung der Stadt Innsbruck demnächst in Angriff nehmen, dagegen könne die Projectsaufstellung für die Linie Mals—Landeck erst für eine spätere Zeit in Aussicht genommen werden.

Der Minister schliesst mit der Bitte, die zu Artikel I gestellten Zusatzanträge ablehnen und diesen Artikel in der Fassung der Regierungsvorlage annehmen zu wollen.

Abg. Kliemann beantragt, in Artikel I als Punkt 19 die Secundärbahn Aussig—Klein-Kahn—Tyssa und Peterswald aufzunehmen und behufs Anschluss derselben an die sächsischen Staatsbahnen im schnellsten Wege mit der sächsischen Regierung Verhandlungen einzuleiten.

Abg. Dr. Steinwender empfiehlt zwei Anträge zur Annahme, nach deren einem der Bau der Linie Schluckenau—Schland vorbereitet, während nach dem anderen der Bau einer Localbahn Weizelsdorf—Unter-Loibl—Ferlach gleichzeitig mit der Eröffnung der Theilstrecke Klagenfurt—Weizelsdorf sichergestellt werden soll.

Abg. Siegmund hebt die Nothwendigkeit des Baues einer Localbahn für das Erzgebirge bei Aussig, und zwar von Aussig über Tyssa nach Peterswald an der sächsischen Grenze hervor und beantragt für den Fall der Ablehnung des Antrages Kliemann, die Regierung aufzufordern, dem Baue dieser Bahn eine wohlwollende Beachtung, wo möglich eine materielle Unterstützung zu gewähren und ehestens mit der sächsischen Regierung betreffs der Anschlussbahn in Verhandlung zu treten. Weiter beantragt Redner betreffs einer Reihe von Petitionen von Gemeinden und Bezirken die Regierung aufzufordern, diesen Petionen thunlichste Berücksichtigung bei einer demnächst einzubringenden Localbahnvorlage angedeihen zu lassen.

Abg. Lukseh beantragt nach eingehender Begründung, in die Localbahnvorlage für das Jahr 1902 das bereits spruchreife und für das südwestliche Mähren hochwichtige Project einer Localbahn von Hödnitz nach Hosterlitz aufzunehmen, für welches der mährische Landtag bereits im Jahre 1900 eine Subvention von K 280.000 bewilligt habe. Er beantragt ferner eine Resolution, durch welche die Regierung aufgefordert wird, für den Bau der Eisenbahnverbindung von Sternberg über Deutschhause und Braunseifen nach Römerstadt, sowie der Eisenbahnverbindung von Leibnitz nach Wies Sorge zu tragen.

Abg. Dr. Götz beantragt eine Resolution, betreffend die Einbeziehung der Bahn Nikolsburg—Unter-Tannowitz—Pohrlitz in die nächste Localbahnvorlage, ferner eine Resolution, durch welche die Petition der Stadt Mährisch-Weisskirchen hinsichtlich der Bahn Mährisch-Weisskirchen—Bodenstadt—Stadt Libau—Bärn der Regierung zur Berücksichtigung in einer der nächsten Localbahnvorlagen empfohlen wird. Redner legt weiter dar, dass schon in die gegenwärtige Vorlage das fertiggestellte und vom mährischen Landtage subventionirte Project Hödnitz—Hosterlitz hätte einbezogen werden sollen.

Abg. Halter beantragt eine Resolution, durch welche das Eisenbahnministeriums aufgefordert wird, die Salzkammergut-Localbahn-Gesellschaft zum Ausbau der Linie Mondsee—Strasswalchen zu verhalten.

Abg. Dr. Ritter von Niementowski beantragt, als Punkt 12 des Artikel I statt der Bahn Neumarkt—Suchahora die Bahn Zakopane—Suchahora aufzunehmen.

Berichterstatter Abg. Gižowski erklärt, dass er sich durch die Befürwortung des § 12 des Artikels I mit einem Beschlusse des galizischen Landtages, dessen Mitglied er sei, in Widerspruch setzen würde. Wenn er trotzdem das Referat beibehalte, so geschehe dies nur, um das Zustandekommen der Vorlage nicht zu gefährden, sowie in der Hoffnung, dass der Ausschuss eine Aenderung im Sinne des Antrages Niementowski vornehmen werde. Er empfiehlt die Annahme des Artikels I.

Bei der Abstimmung werden sämmtliche Abänderungs- und Ergänzungsanträge abgelehnt und Artikel I unverändert nach der Regierungsvorlage angenommen.

Die im Laufe der Debatte gestellten Resolutionen und Anträge, sowie die dem Eisenbahnausschusse vorliegenden Petitionen werden der Regierung zur Prüfung und Würdigung zugewiesen.

Die restlichen Artikel des Gesetzes werden ohne Debatte, und zwar Artikel II bis XIX, sowie die Artikel XXII und XXIII unverändert nach der Regierungsvorlage, die Artikel XX und XXI mit einer unwesentlichen stilistischen Aenderung angenommen.

Zum Berichterstatter für das Haus wurde Abg. Gižowski bestellt.

Hierauf wurde die Sitzung geschlossen.

Die Berathung über die Localbahnvorlage erscheint somit erledigt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Wagenremise nebst Werkstättenanbauten am Betriebsbahnhofe Ottakring. Bauconsensertheiung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten, vom Standpunkte der Wiener Bauordnung entsprechend befundenen Detailprojectes für zwei Wagenhallen mit zwischenliegender Werkstätte und Nebenräumen in Ottakring zwischen der Maroldingergasse und Montleartstrasse, bezw. Kopp- und Herbststrasse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 24.338.]

— (Wagenhalle am Betriebsbahnhofe Erdberg.) Das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Detailproject für die am Betriebsbahnhofe Erdberg der Wiener elektrischen Strassenbahnen auszuführende zweite Wagenhalle wurde im Allgemeinen entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Prüfung nach § 22 der Handelsministerialverordnung vom 25. Jänner 1879 übermittelt.

Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 21.867.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Eröffnung der Stationen Chrast (Oe.N.W.B.) und Chrudim (Oe.N.W.B.) für die Güter-Auf- und Abgabe nach und von den Stationen der Localbahn Chrudim-Holitz.) Ab 15. Juni werden die Stationen Chrast (Oe.N.W.B.) und Chrudim (Oe.N.W.B.) für die unbeschränkte Güter-Auf- und Abgabe nach und von den Stationen der Localbahn Chrudim-Holitz eröffnet.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Berlin: Schliessung der Station „Berlin (Potsdamer Bahnhof)“ für den Kohlen- und Coaksverkehr.) Ab 1. Juli wird die Station Berlin (Potsdamer Bahnhof) für den gesammten Kohlen- und Coaksverkehr geschlossen werden.

Preussen und Bayern. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Erfurt: Eröffnung der Reststrecke Neuhaus (Kreis Sonneberg) — Stockheim der Neubaulinie Köppelsdorf — Stockheim.) Am 1. Juni ist die 6·50 km lange Reststrecke Neuhaus (Kreis Sonneberg)—Stockheim der Neubaulinie Köppelsdorf — Stockheim für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Der an dieser Reststrecke gelegene Haltepunkt Burggrub dient nur dem Personen- und Gepäcksverkehr, die Annahme und Auslieferung von Privatdepeschen ist ausgeschlossen. Die neueröffnete Strecke führt bis zur bayerischen Station Stockheim (Strecke Lichtenfels—Probstzella), die Gemeinschaftsstation wird. Soweit die vorbezeichnete Reststrecke auf bayerischem Gebiete liegt, findet die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns vom 10. December 1892 Anwendung. Die Entfernung von Neuhaus (Kreis Sonneberg) bis Burggrub beträgt 2·63 km und von Burgrub bis Stockheim 3·87 km.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Errichtung neuer Haltestellen.) Zufolge einer Kundmachung obiger Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom 1. Juni wurde ab 26. Mai in Mautern a. d. Donau (gegenüber von Stein) eine neue Haltestelle für den Personen- und Frachtenverkehr eröffnet. Die bisherige Agentie Rácz-Almás wurde ab 26. Mai in eine Haltestelle umgeändert.

Verschiedene Mittheilungen.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. April fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten E. A. Ziffer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialrathes Dr. Rudolf Schuster Edlen von Bonnott die diesjährige (45.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 36 Actionäre erschienen, welche 33.916 Actien mit 1633 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellte sich im abgelaufenen Verwaltungsjahre das garantirte Reinerträgniss der österreichischen Linien auf K 4,400.000, das der rumänischen Linien auf Frcs. 3,865.173·86 = K 3,092.139, die Dividende pro 1899 für im Gesellschaftsbesitze befindliche Actien der Bukowinaer Localbahnen auf K 218.540, der Actien der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) auf K 167.481·6. Auf die Actien der Kolomeaer Localbahnen entfiel im Jahre 1899 keine Dividende. Die Gesammteinnahmen stellten sich inclusive Gewinnvortrag per K 144.738 auf K 8,677.863, der Gewinnsaldo auf K 1,156.218. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss sie, aus obigem Gewinne eine Dividende von K 27 (= $6^{3}/_{4}$ pCt.) zur Vertheilung zu bringen, als Entlohnung dem Verwaltungsrathe K 64.894 zuzuführen und K 146.324 auf neue Rechnung vorzutragen. Weiters wurde eine Reihe von seitens der Verwaltung in Antrag gebrachten Statutenänderungen mit der Modification genehmigt, dass die Maximalzahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes mit elf statt mit zehn festgesetzt werde. Der bisherige Revisionsausschuss, sowie die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Lord Eustace Cecil und Adolf Rampelt von Rüdenstein wurden wiedergewählt. Die durch das Ableben des Emil Ritter von Torosiewicz erledigte Stelle wurde nicht mehr besetzt. Bei der nachfolgenden constituirenden Verwaltungsrathssitzung wurden E. A. Ziffer und Valerius Ritter neuerlich zum Präsidenten und zum Vicepräsidenten gewählt, ferner E. A. Ziffer, Valerius Ritter und Fürst Sergius Radziwill in das Executivcomité entsendet.

[E.-M.-Z. 19.943.]

Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens. In der letztabgehaltenen ordentlichen Generalversammlung der Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens wurde der Sectionsrath des k. k. österr. Eisenbahnministerium i. P. Alfons Edler von Glaser in den Verwaltungsrath gewählt. Gleichzeitig wurde derselbe mit der Leitung der Repräsentanz in Oesterreich mit dem Sitze in Wien betraut.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck kommen nachstehende **Bauherstellungen** zur Ausführung:

a) In der Station **Saalfelden:** fünf zweistöckige Wohngebäude sammt Nebengebäuden und Nebenanlagen im beiläufigen Gesammtkostenbetrage von 296.000 Kronen.

b) In der Station **Langen:** zwei zweistöckige Arbeiterhäuser sammt Nebengebäuden im beiläufigen Gesammtkostenbetrage von 90.000 Kronen.

c) In der Station **Hintergasse:** Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes im beiläufigen Gesammtkostenbetrage von 32.000 Kronen.

Diesbezügliche Offerte sind, ordnungsgemäss gestempelt, bis **1. Juli 1901, Mittags 12 Uhr,** an das Expedit der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck, ordnungsmässig versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Herstellung . . . . . “ versehen,“ einzureichen.

Den Offerenten steht es frei, für die Objecte nur in einer der obgenannten Stationen oder für die Objecte aller drei Stationen zu offeriren.

In die Pläne, Bedingnisse, Massenberechnungen etc. kann bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck (Abtheilung 3) für sämmtliche vorgenannten Herstellungen Einsicht genommen werden und erliegt zu dem gleichen Zwecke bei der k. k. Bahnerhaltungssection Saalfelden das Vergebungselaborat für die Bauten in der Station Saalfelden und bei der k. k. Bahnerhaltungssection Bludenz das Vergebungselaborat für die Bauten in den Stationen Langen und Hintergasse.

Die Offerteröffnung findet am 1. Juli 1901, 3 Uhr Nachmittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck (Abtheilung 3) statt.

Innsbruck, im Juni 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN
Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ansschl. antorisirte Fabrik
H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.
Patente in allen Staaten. (620)
Central-Heizungen aller Systeme.
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Heim's rauchverzehrende Kamine
Heim's rauchverzehrende „Calorifères“.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Einführung directer Personen- und Gepäcksabfertigung von Rosenthal (Reichenberg A.T.E.) nach Schandau über Böhm.-Leipa—Bodenbach.

Mit 15. Juni 1901 gelangt eine directe Personen- und Gepäcksabfertigung von Rosenthal (Reichenberg A.T.E) nach Schandau über Böhm.-Leipa—Bodenbach zur Einführung.

Die Fahrpreise und Gepäckstaxen betragen:

Von Rosenthal (Reichenberg A.T.E.) nach	Einfache Fahrkarten für Personenzüge		Gepäcksfracht für je 10 kg	
	II. Classe	III. Classe	des Gesammtgewichtes	des Uebergewichtes
	Mark			
Schandau	5·20	3·00	0·34	0·13

Wien, am 7. Juni 1901. [499]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes zu den vom 1. April 1901 giltigen Kartirungssätzen nach und von Starkenbach transit.

Dasselbe enthält die Richtigstellung der Frachtsätze der Classe I und II auf Seite 4 in der Relation Starkenbach—Jablontz a. Iser von 42 h auf **46 h** für 100 kg.

Wien, am 4. Juni 1901. [500]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartirungssätzen.

Am 1. Juli 1901 treten neue Kartirungssätze nach und von Olmütz-Hodolein transit, Prossnitz K.F.N.B. transit und Triebitz transit für den directen Verkehr zwischen Stationen der Localbahn Olmütz-Cellechowitz und der Linie Prossnitz—Triebitz mit Abzweigung von Kosteletz nach Cellechowitz und von Komitz nach Gr.-Opatowitz (Mährische Westbahn) einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits in Kraft.

Dieselben enthalten die Einbeziehung der Station Olmütz-Neugasse, sowie die Richtigstellung der Frachtsätze der Relation Olmütz-Hodolein transit —Olmütz-Stadt.

Hiedurch werden die gleichnamigen Kartirungssätze, giltig vom 1. Juli 1900, aufgehoben.

Exemplare dieser Kartirungssätze sind bei den betheiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 30 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 4. Juni 1901. [501]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898.

Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 16/b (Koks zu Hochofenzwecken).

Der im Nachtrag IV zum Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898 des obbezeichneten Eisenbahnverbandes enthaltene Ausnahmetarif Nr. 16/b für Koks zu Hochofenzwecken von rheinisch-westphälischen Stationen nach Königshof k.k.St.B. und nach Kladno B.E.B. wird mit Ende September 1901 aufgehoben.

Mit 1. October 1901 gelangen für Kokssendungen nach den vorbenannten beiden Stationen nur die aus dem Ausnahmetarif 16/a dieses Tarifheftes sich ergebenden Frachtsätze zur Anwendung.

Wien, am 5. Juni 1901. [502]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Bahnen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Vormerkgebühren für Schlafstellen Wien—Fiume (Abbazia-Mattuglie), beziehungsweise umgekehrt.

Bestellungen auf Schlafplätze in den Schlafwagen Wien-Fiume (Abbazia-Mattuglie) über St. Peter, bezw. umgekehrt, werden in den Bureaux der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft entgegengenommen, welche hiefür folgende Vormerkgebühren einheben:

Für einen Schlafplatz I. Classe . . K 1.70
Für einen Schlafplatz II. Classe . . K 1.—

Wien, am 4. Juni 1901. [503]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Preussen. (Bezirkseisenbahnrath Breslau.) Auf der Tagesordnung der ordentlichen Sitzung des Bezirkseisenbahnrathes zu Breslau am 22. Juni 1901 befinden sich folgende Gegenstände:

1. Geschäftsordnungs-Angelegenheiten.

2. Mittheilungen über die Durchführung der in früheren Sitzungen gefassten Beschlüsse, über Verkehrseinrichtungen und dergl.

3. Güterverkehrs- und Tarifangelegenheiten:

a) Antrag der Herren Rittergutsbesitzer Madelung, Director Zwicklitz und Oekonomierath Dr. Kutzleb:
Der Bezirkseisenbahnrath wolle beschliessen, dass von den Stationen des Directionsbezirkes Posen für die Verfrachtung von Spiritus und Sprit nach den deutschen Seehäfen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern oder nach deutschen Colonien der Specialtarif III in Anwendung gebracht wird. Die Einführung der Waare in solche Reinigungsanstalten der deutschen Seehäfen, in denen durch Zolleinrichtungen die Ausfuhr ins Ausland sichergestellt ist und nachgewiesen wird, soll als Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern angesehen werden.

b) Vorlagen der königlichen Eisenbahn-Direction Kattowitz, betreffend:
1. die Tarifirung von Grubenholz nnd von zur Denaturirung bestimmten Spiritus,
2. die inhaltliche Erweiterung der Ausnahmetarife für Giesserei-Roheisen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf transit. (Einführung des Tarifnachtrages V.) Am 1. Juni dieses Jahres erschien zu vorbezeichnetem Tarif der Nachtrag V. Er enthält eine Abänderung des Vorwortes, eine Ergänzung der Bestimmungen über die Anwendung des Tarifes, Aenderungen der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 1, 2 und 3 für Eisen und Stahl u. s. w., Frachtsätze für die in den Tarif neu einbezogenen Stationen Königslutter und Rheda, einen neuen Ausnahmetarif Nr. 16 für Rohbenzin rumänischen Ursprunges von Regensburg Donaulande transit nach Braunschweig, Leipzig und Plagwitz-Lindenau, sowie Tarifergänzungen.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von fünf Pfennigen für das Stück zu haben.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafenverkehr. (Berichtigung.) Die Sätze des Haupttarifes für Cuxhaven in Classe 3 mit Neumarkt i. d. O. und in Classe 7 mit Lindau und Neuulm werden berichtigt.

Näheres ist in den Tarifstationen zu erfahren.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Nachtrag I zum Tarif, Theil II, Heft 2, zweite Abtheilung.) Zum Tarife, Theil II, Heft 2, zweite Abtheilung, vom 5. Juni 1897 wurde am 10. Mai 1901 der I. Nachtrag ausgegeben. Derselbe enthält eine Ergänzung des Vorwortes, Aenderungen der besonderen Bestimmungen, Aufnahme neuer deutscher und schweizerischer Stationen, Aenderung der Frachtsätze im Verkehr mit Stationen der Gotthardbahn, Aufhebung der Frachtsätze der Stationen Haspe und Piesberg, Aenderungen von Stationsnamen und Berichtigungen. Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen oder Beschränkungen des directen Verkehres eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 10. August 1901 in Geltung.

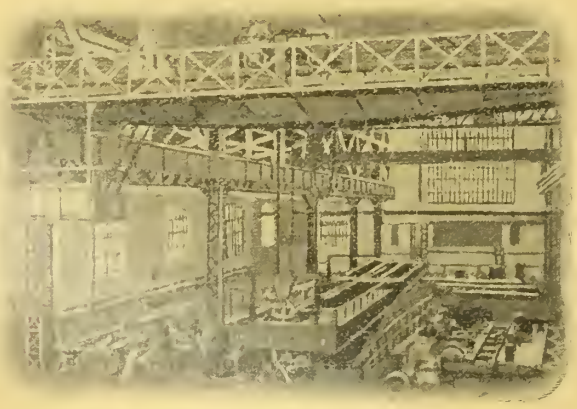
Der Nachtrag kann von den betheiligten Verwaltungen zum Preise von Mk. 0·30 bezogen werden.

Oberschlesisch - Sächsischer Kohlenverkehr. (Einbeziehung neuer sächsischer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 6. Mai 1901 wurden die Stationen Altenbach, Borsdorf, Gautzsch und Zwenkau der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Kohlentarif einbezogen.

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.



Krahnbau-Werkstätte von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen:
200 elektrische Kraftübertragungs - Anlagen
mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks - Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, I. Wipplingerstrasse 21.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1364	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Räderpaare (Bestandtheile von Eisenbahnwagen)	Német-Bogsán	Wagram	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	178 Heller		Im Kartirungswege		
1365	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Mühlsteine a) zusammengesetze b) andere	Pilsen	Granica trans., bezw. Szczakowa trans.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des In der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. Juni 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif-Theil II, Heft I, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	a) 156 Heller b) 144 Heller	a) 146 Heller b) 115 Heller	a) 10 Heller b) 29 Heller	Im Kartirungswege		
1366	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Bukowinaer Localbahnen	Bruchsteine und Bohotter	Pożoritta	Czernowitz	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zum Bane und zur Instandhaltung der städtischen Communicationen in Czernowitz bestimmt sein und mit einem an den Stadtmagistrat in Czernowitz als Empfänger lautenden Frachtbriefe aufgegeben werden	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	63 Heller	43 Heller	20 Heller	Im Kartirungswege		
					Volksgarten				61 Heller	41 Heller	20 Heller			
			Steine aller Art der Pos. 8—55/h (excl. Marmorsteine und Mühlsteine) in Quadern und Platten, roh behauen, dann Pflaster-, Saum- und Bordsteine		Czernowitz				Verschieden	71 Heller	Verschieden			
					Volksgarten					69 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1367	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Gyps der Pos. G—26/1 der Güterclassification	Auf den Schleppbahnen der Bukowinaer Localbahnen: Wama—Russ Moldawitza und Berhometh a. S.-Mežehrody		Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung im Sinne der Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 2, Abschnitt B, Abtheilung B 3 a) VI A, Post-Nr. 2 3, 6, 7 und 8, und Einhaltung der daselbst enthaltenen besonderen Bedingungen	vom 1. Jänner 1901 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Ausnahmetarif 1	Ausnahmetarif II	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Holz der Pos. H—18/1 der Güterclassification						Specialtarif 2	Ausnahmetarif II				
			Holzabfall (Klotzholzabfälle, Sägeabfälle [d. i. Sämulinge, Latten- und Schwartenabfälle], Sägespäne und Sägemehl)	Auf der Schleppbahn der Bukowinaer Localbahnen: Wama—Russ Moldawitza					Verschieden	Ausnahmetarif II	Verschieden			
			Kalk, gebrannter	Auf den Schleppbahnen der Bukowinaer Localbahnen: Wama—Russ Moldawitza und Berhometh a. S.-Mežehrody					Ausnahmetarif I	Ausnahmetarif II	Verschieden			
			Mahlprodncte						Classe A	Specialtarif 1	Verschieden			
			Frachtgüter aller Art (exclus. Holz der Pos. H—18, dann Dranitzen, Brennholz, Holzsägemehl und Holzsägespäne, Borke roh und gemahlen, sowie Lohe)	Mežebrody Teplica	Berbometh a. S.	Aufgabe als Frachtgut, Einhaltung der allgemeinen tarifarischen Bestimmungen, bezw. der besonderen Bedingungen des Tarif-Theiles II, Heft 2, Abschnitt B, Abtheilung B 3 a) VI A, Post-Nr. 2—11			Verschieden	Specialtarif 1	Verschieden			
				und umgekehrt				Die für 11 km entfallenden Frachtsätze aus der Gebührenberechnungstabelle des Tarif-Theiles II, Heft 2, Abschnitt B, Abtheilung B 3 a), bezw. die unter Abtheilung B 3 a) VI A unter Post-Nr. 2—11 vorgesehenen Ermässigungen		Verschieden	Verschieden			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
1368	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarn und von Twisten	Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)	Grammat-Neusiedl	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 15. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. Mai 1901	Pfennige			im Kartirungswege		
				Brake (Oldenburg) Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandsbafen) Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereibafen) Nordenbam Nordenbam (Fischereibafen)					370	368	2			
									390	388	2			
				Hamburg B. Harburg H. Harburg U.E. Wilhelmsburg					370	368	2			
				Altona Hamburg-Sternschanze Lübeck Stettin					372	370	2			
									372	370	2			
									366	364	2			
									290	288	2			
				Grabow a. O. Vulkan-Bredow Züllchow					294	292	2			
				Pommerensdorf Swinemünde Warnemünde					291	289	2			
									323	321	2			
									326	324	2			
				und umgekehrt										
1369	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Papier der Pos. P—1 a der Güterclassification des Tarifes, Theil 1	Z a r t l e s d o r f	Wien-Praterquai	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarif	Localtarife besteht kein directer Frachtsatz	Kartirungssätze mit Wien St.E.G. transit vom December 1899				
									167 Heller	164 Heller				
									126 Heller	126 Heller				
									41 Heller	38 Heller				
				Wien K.F.N.B. transit	Wien St.E.G. transit									
				im Rückvergütungwege					im Kartirungswege				Gegen gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplicate über den Versandt nach dem angeführten Donaumschlagsplatze und der den Weiterversandt per Wasser nachweisenden Documente. Die Vorlage dieser Documente ist vom Absender bis spätestens Ende März 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu bewirken	Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach ungarischen, bosnischen und hercegovinischen Stationen oder Stationen im Zollausland	Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, Hercegovina oder in das Zollausland bestimmt sein und in Wien-Praterquai zum Umschlage gelangen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1370	**Südbahn-Gesellschaft**		Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (als Lignit und Glanzkohle)	Csákternya	Cilli Divacca Ehrenhausen Fridau Frohnleiten Kindberg Kranichsfeld-Franheim Krieglach Langenwang Marbnrg K.B. Marein Mnreck Niklasdorf Peggau Puntigam Radkersbnrg Unterdranburg	Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Partei	vom 10. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	61 104 51 22 70 82 43 85 85 43 80 67 80 70 63 79 63 Heller incl. ungar. Stener	56 88 44 14 57 68 40 68 71 40 68 50 67 57 52 62 52	5 16 7 8 13 14 3 17 14 3 12 17 13 13 11 17 11	Im Kartirungswege		
1371	**Buschtěhrader Eisenbahn**	bethelligten Verwaltungen	Thon, auch Schieferthon, roh, wenn unverpackt	Rakonitz (B.E.B.) Bodenbach (k.k.St.B. und St.E.G.)		1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Tarif, Theil II, Heft 1 und Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894	81 Heller	55 Heller	26 Heller	Im Kartirungswege		
1372	**Oesterr. Nordwestbahn**	bethelligten Bahnen	**Holz (ausgenommen Farbhölzer) in Stämmen, Balken, Bohlen, Blöcken, Stöckeln, Brettern (letztere auch gehobelt, genutet, gezapft, gefalzt, gekehlt oder sonst bearbeitet) und Holznägel (Schuhpflöcke) von solchen Sorten, welche nicht Gegenstand eines betriebsgemässen Einschlages in der mittelenropäischen Land- und Forstwirthschaft sind (Pos. 15 des Theiles I vom 1. März 1899)**											

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

Die im Nachtrage IV vom 1. Juni 1901 znm Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Novemher 1899 anf Seite 10 im Ansnahmetarif Nr. 66 für amerikanisches Nnssholz enthaltenen Frachtsätze, finden 14 Tage nach erfolgter Publication nnter den gleichen Bedingnngen anch für die nehenstehend verzeichneten aussereuropäischen Hölzer Anwendung.

Welters findet der in diesem Ansnahmetarife für Laube-Wien enthaltene Frachtsatz von 153 Pfge. per 100 kg, anch anf Sendungen Anwendung, welche per Bahn vom Anslande in Bodenhach oder Tetschen eintreffen und daselhst nmkartirt, bezw. nach Wien II K.F.J.B., Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G. uen znr Aufgabe gebracht werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1373	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Papier der Serie I des Ausnahmetarifes Nr. 8 des in der 8. Rubrik benannten Tarifes	Grodek Zloczow	Zimony (Semlin) transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes. Die Sendungen müssen mit directen, nach einer serbischen, bulgarischen oder türkischen Station lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Tarif, Theil II, Heft 1 für den directen Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei		Centimes 308 317		Im Kartirungswege		
1374	**Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft**		Für die zum Baue eines Industrie-Etablissements in Haida dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901, die laut Ausnahmetarif 15 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft festgesetzte Ermässigung der normalen Frachtsätze nach Haida zur Anwendung.											

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
36	Nr. 54 vom 9. Mai 1901	1212	K. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification, welches aus einem jenseits des Mesticanestie gelegenen Sägewerke zur Bahnstation Valeputna zugeführt wird	Valeputna	Hatna transit in westlicher Richtung nach dem Auslande, nach Wien loco oder transit etc. Nowosielitza-Reichsgrenze transit für Russland	In der Rubrik 6 („bei Erfüllung nachstehender Bedingungen") ist in der Abtheilung für „Nowosielitza-Reichsgrenze transit etc. nach den Worten „für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen" nachzutragen: „Ab 22. Juni 1901.: Frachtzahlung bei Verladung in Wagen mit einem Ladegewichte von 12.000 kg und darüber für mindestens 12.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bei Verladung in Wagen mit einem geringeren Ladegewichte als 12.000 kg für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen."	

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
37	Nr. 48 vom 25. April 1901	1083	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Südbahn-Gesellschaft	Zweiachsige Eisenbahn-Personenwagen im Einzelgewichte bis zu 13.500 kg, auf eigenen Rädern laufend	Stauding	Peri transit	Dem Texte der Rubrik 6 ist beizufügen: „Wenn das Gewicht der einzelnen zur Beförderung kommenden Wagen 13.500 kg übersteigt, so ist ausser der in Rubrik 10 festgesetzten Gebühr für das 13.500 kg übersteigende Gewicht noch eine Gebühr von 260 Centimes per 100 kg zu entrichten."	

PUTZWOLLE

cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

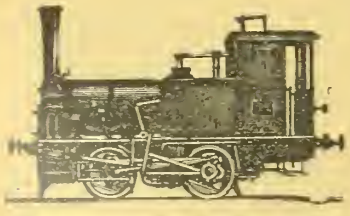
Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

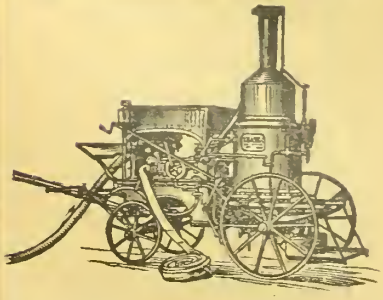
TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.





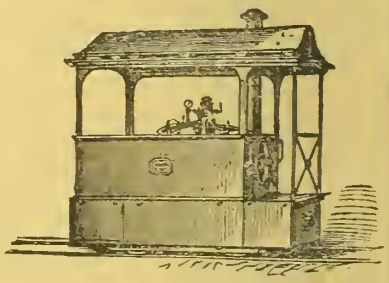
613

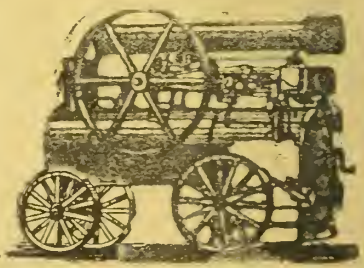
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 67. **Wien, 11. Juni 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien. — Oesterreichs Elbe- und Moldauverkehr im Jahre 1900. — Ergebnisse der Staatseisenbahn-Verwaltung im Jahre 1900. — Inland: Parlamentarisches. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Bei Aufgabe von Getreide in loser Schüttung haftet die Eisenbahn nicht für den durch Verstreuung eingetretenen Abgang.

(Entscheidung vom 29. März 1899, Z. C I 113/99.)

Bei neun von Russland mit directen Frachtbriefen nach Wien Lagerhaus beförderten Getreidesendungen in loser Schüttung, deren Gewicht im Frachtbriefe mit je 610 Pud (10.000 kg) angegeben war, hatte das Lagerhaus, und zwar nach dem Bezuge, die Verwiegung vergenommen und hiebei einen Abgang von zusammen 1463 kg vorgefunden. Eine Anzeige von diesem nachträglich constatirten Abgange wurde nicht erstattet und ein Thatbestandsprotokoll im Sinne des Art. 25 Int. Ueb. nicht begehrt und nicht aufgenommen. Die Firma, für welche das Lagerhaus die Sendungen bezogen hatte, erhob als Cessionärin des letzteren Anspruch auf Schadenersatz für das Manco, schränkte jedoch, von der Eisenbahn abgewiesen, bei Erhebung der Klage ihr Begehren auf Ersatz für 1339 kg ein, d. i. auf die Differenz, welche sich bei Vergleichung des frachtbriefmässigen Aufgabsgewichtes mit den in den Grenzstationen constatirten minderen Gewichten ergab.

Die beklagte Eisenbahn bestritt, dass in den Grenzstationen mindere Gewichte als die in den Frachtbriefen angegebenen constatirt worden seien, und beantragte Abweisung des Klagebegehrens auf Grund der Art. 32, 31, Z. 2, und 44, Abs. 1, Int. Ueb.

Der Richter gab diesem Antrage aus nachstehenden Gründen Folge:

Es steht fest, dass die neun Waggons Getreide in loser Schüttung aufgegeben wurden, und es ist auch aus den Frachtbriefen ersichtlich, dass beim Uebergange von den russischen auf die österreichischen Bahnen eine Umladung des Getreides stattfinden musste. Getreide in loser Schüttung aber gehört ohne Zweifel zu jenen Gütern, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr, Verstreuung zu erleiden, ausgesetzt sind. Diese Verstreuung ist mit Rücksicht auf die Umladung in der Grenzstation geradezu unvermeidlich.

Bei solchen Gütern aber haftet gemäss Art. 31, Z. 4, Int. Ueb., die Bahn nicht für den Schaden, welcher durch Verstreuung entsteht, und da, wie bereits hervorgehoben wurde, eine Umladung des offen aufgegebenen Getreides zu jenen Umständen gehört, aus welchen die Gefahr der Verstreuung entstehen konnte, so liegt gemäss Art. 31, letzter Absatz Int. Ueb., die gesetzliche Vermuthung vor, dass der Schaden, nämlich der angebliche Verlust eines Theiles des Getreides, aus dieser Gefahr wirklich entstanden ist. Und da die Klägerin einen Beweis des Gegentheiles nicht erbracht hat, so kann sie den Ersatz für den Verlust nicht beanspruchen. Es erschien daher auch der Beweis, dass in der Grenzstation ein geringeres Gewicht der Sendungen als bei der Aufgabe constatirt worden sei, als unentscheidend, denn selbst in dem Falle, wenn ein Verlust constatirt worden wäre, würde die Bahn dafür nicht verantwortlich gemacht werden können.

Aber selbst wenn der Haftausschliessungsgrund des Art. 31, Z. 4, Int. Ueb., der Eisenbahn nicht zustatten käme, wären die Ansprüche der Klägerin nach Art. 44 Int. Ueb. erloschen, weil der Empfänger das Gut angenommen und die Fracht nebst dem sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt hat. Dem gegenüber machte allerdings die Klägerin geltend, dass dieses Präjudiz zufolge Art. 44, Z. 3, Int. Ueb., nicht eingetreten sei, weil die Eisenbahn der ihr nach Art. 25 Int. Ueb. obliegenden Verpflichtung der Feststellung nicht nachgekommen sei, obwohl sie in der Grenzstation ein Mindergewicht constatirt und demzufolge eine Minderung der Sendung entdeckt habe oder doch mindestens ver-

muthen musste. Dieser Ansicht konnte jedoch das Gericht nicht beitreten, weil die Bahn aus dem geringeren Gewichte in der Grenzstation noch immer nicht einen Verlust oder eine Minderung vermuthen musste, da das in den Frachtbriefen eingesetzte Gewicht nicht der Wirklichkeit entsprechen musste, sondern nur ein beiläufiges, abgerundetes Gewicht sein konnte mit Rücksicht darauf, dass die Fracht nach dem Getreidetarife des Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverbandes für ein Mindestgewicht von 610 Pud, bezw. 10.000 kg zu berechnen ist, wenn auch das wirkliche Gewicht ein geringeres ist. Die Eisenbahn hatte daher nicht die Verpflichtung der Feststellung gemäss Art. 25 Int. Ueb., und das Präjudiz des Art. 44, Abs. 1, cit., ist vorliegend nicht gemäss Art. 44, Z. 3, ausgeschlossen.

Es war somit das Klagebegehren mit Rücksicht auf den Haftausschliessungsgrund des Art. 31, Z. 4, Int. Ueb., und auf das Präjudiz des Art. 44, Abs. 1, Int. Ueb., abzuweisen.

Oesterreichs Elbe- und Moldauverkehr im Jahre 1900.

Der Schiffahrts- und Güterverkehr auf der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur österreichisch-deutschen Grenze und in den Häfen und Umschlagsplätzen dieser Stromstrecke wie auf der Moldau hat sich im Jahre 1900 nach dem vom technischen Departement der Statthalterei in Prag verfassten Ausweise folgendermassen gestaltet:

Im Auslandverkehre sind in den österreichischen Elbe- und Moldauhäfen insgesammt 3863 (+ 513) beladene Schiffe mit zusammen 4,197.153 (— 183.304) q Ladung im Bergverkehre angekommen. Diese vertheilen sich im Einzelnen wie folgt: Moldau oberhalb Melnik 102 Schiffe mit 67.460 q, Melnik 3 Schiffe mit 4100 q, Raudnitz 2 Schiffe mit 345 q, Leitmeritz 17 Schiffe mit 4691 q, Lobositz 43 Schiffe mit 72.548 q, Aussig 1263 Schiffe mit 858.691 q, Schönpriesen 320 Schiffe mit 438.175 q, Wesseln 77 Schiffe mit 183.781 q, Topkowitz 2 Schiffe mit 1600 q, Rosawitz 7 Schiffe mit 2137 q, Tetschen-Bodenbach 455 Schiffe mit 371.259 q und Laube 1572 Schiffe mit 2,192.366 q.

Im Thalverkehre sind beladen nach dem Auslande abgegangen insgesammt 8790 (— 1379) Schiffe mit 22,677.699 (— 6,087.720) q Ladung. Hievon entfallen: auf die Moldauhäfen oberhalb Melnik 111 Schiffe mit 288.661 q, Melnik 75 Schiffe mit 139.851 q, Beřkowitz 1 Schiff mit 3379 q, Wegstädtl 3 Schiffe mit 9803 q, Raudnitz 24 Schiffe mit 36.660 q, Leitmeritz 51 Schiffe mit 68.593 q, Lobositz 88 Schiffe mit 69.812 q, Czernosek 8 Schiffe mit 810 q, Lichtowitz 29 Schiffe mit 2505 q, Praskowitz 44 Schiffe mit 134.925 q, Libochowan 1 Schiff mit 680 q, Zirkowitz 6 Schiffe mit 34.045 q, Salesel 1 Schiff mit 3028 q, Sebusein 2 Schiffe mit 680 q, Birnai 2 Schiffe mit 4720 q, Wannow 1 Schiff mit 1129 q, Aussig 5500 Schiffe mit 14,412.080 q, Schönpriesen 330 Schiffe mit 1,097.998 q, Nestomitz-Schwaden 173 Schiffe mit 636.044 q, Wesseln 3 Schiffe mit 4779 q, Gross-Priesen 12 Schiffe mit 30.502 q, Pömmerle-Klein-Priesen 5 Schiffe mit 9587 q, Rongstock 1 Schiff mit 420 q, Pschiera 2 Schiffe mit 1140 q, Tichlowitz 20 Schiffe mit 44.316 q, Topkowitz 31 Schiffe mit 97.648 q, Jakuben 15 Schiffe mit 33.553 q, Kartitz 49 Schiffe 100.720 q, Malschwitz 4 Schiffe mit 2117 q, Rosawitz 1333 Schiffe mit 3,569.704 q, Krischwitz 1 Schiff mit 540 q, Tetschen-Bodenbach 216 Schiffe mit 154.902 q, Laube 592 Schiffe mit 1,594.178 q, Niedergrund 56 Schiffe mit 87.590 q. Zugeladen wurden 600 q in Křeschitz.

Im Grenzverkehre passirten Schandau zu Berg: 1859 Personendampfer, 101 Eil- und Frachtdampfer, 7877 Segel- und Schleppschiffe einschliesslich der leeren Fahrzeuge mit Gütern im Gesammtgewichte von 4,322.290 (+ 13.020) q, dann 392 Radschleppdampfer und 919 Kettendampfer; zu Thal: 1859 Personendampfer, 99 Eil- und Frachtdampfer, 8441 Segel- und Schleppschiffe mit Gütern im Gesammtgewichte von 23,081.350 (weniger 5,900.050) q, dann 392 Radschleppdampfer und 919 Kettendampfer, 2225 (— 106) Flösse mit einem Gesammtausmasse von 506.262 (— 57.979) Festmeter und einer Ladung von 6000 (+ 3400) q.

Im Inlandverkehre kamen zu Berg an und wurden ausgeladen: 212 (— 119) Schiffe mit 189.029 (— 82.877) q, und zwar: nach Moldaustationen oberhalb Melnik 51 Schiffe mit 28.961 q, nach Stationen der kleinen Elbe oberhalb Melnik 26 Schiffe mit 19.000 q, nach Certovka 17 Schiffe mit 12.000 q, nach Beřkowitz 63 Schiffe mit 53.080 q, nach Wegstädtl 2 Schiffe mit 1377 q, nach Račic 6 Schiffe mit 13.360 q, nach Brzánek 1 Schiff mit 1547 q, nach Raudnitz 13 Schiffe mit 20.930 q, nach Wědomitz 7 Schiffe mit 12.368 q, nach Židowitz 4 Schiffe mit 1600 q, nach Cernoves 1 Schiff mit 1200 q, nach Hrobec 8 Schiffe mit 13.072 q, nach Tichlowitz 1 Schiff mit 120 q, nach Kartitz 1 Schiff mit 720 q, nach Neschwitz 1 Schiff mit 360 q, nach Politz 9 Schiffe mit 8028 q, nach Tetschen-Bodenbach 1 Schiff mit 1000 q; ferner wurden ausgeladen in Leitmeritz 15, in Aussig 191 und in Schönpriesen 100 q.

Zu Thal kamen an und wurden ausgeladen: 840 (+ 99) Schiffe mit 924.093 (+ 185.297) q, und zwar in Melnik 28 Schiffe mit 21.600 q, in Brzánek 5 Schiffe mit 3258 q, in Čertovka 5 Schiffe mit 3160 q, in Weisskirchen 3 Schiffe mit 1392 q, in Beřkowitz 157 Schiffe mit 129.298 q, in Lieboch 31 Schiffe mit 22.053 q, in Ober-Podčáp 21 Schiffe mit 13.271 q, in Wegstädtl 66 Schiffe mit 43.028 q, in Brzánek 31 Schiffe mit 19.419 q, in Raudnitz 1 Schiff mit 400 q, in Launken 4 Schiffe mit 3100 q, in Gross-Nučnitz 1 Schiff mit 1400 q, in Křeschitz 2 Schiffe mit 9120 q, in Leitmeritz 2 Schiffe mit 1580 q, in Lobositz 6 Schiffe mit 1720 q, in Libochowan 12 Schiffe mit 18.436 q, in Salesel 2 Schiffe mit 1659 q, in Sebusein 11 Schiffe mit 18.800 q, in Birnai 1 Schiff mit 1237 q, in Wannow 22 Schiffe mit 37.600 q, in Aussig 65 Schiffe mit 144.747 q, in Schönpriesen 32 Schiffe mit 49.201 q, in Nestomitz 65 Schiffe mit 125.501 q, in Wesseln 32 Schiffe mit 45.090 q, in Pömmerle 61 Schiffe mit 94.000 q, in Rongstock 1 Schiff mit 1440 q, in Pschiera 2 Schiffe mit 500 q, in Tichlowitz 10 Schiffe mit 1968 q, in Neschwitz 4 Schiffe mit 7095 q, in Politz 34 Schiffe mit 12.122 q, in Rosawitz 2 Schiffe mit 2800 q, in Krischwitz 10 Schiffe mit 3900 q, in Altstadt 16 Schiffe mit 6772 q, in Tetschen-Bodenbach 71 Schiffe mit 55.492 q, in Laube 2 Schiffe mit 480 q, in Mittelgrund 1 Schiff mit 480 q, in Rasseln 1 Schiff mit 120 q, in Herrnskretschen 10 Schiffe mit 6678 q; ferner wurden ausgeladen in Lobositz 11 q, in Lichtowitz 154 q, in Praskowitz 224 q, in Zirkowitz 11 q, in Sebusein 42 q, in Wannow 77 q, in Aussig 11.138 q, in Schönpriesen

170 q, in Grosspriesen 331 q, in Pömmerle 180 q, in Rongstock 58 q, in Tichlowitz 482 q, in Topkowitz 383 q, in Kartitz 10 q, in Malschwitz 16 q, in Rosawitz 115 q, in Tetschen-Bodenbach 747 q und in Niedergrund 27 q.

Beladen gingen zu Berg ab 212 (— 119) Schiffe mit 189.029 (— 92.877) q, und zwar: von Beřkowitz 69 Schiffe mit 4900 q, von Liboch 38 Schiffe mit 31.700 q, von Ober-Podčáp 23 Schiffe mit 19.180 q, von Wegstädtl 25 Schiffe mit 10.961 q, von Brzánek 4 Schiffe mit 3577 q, von Launken 8 Schiffe mit 5500 q, von Leitmeritz 4 Schiffe mit 5840 q, von Czernosek 28 Schiffe mit 52.737 q, von Wilsdorf 4 Schiffe mit 1080 q, von Krochwitz 7 Schiffe mit 7948 q und von Niedergrund 2 Schiffe mit 1200 q; ferner wurden zugeladen in Grosspriesen 306 q.

Beladen sind zu Thal abgegangen 840 (+ 99) Schiffe mit 924.093 (+ 85.297) q, und zwar von Moldaustationen oberhalb Melnik 298 Schiffe mit 295.243 q, von Stationen an der Kleinen Elbe oberhalb Melnik 64 Schiffe mit 57.700 q, von Melnik 85 Schiffe mit 155.245 q, von Čertovka 26 Schiffe mit 24.000 q, von Beřkowitz 42 Schiffe mit 37.410 q, von Wegstädtl 15 Schiffe mit 7000 q, von Raudnitz 6 Schiffe mit 4212 q, von Leitmeritz 40 Schiffe mit 55.805 q, von Lobositz 8 Schiffe mit 4975 q, von Czernosek 43 Schiffe mit 74.316 q, von Aussig 108 Schiffe mit 160.280 q, von Nestomitz 57 Schiffe mit 17.348 q, von Topkowitz 7 Schiffe mit 3159 q, von Wilsdorf 27 Schiffe mit 8120 q, von Krochwitz 13 Schiffe mit 3304 q und von Rosawitz 1 Schiff mit 2800 q; ferner wurden zugeladen in Leitmeritz 13.080 q und in Grosspriesen 1096 q.

Summarische Uebersicht.

Verkehrsrichtung	Elbestrecke	Länge in km	Anzahl der Schiffe	Summe der Ladung in Tonnen	Tonnen-kilometer	Tonnen per 1 km	Mittlerer Weg einer Tonne in km	Mittlere Ladung eines Schiffes in Tonnen	Tonnen-kilometer per 1 Schiff
Auslandverkehr.									
Zu Berg	Melnik-Aussig	71	167	14.914	673.731	9.489	45·2	89·3	4.034
	Aussig-Grenze	38	3.863	419.715	8,809.220	231.822	20·9	108·7	2.280
	Melnik-Grenze	109	3.863	419.715	9,482.951	87.000	22·6	108·7	2·455
Zu Thal	Melnik-Aussig	71	447	79.988	3,817.896	53.773	47·7	179·0	8.541
	Aussig-Grenze	38	8.790	2,267.770	72,463.711	1,906.940	32·0	258·0	8.244
	Melnik-Grenze	109	8.790	2,267.770	76,281.607	699.831	34·0	258·0	8.678
Inlandverkehr.									
Zu Berg	Melnik-Aussig	71·	199	17.851	231.436	3.260	13·0	89·7	1.163
	Aussig-Grenze	38	13	1.053	2.428	64	2·3	81·0	187
	Melnik-Grenze	109	212	18.903	233.864	2.146	12·4	89·2	1.103
Zu Thal	Melnik-Aussig	71	627	72.799	2,666.168	37.552	36·6	116·1	4.252
	Aussig-Grenze	38	364	41.616	400.395	10.537	9·6	114·3	1.100
	Melnik-Grenze	109	840	92.409	3,066 563	28.134	33·2	110.0	3.651
Gesammtverkehr.									
Zu Berg	Melnik-Aussig	71	366	32.765	905.167	12.749	27·6	89·5	2.473
	Aussig-Grenze	38	3.876	420.768	8,811.648	231.886	20·9	108·5	2.273
	Melnik-Grenze	109	4.075	438.618	9,716.815	89.146	22·2	107·6	2·384
Zu Thal	Melnik-Aussig	71	1.074	152.787	6,484.064	91.325	42·4	142·3	6.037
	Aussig-Grenze	38	9.154	2,309.386	72,864.106	1,917.447	31·6	252·3	7.960
	Melnik-Grenze	109	9.630	2,360.179	79,348.170	727.965	33·6	245·1	8.240
Summe . .	Melnik-Grenze	109	13.705	2,798.797	89,064 985	817.111	31·8	204·2	6·499

Bezüglich der Einzelheiten des Verkehres ergibt sich Folgendes:

A. Auslandverkehr.

Bergwärts sind von der Elbe auf die Moldau übergegangen: 102 (— 11) Schiffe mit 67.460 (— 40.373) q, und zwar wurden ausgeladen in Prag-Karolinenthal 61.750 q diverse Stückgüter und in Kralup 700 q Mais und 5010 q Salpeter.

Thalwärts sind von der Moldau auf die Elbe übergegangen: 111 (— 47) Schiffe mit 288.661 (— 57.337) q, und zwar gingen ab 215.934 q Rohzucker, 17.641 q Gerste und Malz, 12.020 q Pottasche, 10.171 q Ingot, 2759 q diverse Stückgüter, 1937 q Gerberwolle, 1476 q Erze, Graphit und Farberde, 463 q Kalilauge, 343 q Fuselöl und 25 q Erdfarben in Fässern von Prag-Karolinenthal; ferner 13.709 q Rohzucker, 2250 q Gerste, 90 q diverse Stückgüter, 3025 q Walzdraht, 2509 q Flusseisen von Kralup und 4309 q Rohzucker von Lužec.

Die durchschnittliche Ladung eines bergwärts fahrenden Schiffes auf der Moldau betrug 661 (— 293) q und eines thalfahrenden Schiffes 2600 (+ 411) q.

In Melnik wurden 4100 q Salpeter ausgeladen und 139.851 (— 110.974) q Güter eingeladen, und zwar: 115.290 q Rohzucker, 24.431 q Gerste und 130 q Holz.

In Beřkowitz wurden 3379 q Rohzucker, in Wegstädtl 9803 q Rohzucker eingeladen.

In Raudnitz wurden 345 q Korkholz ausgeladen; eingeladen wurden 36.660 (— 6413) q, und zwar: 31.000 q Gerste, 5060 q Spiritus und 600 q Rohzucker.

In Kreschitz wurden 600 q Eichenlohrinde eingeladen.

In Leitmeritz wurden ausgeladen: 1576 q Colonialwaaren, 1200 q Mais, 930 q Gerberextract, 390 q Häute, 200 q Farbholz, 150 q Tibitibi, 100 q Reiskleie, 70 q Lohrinde, 50 q Reis, 25 q Bohnen; eingeladen wurden: 68.593 (+ 8778) q, und zwar: 49.700 q Gerste, 10.867 q Grünobst, 4282 q Baumaterial, 2944 q Bier, 500 q Eichenlohrinde, 300 q Malz.

In Lobositz wurden 72.548 (— 67.712) q ausgeladen, und zwar: 62.700 q Leinsamen, 5660 q Raps, 3400 q Mais und 788 q Colonialwaaren; eingeladen wurden: 69.812 (— 22.638) q, und zwar: 37.850 q Gerste, 20.358 q Grünobst, 5200 q Eichenlohrinde, 2694 q Zucker, 2520 q Backobst und 1120 q Holz.

In Czernosek wurden 810 q, in Lichtowitz 2505 q Grünobst, in Praskowitz 132.425 q Basaltschotter und 2500 q Grünobst, in Libochowan 480 q Grünobst und 200 q Eichenrinde, in Zirkowitz 34.045 q Basaltschotter, in Salesel 3028 q Grünobst, in Sebusein 680 q Grünobst, in Birnai 4560 q Basaltschotter und 160 q Grünobst, in Wannow 1129 q Grünobst eingeladen.

In Aussig wurden im Ganzen aus 1263 Schiffen (+ 478) ausgeladen 858.691 (+ 62.550) q und in 5500 Schiffe (— 253) eingeladen 14,412.080 (— 4,876.440) q. Unter den im Bergverkehre ausgeladenen Gütern waren: 252.871 q Schwefelkies, 144.362 q Reis, 101.780 q Salz, 78.413 q diverse Güter, 48.677 q Mais, 31.158 q Eisen, 30.401 q Eisenerze, 25.436 q Chemikalien, 23.154 q Harze und Pech, 16.945 q Salpeter, 15.283 q Baumwolle, 12.920 q Maschinentheile und Bleche, 12.709 q Coaks, 10.788 q Phosphat, 8303 q Steinnüsse, 6794 q Sand- und Quadersteine, 6793 q Paraffin, 6193 q Fette, Oele und Thran, 5849 q Getreide, 5465 q Tabak, 4954 q Braunstein, 2480 q Häute und Felle, 2256 q Wolle, 1183 q Colonialwaaren, 1533 q Petroleum, 1277 q Steinkohle und 714 q Obst. Eingeladen wurden im alten Hafen und den benachbarten Umschlagsplätzen in 3459 Schiffe 8,557.157 q. Darunter waren hauptsächlich: 7,568.875 q Braunkohle, 670.567 q Zucker, 52.958 q Reis, 36.666 q Eisen, 31.300 q Grünobst, 21.738 q Flaschen und Emballage, 20.363 q Chlorbaryum, 19.962 q Schwefelsäure, 18.087 q Mineralwässer, 15.782 q diverse Güter, 15.614 q Malz, 14.417 q Getreide, 14.399 q Cellulose, 12.343 q Chemikalien, 10.446 q Glas, 8208 q Natron, 7400 q Palmkernabfälle, 6878 p Papier, 4163 q Zinkweis, 2294 q Kaolinerde, 2285 q Ziegel, 1290 q Schwefelkies, 437 q Holzwaaren, 371 q Thon, 215 q Backobst und 99 q Thonwaaren. Im neuen Hafen und den benachbarten Umschlagsplätzen wurden in 2041 Schiffe eingeladen 5,854.923 q, und zwar: 5,805.760 q Braunkohle, 45.709 q Zucker, 3031 q Rundeisen, 320 q Gerste und 103 q Porzellan.

Die durchschnittliche Ladung eines Kahnes ab Aussig betrug im Jahre 1900 in der Thalfahrt 2620 q, in der Bergfahrt 680 q.

Die Schiffahrt wurde in Aussig im Jahre 1900 am 20. Februar eröffnet und am 1. Jänner 1901 geschlossen. Eingestellt war dieselbe 50 Tage im Winter und 25 Tage wegen Hochwasser. Während der 290 Schiffahrtstage war die Elbe vollschiffig 121 Tage, mit halber Ladung verkehrten die Schiffe 38 Tage, mit einem Drittel und weniger Ladung 131 Tage. Wegen niedrigen Wasserstandes war die Schiffahrt nie eingestellt. Die grösste Beistellung zur Elbe war am 17. Mai, an welchem Tage 950 Waggons verladen wurden.

In der verflossenen Winterperiode waren in beiden Aussiger Häfen eingestellt: 152 Schiffe, und zwar im alten Hafen 79 Schiffe, im neuen 73 Schiffe und 10 Dampfschiffbrücken; in der freien Elbe überwinterten 7 Fahrzeuge.

Im Aussiger Bezirke wurden im Jahre 1900 im Ganzen 209 (+ 23) neue Fahrzeuge erbaut, darunter 2 eiserne Deckkähne zu 6893 und 6332 q Tragfähigkeit, 1 hölzerner Deckkahn, 23 Canalkähne, 7 grössere Stevenkähne und 176 finowcanalmässige Fahrzeuge.

In Schönpriesen wurden aus 320 (— 223) Schiffen ausgeladen 438.175 (— 336.173) q, darunter 170.722 q Phosphat, 122.349 q Schwefelkies, 74.065 q Salpeter, 20.209 q Roheisen, 10.271 q Oele, 8587 q Knochenasche, 6332 q Baumwolle, 4384 q diverse Güter, 3623 q Pitschbaumholz, 3113 q Jute, 2642 q Spodium, 2400 q Fassholz, 2283 q Reis, 1906 q Eichenholz, 1212 q Blauholz, 1013 q Maschinentheile, 1000 q Steinnüsse, 648 q Cocosgarn, 309 q Feldspat, 244 q Knochenfettöl, 234 q Pottasche, 195 q Gips, 159 q Korkholz, 150 q Kümmel, 104 q Petroleum und 14 q Thran; eingeladen wurden in 330 (— 8) Schiffe 1,097.998 (— 8067) q, und zwar: 923.952 q Zucker, 43.934 q Malz, 33.515 q Petroleum, 18.985 q Graphit, 17.537 q Papier, 12.205 q Spiritus, 10.146 q Langholz, 9132 q Gerste, 4604 q Oele, 4290 q Schmierseife, 4121 q Lohabsud, 3004 q Marmormehl, 2802 q Leim, 2367 q Eichenholzextract, 1684 q Wolle, 1468 q Asphalt, 1130 q Emailgeschirr, 710 q Düngemittel, 709 q diverse Güter, 614 q Möbel, 252 q Melassefutter, 222 q Pottasche, 205 q Obst, 173 q Bohnen und 157 q Glaswaare.

Die durchschnittliche Ladung eines Schiffes ab Schönpriesen betrug in der Bergfahrt 1369 q, in der Thalfahrt 3327 q.

In Nestomitz-Schwaden wurden in 173 Schiffen eingeladen 636.044 q, und zwar: 607.719 q Zucker, 26.035 q Basaltschotter und 2290 q Grünobst.

In Wesseln wurden aus 77 Schiffen 183.781 q englische Kohle ausgeladen und 2829 q Grünobst und 1950 q Kaumacit eingeladen.

In Gross-Priesen wurden eingeladen 19.150 q Basaltschotter, 6730 q Bier und 4613 q Grünobst; in Pömmerle-Klein-Priesen 9587 q Grünobst; in Rongstock 420 q Grünobst; in Pschiera 1140 q Grünobst; in Tichlowitz 43.704 q Basaltschotter und 612 q Grünobst.

In Topkowitz wurden ausgeladen 1600 q Steinnüsse und eingeladen 95.820 q Basaltschotter und 1828 q Grünobst. Ferner wurden eingeladen: in Jakuben 32.365 q Basaltschotter und 1188 q Grünobst; in Kartitz 100.720 q Basaltschotter; in Malschwitz 2117 q Grünobst.

In Rosawitz wurden aus 7 (— 11) Fahrzeugen ausgeladen 2137 (— 3590) q, und zwar: 1407 q Farbholz, 406 q Baumwolle, 203 q Salpeter und 121 q diverse Stückgüter; eingeladen wurden in 1333 (— 263) Fahrzeugen 3,569.704 (— 859.356) q, darunter 3,560.588 q Braunkohle, 8266 q Grünobst und 850 q Hohlglas.

Die durchschnittliche Ladung eines Schiffes ab Rosawitz betrug in der Thalfahrt 2678 Metercentner.

In der Winterperiode 1900/1901 waren im Rosawitzer Hafen eingestellt: 79 Kähne, 9 Zillen,

5 Raddampfer, 6 Kettendampfer, 4 Dampfbagger und Dampfwinden, 2 Ueberfuhrsdampfboote, 9 Dampfschiff-Landungsbrücken und 101 Anhängeboote und Pontons.

In Krischwitz wurden 540 q Grünobst eingeladen.

In Tetschen-Bodenbach wurden aus 455 (+ 128) Kähnen 371.259 q (+ 9891) q ausgeladen, darunter 67.944 q Oele und Thran, 43.610 q Salze und Salpeter, 38.126 q Eisen und Maschinen, 23.203 q Baumwolle und Garn, 21.869 q Jute und Jutegarn, 15.309 q Schiefer, 13.669 q Paraffin und Ceresin, 12.019 q Steinnüsse, 11.081 q englische Kohle, 10.571 q Mais, 10.381 q Häringe und sonstige Fische, 9179 q Reis, 8283 q Harze und Pech, 8267 q Farbstoffe, 7504 q Petroleum, 6623 q Fette und Talg, 6065 q Holzwaare, 5629 q Leder und Häute, 4064 q Soda und Borax, 3665 q diverse Stückgüter, 3194 q Farberde, 3118 q Pflanzen und Pflanzentheile, 3100 q Farbholz, 3014 q Muschelschalen, 2652 q Chlorkalk, 2315 q Honig und Syrup, 2291 q Kaffee und Cacao, 2250 q Chinaklay, 1796 q Zünder und Schwefel, 1527 q Korkholz, 1522 q Knochenkohle, 1289 q Gummi, 1275 q Schwefelkies, 1020 q Palmkerne, 957 q Copal und Schellack, 843 q Natron, Vitriol und Cali, 776 q Holzextract, 678 q Steine und Erden, 667 q Asbest, 585 q Bettfedern, 543 q Buchweizen, 503 q Rapskuchenmehl, 438 q Kümmel und Kleesaat, 418 q Emballage, 361 q Rosinen, 346 q Wachs, 314 q Laugensalz, 312 q Lauge, 309 q Horn, 292 q Cellulose, 264 q Seife, 219 q Roststäbe, 200 q Stearin, 161 q Sämereien, 118 q Blech, 115 q Wolle, 113 q Asphalt, 102 q Rum, 100 q Papier, 100 q Kupfer; eingeladen wurden in 216 (+ 99) Kähnen 154.902 (+ 41.420) q, darunter 80.094 q Zucker, 36.652 q Grünobst, 6078 q Soda, 5787 q Glaswaare, 4996 q Holz und Holzwaare, 3602 q Getreide, 3096 q Papier und Pappe, 2826 q Spiritus, 2283 q Hülsenfrüchte, 1690 q Eisen und Maschinentheile, 1314 q Chlorkalk und Pottasche, 751 q Oele und Thran, 671 q diverse Güter, 583 q Paraffin und Ceresin, 530 q Emballage, 494 q Porzellan, 463 q Graphit, 380 q Leim, 321 q Knochenabfälle, 280 q Mohn, 240 q Steine, 228 q Seife, 184 q Sämereien, 150 q Naphtalin, 135 q Zünder, 105 q Mineralwässer, 105 q Pflanzen und Pflanzentheile, 102 q Stärke, 93 q Farbstoffe, 93 q Seifen und Parfum.

Im Tetschner Bezirke wurden im Jahre 1900 im Ganzen 136 neue Fahrzeuge gebaut, und zwar: 1 eiserner Deckkahn zu 6815 q Tragfähigkeit, 2 hölzerne Deckkähne, 3 Canalkähne und 130 finowcanalmässige Fahrzeuge.

In Laube wurden aus 1572 (+ 176) Kähnen 2,192.366 q (+ 155.228) q ausgeladen, darunter 384.714 q Düngemittel, 353.464 q Roheisen, 232.464 q Palmkerne, 182.074 q Schwefel und Kies, 117.915 q Harze, 117.350 Fette und Oele, 81.635 q Baumwolle, 71.959 q Metalle und Erze, 63.680 q Jute, 58.900 q Mineralöl, 56.142 q Maschinentheile, 51.782 q Nutzholz, 44.796 q Farbholzextract, 42.176 q Tabak, 39.721 q Farbholz, 30.432 q Steinnüsse, 26.983 q Häute und Felle, 26.554 q diverse Stückgüter, 22.982 q Soda und Chlorkalk, 21.701 q Getreide, 20.912 q Garne, 14.526 q englische Kohle, 13.283 q Reis, 12.884 q Emballage, 11.435 q Kaffee, 10.251 q Reiswurzeln, 10.150 q Mais, 9694 q Leder, 9032 q Korkholz, 8459 q Häringe, 7475 q Stahl und Eisen, 6934 q Erde, 6212 q Muschelschalen, 4781 q Rückstände aller Art, 4530 q Baumwollwaaren, 3285 q Baumwollsaatmehl, 3046 q Stuhlrohr, 2218 q Schiefer, 1981 q Asbest, 1500 q Stöcke, 1263 q Cellulose, 405 q Petroleum, 390 q Farberde, 300 q Stärke; eingeladen wurden in 592 (— 52) Kähnen 1,594.178 (— 275.959) q, darunter 490.258 q Zucker, 234.444 q Gerste, 233.383 q Malz, 87.452 q Papier, 54.278 q Bretter, 53.076 q Glaswaare, 40.570 q Spiritus, 37.549 q Mineralwässer, 31.301 q Hülsenfrüchte, 28.273 q Mehl, 27.932 q Graphit, 20.987 q Lohabsud, 20.463 q diverse Stückgüter, 18.475 q Pottasche, 17.938 q Eisenwaare, 14.812 q Seilerwaare, 12.805 q Porzellan, 12.542 q Holzwaaren, 12.460 q Obst, 11.275 q Bier, 10.929 q Möbel, 10.527 q Sämereien, 10.470 q Cellulose, 8209 q Garne, 7245 q diverse Extracte, 7171 q Pappe, 6742 q Häute, 6632 q Leinen, 6332 q Holzstoff, 5722 q Leim, 5675 q Oele, 5651 q Fassdauben, 5236 q Talgerde, 5113 q Margarin, 4836 q Wolle, 4435 q Federweiss, 4398 q Farbkräuter, 3032 q Thierhaare, 2517 q Eier, 2321 q Maschinen, 1913 q Pech, 1844 q Leinleder, 1607 q Cali, 1485 q Zünder, 1257 q Wein, 1141 q Chemikalien, 1100 q Düngemittel, 1064 q Asphalt, 1036 q Ultramarin, 742 q Steine, 699 q Theer, 677 q Ceresin, 607 q Farberde, 555 q Erdwachs, 536 q Leder, 440 q Hopfen, 424 q Stearin, 372 q Manufactur, 304 q Wäsche, 300 q Kleie, 263 q Tabak.

Die durchschnittliche Ladung eines Kahnes ab Laube betrug in der Bergfahrt 1395 q, in der Thalfahrt 2693 q.

In Niedergrund wurden 87.590 q eingeladen und zwar: 56.800 q Granitsteine, 10.400 q Verwurfsteine, 9000 q Granitschotter, 7610 q Sandsteine, 1750 q Bruchsteine, 1500 q Pflastersteine, 440 q Werkstücke und 90 q Scheitholz.

Der Grenzverkehr bei Schandau betrug nach dem dem technischen Statthaltereidepartement vom kgl. sächsischen Hauptzollamte in Schandau zur Verfügung gestellten Ausweise in der Bergfahrt 4,322.290 q (+ 13.020 q) und in der Thalfahrt 23,081.350 q (— 5,900.050 q).

Unter den importirten Gütern waren 680.330 q Düngemittel, 577.870 q diverse Stückgüter, 510.550 q Roh- und Brucheisen, 402 160 q Erze, 212.750 q Steinkohlen, 189.280 q Reis, 188.370 q Fette und Oele, 159.860 q Oelsaat, 150.380 q Theer, Pech und Harze, 119.960 q rohe Baumwolle, 106.740 q Eisenerze, 98.620 q Petroleum, 95.560 q Salz, 91.690 q Flachs, Hanf und Werg, 89.580 q Getreide und Hülsenfrüchte, 64.970 q rohe Metalle, 59.580 q verarbeitetes Eisen aller Art, 57.010 q Häute, Felle und Leder, 55.410 q Instrumente und Maschinen, 52.270 q Cement und Kalk, 48.610 q Rohtabak, 43.430 q Knochenkohle und Knochenmehl, 27.080 q Sand, Lehm, Kies und Kreide, 23.070 q harte Stämme und Schiffbauholz, 19.800 q Farbholz, 18.870 q harte Schnittwaaren, 18.230 q Fische und Häringe, 17.730 q Coaks, 17.600 q Fässer, Kisten, Säcke etc., 13.850 q Soda, 13.460 q Holzwaaren und Möbel, 12.220 q Borke und Lohe, 10.230 q rohe Wolle, 8310 q weiche Schnittwaaren, 5670 q Kaffee und Cacao, 5630 q Roggen, 3930 q Zuckermelasse, 3090 q Wein, 2660 q Knochen, 2200 q weiche Stämme, 2060 q Gerste, 1970 q diverses Obst, 1830 q Weizen und Spelze, 1460 q Thon und Thonwaaren, 1380 q Branntwein, 1350 q Bier, 1160 q Glas- und Glaswaare, 1040 q Pflanzen und Gemüse, 1000 q Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel, Thonröhren, 860 q Lumpen aller Art, 720 q Mehl und Mühlfabrikate, 230 q Braunkohlen.

Von den exportirten Gütern waren hauptsächlich: 16,983.340 q Braunkohle, 3,087.550 q Zucker, Melasse

und Syrup, 815 000 q Steine und Steinwaaren, 722.330 q Gerste, 585.110 q diverse Stückgüter, 137.960 q frisches und getrocknetes Obst, 91.380 q weiche Schnittwaare, 83.360 q Glas und Glaswaaren, 81.320 q Eisen aller Art, 71.700 q Lehm, Kalk, Kreide, Kies und Erde, 56.410 q Reis, 56.390 q Branntwein, 51.390 q Petroleum und andere Mineralöle, 39.230 q Getreide und Hülsenfrüchte, 32.580 q Mehl, 28.130 q weiches Brennholz, 26.830 q Holzwaaren und Möbel, 21.370 q Bier, 18.260 q Salpetersäure, Schwefel und Salzsäure, 13.490 q Thon- und Porzellanwaaren, 8860 q rohe Wolle. 7910 q Fette, Oele, 7790 q weiche Stämme. 7210 q harte Stämme, Schiffbauholz, 6990 q Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 5270 q Mauersteine, Ziegel, Fliesen aus Thon und Thonröhren, 4840 q Borke und Lohe, 3680 q Kisten, Fässer und Säcke, 2810 q Düngemittel aller Art, 2680 q Häute, Felle und Leder, 2620 q harte Schnittwaare, 2310 q Hafer, 2070 q Coaks, 1860 q Pflanzen und Gemüse, 1800 q Instrumente und Maschinen, 1450 q diverse Metalle, 1140 q diverse Erze, 960 q Cement, Kalk, 890 q Rohtabak, 800 q Farbholz, 730 q Soda, 710 q Wein, 660 q hartes Brennholz, 500 q Salz, 360 q Fische.

Ausserdem haben die Grenze passirt 2225 Flösse mit 506.262 Festmetern Holz und 6000 q Ladung, was im Ganzen bei 780 kg per Festmeter dem Gewichte von 3,954.844 (— 448.835) q entspricht.

Die Landesgrenze haben ferner passirt thalwärts: 1859 Personendampfschiffe, 99 Eil- und Frachtdampfer, 8441 Segel- und Schleppschiffe, 392 Radschleppdampfer, 919 Kettendampfer und bergwärts: 1859 Personendampfschiffe, 101 Eil- und Frachtdampfer, 7877 Segel- und Schleppschiffe, 392 Radschleppdampfer und 919 Kettendampfer.

Der gesammte Auslandverkehr betrug 31,358.484 (— 6,335.865) q.

An dem thalwärts gehenden Auslandverkehre participirt die Braunkohle mit 73·5 Percent. Der bedeutende Rückgang des Kohlenexportes im Jahre 1900 gegenüber dem Jahre 1899 (16,983.340 gegen 22,471.760 q) hat seinen Grund hauptsächlich in dem allgemeinen Kohlenarbeiterstrike im böhmischen Braunkohlenbecken, welcher vom 20. Jänner bis 20. März 1900 dauerte. Bei der Kohlenknappheit nach dem Strike gestalteten sich die Elbeverladungen in Kohlen ziemlich schwach und sind erst in den ersten Apriltagen etwas gestiegen. Infolge des Anfangs April eingetretenen Hochwassers musste der Elbeverkehr auf 13 Tage wieder eingestellt werden. Erst im Monate Mai wurde die Kohlenverschiffung lebhafter bei vollschiffigem Wasser, was auch während des Monates Juni andauerte. Im Monate Juli konnten die Schiffe wegen des niedrigen Wasserstandes nicht mehr voll beladen werden und haben sich die Verkehrsverhältnisse erst im November nach Eintritt eines günstigeren Wasserstandes wieder gebessert.

B. Inlandverkehr.

Im Inlandverkehre sind von der Moldau auf die Elbe übergegangen: 130.954 q Rohzucker, 60.700 q Schotter, 56.870 q Rübe, 37.549 q Bausteine, 6900 q Hopfenstangen, 1720 q Binderholz und 550 q Uebersiedlungseffecten; von der Elbe auf die Moldau sind übergegangen: 28.961 q Rübenschnitte.

Von der kleinen Elbe auf die grosse Elbe sind übergegangen: 57.700 q Rübe und umgekehrt 19.000 q Rübenschnitte.

In Melnik wurde eingeladen: 154.845 q Rohzucker und 400 q Salpeter; ausgeladen: 19.500 q Schotter und 2100 q Bausteine. In Brzánek wurde ausgeladen: 1658 q Bausteine und 1600 q Schotter. In Čertovka wurde ausgeladen: 12.000 q Rübenschnitte, 3160 q Bausteine und eingeladen: 24.000 q Rübe. In Weisskirchen wurde ausgeladen: 1392 q Bausteine. In Beřkowitz wurde ausgeladen: 170.580 q Rübe, 10.200 q Schotter und 1598 q Bausteine; eingeladen: 73.860 q Rübenschnitte, sowie 12.550 q Rohzucker. In Liboch wurden eingeladen: 31.700 q Rübe; ausgeladen: 15.000 q Rübenschnitte, 5100 q Schotter und 1953 q Bausteine. In Ober-Podčáp wurde eingeladen: 19.180 q Rübe; ausgeladen: 8000 q Rübenschnitte und 5271 q Bausteine. In Wegstädtl wurde eingeladen: 10.961 q Rübenschnitte und 17.000 q Rohzucker; ausgeladen: 22.447 q Rübe, 19.100 q Schotter und 2858 q Bausteine. In Račic wurde ausgeladen: 13.360 q Bausteine. In Brzánek wurde ausgeladen: 19.106 q Bausteine, 1860 q Rübenschnitte; eingeladen: 3577 q Rübe. In Raudnitz wurde ausgeladen: 13.030 q Mauersteine, 4000 q Ziegel, 3900 q Rübe und 400 q Salpeter; eingeladen: 3100 q Rübenschnitte, 1112 q Korbweiden. In Wědomitz wurde ausgeladen: 8208 q Bruchsteine und 4160 q Mauersteine. In Židowitz wurde ausgeladen: 1600 q Rübe. In Černoves wurde ausgeladen: 1200 q Ziegel. In Hrobec wurde ausgeladen: 12.432 q Bruchsteine und 640 q Ziegel. In Launken wurde ausgeladen: 3100 q Rübenschnitte; eingeladen: 5500 q Rübe. In Gross-Nučnitz wurde ausgeladen: 1400 q Schotter. In Křeschitz wurde ausgeladen: 6600 q Hopfenstangen und 2520 q Schotter. In Leitmeritz wurde ausgeladen: 1280 q Schotter, 300 q Hopfenstangen, 15 q Bier; eingeladen wurden: 43.640 q Ziegel, 19.835 q Bier und 250 q Kalk. In Lobositz wurde ausgeladen: 1720 q Binderholz, 11 q Bier; eingeladen: 3500 q Eichenholz, 750 q Korbweiden und 725 q Backobst. In Czernosek wurde eingeladen: 94.403 q Bruchsteine, 30.550 q Mauersteine, 2100 q Glassteine. In Lichtowitz wurde ausgeladen: 154 q Bier. In Praskowitz wurde ausgeladen: 224 q Bier, in Libochowan 14.136 q Bruchsteine und 4300 q Ziegel, in Zirkowitz 11 q Bier, in Salesel 1300 q Ziegel und 359 q Bier, in Sebusein 18.800 q Bruchsteine, 42 q Bier, in Birnai 800 q Ziegel und 437 q Bier, in Wannow 37.647 q Bruchsteine und 77 q Bier. In Aussig (Stadt) wurde ausgeladen: 140.647 q Rohzucker, 2100 q Glassteine, 2000 q Eichenholz und 11.329 q Bier; eingeladen: 160.280 q Bruchsteine. In Aussig-Schönpriesen wurde ausgeladen: 49.201 q Rohzucker und 270 q Bier. In Nestomitz wurde ausgeladen: 125.501 q Rohzucker; eingeladen: 17.348 q Ziegel. In Wesseln wurde ausgeladen: 43.680 q Bruchsteine, 1360 q Ziegel und 50 q Kalk. In Gross-Priesen wurde eingeladen: 1402 q Bier und ausgeladen: 331 q Bier. In Pömmerle ausgeladen: 94.000 q Bruchsteine und 180 q Bier, in Rongstock 1440 q Bruchsteine und 58 q Bier, in Pschiera 500 q Eichenholz, in Tichlowitz 2088 q Ziegel und 482 q Bier. In Topkowitz wurde ausgeladen: 383 q Bier; eingeladen: 1884 q Schotter und 1275 q Sandstein; In Kartitz wurde ausgeladen: 720 q Ziegel und 10 q Bier, in Neschwitz 6180 q Ziegel und 1275 q Sandstein, in Malschwitz 16 q Bier, in Politz 18.088 q Ziegel, 1862 q Korbweiden und 200 q Scheitholz. In Wilsdorf wurde eingeladen:

9200 q Ziegel, in Krochwitz 11.252 q Ziegel. In Rosawitz wurde ausgeladen: 2800 q Bruchsteine, 115 q Bier und eingeladen: 2800 q Braunkohle. In Krischwitz wurde ausgeladen: 3900 q Ziegel, in Altstadt 3024 q Ziegel, 1440 q Bruchsteine, 1308 q Schotter und 1000 q Eichenholz, in Tetschen-Bodenbach 27.600 q Ziegel, 18.600 q Bruchsteine, 2800 q Braunkohle, 1000 q Granitpflastersteine, 725 q Backobst, 550 q Uebersiedlungseffecten und 5964 q Bier, in Laube 480 q Ziegel, in Mittelgrund 480 q Ziegel, in Rasseln 120 q Ziegel. In Niedergrund wurde eingeladen: 1000 q Granitpflastersteine und 200 q Scheitholz; ausgeladen: 27 q Bier; in Herrnskretschen wurde ausgeladen: 5160 q Ziegel, 742 q Bier, 576 q Basaltschotter und 200 q Kalk.

C. Gesammtverkehr.

Nach der tabellarischen Zusammenstellung betrug im Jahre 1900 der Inlandsverkehr

bergwärts . . .	189.029 q
thalwärts . . .	924.093 q
zusammen . . .	1,113.122 q (+ 102.420 q)

Wird hiezu der vorausgewiesene Auslandsverkehr (exclusive Flossfahrt) mit 27,403.640 q hinzugerechnet, so ergibt sich ein Gesammt-Schifffahrtsverkehr mit 28,516.762 q und nach Hinzurechnung der Flossfahrt per 3,954.844 q ein Gesammt-Elbeverkehr von 32,471.606 q (— 6,233.445 q).

Der Moldauverkehr oberhalb Prag wird wie folgt ausgewiesen:

Im Ganzen haben 1991 Schiffsrückzüge stattgefunden, wobei zusammen 33.847 km zurückgelegt worden sind. Ausserdem kamen 60 Zillen mit Granitquadern in Prag an. Transportirt wurden thalwärts nach Prag: 300.000 q Ziegel, 530.000 q Bruchstein, 140.400 q Brennholz, 350.000 q Bausand, 35.100 q Granitquadern und 24.000 q verschiedene Materialien.

Hiebei sind von der Moldaustrecke Moldautein—Štěchowitz thalwärts gekommen 457 und bergwärts auf dieselbe übergegangen 390 Schiffe.

Die 16 Personendampfer der Prager Moldau- und Elbe-Dampfschiffahrts-Gesellschaft machten 14.408 Fahrten mit einer Kilometerlänge von 201.687 km und beförderten im Ganzen 879.293 Personen.

In Prag kamen ferner an: 2141 Flösse mit 333.859 Festmeter Inhalt; hievon sind in Prag für den internen Bedarf 304 Flösse mit 35.904 Festmeter Inhalt verblieben und weiter thalwärts abgegangen 1837 Flösse mit 297.955 Festmeter Inhalt.

Im Podoler Hafen haben überwintert: 5 Raddampfer, 4 Schraubendampfer, 16 Zillen, 25 Sandplätten, 2 Dampfbagger, 16 Baggerpontons, 11 kleine Kähne und 28 Dampfschiffbrücken; im Karolinenthaler Hafen überwinterten 10 Schleppkähne, 1 Dampfwinde, 1 Dampfer und 3 Sandplätten; im Holeschowitzer Hafen überwinterten 2 Dampfer, 1 Dampfbagger, 2 Elevators, 10 Baggerpontons und 10 verschiedene Zillen. Im Liebener Hafen überwinterte 1 Zille.

Ferner haben an der Elbe bei Raudnitz 7 Schiffe und bei Leitmeritz 5 Schiffe und 4 Dampfschiffbrücken überwintert.

Ergebnisse der Staatseisenbahn-Verwaltung im Jahre 1900.

Das Eisenbahnministerium versendet soeben den „Bericht über die Ergebnisse der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung für das Jahr 1900“. Aus dem reichhaltigen Material dieser Publication, welche fast einen Monat früher als in den Vorjahren der Oeffentlichkeit übergeben wird, sind folgende Daten als besonders erwähnenswerth hervorzuheben.

Das von der Staatseisenbahn-Verwaltung betriebene Bahnnetz, welches mit Ende des Jahres 1899 eine Betriebslänge von rund 10.936 Kilometern umfasste, erfuhr im Jahre 1900 einen Zuwachs von 303 Kilometern oder 2·77 pCt. Es kamen nämlich folgende, dem öffentlichen Verkehre neu übergebene Strecken hinzu:

Die Hauptbahn zweiten Ranges Zeltweg-Wolfsberg, die Linie Przeworsk—Rozwadów, die Theilstrecke Eule—Wrau der Localbahn Modřan-Cerčan, die Zweiglinie Czyzny—Mogiła der Localbahn Krakau-Kocmyrzów, die Localbahn Tirschnitz-Schönbach, die Theilstrecke Winterberg—Eleonorenhain der Localbahn Winterberg-Wallern, die Localbahnen Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg, Gross-Siegharts—Raabs, Pila (Bołecin)-Jaworżno, Raudnitz-Hospozin und Linz-Urfahr und die Theilstrecke Kolin—Neuhof a. d. Sazawa der Localbahn Kolin-Cerčan.

Das staatliche Betriebsnetz umfasste somit am Schlusse des Jahres 1900 exclusive der im Jahre 1894 eröffneten 76 Kilometer langen Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf, sowie der am 18. October 1900 in den Staatsbetrieb übernommenen 57·6 Kilometer langen Mühlkreisbahn Urfahr-Aigen-Schlägl eine Gesammtbetriebslänge von rund 11.239 Kilometern. Hievon entfielen 7762 Kilometer auf Bahnen im Eigenthum und Betriebe des Staates, 602 Kilometer auf Privatbahnen, welche für Rechnung des Staates betrieben, und 2875 Kilometer auf Privatbahnen, welche für Rechnung der Eigenthümer betrieben werden.

Was den Verkehr betrifft, wurden im Jahre 1900 auf dem staatlichen Betriebsnetze von 1,283.945 Zügen 63,970.135 Zugskilometer zurückgelegt, was einer Mehrleistung von 108.130 Zügen = 9·20 pCt. und von 3,678.607 Zugskilometern = 6·10 pCt. entspricht.

Nach Kategorien vertheilt, haben im Berichtsjahre 32.207 Express- und Schnellzüge mit 6,039.250 Zugskilometern, 787.321 Personenzüge mit 32,665.869 Zugskilometern und 464.417 Güterzüge mit 25,265.016 Zugskilometern verkehrt. Diese Züge haben eine Gesammtleistung von rund 14.476 Millionen Brutto-Tonnenkilometern (1021 Millionen Tonnenkilometer oder 7·59 pCt. mehr als im Vorjahre) bewirkt.

Auf ein Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge entfallen im Gegenstandsjahre 5760 (+ 8 = 0·14 pCt.) Zugskilometer und 1,303.510 (+ 19.809 = 1·54 pCt.) Brutto-Tonnenkilometer.

Anlangend das finanzielle Ergebniss des Jahres 1900, betrugen die Betriebseinnahmen der für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen und der Wiener Stadtbahn sammt den hiemit verbundenen Nebendiensten rund 262,979.000 Kronen, das ist um 14,682.000 Kronen mehr als im Vorjahre.

Diese Einnahmensumme setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

	1900	gegenüber 1899
	Kronen	
Transporteinnahmen, und zwar:		
Beförderung von Personen	64,904.375	+ 5,655.117
Beförderung von Reisegepäck	2,995.229	+ 160.693
Beförderung von Eilgut	7,575.227	+ 235.093
Beförderung von Frachtgut	160,052.240	+ 6,643.840
	235,527.071	+ 12,694.743
Vergütung der Auslagen für die staatliche Betriebsführung neuer Localbahnen	118.191	+ 118.191
Einnahmen aus dem Salzgeschäfte .	1,696.107	— 52.105
Antheil an dem Reingewinne der Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	878.334	— 49.566
Verschiedene Einnahmen	24,759.049	+ 1,970.833
Zusammen . . .	262.978.752	+ 14,682.096

Auf ein Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge reducirt, betrugen die Transporteinnahmen im Jahre 1900 28.174 Kronen gegen 27.108 im Jahre 1899, was einer Steigerung von 1066 Kronen oder 3·93 pCt. entspricht.

Der Personenverkehr hat im Betriebsjahre eine weitere namhafte Steigerung erfahren, indem 73,552.830 Personenfahrten (+ 10,633.502 Fahrten oder 16 90 pCt. gegenüber dem Vorjahre) und 2422 Millionen Personenkilometer (+ 163 Millionen Kilometer oder 7·22 pCt. gegen 1899) zurückgelegt wurden. Dagegen ist die Länge der von den Reisenden durchschnittlich durchfahrenen Strecke unter dem zunehmenden Einflusse des Wiener Stadtbahnverkehres neuerdings, und zwar von 35·91 Kilometern im Jahre 1899 auf 32·93 Kilometer im Jahre 1900, demnach um 8·30 pCt. gesunken. Von den Einnahmen aus dem Personenverkehre entfielen 65·77 pCt. auf Reisende dritter Classe in Personenzügen, 11·26 pCt. auf Reisende zweiter Classe in Schnellzügen, 7·29 pCt. auf Reisende zweiter Classe in Personenzügen, 6·24 pCt. auf Reisende dritter Classe in Schnellzügen. 4·99 pCt. auf Reisende erster Classe in Schnellzügen, 0·80 pCt. auf Reisende erster Classe in Personenzügen und 3·65 pCt. auf Reisende mit Militärkarten.

Das Gesammtgewicht des abgefertigten Reisegepäcks betrug im Betriebsjahre 75.056 Tonnen, somit um 2317 Tonnen oder 3·19 pCt. mehr als im Jahre 1899; die bezüglichen Einnahmen ergaben einen Mehrbetrag von 160.693 Kronen oder 5·67 pCt.

An Eilgut wurden im Jahre 1900 271.161 Tonnen, d. i. um 19.821 Tonnen oder 7·89 pCt. mehr als im Vorjahre befördert und an Einnahmen hiefür um 235.093 Kronen oder 3·20 pCt. mehr als im Jahre 1899 erzielt.

Das Gesammtgewicht der Frachtguttransporte betrug im Jahre 1900 32,248.715 Tonnen, somit um 351.890 Tonnen oder 1·14 pCt. mehr als im Vorjahre, während die betreffenden Einnahmen eine Erhöhung um 6,643.840 Kronen oder 4·33 pCt. erfuhren. Eine Steigerung der Transportmengen war im Berichtsjahre hauptsächlich bei den Artikeln: Bau-, Werk-, Nutz- und Brennholz, Mühlenfabrikate, mineralische Leuchtstoffe, sowie Erze und Mineralien zu verzeichnen, wogegen sich bedeutende Ausfälle im Transporte von Braunkohlen, Steinen, Cement, sowie von Garten-, Feld- und Walderzeugnissen ergaben.

Die Betriebsausgaben des Staatsbahnbetriebes, exclusive der vertragsmässigen Zahlungen für die Verzinsung und Amortisation und exclusive der Kosten der Gehaltsregulirung der Staatseisenbahnbediensteten betrugen im Jahre 1900 rund 187,352.000 Kronen, d. i. um 17,268.000 Kronen mehr als im Vorjahre. An diesem Ergebnisse participirten die einzelnen Dienstzweige und Ausgabekategorien in nachstehender Weise:

	1900	gegenüber 1899
	Kronen	
Centraldienst der Staatsbahn-Directionen	12,784.823	+ 915.975
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung .	40,403.815	+ 4,505.853
Stations- und Fahrdienst	49,386.044	+ 2,969.420
Zugförderungsdienst und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel	56,958.003	+ 6,254.523
Hilfsanstalten für den Betrieb . .	4,529.372	+ 212.442
Sonstige Betriebsauslagen	20,705.187	+ 2,330.768
Sonstige, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Ausgaben	872.860	+ 19.611
Auslagen für das Salzgeschäft . .	1,594.521	— 58.602
Pauschalerforderniss an Auslagen für die staatliche Betriebführung neuer Localbahnen	118.191	+ 118.191
Zusammen . . .	187,352.816	+ 17,268.181

Der Betriebscoëfficient des Staatsbahnbetriebes stellt sich sonach pro 1900 auf 63·03 pCt. gegen 60·74 pCt. im Jahre 1899, mithin um 3·78 pCt. höher. Auch bei den grossen Privatbahnen ist im Betriebsjahre eine Steigerung des Betriebscoëfficienten eingetreten, welche beispielsweise bei der Buschtěhrader Eisenbahn 14·3 pCt., bei der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft 4·83 pCt., beim Ergänzungsnetze der Oesterreichischen Nordwestbahn 4·54 pCt., bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 3·32 pCt. und bei der Südbahn-Gesellschaft 3·55 pCt. beträgt.

Der Vergleich der finanziellen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes im Jahre 1900 mit dem Staatsvoranschlage ergibt im Ordinarium ein um K 13,687.644 ungünstigeres Resultat, indem der Erfolg in den Einnahmen um Kronen 5,565.288 und in den Ausgaben um K 8,122.356 ungünstiger war.

Dagegen war die Extra-Ordinarial-Gebahrung um K 44.253 günstiger, so dass der gesammte Nettoerfolg gegenüber dem Präliminare sich um K 13,643.391 ungünstiger stellt. Der pro 1900 K 52,084.388 betragende Ueberschuss der ordentlichen Einnahmen der im Eigenthume des Staates stehenden und von demselben für eigene Rechnung betriebenen Bahnen über deren ordentliche Ausgaben entspricht bei Zugrundelegung eines Anlagecapitales von K 2.523,427.936 einer Capitalsverzinsung von 2·06 pCt. gegen 2·42 pCt. im Jahre 1899.

Der ungünstige Eindruck der das finanzielle Ergebniss darstellenden Ziffern des Berichtes wird jedoch wesentlich abgeschwächt, wenn man bedenkt, dass die durch den Kohlenarbeiterstrike im Frühjahre der Berichtsperiode zahlreichen Bahnunternehmungen direct und indirect zugefügte finanzielle Schädigung bei dem intensiven Einflusse des Kohlentransportes und Kohlenverbrauches auf den Betrieb des so ausgedehnten staatlichen Eisenbahnnetzes in den Betriebsergebnissen des letzteren umso fühlbareren Ausdruck finden musste.

Diese Schädigung war nicht nur mit ein Grund des in den Transporteinnahmen sich ergebenden Ausfalles, sondern verringerte auch die Einnahmen aus dem Antheile zu dem Betriebsgewinne der Aussig-Teplitzer Eisenbahn um K 221.000, sowie die sonstigen verschiedenen Einnahmen um circa K 400.000, letztere durch die Einbusse an übereinkommengemässer Miethe für 9000 Wagen der Staatsbahnen, welche durch zwei Monate ausser Betrieb gesetzt waren. Noch stärker als

die Einnahmen erscheinen die Betriebsausgaben durch den Einfluss des Kohlenarbeiterstrikes ungünstig beeinflusst, indem vor Allem dem Zugförderungsdienste Mehrkosten im Betrage von K 1,900.000 dadurch erwuchsen, dass die Behinderung, welche für die Erfüllung der eingegangenen Kohlenlieferungsverträge erwuchs, zur Beschaffung ausländischer Kohle zu hohen Preisen nöthigte und eine weitere Mehrsumme sich dadurch ergab, dass auch inländische hochwerthige Kohlengattungen zu Zwecken verwendet werden mussten, für welche minderwerthige Kohle vorgesehen war und ausgereicht hätte.

Es dürfte daher die Ziffer von K 3,200.000 als Betrag der dem Staatsbahnbetriebe durch den Kohlenarbeiterstrike erwachsenen Schädigung eher zu niedrig als zu hoch bemessen sein.

Ein weiterer Betrag von K 2,300.000, um welchen sich, und zwar im Capitel „Bau und Bahnerhaltung", das Ergebniss der factischen Ausgaben dem veranschlagten gegenüber erhöht, ist auf die im Gegenstandsjahre eingetretenen Elementarereignisse zurückzuführen, indem die Beseitigung der Hochwässerschäden einen ausserhalb des Rahmens der gewöhnlichen Bahnerhaltung gelegenen Betrag von K 1,670.000 erforderte und infolge des überaus strengen Winters die für die Schneebeseitigung erwachsenen Auslagen die hiefür präliminirte Summe um K 650.000 überstiegen.

Ferner belasteten noch einige andere nicht unbedeutende Einzelbeträge den Ausgabeetat des Staatsbahnbetriebes; so belief sich zum Beispiele die durch die Materialpreissteigerung hervorgerufene Mehrauslage auf K 757.000 und musste eine Summe von K 610.000 für die infolge Rauchbelästigung unabweisbar gewordene Einführung rauchschwacher Kohlen und Cokes statt der veranschlagten minderen Sorten beim Betriebe der Wiener Stadtbahn und Verbindungsbahn mehr verausgabt werden.

Aus dem Zusammenhalte der vorstehend begründeten Mindereinnahmen und Mehrausgaben ergibt sich, dass das dem Staatsvoranschlage gegenüber zutage tretende Minderergebniss des Staatsbahnbetriebes rücksichtlich eines Betrages von rund K 6,900.000 auf Umstände zurückzuführen ist, welche bei Abfassung des Präliminaretats für das Jahr 1900 unmöglich vorausgesehen und von der Staatseisenbahn-Verwaltung in keiner Weise abgewendet werden konnten. Von dem sonach verbleibenden circa K 6,800.000 betragenden Reste des in dem vorliegenden Berichte ausgewiesenen, bereits erwähnten ungünstigeren Nettoergebnisses von K 13,687.000 erscheinen K 1,900.000 durch die gegenüber dem Voranschlage bewirkten Mehrleistungen von 5,725.000 Locomotivkilometern begründet.

Wenn daher das Gesammtresultat der etatsmässigen Gebahrung des Staatsbahnbetriebes im Jahre 1900 im Vergleiche zu dem bezüglichen Staatsvoranschlage zwar, wie schon gesagt, nicht als günstiges betrachtet werden kann, so sind doch die vorstehenden Ausführungen geeignet, den ersten Eindruck der absoluten Ergebnissziffern wesentlich zu mildern und jenen Schlussfolgerungen, welche aus den letzteren für die Zukunft des Staatsbahnbetriebes etwa abgeleitet werden wollten, dadurch zu begegnen, dass die Charakteristik des Jahres 1900 als eines durch das Zusammentreffen widriger Umstände besonders ungünstig beeinflussten Ausnahmsjahres festgestellt erscheint.

Ein entschieden erfreuliches Bild liefert das Ergebniss der staatlichen Betriebsführung auf den Localbahnen, indem bei diesen im Berichtsjahre trotz eines Mehraufwandes von K 125.000 für die Beseitigung von Hochwasserschäden und eines solchen von K 245.000 für die unvorhergesehene Preissteigerung der Regiekohle dem Staatsvoranschlage gegenüber ein Ersparniss von Kronen 770.000 erzielt wurde, wodurch sich eine Herabminderung des bezüglichen Betriebscoëfficienten um circa 11 pCt. ergab.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 56. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. Juni wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Perić und Genossen an den Herrn Handelsminister, betreffend die Erbauung eines Hafen-Sanitätsamtes in Metković, Errichtung eines Telephons an der Mündung der Narenta, Aufstellung eines Baggers für die Reinigung der Narenta und betreffend Massnahmen zur Verbesserung der Moräste im Narentathale;

2. der Herren Abgeordneten Emanuel Hrubý und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Einhaltung der sprachlichen Gleichberechtigung auf den k. k. Staatsbahnen und den Privatbahnen.

In derselben Sitzung wurde der Antrag, betreffend den Ausbau einer Eisenbahnverbindung zwischen der Station der Kaschau-Oderberger Bahn Jablunkau und der Station Milowka, dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

Der Bericht der Specialcommission des Herrenhauses über die Gesetzesvorlage, betreffend den Bau von Wasserstrassen und die Durchführung von Flussregulirungen, ist bereits erschienen. Der Bericht (Referent Ritter von Proskowetz) bemerkt in seinem allgemeinen Theile:

„Wohl kaum eine andere legislative Action wirthschaftlicher Natur reicht seit dem Bestande des Reichsrathes an die Bedeutung heran, welche dem vorliegenden, vom hohen Abgeordnetenhause beschlossenen Entwurfe eines Gesetzes über den Bau von Wasserstrassen und die Durchführung von Flussregulirungen innewohnt.

Es ist ein dankbar anzuerkennendes Verdienst der gegenwärtigen Regierung, dass sie in Verbindung mit dem Programme über die Vervollständigung und Ausgestaltung unseres Eisenbahnwesens mit der Inaugurirung dieses so bedeutungsvollen Reformwerkes auf dem Gebiete der Verkehrs- und Wasserwirthschaft, an unsere gesammten ökonomischen Verhältnisse die bessernde Hand anlegend, das ernste Bestreben bekundet, im Zusammenwirken mit der Reichsvertretung die Bedingungen und Voraussetzungen zu schaffen, von denen das weitere wirthschaftliche Aufblühen des Reiches und die kräftige Hebung des Volkswohlstandes wohl mit Recht erwartet werden kann.

Nicht zu verkennen ist, dass dieses von einer zielbewussten Regierung wohlwollend geförderte Werk des Parlamentes einen Schritt bedeutet, der eine freundliche Aussicht auf weiteres Fortschreiten auf dem Gebiete fruchtbarer Arbeit eröffnet.

Wenn es die Commission ermöglicht hat, trotz der Kürze der Zeit, die ihren Berathungen über eine so wichtige, in alle wirthschaftlichen und finanziellen Fragen so tief einschneidende Vorlage gegönnt war, die ihr gestellte Aufgabe zu vollbringen, so war sie von der Erwägung geleitet, dass sie die Verantwortung nicht auf sich nehmen dürfe, ihrerseits den Abschluss einer so bedeutungsvollen Action nicht mit allen Kräften gefördert zu haben. Dieser ihrer Absicht, dass grosse Werk möglichst rasch der Perfectionirung zuzuführen, konnte die Commission umso eher gerecht werden, als in ihrem Schosse gegen das Wesentliche des Entwurfes ein Widerspruch nicht erhoben worden ist."

Die Commission empfiehlt dem Hause, dem Gesetzentwurfe in der vom Abgeordnetenhause beschlossenen Fassung die Zustimmung zu ertheilen, ferner folgende Resolution anzunehmen: „Die hohe Regierung wird aufgefordert, in erster Linie den Bau des Donau-Odercanales in Angriff zu nehmen und längstens innerhalb der Jahre 1904 bis 1912 zu beenden, ferner die vorbereitenden Studien für die Verbindung mit Galizien und der Elbe mit thunlichster Beschleunigung zu Ende zu führen."

Der Steuerausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 7. Juni unter dem Vorsitze des Obmannes Dr. Kaizl eine Sitzung, welcher ihre Excellenzen Finanzminister Dr. Ritter Böhm von Bawerk und Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek beiwohnten. Gegenstand der Verhandlung bildete die Fahrkartensteuervorlage.

Nach einer formalen Debatte, an welcher sich die Abgeordneten Voelkl, David Ritter von Abrahamowicz, Hybeš, Dr. Conci, Dr. Steinwender und der Finanzminister betheiligten, wurde ein Antrag des Abg. Ritter von Abrahamowicz, die Berathung dieser Vorlage bis zur Herbstsession des Abgeordnetenhauses zu vertagen, angenommen.

Der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses hat den Bericht über das Localbahngesetz (Referent Abg. Giżowski) vorgelegt. Der Bericht begrüsst es freudig, dass die Regierung sich trotz der grossen Eisenbahn-Investitionsvorlage auch zur Einbringung des Localbahngesetzes entschlossen hat, „da einerseits durch diese Vorlage, wenn auch noch immer nur theilweise, den heissen Wünschen und Bedürfnissen mancher Königreiche und Länder Rechnung getragen, andererseits aber schon durch die Einbringung dieser Vorlage festgestellt wird, dass die Eisenbahnverwaltung durch Zustandebringung des eingangs erwähnten sogenannten Investitionsgesetzes keinesfalls ihr Programm als erschöpft und ihre Aufgabe als erledigt ansieht, vielmehr auf dem Gebiete des Localbahnwesens die Thätigkeit der Landesausschüsse weiter zu fördern, dieselbe in gleicher Weise wie bisher zu unterstützen willens ist und auch in der Periode der bereits beschlossenen Eisenbahn-Investitionen, das ist bis Ende 1905, die Ergänzung des Eisenbahnnetzes durch den Bau von Bahnen niederer Ordnung in allen Kronländern im Auge behalten wird". Der Bericht schliesst mit dem Antrage auf Annahme der Vorlage.

In der 10. Sitzung des Herrenhauses vom 5. Juni gelangte der Bericht der Eisenbahncommission über das Investitionsgesetz zur Verhandlung.

Berichterstatter Freiherr von Czedik leitet die Verhandlung ein.

Graf Kuefstein erörtert in ausführlicher Weise die Karawanken- und Wocheiner Bahn und beglückwünscht den Eisenbahnminister von ganzem Herzen zur glücklichen Lösung der verschiedenen Fragen, die hiebei zu lösen waren. Er bespricht hierauf die Pyhrn-Bahn und die Tauern-Bahn. Die Tauern-Bahn sei geeignet, der österreichischen Industrie eine starke Concurrenz in der deutschen Industrie erstehen zu lassen, da sie die süddeutsche Industrie direct nach Triest leite, wodurch ganz natürlich der österreichischen Exportindustrie, namentlich in Bier und Zucker, empfindlich Concurrenz gemacht werde. Der Investitionsvorlage sei überhanpt ein grauer Nebelstreifen angehängt worden in der Wasserstrassenvorlage, durch welche, anstatt Triest zu heben, das Gegentheil erreicht und die Nordseehäfen begünstigt werden. Er müsse sich daher entschieden gegen die Tauern-Bahn aussprechen und bitte den Präsidenten, über die im § 1 aufgezählten Linien punktweise abstimmen zu lassen.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Hohes Haus! Es ist gewiss ein hochbedeutsamer Augenblick für die Staatseisenbahnverwaltung, in dem ihr das Glück zutheil wird, mit der ersten grösseren Vorlage des Eisenbahnministeriums in diesem hohen Hause zu debutiren. So nahe es nun liegen würde, sich über die leitenden Gesichtspunkte und die Ziele, die mit dieser Vorlage angestrebt werden, eingehender zu verbreiten, so darf ich mich doch dieser Aufgabe aus mehrfachen Gründen für überhoben erachten, und zwar nicht nur deshalb, weil ja die Motive der Regierung dem hohen Hause aus dem Gesetzentwurfe und seiner Begründung, sowie den ausführlichen technischen Operaten, die demselben beigegeben wurden, bekannt sind, sondern auch deshalb, weil dem hohen Hause ein fachmännischer Bericht vorliegt, in welchem in einer besonders hervorragenden Weise der Aufbau des ganzen gesetzgeberischen Antrages der Regierungsvorlage so eingehend dargestellt ist, dass ich kaum imstande wäre, den Ausführungen dieses Berichtes irgend welche wesentliche Ergänzungen beizufügen. Ein Gesichtspunkt aber darf vielleicht doch hervorgehoben werden. Das ist der allgemeine Wunsch, der in den Kreisen der Industrie und des Handels immer lauter hervortritt, der Wunsch danach, es mögen die Bahnen eine ausgiebige Investitionspolitik sich angelegen sein lassen, es möge das Capital der Bahnen erhöht werden durch zweckmässige Capitalsaufwendungen, welche bestimmt sind, den Verkehr zu erleichtern, die Bedienung des Publicums zu verbessern und überhaupt unser ganzes Eisenbahnwesen auf der rasch fortschreitenden Höhe dieses Dienstzweiges zu erhalten. Zu einer solchen Investitionspolitik, hohes Haus, will die Regierung mit der hier vorliegenden Gesetzesvorlage den Anstoss geben, sie will den Anstoss geben für die Staatsbahnen, nachdem sie schon seit längerer Zeit angelegentlich bemüht ist, die grossen Privatbahnen in gleichem Sinne zu beeinflussen. Es ist bei der Stellung, die das Staatsbahnnetz einnimmt, eine Art moralische Verpflichtung für den Staat, eine Investitionspolitik nicht nur zu verlangen, sondern auch selbst auszuüben.

Was die Einwendungen betrifft, die der sehr geehrte Herr Vorsprecher gegen einen wesentlichen Bestandtheil der Regierungsvorlage erhoben hat, so sei es mir gestattet, ihm vor Allem für die günstige Beurtheilung zu danken, die er den südlichen Verbindungen, die hier dem hohen Hause vorgeschlagen werden, hat zutheil werden lassen. Ich muss hervorheben, dass das günstige Urtheil, welches so wie Herr Graf Kuefstein auch in weiteren fachmännischen Kreisen über die Lösung der Aufgabe bezüglich des südlichen Theiles unserer zweiten Triester Verbindung gefällt wird, wesentlich das Verdienst der technischen Organe des Eisenbahnministeriums ist, deren ausgezeichnete Leistungen ich wohl auch in diesem hohen Hause als Ressortchef dankbar hervorheben darf.

Ein Punkt ist es aber, in welchem der sehr geehrte Herr Graf Kuefstein mit der Vorlage nicht einverstanden ist, nämlich die Tauernbahn. Er hat aus verschiedenen Gesichtspunkten gegen die Tauernbahn Bedenken erhoben. Es sei mir gestattet, ohne irgendwie polemisch sprechen zu wollen, die Gründe, welche die Tauernbahn in die vorderste Reihe der auszuführenden Bahnprojecte stellen, in aller durch die vorgeschrittene Stunde zur Pflicht gemachten Kürze zu besprechen. Vor Allem Eines, hochverehrte Herren! Zwischen den um die Donau gruppirten Ländern der Monarchie und den an die Küste des Meeres sich erstreckenden südlichen Ländern ist ein grosses Verkehrshinderniss, der Gebirgswall der Tauern. Es liegt im Begriffe einer organischen Entwicklung des Communicationswesens, dass bei grösserem Fortschreiten der Viatilität eines Staatsgebietes endlich der Moment kommt, wo man auch nicht mehr davor zurückscheuen darf, solche Verbindungen herzustellen, die mit schwierigen Terrains zu kämpfen haben und wo man natürliche Hindernisse, wenn auch mit einem Aufgebot entsprechender technischer und finanzieller Mittel, zu überwinden hat. Ein solches Hinderniss stellt die Tauernkette dar.

Es ergibt sich aus der geographischen Lage der Verbindnngen, welche nördlich und südlich von den Tauern convergiren, dass den verschiedenen Zwecken, die durch eine Verbindung von Nord und Süd über und durch die Tauern angestrebt werden, am entsprechendsten durch die Linie gedient werden kann, welche das Verkehrshinderniss ungefähr in der geographischen Mitte durchbricht, d. i. zwischen der Brennerbahn und der Thaleinsenkung des Liesingthales. Nun hat Graf Kuefstein die Einwendung gemacht, dass der Tauernbahn das Bedenken anhaftet, dass durch sie nicht nur die österreichischen Länder miteinander verbunden werden, sondern dieselbe auch den Weg darstellt, auf welchem eine Verkehrsart aus Deutschland hinunter an unseren grossen Seehafenplatz geführt wird, und er hat erwähnt, dass durch die Tauernbahn weniger österreichische Industriegebiete als vielmehr Triest begünstigt werden; ich möchte mir erlauben, den Satz umzudrehen und zu sagen, beide, sowohl die Gebiete der gewerbefleissigen Industrien, welche sich an der Trasse der neuen Verbindung befinden, als auch Triest, sollen gehoben werden, und ich kann einen Gegensatz von meinem Standpunkte nicht zugeben. Auch die geographische Lage der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wurde von dem geehrten Herrn Vorsprecher angeführt, welche in manchen Beziehungen durch die lange Ausdehnung der Territorien weniger günstig ist als bei Staaten, die um einen Mittelpunkt global herumgruppirt sind. Diese geographische Lage ist es, welche für die Verkehrspolitik von Oesterreich ihre Consequenzen, ihre Verpflichtungen und Anforderungen hat. Die geographische Lage der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder weist nun darauf hin, dass sie nicht blos den internen Verkehr zu pflegen hat, sondern durch die Lage im Herzen von Europa, durch die Lage an den von Norden nach Süden, von Westen nach Osten sich kreuzenden Communicationslinien ist es bedingt, dass unsere Reichshälfte eine wesentliche Aufgabe dadurch zu erfüllen hat, dass sie den Transithandel zwischen den verschiedenen Nachbarländern vermittelt, und dieser Transithandel ist zugleich auch für die österreichischen Eisenbahnen jederzeit eine wichtige Quelle lohnenden Erwerbes gewesen.

Wenn also neue Verbindungen durch die Alpen geschaffen werden, so kann es denselben wohl kaum zum Nachtheile gerechnet werden, wenn sie auch die Bestimmung erfüllen, dass sie den Transithandel zwischen Deutschland und der Adria, eventuell zwischen Deutschland und den orientalischen Ländern zu bedienen haben, im Gegentheile, es muss als eine ausserordentlich günstige Combination angesehen werden, für welche auch wieder den technischen Mitarbeitern ein grosser Theil des Verdienstes zufällt, dass es gelungen ist, eine Linie zu finden, wie die Tauern-Bahn, welche in einer wichtigen Verkehrsrichtung Abkürzungen bringt, die zwischen Salzburg und Triest rund 250 Kilometer betragen, das sind 40 pCt. des ganzen Bahnweges, wie er bisher durch die bestehenden Linien hergestellt war. Es ist nicht daran zu zweifeln, dass eine solche Wegabkürzung den Effect haben wird, dass ein Theil des Verkehres, der sich bis jetzt über andere Routen, über ausländische, über essentiell fremde und mit den österreichischen Linien concurrirende Bahnen bewegt hat, auf die österreichischen Linien gezogen werden kann, und daraus wird nicht nur ein Vortheil für die Bahnen entstehen, welche einen vermehrten und voraussichtlich zu günstigeren Tarifen zu bedienenden Verkehr erlangen — denn die wesentliche Distanzabkürzung ermöglicht es ja, das Tarifniveau nicht so schwer zu drücken, wie das bei dem Ausgleiche von längeren Distanzen nothwendig ist — sondern es wird zum allergrössten Vortheile insbesondere unseres Seehafens gelingen, dort einen grösseren Verkehr hinzuleiten, einen Verkehr, der dadurch, dass er aus dem Auslande stammt, nicht aufhören wird, durch unsere Kaufleute, durch unsere Spediteure und unsere Verkehrsanstalten vermittelt zu werden, einen Verkehr, welcher die gesammte Frachtbewegung in Triest heben wird und welcher für die Vermehrung der Handelsthätigkeit, für die Vermehrung der Schiffsverbindungen, für die Erleichterung des Handels von Triest von grossem Werthe sein wird. Dass aber von Seiten der Regierung nicht übersehen worden ist, dass dem inländischen Verkehre bei der Schaffung neuer, kürzerer Eisenbahnverbindungen ein ganz besonderes, und zwar ein vorzugsweises Augenmerk zugewendet werden muss, wolle das hohe Haus daraus entnehmen, dass die in erster Linie dem Binnenverkehre dienende südliche Verbindung durch die Karawanken- und Wocheiner Bahn, welche sich auch der Zustimmung des geehrten Herrn Grafen Kuefstein erfreute, diejenige ist, welche in dem Bauprogramme der Regierung an erster Stelle steht.

Sie wird zuerst, und zwar mit möglichster Beschleunigung ausgeführt, wogegen die andere, auch dem auswärtigen Verkehre dienende Linie eine längere Baufrist hat, wodurch es ermöglicht ist, dass der inländische Verkehr sich früher auf der neuen Route festsetzen kann, bevor durch das Hinzutreten der Tauernbahn auch die Influenz von Seiten des süddeutschen Verkehres hinzutritt. Die Wegkürzungen, welche durch die Karawanken- und Wocheiner Bahn auch für den inneren Verkehr entstehen, sind, wie ich glaube, durchaus nicht so gering zu schätzen, wie dies von Seiten des geehrten Herrn Vorsprechers geschehen ist. Wie ist die Situation heute? Heute haben wir von Wien nach Triest mit der Staatsbahn eine Verbindung, die ungefähr um 100 km länger ist als die Verbindung mit der Südbahn. Nach den geläufigen Anschauungen, welche dahingehen, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung zu ihren wesentlichen Aufgaben auch die zählt, bezüglich der Förderung des Exportes in gewissem Sinne auf die Privatbahnen regulirend zu wirken, muss diese Mehrdistanz immerhin als empfindliches Hinderniss der Bewegungsfreiheit angesehen werden. Durch den Bau der Karawanken- und Wocheiner Bahn verschwindet diese Differenz. Es werden die Staatsbahnen mit Hilfe der neuen Verbindungen der Südbbhn ungefähr gleichgestellt werden, ja sie werden sogar eine kleine Abkürzung erreichen. Es wird dann aber die combinirte Route der Südbahn und Staatsbahn zusammen auch für Wien einen Vortheil von 39 km erschliessen, einen Vortheil, der immerhin vom Staudpunkte der Tarife nicht gering geschätzt werden darf.

Es werden daher beide Verkehre, sowohl der inländische Verkehr als auch der ausländische Transitverkehr, durch den Bau der hier vorgeschlagenen Linien wesentliche Vortheile gewinnen, und es erscheint damit auch wohl ein Theil jener Besorgnisse zerstreut, der dahin geht, es sei zu befürchten, dass die grossen Capitalsaufwendungen, welche der Bau dieser neuen Alpenbahnen erfordern wird, ohne Früchte bleiben werden. Im Gegentheile, die Regierung ist der Ueberzeugung, dass die immerhin mit bedeutenden finanziellen Opfern verbundene Aufwendung neuer Capitalien für den Staatseisenbahnbau, noch mehr aber für die Investitionen des in Betrieb stehenden Staatsbahnnetzes reichliche Früchte tragen wird, dass damit nicht nur hinsichtlich der Förderung der Volkswirthschaft, sondern auch direct im finanziellen Interesse des Staates die wohlthätigen Folgen sich in den Betriebsergebnissen geltend machen werden.

Und deshalb erlaube ich mir, diese Vorlage dem Wohlwollen des hohen Hauses zu empfehlen, als einen kräftigen, bewussten Schritt zur Inaugurirung einer systematischen Bau- und Investitionspolitik, als eine Förderung der heimischen Industrie, des heimischen Handels und der Gewerbe und als die Kundgebung eines kräftigen Willens, die wirthschaftlichen Verhältnisse unseres geliebten Vaterlandes zu fördern und zu verbessern.

Ich glaube, dass es in dem Kreise der Zwecke, die durch diese Vorlage verfolgt werden, eine empfindliche und geradezu schwer auszufüllende Lücke wäre, wenn aus diesem Kreise die Tauernbahn verschwinden würde. Ich darf daher wohl die Hoffnung aussprechen, dass das hohe Haus mit den übrigen Linien und Vorschlägen auch der Tauernbahn seine Zustimmung nicht versagen wird.

Das Gesetz wird hierauf ohne weitere Debatte in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

8. Juni. Infolge Beschädigung des Bahnkörpers durch Hochwasser wurde in der Strecke Jaremcze—Tartarów der Linie Stanislau—Körösmező der Gesammtverkehr voraussichtlich auf die Dauer von vier Tagen eingestellt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Errichtung von Invalidenhäusern zur Aufnahme von Rentenempfängern.) Der Vorstand der Pensionscasse für die Arbeiter der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, welcher seinen Sitz in Berlin hat, plant für die Mitglieder dieser Casse die Errichtung besonderer Invalidenhäuser. Veranlassung hiezu gaben ihm die fortgesetzten Klagen der Pensionscassenmitglieder, insbesondere aller Rentenempfänger, die wegen der Höhe der ihnen zugesprochenen Renten Berufung erhoben darüber, dass die Renten zum Lebensunterhalt nicht ausreichen. Es wird beabsichtigt, in jedem Eisenbahn-Directionsbezirk ein Invalidenheim zu errichten, um die Rentenempfänger möglichst wenig aus ihren heimischen Gewohnheiten zu verpflanzen, und zwar soll dieses Invalidenheim auf dem Lande — nicht in Städten — in hygienisch und landschaftlich bevorzugter Gegend, aber in der Nähe und mit bequemer Verbindung mit der Provinzialhauptstadt, oder besser mit dem Sitz der betreffenden Eisenbahn-Direction, angelegt werden. Bei der Gestaltung des Ganzen soll das Kasernen- und Hospitalartige möglichst vermieden und es sollen soweit als möglich villenartige Einzelbauten mit anheimelnden Wohnräumen, Balkons und Veranden u. s. w. angestrebt werden. Reichliches Gartenland, vielleicht auch Ackerland soll hinzu genommen werden, um sowohl der Anstaltsverwaltung die nöthigen Gemüse und Feldfrüchte zu liefern, als auch um möglichst jedem Insassen ein besonderes Stück Gartenland zur eigenen Ausnutzung und Verschaffung eines kleinen Nebenverdienstes hinzuzugeben. Errichtung, Verwaltung und Betrieb soll unter der Oberaufsicht des Vorstandes der Pensionscasse den örtlichen Bezirksausschüssen übertragen werden. Zur Unterbringung in dem Heim sind zunächst nur die einfachsten Fälle in Aussicht genommen, das sind einzeln stehende Rentenempfänger und Eheleute, die kinderlos sind, oder deren Kinder dem Haushalte nicht mehr angehören. Jeder Rentenempfänger soll ein Zimmer mit einfacher, aber solider und freundlicher Einrichtung erhalten, Einzelstehende ein kleines, Ehegatten ein grösseres Zimmer. Das Heim soll ausserdem Lese-, Unterhaltungszimmer zur gemeinschaftlichen Benutzung, einen Speisesaal für die Einzelstehenden, Badeeinrichtung, Waschanstalten, grosse Küche mit Volksküchenbetrieb und Einrichtungen enthalten, welche den Insassen auch die Selbstbereitung ihrer Speisen ermöglichen. Ferner soll den Insassen auch freie ärztliche Behandlung ge-

währt werden. Den Einzelstehenden würde für die Rente aus der Abtheilung A der Pensionscasse vielleicht neben der Unterkunft noch die volle Verpflegung gewährt werden, so dass ihnen die Renten aus der Abtheilung B der genannten Casse zur Bestreitung sonstiger Bedürfnisse belassen werden könnten. Den Ehepaaren der gedachten Art würde für die Rente aus der Abtheilung A der Pensionscasse voraussichtlich ausser der freien Unterkunft noch eine oder zwei Mahlzeiten aus der gemeinsamen Küche gewährt werden, während sie die fehlenden Mahlzeiten und ihre sonstigen Bedürfnisse aus der Zusatzrente zu bestreiten haben würden, was ihnen wahrscheinlich durch die Möglichkeit eines kleinen Nebenverdienstes aus der noch vorhandenen Arbeitsthätigkeit unter Beihilfe günstiger Anstaltseinrichtungen erleichtert werden würde. Auch beim Ableben des Ehemannes ist beabsichtigt, die Witwe gegen ihre Witwenrente in der Anstalt zu belassen, wo sie sich durch kleine Arbeiten in der Wirthschaft oder im Garten nützlich machen könnte. — Der Vorstand der Pensionscasse verkennt zunächst nicht die Schwierigkeiten, die sich der Ausführung und dem Betrieb von Invalidenhäusern entgegenstellen werden, zumal noch viele Vorfragen der Klärung und Lösung bedürfen; er hält jedoch die Einrichtung solcher Häuser für geeignet, viele Klagen über die Unzulänglichkeit der Renten zu beseitigen. Die Einrichtung sei finanziell ausführbar und unter Mitwirkung aller Betheiligten würden auch die geeigneten Wege für die Ausführung gefunden werden. Handelte es sich hiebei doch um Erfüllung des Hauptzweckes der ganzen Invalidenversicherung, um das Ziel, den Arbeitern für die Zeit ihrer Invalidität eine sorgenfreie Existenz zu schaffen. Den Vorsitzenden der einzelnen Bezirksausschüsse aber wird in dieser Frage ein neues grosses Feld erfolgreicher Wohlfahrtsfürsorge erschlossen. Dieselben werden zunächst im Benehmen mit den gewählten Vertretern der Pensionscassenmitglieder im Bezirksausschuss und auch gelegentlich der in Kürze stattfindenden Generalversammlungen der für jeden Directionsbezirk eingerichteten Betriebskrankencasse die Errichtung von Invalidenhäusern erörtern und geeignete Wege zur Erreichung des gesteckten Zieles ausfindig machen.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 11. Mai 1901 die Firma:

„Localbahn Chlumetz-Königstadtl" (böhmisch:) „Místní dráha Chlumec—Králové Městec"

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Concessionsurkunde vom 3. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 107, der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. April 1901, Z. 12.233, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes vom 29. April 1901 errichtete Actiengesellschaft.

2. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Wien.

3. Der Zweck der Gesellschaft ist der Bau und der Betrieb der Localbahn von Chlumetz nach Königstadtl, sowie der Bau, die Erwerbung und der Betrieb von Anschlusslinien, soferne für dieselben der Gesellschaft die Concession ertheilt werden sollte.

4. Die Gesellschaft endet mit mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die vorgenannte Localbahn (3. Juni 1989), soferne nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder infolge früheren Erlöschens der Concession oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von K 402.000 festgesetzt und besteht aus 1005 Stück auf den Inhaber lautende Actien zu K 400. Die Actien sind untheilbar.

6. Der Verwaltungsrath besteht aus mindestens fünf, höchstens sieben Mitgliedern. Der k. k. Staatsverwaltung ist das Recht vorbehalten, zwei Mitglieder des gesellschaftlichen Verwaltungsrathes zu ernennen. Desgleichen wird dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen, insolange das Land durch den Besitz von Actien an dem gesellschaftlichen Unternehmen betheiligt ist, das Recht der Entsendung eines Mitgliedes in den gesellschaftlichen Verwaltungsrath eingeräumt; die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre gewählt.

Die von der ordentlichen Generalversammlung zu wählenden Mitglieder werden stets auf die Functionsdauer bis zum Ablaufe der nächsten ordentlichen Generalversammlung berufen. Die Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen sämmtlich die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben.

Von der k. k. Staatsverwaltung wurden als Mitglieder des Verwaltungsrathes ernannt: Dr. Albert Ritter Speil von Ostheim, k. k. Hofrath und Eisenbahndirector i. P. in Wien, zugleich Vicepräsident des Verwaltungsrathes; Otto Gebauer, General-Directionsrath i. P. in Wien.

Von dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen wurde als Mitglied des Verwaltungsrathes entsendet: Eduard Bazika, kais. Rath und pens. Oberinspector der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Smichow.

Bei der constituirenden Generalversammlung vom 29. April 1901 wurden zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes gewählt: Carl Frič, Fabriksbesitzer in Chlumetz, Präsident des Verwaltungsrathes; Wenzel Chrastecký, Bezirksobmann in Königstadtl; Josef Němec, Stadtrath in Königstadtl; Heinrich Friedländer, Fabriksbesitzer in Chlumetz.

7. Die Firma wird in der Weise collectiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte „Localbahn Chlumetz—Königstadtl" oder „Místní dráha Chlumec—Králove Městec" entweder a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder b) ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen schreiben.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen seitens des Präsidenten des Verwaltungsrathes oder dessen Stellvertreters rechtswirksam durch die einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung".

Localbahn Laibach - Oberlaibach. (Generalversammlung.) Am 7. Mai 1901 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Josef Freiherr von Schwegel und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialsecretärs Rudolf Grafen Chorinsky die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Laibach-Oberlaibach statt. Bei derselben waren 10 Actionäre anwesend, welche 245 Actien mit 49 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte, welcher die Betriebsperiode vom 24. Juli 1899 (Betriebseröffnung) bis 31. December 1900 umfasst, stellen sich die Betriebseinnahmen auf K 58.798·40, die Betriebsausgaben auf K 84.126·21, der Betriebsnettoabgang auf K 25.327·81. Die Fructificationszinsen ergaben K 6723·36. Der Prioritätsdienst und die Ausgaben für die gesellschaftliche Verwaltung erforderten K 51.173·25, so dass sich ein Abgang von K 69.777·70 ergab, der durch die Staatsgarantie zu bedecken war (146·10 Percent). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Se. Excellenz Josef Freiherr von Schwegel und Bürgermeister Ivan Hribar zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 21.035 ex 1901.]

Localbahn Zwittau - Polička. (Generalversammlung.) Am 2. Mai 1901 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Dr. Wenzel Hübsch und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialsecretärs Ladislaus Miller die 5. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Zwittau-Polička statt. Bei derselben waren 10 Actionäre erschienen, welche 2175 Actien mit 435 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellen sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Einnahmen auf K 180.364 (gegen K 148.793 im Vorjahre), die Ausgaben auf K 166.421 (gegen K 161.451), der Betriebsüberschuss auf K 13.943 (gegen einen Abgang von K 12.658 im Vorjahre). Die Fructificationszinsen ergaben K 17.103 (gegen K 18.289); die Staatsgarantie wird mit K 114.887 (gegen K 140.055), d. i. 83·82 Percent (gegen 102·19 Percent) in Anspruch genommen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Dr. Wenzel Hübsch, Dr. Max Budig, Johann Filipi und Robert Langer wurden per acclamationem wiedergewählt. Bei der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Dr. Hübsch und Dr. Budig neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten erwählt.

[E.-M.-Z. 21.036 ex 1901.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bayerisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung des I. Nachtrages zum bezüglichen directen Tarife.

Mit 15. Juni 1901 gelangt der I. Nachtrag zum Tarife für den obgenannten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält neue und abgeänderte Fahrpreise und Gepäckstaxen und ist zum Preise von 10 Hellern per Stück bei den betheiligten österr. Eisenbahn-Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 1. Juni 1901. [504]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung eines Tarifes für die Beförderung von Frachtgütern zwischen den Bahnhöfen der Oesterr. Nordwestbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Znaim.

Mit 1. Juli 1901 gelangt der angeführte Tarif zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes können ab 15. Juni 1901 um den Preis von 10 Hellern per Stück vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von der Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn bezogen werden.

Wien, am 8. Juni 1901. [505]

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung von Schnittsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 36 für Salzburg.

Auf Seite 21 des Nachtrages V zum Tarif-Theil II, Abth. A, vom 1. Februar 1898 sind die nachstehenden Schnittsätze des Ausnahmetarifes Nr. 36 für Kastanienholzextract nachzutragen:

			Franken für 100 kg 10 t
Pino—	Salzburg	Bayer. St.B.	4·27
Chiasso—	„	„ „	4·52
Peri—	„	„ „	2·86
Pontebba—	Salzburg	k. k. österr. St. B. . .	3·12

Wien, am 5. Juni 1901. [506]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Bahnen.

Elsass-Lothringisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr via Schweiz—Arlberg.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 15. Juni 1901 werden für den Verkehr von Landeck nach Mühlhausen über Buchs—Ziegelbrücke—Zürich—Brugg—Stein—Basel directe für alle Züge giltige Fahrkarten für I. Cl. per Mk. 31·70 und II. Cl. per Mk. 21·30, sowie directe Gepäcksabfertigung (Mk. 1·39 per je 10 kg des Gesammtgewichtes) eingeführt.

Wien, am 7. Juni 1901. [507]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung eines Nachtrages zu den Kartirungssätzen nach und von Hohenstadt transit, Olmütz (St.B.) transit, Sternberg transit, Troppau (K.F.N.B.) transit, Wichstadtl-Lichtenau transit.

Am 1. Juli 1901 tritt ein Nachtrag II zu den vorangeführten Kartirungssätzen in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung der Stationen der Localbahn Freudenthal—Klein-Mohrau in den Abschnitt A und B.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 20 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 8. Juni 1901. [508]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Russland. (Zusammenfassung der Vorschriften des § 1 des Reglements über Lieferfristen auf den russischen Eisenbahnen.) (Erlass des russischen Communicationsministers vom 24. Jänner bis 23. Februar 1901, Z. 8342, enthalten in Nr. 35 der Gesetz-Sammlung.) Mit den Erlässen des Communicationsministers vom 26. März 1891, Z. 3822 (Nr. 45 der Ges.-S. ex 1891), 17./19. Mai 1895, Z. 8199 (Nr. 88 der Ges.-S. ex 1895), 17./20. Juli 1896, Z. 12.475 (Nr. 91 der Ges.-S. ex 1896), 29./31. October 1898, Z. 19.305 (Nr. 163 der Ges.-S. ex 1898), 18./24. Februar 1900, Z. 8878 (Nr. 41 der Ges.-S. ex 1900), 15./21. März 1900, Z. 13.591 (Nr. 49 der Ges.-S. ex 1900) und 6./12. September 1900, Z. 42.066 (Nr. 114 der Ges.-S. ex 1900) wurden die vom Eisenbahnrathe festgesetzten Aenderungen und Ergänzungen des § 1 des Reglements über die Lieferfristen im Eisenbahn-Gütertransport*) genehmigt.

Zur leichteren Anwendung dieser Vorschriften erscheint es erforderlich, die verschiedenen Bestimmungen zusammenzufassen und ist für die Staats- und Privatbahnen § 1 der bezeichneten Vorschriften in folgender Fassung massgebend:

§ 1. Für die Lieferung (Zustellung) von Gütern, welche mit den Eisenbahnen befördert werden, sind folgende Maximalfristen festgesetzt:

A. Als Lieferfrist für gewöhnliche Frachtgüter wird festgesetzt:

1. Zweimal 24 Stunden für die Abfertigung des Gutes.

2. Je 24 Stunden für jede 150 Werst der ganzen Beförderungsstrecke für Wagenladungen im directen Verkehre und je 24 Stunden für jede 120 Werst für Stückgutsendungen im directen Verkehre und für Sendungen jeder Art im Localverkehre. Hiebei werden Entfernungen bis 25 Werst einschliesslich bei der Berechnung fallen gelassen, für solche über 25 Werst volle 24 Stunden gerechnet.

Anmerkung: Wagenladungssendungen, d. i. den den Wagenladungstarif entrichtenden Gütern, sind Güter nach dem Stückguttarif gleichzuhalten, wenn a) deren Ladung den ganzen Wagenraum füllt, oder b) die volle Wagentragkraft ausgenützt wird. In allen anderen Fällen werden die nach dem Stückguttarife abzufertigenden Transporte in Bezug auf die Lieferfrist als Stückgutsendungen angesehen.

3. 24 Stunden für den Uebergang des Gutes von einer Bahn auf die andere.

4. 24 Stunden für die Umladung der Güter aus Waggons breiter in Waggons schmaler Spurweite oder umgekehrt, wenn auch eine solche Umladung infolge verschiedener Spurweite einzelner Linien oder Zweigbahnen einer und derselben Bahn erforderlich werden sollte.

*) Art. 53 des Allgemeinen Statuts für die russischen Eisenbahnen vom 12. Juni 1885.

B. Als Lieferfrist für Eilgüter wird festgesetzt:

1. 24 Stunden für die Abfertigung des Gutes.

2. Für die Beförderung auf Entfernungen bis zu 300 Werst 24 Stunden, bis 600 Werst zweimal 24 Stunden, bis 1000 Werst dreimal 24 Stunden; über 1000 Werst werden zu dreimal 24 Stunden je 24 Stunden für jede weiteren auch nur angefangenen 400 Werst zugeschlagen.

3. Für jeden Uebergang des Gutes von einer Bahn auf die andere werden der Gesammtbeförderungsstrecke 100 Werst zugeschlagen.

4. Zu der Gesammtbeförderungsstrecke werden in jedem der nachfolgenden Fälle je 200 Werst zugerechnet:

a) Bei Umladung aus Waggons breiter Spurweite in solche schmaler Spurweite oder umgekehrt, wenn auch diese Umladung infolge verschiedener Spurweite einzelner Linien oder Zweigbahnen einer und derselben Bahn erforderlich werden sollte;

b) bei Uebergabe in Knotenpunkten, deren technische Anlage die Uebergabemanipulation erschwert;

c) bei Uebersetzung von Flüssen auf Schiffen und Fähren.

Die in Punkt b) erwähnten Knotenpunkte, ebenso die Flussübersetzungen ad c) werden seitens des Communicationsministers bezeichnet.

5. Für die Uebergabe des Gutes von einer Zufuhrbahn an die Anschlussbahn und umgekehrt werden 24 Stunden festgesetzt.

6. Bei Berechnung der in Punkt 2 bestimmten Lieferfristen wird die auf Eisenbahnen mit schwachem Verkehr entfallende Entfernung anderthalbfach angenommen.

Das Verzeichniss dieser Bahnen oder einzelner Linien derselben unterliegt der Genehmigung des Communicationsministeriums und wird öffentlich kundgemacht.

Anmerkung: In gemischten directen Eisenbahn- und Dampfschiff- oder Achsverkehren werden die Lieferfristen hinsichtlich des Eisenbahntransports für den Gesammteisenbahndurchlauf berechnet, wobei die in den directen Verkehr einbezogenen Bahnen als unmittelbar zusammenhängend angesehen werden; die Fristen für die Uebergabe der Güter von der Eisenbahn an das Dampfschiff oder Achsfuhrwerk und umgekehrt vom Dampfschiff oder Achsfuhrwerk an die Eisenbahn werden so berechnet, als wenn die Uebergabe von einer Eisenbahn auf eine andere erfolgt wäre. [„Osteuropäische Tarifrundschau".]

Transittarif für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern vom 1. October 1896. (Einbeziehung der Station Königslutter.) Vom 1. Mai 1901 ab ist die Station Königslutter des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg mit folgenden Entfernungen in den Tarif einbezogen worden:

Nach und von	Verwaltungsbezirk	Dienstbeschränkungen (siehe Vorbemerkung Nr. 5)	Bodenbach-Tetschen (Sächsische Staatsbahnen)	Dzieditz (Directionsbezirk Kattowitz)	Eger (Sächsische Staatsbahnen)	Eger (Bayerische Staatsbahnen)	Halbstadt (Directionsbezirk Breslau)	Kattowitz*) (Directionsbezirk Kattowitz)	Myslowitz (Directionsbezirk Kattowitz)	Oderberg*) (Directionsbezirk Kattowitz)	Oswiecim (Directionsbezirk Kattowitz)
			Kilometer								
Königslutter	Magdeburg		356	718	368	368	485	671	680	672	703

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Einbeziehung der Station Kirn.) Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1901 wurde die Station Kirn der Eisenbahn-Direction Mainz unter die Verbandsstationen des Ausnahmetarifes Nr. 15 für Wegebaumaterialien Seite 40 des Nachtrages I aufgenommen.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Einführung des Tarifnachtrages 7.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 ist der Nachtrag 7 zur Einführung gekommen. Derselbe enthält: Aenderungen bezüglich des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der besonderen Tarifvorschriften, Bestimmungen über die Güterabfertigung nach Orten mit räumlich getrennten Bahnhöfen, Aufnahme neuer Stationen, Aenderung bestehender Tarifentfernungen und Sätze, welche ausser mit Ermässigungen auch mit Erhöhungen verbunden ist, Aenderung und Ergänzung verschiedener Ausnahmetarife.

Die eintretenden Frachterhöhungen werden erst vom 1. Juli 1901, bezw. — soweit im Nachtrage besonders bestimmt — vom 1. August 1901 ab giltig.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I, Abth. B, vom 1. April 1901. (Tarifirung von gebrauchten Flössereigeräthschaften.) Für gebrauchte Flössereigeräthschaften ist die Fracht zu berechnen wie für gebrauchte Baugeräthschaften und Bauwerkzeuge, sohin nach dem Specialtarif für bestimmte Stückgüter oder Specialtarif III.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1901 wurden die nachgenannten Stationen in den Verband einbezogen:

Bobrek des Directionsbezirkes Kattowitz in die Gruppe Borsigwerk-Zabrze und

Königslutter des Directionsbezirkes Magdeburg in die Gruppe Braunschweig (Haupt- und Ostbahnhof)-Wolfenbüttel (Staatsbahnhof.).

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr. (Ergänzung des Tarifes, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1900.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 wurde die Station Lenzburg-Stadt mit einem Frachtsatze von 250 Centimes per 100 kg in den Ausnahmetarif Nr. 34 für Petroleum rumänischen Ursprunges auf Seite 6 des Nachtrages II zum obgenannten Tarife einbezogen.

Gütertarif Basel und Schaffhausen—Sachsen vom 10. April 1891. (Verlängerung der Giltigkeit.) Der auf den 30. April 1901 gekündet gewesene obbezeichnete Tarif bleibt noch über diesen Termin hinaus bis zur Einführung des entsprechenden neuen Tarifes in Kraft.

Bayerisch - Schweizerisch - Elsässisch - Südbadischer Gütertarif vom 1. Mai 1900. (Nachtrag I zum Theil II.) Mit 1. Mai 1901 wurde zum obgenannten Tarife der Nachtrag I herausgegeben. Derselbe enthält verschiedene Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes, insbesondere auch neue Taxen für Getreide, Malz und Mühlenerzeugnisse nach Basel.

Schweizerisch - Italienischer Gütertarif via Gotthard vom 1. September 1900. (Aufhebung von Taxen im Theil II, Abtheilung B.) Mit 1. Mai 1901 wurden die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Linie Bologna—S. Felice sul Panaro (Stationen Tavernelle d'Emilia, S. Giovanni in Persiceto, Crevalcore, Camposanto und S. Felice sul Panaro) ohne Ersatz aufgehoben. Sendungen im Verkehre mit diesen Stationen sind von dem genannten Datum an zur Umkartirung nach Bologna abzufertigen.

HEIM'S MEIDINGER-OEFEN
Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschl. autorisirte Fabrik
H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.
Patente in allen Staaten. (620)
Central-Heizungen aller Systeme.
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Heim's Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Heim's rauchverzehrende Kamine
Heim's rauchverzehrende „Calorifères".

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1375	Oesterr. Nordwestbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kalk, gebrannt	Nikolsburg	Stockerau	Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der hiefür allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Besteht keiner	49 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1376	Oesterr. Nordwestbahn		Borax	Neschwitz	Wien Oe.N.W.B.	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	414 Heller	289 Heller	125 Heller	Im Kartirungswege		
1377	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	K o j e t i t z	Mähr.-Budwitz	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1901	Localtarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	8 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zu Pflasterzwecken der Stadt Mähr.-Budwitz bestimmt sein. In den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Mähr.-Budwitz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
1378	k. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Schwefelsäure in Glasballons	Aussig A.T.E.	Salzburg k.k.St.B.	Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	182 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1379	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Stückgüter ad a) der Classe 1 ad b) der Classe 11	W e l i m	Alt-Sandec Bochnia Borysław Brody Buczacz Chabówka Czernowitz Dembica Drohobycz Hatna Jarosiau Jasło Jeleśnia Kolomea Krasne Krosno Łańcut Lemberg Limanowa Monasterzyska Nadbrzezie Nen-Sandec Podwołoczyska Podgórze-Płaszów Przemyśl Rzeszów Sambor Skawina Stanislau Stryj Tarnopol Tarnów Zagórz Złoczów	Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) / b) 723 / 569 603 / 469 991 / 748 1072 / 793 1223 / 876 604 / 470 1269 / 902 699 / 548 979 / 742 1368 / 957 810 / 640 781 / 615 519 / 399 1188 / 857 1026 / 767 810 / 640 769 / 606 968 / 735 664 / 520 1200 / 863 793 / 625 712 / 559 1188 / 857 567 / 439 852 / 671 746 / 586 928 / 716 543 / 419 1130 / 825 1009 / 761 1130 / 825 651 / 509 863 / 678 1049 / 780		Im Kartirungswege		
1380	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Soda, robe, calcinirte, ans Position 8—44 a. der Güterclassification des Tarifes, Theil 1	Szczakowa	Mähr.-Schönberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 6, giltig vom 1. Jänner 1901	Besteht kein directer Frachtsatz	155 Heller		Im Kartirungswege		
1381	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Schleifholz der Pos. H—19 7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I a) bis 4 m Länge und beliebigem Durchmesser, b) bis 6 m Länge und 25 cm Maximal-Durchmesser	N e s t e r s i t z - P ö m m e r l e	Admont Attnang-Puchheim Breitenschützing Frankenmarkt Hans Hüttenberg Lambach Liezen Mandling Mösel Prägarten Redl-Zipf Ried Rottenmann Schladming Timmelkam Triehen Vöcklabruck Vöcklamarkt Waidhofen a. d. Ybbs Wald Wiesenan	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen für die mit der Station Nestersitz-Pömmerle durch Schleppgeleise verbundenen Cellulosefabriken bestimmt sein und dortselbst zur Verarbeitung gelangen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	128 119 117 122 138 176 116 132 141 164 104 120 122 132 140 120 133 119 122 119 136 174	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1382	1383
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Mineralwasser	Mineralwasser
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Franzenshad (B.E.B.)	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien-Praterqnai*)	Wien-Donauquaihahnhof*)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien St.E.G. transit Wien K.F.N.B. transit	Bilin A.T.E., k.k.St.B. Hauenstein-Warta Karlsbad B.E.B., C.B., K.J. Welchau-Wickwitz Teplitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.	Wien-Praterqnai*) Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif, Theil II, Heft I des Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Februar 1900	Tarif, Theil II, Heft 1 des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg — Heller	257 Heller	265 Heller Bilin A.T.E., k.k.St.B. 265 Hauenstein-Warta 306 Karlsbad B.E.B., C.B., K.J. 300 Welchau-Wickwitz 302 Teplitz 302
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	213 Heller	213 Heller Bilin A.T.E., k.k.St.B. 226 Hauenstein-Warta 248 Karlsbad B.E.B., C.B., K.J. 249 Welchau-Wickwitz 244 Teplitz 244
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	44 Heller	52 Heller Bilin A.T.E., k.k.St.B. 39 Hauenstein-Warta 58 Karlsbad B.E.B., C.B., K.J. 51 Welchau-Wickwitz 58 Teplitz 58
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege Bilin A.T.E., k.k.St.B. 208 Hauenstein-Warta 242 Karlsbad B.E.B., C.B., K.J. 247 Welchau-Wickwitz 246 Teplitz 246
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplicate über den Versandt nach einem der beiden Donauumschlagsplatze und der den Weiterversandt per Wasser nachweisenden Documente. Die Vorlage ist vom Versender an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien bis längstens Ende März 1902 zu bewirken	Gegen gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplicate über den Versandt nach einem der beiden Donauumschlagsplatze und der den Weiterversandt per Wasser nachweisenden Documente. Die Vorlage ist vom Versender an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien bis längstens Ende März 1902 zu bewirken
Besondere Bemerkungen	*) Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien-Hercegovina oder in das Zollausland bestimmt sein, und in Wien-Donauquaihahnhof oder Wien-Praterqnai zum Umschlage gelangen	*) Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien-Hercegovina oder in das Zollausland bestimmt sein, und in Wien-Donauquaihahnhof oder Wien-Praterqnai zum Umschlage gelangen
	Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach ungarischen, bosnisch-hercegovinischen Stationen oder Stationen im Zollausland	Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach ungarischen, bosnisch-hercegovinischen Stationen oder Stationen im Zollausland

Fortlaufende Nummer	1	1884	1885	1886
		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Die Publication erfolgt von der	2			
Die Publication erfolgt und im Namen der	3			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Kalk der Pos. K—4 / Ziegel der Pos. Z—1	I. Kupfer aus Pos. M—19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, dann Cementkupfer / II. und für den hieraus erzeugten Kupferdraht aus der Pos. D—II der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Bier in Fässern
Das Zugeständniss wird gemacht von	5	Lohositz (St.E.G.)	Triest / Brnck a. d. Mur Frachtenbahnhof	Mähr.-Ostrau
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	5	Nestersitz-Pömmerle	Brnck a. d. Mur Frachtenbahnhof / Grammat-Neusiedl oder Wien (Matzleusdorf)	Krasna / Wall.-Meseritsch
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. / das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Nebiger Ermässigungssatz gelangt nur für das correspondirende gleiche Quantum der Artikel sub I einerseits und des Artikels sub II andererseits zur Berechnung, mit der Massgabe, dass die Identität des Empfängers ad I mit dem Absender ad II in der unter Rubrik 13 vorgeschriebenen Weise nachgewiesen werden muss und auch sonst den in der Rubrik 13 gegebenen Vorschriften entsprochen wird	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif 12 zu demselben	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, bezw. Localtarif	Localgütertarif vom 1. Juli 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	23 Heller / 20 Heller	Verschieden	79 / 77 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	16 Heller / 16 Heller	280 Heller incl. Manipulationsgebühr	70 / 68 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	7 Heller / 4 Heller	Verschieden	9 / 9 Heller
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Original-Frachtbriefe, auf die Gemeinde Pömmerle oder deren Vorsteher als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1902	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für die Artikel sub I, denen bezüglich des Artikels sub II die auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizuschliessen sind, wobei der Empfänger ad I mit dem Absender ad II identisch sein muss und welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
Besondere Bemerkungen	14	Die Sendungen müssen für den Bau einer Schule in Pömmerle bestimmt sein. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Die Verlautbarung im Verordnungs-Blatte Nr. 106 ex 1900, fortl. Nr. 2056, und die Berichtigung im Verordnungs-Blatte Nr. 112 ex 1900, fortl. Nr. 123, werden hiedurch gegenstandslos	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1387	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Bier	Gross-Priesen (L.B. Gr.P.W.A.)	Bleiswedel	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 69		Im Kartirungswege		
					Drum					76				
					Eicht					66				
					Liebeschitz					66				
				Gross-Priesen (Oe.N.W.B.)	Berzdorf					125				
					Brims					98				
					Christofsgrnnd					121				
					Gross-Walten					102				
					Grünau					96				
					Karlswald					123				
					Kriesdorf					117				
					Reichenberg (A.T.E., S.St.B. u. S.N.D.V.B.)					130				
					Ringelshain					110				
					Rosenthal-Johannesthal					127				
					Schönbach-Seifersdorf					114				
			Gebrauchte, leere Bierfässer	Bleiswedel						41				
				Drum						43				
				Eicht	Gross-Priesen (L.B. Gr.P.W.A.)					39				
				Liebeschitz						36				
				Berzdorf						67				
				Brims						53				
				Christofsgrnnd						65				
				Gross-Walten						55				
				Grünau						52				
				Karlswald						66				
				Kriesdorf						63				
				Reichenberg (A.T.E., S.St.B. u. S.N.D.V.B.)	Gross-Priesen (Oe.N.W.B.)					70				
				Ringelshain						59				
				Rosenthal-Johannesthal						68				
				Schönbach-Seifersdorf						61				
1388	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe Tabelle	Siehe Tabelle	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Juli 1901 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. Juli 1899	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Trupschitz	Tschischkowitz (St.E.G.)					Kronen für 10.000 kg				
										53·4	47·0	6·4		

nach	Von den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen								
	Bruch	Dux-Liptitz	Eisenberg	Kosten	Oberlentensdorf	Ossegg und Ossegg II	Ossegg-Riesenberg	Teplitz-Waldthor	Wiesa-Oberlentensdorf
	Kronen für 10.000 Kilogramm								
den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:									
Chotěschau	54	54	57	57	54	54·6	54	57	54
Klappai-Slatina	54	54	57	57	54	56·2	54	57	54
Libochowitz	56	56	59	59	56	57·8	56	59	56
Opolau	54	53	57	56	54	53·0	54	56	54
Tschischkowitz	40	40	43	43	40	43·0	40	43	40

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1389	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser	Bez. Ausweiche zwischen den Haltestellen Balf und Nagy Czenk - Hidegsig	Wien Matzleinsdorf Wien E.W.A. Wien St.E.G.	a) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; b) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901		Heller incl. ungar. Transportsteuer			im Kärtirungswege		Die Verrechnung der Sendungen erfolgt durch die Station Sopron R.Oe. E.E.
			Leer retourgehende Mineralwasserflaschen	Wien-Matzleinsdorf	Sopron R.Oe.E.E. und S.B.	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen		Localtarife, bezw. Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	a) 86 b) 80					
				Wien E.W.A.					77	52	25			
				Wien St.E.G.					81	56	25			

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung. Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 68. **Wien, 13. Juni 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidnngen des k. k. Reichsgerichtes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 6. Juni 1901,*) betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitonsprogrammes der Staatseisenbahn-Verwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen wie folgt:

A. Neu herzustellende Eisenbahnen.

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die nachstehenden, als normalspurige Locomotiveisenbahnen herzustellenden Eisenbahnlinien auf Staatskosten zur Ausführung zu bringen, und zwar:

1. Die Tauernbahn (Schwarzach — Gastein — Böckstein — Mallnitz—Ober-Vellach—Möllbrücken, eventuell Spittal an der Drau);
2. die Karawanken- und Wocheiner Bahn mit einer Abzweigung nach Villach und directer Fortsetzung bis Triest (Klagenfurt, respective Villach — Assling — Veldes — Wocheiner Feistritz — S. Lucia — Canale — Görz — Reifenberg—S. Daniel—Opčina—Triest—St. Andrae);
3. eine Eisenbahn von Lemberg über Sambor, Stary Sambor und Turka bis zur galizisch-ungarischen Grenze im Uzsokpasse in der Richtung gegen Nagy-Berezna;
4. die Pyhrnbahn (Klaus—Windisch-Garsten—Spital am Pyhrn—Selzthal);
5. eine Eisenbahn von Rakonitz über Opočna zum Anschlusse an die Localbahn Postelberg-Laun, eventuell in Laun;
6. die Wechselbahn, und zwar zunächst die Theilstrecke von Hartberg bis Friedberg.

Artikel II.

Die im Artikel I, ZZ. 1 bis 6, angeführten Eisenbahnen sind als Hauptbahnen, und zwar jene in ZZ. 1 und 2 als Hauptbahnen ersten Ranges, jene in ZZ. 3 bis 6 als solche zweiten Ranges herzustellen.

Die im Artikel I, ZZ. 5 und 6, bezeichneten Eisenbahnen sind nur dann auf Staatskosten auszuführen, wenn es bis 1. October 1901 nicht gelingen sollte, diese Bahnbauten im Wege der Concessionsertheilung auf Grund einer staatlichen Erträgnissgarantie sicherzustellen, worüber gegebenen Falls ein besonderes Gesetz bestimmen wird.

Artikel III.

Die Regierung wird angewiesen, dahin zu wirken, dass seitens der betheiligten Königreiche und Länder, autonomen Körperschaften und Privatinteressenten angemessene Beitragsleistungen zur theilweisen Bedeckung des Kostenaufwandes für die im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen noch vor Inangriffnahme der betreffenden Bauarbeiten zugesichert werden.

Artikel IV.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen ist ehethunlichst zu beginnen und derart durchzuführen, dass die Eisenbahnen Rakonitz-Laun (Artikel I, Z. 5) und die erste Theilstrecke Hartberg—Friedberg der Wechselbahn (Artikel I, Z. 6) im Jahre 1902, die Theilstrecke Schwarzach—Gastein der Tauernbahn (Artikel I, Z. 1), die Eisenbahn Lemberg-Sambor-ungarische Grenze (Artikel I, Z. 3) und die Pyhrnbahn (Artikel I, Z. 4) im Jahre 1904, die Eisenbahn Klagenfurt (Villach)-Görz-Triest (Artikel I, Z. 2) im Jahre 1905 und die restliche Strecke der Tauernbahn im Jahre 1908 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden kann.

*) Enthalten in dem am 8. Juni 1901 ausgegebenen XXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 63.

Artikel V.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnlinien sind von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben.

Bei der Durchführung der durch dieses Gesetz gesicherten Bauten und Investitionen sind die inländische Industrie und die inländischen Techniker und Arbeiter zu bevorzugen.

In Betreff des Anschlusses der nach Artikel I, Z. 3, herzustellenden Eisenbahn von Lemberg über Sambor zum Uzsokpasse an der Grenze ist mit der königlich ungarischen Regierung ein Uebereinkommen zu treffen und wird die Regierung ermächtigt, in gleicher Weise auch die damit in Zusammenhang stehenden Betriebs- und Verkehrsfragen einverständlich zu regeln.

Artikel VI.

Behufs Verbindung der durch die Südbahnstrecke Möllbrücken, eventuell Spittal—Villach getrennten Linien des Staatsbahnnetzes ist mit der Südbahn-Gesellschaft in Gemässheit der Bestimmungen im Punkte V des zwischen der Staatsverwaltung und der genannten Gesellschaft abgeschlossenen Uebereinkommens vom 9. Mai 1898 eine Vereinbarung zu treffen, durch welche der Staatsbahnverwaltung das Recht eingeräumt wird, unter freier Feststellung der Tarife gegen Entrichtung einer fixen Entschädigung (Bahngeld) entweder ganze Züge der Staatsbahnen mit eigener Zugkraft über die oben genannte mitbenützte Strecke der Südbahn zu befördern oder über dieselbe einzelne Wagen für Rechnung des Staatsbetriebes befördern zu lassen.

Artikel VII.

In Ansehung der nach Artikel I herzustellenden Eisenbahnen wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Beschaffung der im Artikel III vorgesehenen Beitragsleistungen, dann zum Zwecke des Baues und der Instruirung der bezeichneten Bahnlinien, sowie von der bei den Grundeinlösungen und Grundabtretungen auflaufender Uebertragungsgebühr gewährt.

Desgleichen geniessen die nach Artikel VI mit der Südbahn-Gesellschaft zu treffenden Vereinbarungen hinsichtlich der Mitbenützung der Südbahnstrecke von Möllbrücken oder Spittal bis Villach die Stempel- und Gebührenbefreiung.

B. Bau- und Investitionsprogrammm der Staatseisenbahn-Verwaltung für die Zeit bis inclusive 1905.

Artikel VIII.

Das beiliegende Programm, betreffend Ausgaben im Gesammtbetrage von K 487,038.000, welche sich in der Zeit bis Ende 1905 für die nach Artikel I auf Staatskosten herzustellenden Eisenbahnen, ferner für die Vollendung der auf Grund gesetzlicher Ermächtigung bereits in Ausführung begriffenen Staatsbahnen, dann behufs Betheiligung an der Capitalsbeschaffung für den Bau von Privatbahnen, endlich für die Durchführung von Investitionen im Staatsbahnbetriebe ergeben, wird genehmigt, und werden der Regierung die nach diesem Programme für die Jahre 1901 bis inclusive 1905 entfallenden Credite bewilligt.

Die in den dem Jahre 1905 nachfolgenden Jahren für die im Artikel I, ZZ. 1 bis 3, bezeichneten Eisenbahnen erwachsenden Erfordernisse sind seinerzeit im verfassungsmässigen Wege anzusprechen.

Die in der Postnummer 11 dieses Programmes vorgesehenen Credite für die Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen dürfen jedoch nur auf Grund der bereits ertheilten oder späterhin zu erwirkenden besonderen verfassungsmässigen Ermächtigung, eventuell in Gemässheit der Bestimmungen in den Artikeln IX und X des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, über Bahnen niederer Ordnung verwendet werden.

Artikel IX.

Zur Bedeckung des in der Beilage festgesetzten Erfordernisses im Maximalbetrage von K 487,038.000, nach Abzug der zu erzielenden Einnahmen, ferner behufs Refundirung von in den Jahren 1898 bis 1900 vorschussweise aus Cassenbeständen bestrittenen Investitionserfordernissen des Eisenbahnministeriums im Betrage von K 80,000 000 können Obligationen der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 131, geschaffenen Rente oder Obligationen der mit dem Gesetze vom 26. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 33, geschaffenen Investitionsschuld in demjenigen Betrage ausgegeben werden, welcher zur Beschaffung der vorgenannten Summe in Baarem erforderlich ist.

Demgemäss sind Obligationen im erforderlichen Betrage auszufertigen und dem Finanzminister zu übergeben.

Artikel X.

Der Erlös der in Gemässheit des Artikels IX zu begebenden Obligationen darf nur zu den im Artikel VIII und IX bezeichneten Zwecken verwendet werden und hat die Regierung alljährlich zugleich mit der Einbringung des Staatsvoranschlages einen Ausweis vorzulegen, aus welchem der Umfang der Begebung der Obligationen, sowie die Verwendung des Erlöses derselben während der letztabgeschlossenen Rechnungsperiode zu ersehen ist.

Artikel XI.

Die im beiliegenden Bau- und Investitionsprogramme für die einzelnen Jahre bewilligten Credite können bis 31. December des jeweilig zweitnächstfolgenden Jahres verwendet werden.

Die auf Rechnung dieser Credite bestrittenen Ausgaben, sowie die zu erzielenden Einnahmen sind in der Staatsrechnung gesondert von der Etatgebahrung zum Ausdrucke zu bringen.

C. Schlussbestimmung.

Artikel XII.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, wird Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister betraut.

Wien, am 6. Juni 1901.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.

Bau- und Investitionsprogramm.

Postnummer	Benennung	Erforderniss pro 1901	1902	1903	1904	1905	Gesammterforderniss 1901—1905 einzeln	zusammen	Benennung	Postnummer
		Kronen								
	Staatseisenbahnbau.								Staatseisenbahnbau.	
1	Tauernbahn:								Tauernbahn:	1
	a) Schwarzach—Gastein . . .	300.000	1,400.000	4,000.000	3,800.000	2,500.000	12,000.000		a) Schwarzach—Gastein	
	b) Gastein—Möllbrücken, eventuell Spittal an der Drau . . .	500.000	1,000.000	1,500.000	2,000.000	2,500.000	7,500.000		b) Gastein—Möllbrücken, eventuell Spittal an der Drau	
		800 000	2,400.000	5,500.000	5,800.000	5,000.000	19,500.000			
2	Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest .	3,700.000	8,900.000	17,400.000	37,300.000	36,300.000	103,600.000		Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest	2
3	Lemberg—Sambor—ungar. Grenze .	4,000.000	8,000.000	11,000 000	9,000.000	2,000.000	34.000.000		Lemberg—Sambor—ungar. Grenze	3
4	Pyhrnbahn	500.000	2,300.000	4,000.000	4,000 000	1,078 000	11,878.000		Pyhrnbahn	4
5	Rakonitz—Laun .	1,000.000	6,000.000	2,000.000	.	.	9,000.000		Rakonitz—Laun	5
6	Hartberg—Friedberg	1,000.000	2,000.000	1,040.000	.	.	4,040.000		Hartberg—Friedberg	6
7	Spalato—Aržano .	1,700.000	3,000.000	2,000 000	3 000.000	2,000.000	11,700.000		Spalato—Aržano	7
8	Gravosa—Bocche di Cattaro	400.000	672.000	.	.	.	1,072.000		Gravosa—Bocche di Cattaro	8
9	Freudenthal—Klein-Mohrau . .	.	70.000	.	.	.	70.000		Freudenthal—Klein-Mohrau	9
10	Resterforderniss für bereits dem Betriebe übergebene Staatsbahnlinien, deren Baurechnung noch nicht abgeschlossen ist	2,102.000	540.000	.	.	.	2,642.000		Resterforderniss für bereits dem Betriebe übergebene Staatsbahnlinien, deren Baurechnung noch nicht abgeschlossen ist	10
	Summe (Post 1—10)	15,202.000	33,882.000	42,940.000	59,100.000	46,378.000	197,502 000	197,502.000	Summe (Post 1—10)	
11	**Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen und Erwerbung der Linie Asch—Rossbach . . .**	6,280.000	2,800.000	2,800.000	2,800.000	2,800.000	17,480.000	17,480.000	**Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen und Erwerbung der Linie Asch—Rossbach**	11
	Staatsbahnbetrieb.								Staatsbahnbetrieb.	
12	Bau zweiter, dritter und vierter Geleise	7,477.000	11,474.000	11,474.000	11,474.000	11,474.000	53,373.000		Bau zweiter, dritter und vierter Geleise	12
13	Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien und Anlagen zur Sicherung des Zugsverkehres, Industriegeleise u. dgl.	5,973.000	2,582.000	2,578.000	2,578.000	2,578.000	16,289.000		Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien und Anlagen zur Sicherung des Zugsverkehres, Industriegeleise u. dgl.	13
14	Erweiterung von Stationen . . .	18,866.000	19,552.000	19,554.000	19,554.000	19,554.000	97,080.000		Erweiterung von Stationen	14
15	Ergänzungsanlagen am Unterbau . .	.	2,634.000	2,634 000	2,634.000	2,634.000	10.536.000		Ergänzungsanlagen am Unterbau	15
16	Ergänzungsanlagen am Oberbau . .	.	2,410.000	2,408.000	2,408.000	2,408.000	9,634.000		Ergänzungsanlagen am Oberbau	16
17	Ergänzungsanlagen am Hochbau . .	3,912 000	2,078 000	2,078.000	2,078.000	2,078.000	12,224.000		Ergänzungsanlagen am Hochbau	17
18	Elektrische Anlagen	.	500.000	500.000	500.000	500.000	2,000.000		Elektrische Anlagen	18
19	Beschaffung von Hilfsmaschinen, Werkzeugen und maschinellen Einrichtungen von Werkstätten und Heizhäusern . .	800.000	990.000	1,550.000	1,550 000	1,550.000	6,440.000		Beschaffung von Hilfsmaschinen, Werkzeugen und maschinellen Einrichtungen von Werkstätten und Heizhäusern	19
20	Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes der k. k. Staatsbahnen . .	20,362 000	14,706 000	14,706.000	14,706.000	.	64,480 000		Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes der k. k. Staatsbahnen	20
	Summe (Post 12—20)	57,390.000	56,926.000	57,482.000	57,482.000	42,776.000	272,056.000	272,056.000	Summe (Post 12—20)	
	Summe (Post 1—20)	*)78,872.000	93,608.000	103,222.000	119,382.000	91,954.000	.	487,038.000	Summe (Post 1—20)	

*) Bei dieser Präliminirung wurde einerseits auf die Verlängerung einzelner Credite des Jahres 1900 und andererseits auf die Präliminarposten im Staatsvoranschlage pro 1901 Rücksicht genommen.

Eröffnung der dritten Theilstrecke Kaltenbach—Stumm—Erlach der Zillerthalbahn.

Am 26. Mai 1901 wurde die dritte Theilstrecke Kaltenbach—Stumm—Erlach der Zillerthalbahn mit der Station Aschau für den gesammten Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr, ausschliesslich des Transportes von Leichen, lebenden Thieren und explosiven Gegenständen, und der Haltestelle Erlach für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Den Betrieb führt die Actiengesellschaft „Zillerthalbahn".

Aus den Entscheidungen des k. k. Reichsgerichtes.

Nach den Bestimmungen des § 6 des Gesetzes vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47, wie des § 6 des Gesetzes vom 19. September 1898, R.-G.-Bl. Nr. 172, kann die „Vorrückung" eines k. k. Staatsbeamten in eine höhere Gehaltsstufe nur eintreten, wenn der Betreffende den Gehalt der vorgehenden minderen Gehaltsstufe derselben Rangsclasse bezogen hat.

Daher kann die von einem Professor, der in eine andere Staatsdienststellung der gleichen Rangsclasse übergetreten ist, in seiner Eigenschaft als Professor, wenngleich in der betreffenden Rangsclasse, doch nicht im Gehalte derselben verbrachte Dienstzeit nicht in die Berechnung des Quinquenniums für die Vorrückung einbezogen werden.

(Erkenntniss vom 17. Jänner 1901, Z. 488 ex 1900.)

Das k. k. Reichsgericht hat nach der am 17. Jänner 1901 gepflogenen öffentlichen Verhandlung über die Klage de präs. 20. September 1900, Z. 313/R.-G., des Dr. Carl B., k. k. a. o. Universitätsprofessor und k. k. Oberinspector der allgemeinen Untersuchungsanstalt für Lebensmittel in P., durch Advocaten Dr. Carl Harant gegen die k. k. Regierung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, zu Recht erkannt:

Der Kläger wird mit dem in seiner Klage de präs. 20. September 1900, Z. 313/R.-G., gestellten Begehren, zu erkennen, dass ihm der Bezug des der zweiten Gehaltsstufe der VII. Rangsclasse im Sinne des Gesetzes vom 19. September 1898, R.-G.-Bl. Nr. 172, entsprechenden Gehaltes schon vom 1. October 1899 an zustehe und dass daher die k. k. Regierung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder schuldig sei, ihm diesen Gehalt vom 1. October 1899 an zu bezahlen und die Gerichtskosten zu ersetzen — abgewiesen.

Gründe:

I.

Dr. Carl B. wurde laut Decretes des k. k. Ministeriums für Cultus und Unterricht de dato Wien, 30. Juni 1894, Z. 14.758, durch a. h. Entschliessung vom 24. Juni 1894, zum ausserordentlichen Professor der Chemie an der Deutschen Universität in P., und zwar mit der Rechtswirksamkeit vom 1. October 1894 ernannt. Mit Decret des k. k. Ministeriums des Innern de dato Wien, 6. August 1897, Z. 7549/M. I., wurde ihm mit Belassung des Titels eines a. o. Universitätsprofessors provisorisch die Stelle des Oberinspectors der k. k. allgemeinen Untersuchungsanstalt für Lebensmittel an der Deutschen Universität in P. verliehen, und zwar mit dem Range und den Bezügen der VII. Rangsclasse und mit Rechtswirksamkeit vom 1. October 1897 an. Diese provisorische Verwendung wurde mit Decret des k. k. Ministeriums des Innern, de dato Wien, 20. November 1898, Z. 8335/M. I., in die definitive Bestellung zum Oberinspector an der genannten Untersuchungsanstalt verwandelt. Zufolge der Bestimmungen des Gesetzes vom 9. April 1870, R.-G.-Bl. Nr. 45, war der Kläger durch seine Ernennung zum ausserordentlichen Universitätsprofessor in die VII. Rangsclasse der k. k. österreichischen Staatsbeamten getreten und nachdem ihm in dem oberwähnten Decrete vom 6. August 1897, Z. 7549/M. I., derselbe Rang ausdrücklich zugesichert erscheint, befindet er sich seit 1. October 1894 factisch in der VII. Rangsclasse eines k. k. österreichischen Staatsbeamten. Trotzdem er also mit 1. October 1899 in dieser Classe fünf Dienstjahre vollstreckt hat, wurde ihm die angesuchte Vorrückung in die zweite Gehaltsstufe mit Entscheidung de dato Wien, 5. Juli 1900, Z. 3751/M. I., unter Hinweis auf § 7 des vorerwähnten Gesetzes vom 9. April 1870 verweigert. Dagegen wird Klage vor dem k. k. Reichsgerichte geführt und das Begehren gestellt, das k. k. Reichsgericht wolle anerkennen, dass dem Kläger der Bezug des der zweiten Stufe der VII. Rangsclasse nach dem Gesetze vom 19. September 1898, R.-G.-Bl. Nr. 172, entsprechenden Gehaltes schon vom 1. October 1899 an zustehe.

In der Gegenschrift des k. k. Ministeriums des Innern wird geltend gemacht, dass nach dem Gesetze vom 9. April 1870, R. G.-Bl. Nr. 45, den ausserordentlichen Professoren ein Recht auf Vorrückung in eine höhere Gehaltsstufe nicht zustehe. Die Vorrückung in eine höhere Gehaltsstufe der VII. Rangsclasse könne Kläger nicht als ausserordentlicher Professor, sondern nur als Oberinspector der k. k. allgemeinen Untersuchungsanstalt für Lebensmittel beanspruchen, als welcher er mit Rechtswirksamkeit vom 1. October 1897, zuerst provisorisch, dann definitiv bestellt worden sei. Das für diese Vorrückung nach § 6 des Gesetzes vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47, und nach Artikel II des Gesetzes vom 19. September 1898, R.-G.-Bl. Nr. 172, bestimmte Quinquennium könne daher nicht, wie Kläger will, vom 1. October 1894, sondern erst vom 1. October 1897 an gerechnet werden. Folgeweise gebühre dem Kläger die von ihm sub präs. 20. September 1900, Z. 313/R.-G., beanspruchte Vorrückung in die zweite Gehaltsstufe der VII. Rangsclasse erst vom 1. October 1902 an, weshalb seine derzeitige Klage als verfrüht erscheint. Es wird um Abweisung derselben gebeten. Schliesslich muss noch erwähnt werden, dass Kläger sub präs. 1. Jänner 1901, Z. 1/R.-G., den Erlass des k. k. Ministeriums für Cultus und Unterricht vom 11. Juni 1898, Z. 17.729, vorgelegt hat, in welchem ihm eröffnet wurde, dass bezüglich der (nach Massgabe der betreffenden Vorschriften zu beurtheilenden) Anrechenbarkeit der Dienstzeit, welche er bis zu seiner Ernennung für die Stelle eines provisorischen Inspectors der k. k. allgemeinen Lebensmittel-Untersuchungsanstalt in der Eigenschaft als Hochschul-Assistent, als Mittelschullehrer und als ausserordentlicher Universitätsprofessor zurückgelegt hatte, aus Anlass seiner provisorischen Ernennung keine Aenderung eingetreten sei, und dass selbstverständlich auch die Dienstzeit als provisorischer Oberinspector in der VII. Rangsclasse der Staatsbeamten nach Massgabe der betreffenden Normen anrechenbar sei.

II.

Durch a. h. Entschliessung vom 24. Juni 1894 wurde der Kläger Dr. Carl B. zum ausserordentlichen Professor der Chemie an der Deutschen Universität in P., und zwar mit Rechtswirksamkeit vom 1. October 1894 ernannt. Hiedurch erlangte er am 1. October 1894 die VII. Rangsclasse (§ 1 des Gesetzes vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47, § 9 des Gesetzes vom 9. April 1870, R.-G.-Bl. Nr. 45) und die derselben entsprechende Activitätszulage (§ 2 des Gesetzes vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 48) — (für P. fl. 420 ö. W.), dagegen nicht den Gehalt, der durch das Gesetz vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47, für die Beamten der VII. Rangsclasse bestimmt worden war, da für den Gehalt der ausserordentlichen Professoren nicht das Gesetz vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47, sondern das die Gehalte der Professoren an den weltlichen Facultäten an den Universitäten regelnde Specialgesetz vom 9. April 1870, R.-G.-Bl. Nr. 45, massgebend war, welches durch das vorcitirte Gesetz vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47, § 15, nicht aufgehoben worden ist. Der Gehalt, der dem Kläger Dr. Carl B. daselbst zugewiesen war, betrug fix fl. 1400 ö. W.; ein Vorrückungsrecht in eine höhere Gehaltsstufe, einen Anspruch auf Quinquennialzulagen hatte er als ausserordentlicher Professor nach der Bestimmung des § 7 des Gesetzes vom 9. April 1870, R.-G.-Bl. Nr. 45, nicht.

So blieb es bis zum 1. October 1897. An diesem Tage trat die Ernennung des Dr. Carl B. zum k. k. Oberinspector der Lebensmittel-Untersuchungsanstalt in Wirksamkeit. Erst hiemit wurde für ihn das Gesetz vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47, auch bezüglich des Gehaltes massgebend. Von diesem Tage an erhielt er in Gemässheit dieses Gesetzes den damaligen Gehalt der ersten Gehaltsstufe der VII. Rangsclasse per fl. 2000 österr. Währung sammt dem damit verbundenen Vorrückungsrecht in eine höhere Gehaltsstufe nach fünf Jahren.

Folgeweise können diese fünf Jahre erst vom 1. October 1897, d. h. von dem Tage an gerechnet werden, an welchem das Gesetz vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47, auf Dr. Carl B. auch bezüglich des Gehaltes anwendbar geworden und dieser zufolge dieses Gesetzes in die erste Gehaltsstufe der VII. Rangsclasse getreten ist. Die Zeit vom 1. October 1894 bis 1. October 1897 kann hiebei nicht in Anrechnung gebracht werden, weil Dr. Carl B. während derselben keinen Anspruch auf den Gehalt hatte, mit welchem die erwähnte Vorrückung in die höhere Gehaltsstufe nach dem Gesetze vom Jahre 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47, verbunden war. — Diesen Anspruch erhielt er erst am 1. October 1897.

Nun wird allerdings zur Begründung der Klage geltend gemacht, dass der Kläger Dr. Carl B. seit 1. October 1894 ununterbrochen in der VII. Rangsclasse stehe; daher gebühre ihm nach § 6 des Gesetzes vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47, wie nach § 6 des Gesetzes vom 19. September 1898, R.-G.-Bl. Nr. 172, der Gehalt der zweiten Gehaltsstufe der VII. Rangsclasse, da diese Gesetzesbestimmungen die Vorrückung nach je fünf in derselben Rangsclasse vollstreckten Dienstjahren eintreten lassen. Allein hiebei wird das von den citirten Gesetzesstellen übereinstimmend gebrauchte Wort Vorrückung nicht beachtet. Denn von einer Vorrückung in eine höhere Gehaltsstufe kann doch nur dann gesprochen werden, wenn der Betreffende den Gehalt der vorgehenden niederen Gehaltsstufe derselben Rangsclasse bezogen hat. Gerade dieses Erforderniss fehlt aber im vorliegenden Falle, da Kläger, obwohl er in der Zeit vom 1. October 1894 bis 1. October 1897 zweifellos als ausserordentlicher Professor in der VII. Rangsclasse war, als ausserordentlicher Professor doch nicht den Gehalt der VII. Rangsclasse der Beamten bezogen hat und vielmehr erst am 1. October 1897 den Gehalt der ersten Gehaltsstufe dieser Rangsclasse erlangt hat. Folgeweise können die fünf Jahre, an deren Vollstreckung die „Vorrückung“ geknüpft ist, auch erst vom 1. October 1897 an gerechnet werden.

Dann gebührt aber dem Kläger der von ihm in der Klage begehrte Gehalt der zweiten Gehaltsstufe der VII. Rangsclasse erst am 1. October 1902, weshalb seine Klage, welche die Gehaltsstufe schon vom 1. October 1899 in Anspruch nimmt, als unbegründet abgewiesen werden musste.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 58. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. Juni wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Handelsminister:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Biankini und Genossen, betreffend die Errichtung eines Hafendammes in Kozarica, die Herstellung einer Dampfschiffverbindung um die Insel Korzula, die Gewährung einer Subvention an die Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Ragusa und die Wiederherstellung der telegraphischen Verbindung mit der Insel Meleta;

2. der Herren Abgeordneten Biankini und Genossen, betreffend die Vollendung der Hafenbauten in Milna auf der Insel Brazzo in Dalmatien.

II. An den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens

3. der Herren Abgeordneten Herzog, Pacher, Alwin Hanich und Genossen, betreffend die Abstellung von Uebelständen auf der Buschtěhrader Bahn;

4. der Herren Abgeordneten Prochazka und Genossen, betreffend die Einbringung eines Gesetzentwurfes wegen Regelung des Dienst- und Entlohnungsverhältnisses der österreichischen Eisenbahnbediensteten und Berücksichtigung der Wünsche und Forderungen der Zugsführer;

5. der Herren Abgeordneten Hueber, Haider und Genossen, betreffend die Ausgestaltung der Lungauer Bahn und Ausbau einer neuen Transversalstrasse zwischen Semmering und Brenner.

In derselben Sitzung richtete der Herr Abgeordnete Thurnher an den Obmann des Eisenbahnausschusses folgende Anfrage:

„In der Generaldebatte über die Investitionsvorlage brachte ich einen Resolutionsantrag ein, nach welchem die k. k. Regierung aufgefordert wird, den Bau der Montafoner Bahn durch Zuwendung einer staatlichen Subvention oder Uebernahme von Stammactien zu ermöglichen.

Dieser Antrag wurde dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

Gleich nach erfolgter Zuweisung des Localbahngesetzes brachte ich im Vereine mit sämmtlichen übrigen Abgeordneten Vorarlbergs den Antrag auf Ergänzung des Localbahngesetzes nach der Richtung ein, dass in Abänderung mehrerer Artikel dieses Gesetzes die Montafoner Bahn in dasselbe einbezogen werde und staatlicherseits eine Stammactienübernahme in der Höhe von K 60.000 zu erfolgen habe. Dieser Antrag wurde auf Grund des § 31 der Geschäftsordnung ebenfalls an den Eisenbahnausschuss überwiesen.

In dem nun vorliegenden Berichte des Eisenbahnausschusses wird die Montafoner Bahn mit keiner Silbe erwähnt, und ist auch nicht zu ersehen, ob der auf Grund des § 31 der Geschäftsordnung eingebrachte Ergänzungsantrag überhaupt in Erwägung und Verhandlung gezogen worden sei, wozu der Eisenbahn-

ausschuss wohl unstreitig im Sinne der Geschäftsordnung und nach bisher stets eingehaltener Uebung verpflichtet gewesen wäre.

Ich erlaube mir daher, an Seine Excellenz den Herrn Obmann des Eisenbahnausschusses die Anfrage zu stellen, aus welchen Gründen der von mir und Genossen gestellte Antrag, betreffend die Aufnahme der Montafoner Bahn ins Localbahngesetz, im Ausschusse nicht der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zugeführt wurde, und ob Seine Excellenz geneigt ist, das Geeignete zu veranlassen, um die ungünstigen Folgen dieses Uebersehens möglichst zu saniren."

Diese Anfrage wurde in derselben Sitzung vom Obmanne des Eisenbahnausschusses Herrn Abgeordneten Freiherrn von Schwegel wie folgt beantwortet:

„Der Herr Abgeordnete Thurnher hat an mich in meiner Eigenschaft als Obmann des Eisenbahnausschusses die Anfrage gerichtet, warum der von ihm eingebrachte Antrag, betreffend die Bahn nach Montafon, der als eine Ergänzung des § 1 des Localeisenbahngesetzes gestellt war, dort nicht zur Verhandlung gekommen sei und ob und in welcher Weise dieses Versehen sanirt werden könnte.

Ich gestatte mir vor Allem in dieser Angelegenheit die Thatsache zu constatiren, dass ich alle Anträge, Petitionen und Anregungen jeder Art, die vom hohen Hause an den Ausschuss gelangt sind, bis 24 Stunden vor Einberufung des Ausschusses zur Behandlung der Localeisenbahnvorlage, an einzelne dazu bestimmte Referenten vertheilt habe, dass demnach die Gelegenheit zur Behandlung eines jeden derartigen Gegenstandes gegeben war.

Was nun speciell die Anträge anbelangt, welche auf die Abänderung des Artikels I, beziehungsweise auf die Zusätze zu diesem Artikel sich beziehen, so ist von Seiten des Eisenbahnausschusses der principielle Beschluss gefasst worden, dass derselbe auf eine Aenderung, Erweiterung und Ergänzung dieses Paragraphen nicht eingehen könne, dass demnach alle darauf bezüglichen Anträge als abgelehnt zu betrachten wären, dass sie aber als Petitionen von Seiten des Ausschusses der Regierung zur Prüfung und Berücksichtigung empfohlen werden.

In diesem Sinne ist denn auch der Antrag, nach dessen Schicksal sich der Herr Abgeordnete Thurnher erkundigt hat, als erledigt zu betrachten, und wenn formell in dem Berichte des Eisenbahnausschusses diese Angelegenheit nicht berührt ist, so liegt der Umstand nur darin, dass der betreffende Referent in der Sitzung des Eisenbahnausschusses nicht anwesend war und ich demnach unmittelbar nach der Sitzung dem Referenten des Ausschusses die betreffende Mittheilung zu machen nicht in der Lage war. Der Herr Berichterstatter wird jedoch im Verlaufe der Verhandlung seinen Bericht in dieser Weise ergänzen, dass alle Anträge, welche in dieser Richtung eingebracht worden sind, im Sinne des principiellen, vom Eisenbahnausschusse gefassten Beschlusses der Regierung zur Prüfung und Berücksichtigung überwiesen werden sollen.

Die gleiche Bestimmung hat der Eisenbahnausschuss betreffs einzelner Petitionen, die sich auf Gegenstände beziehen, die mit dieser Frage im Zusammenhange stehen, getroffen. Auch bezüglich solcher Petitionen ist der gleiche Fall vorgekommen, dass der betreffende Referent zufällig in der Sitzung des Eisenbahnausschusses, wo diese Frage verhandelt wurde, nicht anwesend war, und dass dadurch eine besondere Bezeichnung der betreffenden Petitionen nicht stattgefunden hat. Da aber principiell auch in dieser Frage der Ausschuss die Bestimmung getroffen hat, dass alle Petitionen ohne Ausnahme der Regierung zur Würdigung zu überweisen sind, so bezieht sich dieser Beschluss des Ausschusses auch darauf, und es wird von dem Berichterstatter auch in dieser Beziehung eine entsprechende Erklärung abgegeben werden.

Damit glaube ich, die an mich gestellte Anfrage beantwortet zu haben."

Herrenhaus.

In der 12. Sitzung vom 10. Juni wurde die zweite Lesung des Wasserstrassengesetzes vorgenommen.

Berichterstatter Ritter von Proskowetz gibt seiner Freude darüber Ausdruck, dass ihm die Ehre zutheil geworden ist, zum Berichterstatter über diesen Gesetzentwurf bestimmt zu werden, der eine neue Epoche frischen volkswirthschaftlichen Lebens hervorzurufen geeignet sei. Die Bevölkerung werde durch die in der Vorlage in Aussicht genommenen Canal- und Flussregulirungen neue Impulse zu nutzbringender Arbeit und zur Anhänglichkeit an ihre Heimat finden. Der Vorlage wohne nicht nur eine wirthschaftliche, sondern auch eine politische Bedeutung in hohem Grade inne. Der Tag, an welchem die Investitionsvorlage sanctionirt wurde und an welchem die Wasserstrassenvorlage die Sanction erhalten wird, werde alljährlich als eine volkswirthschaftliche Auferstehungsfeier begangen werden. Der Berichterstatter aber ist glücklich, nach vierzigjähriger Thätigkeit es erlebt zu haben, dass dieses Gesetz zustande kommt. Veritas bona causa semper triumphat!

In der Generaldebatte sind zum Worte gemeldet, und zwar pro: Franz Graf Thun, Fürst Schönburg, Krupp und Max Mauthner.

Franz Graf Thun bemerkt, während die jüngst beschlossene Investitionsvorlage der Ausgestaltung unseres Eisenbahnnetzes galt, sich demnach als Fortsetzung unserer Eisenbahnpolitik darstellte, bedeute die Wasserstrassenvorlage eine vollkommen neue Richtung, welche Regierung und Parlament einzuschlagen gedenken. Die grossen, gewiss nutzbar zu machenden Wasserkräfte waren bisher in Oesterreich geradezu vernachlässigt, und nur zu oft stürzten gewaltige Wassermassen, Alles vernichtend dem Thale zu. Das soll nun besser werden. Es sollen die Flussläufe gebunden und damit die Vorbedingung für die Canalisation geschaffen werden. Nebst der Beseitigung der schadenbringenden Ueberschwemmungen sollen durch die Canalisirung der Flüsse und die Erbauung von Canälen weiter für die Production neue Verkehrswege geschaffen werden. Seit nahezu zweihundert Jahren werde die Frage der Canalisirung bei uns ventilirt, jetzt sollen die Arbeiten mit Energie in Angriff genommen werden. Mit grosser Freude sehen wir, sagt Redner, dass es endlich gelungen ist, die parlamentarische Thätigkeit wieder aufzunehmen, und wir sind der Regeirung dafür zum Danke verpflichtet, dass sie sorgfältigst in dem Sinne gearbeitet hat, dass das Parlament wieder auf den Boden wirthschaftlicher Thätigkeit zu einer erspriesslichen Arbeit hinübergeleitet wurde. Es berechtige die vollzogene wichtige Arbeit zu der freudigen Erwartung einer vollständigen Genesung des Parlamentes. Redner will nicht auf die Umstände hinweisen, die vielleicht zur Besserung der parlamentarischen Situation beigetragen haben, aber es müsse die Thatsache festgestellt werden, dass es ein unleugbares Verdienst der gegenwärtigen Regierung ist, diesen Gesundungsprocess eingeleitet und sorgfältigst gefördert zu haben. Als guter Oesterreicher fühle er sich verpflichtet, nicht nur der Regierung zu danken, sondern auch den sehnlichsten Wunsch auszusprechen, dass ihr auch die weitere Lösung ihrer Aufgabe gelingen möge. Redner bespricht hierauf die finanzielle Seite der Vorlage und den Umstand, dass die Gesammtsumme der Baukosten noch nicht feststeht. Es könne ihn dies nicht veranlassen, der Vorlage seine Zustimmung zu verweigern. Bei grossen volkswirthschaftlichen Fragen dürfe man sich diesbezüglich nicht auf einen zu engherzigen Standpunkt stellen. Es genüge, wenn das Angestrebte gut und nützlich sei. Würden alle jene grossen Verkehrsmittel, die im Laufe der Jahrhunderte entstanden sind, Strassen, Eisenbahnen, Telegraphen, gebaut worden sein, wenn man immer erst nach der Verzinsung und Amortisation gefragt hätte? Die Verhinderung der Ueberschwemmungsschäden werde allein schon eine beträchtliche Zinsenquote darstellen. Die Erörterung der technischen Frage überlasse Redner den Fachleuten.

Der Redner hob sodann mehrere Punkte hervor, auf die er die Regierung bei der Inangriffnahme der Arbeiten Bedacht nehmen zu wollen bat. Dies sei in erster Reihe die Bedachtnahme auf die so schwer unter dem Drucke der Verhältnisse leidende Landwirthschaft. Diese wird, sagt Redner, wohl auch an den Vortheilen des Verkehres participiren, doch naturgemäss in viel geringerem Masse als die Industrie, soweit dieselbe an den Wasserläufen schon besteht oder sich dortselbst ansiedelt. Ich bitte, dass bei den gegenwärtig beginnenden Regulirungen und Canalisiruugen in ausgiebigster Weise der adjacirenden Landwirthe gedacht werde, dass nicht blos, wo dies möglich, ihnen Bewässerungswasser zur Verfügung gestellt, sondern auch beim Bau selbst auf die Interessen derselben Rücksicht genommen werde; dass der Landwirth nicht, wie dies z. B. bei der jetzt intensiv schiffbaren Elbe der Fall ist, durch die Art der Bauführung geradezu von den Vortheilen des vorübergleitenden Flusses ferngehalten, sein Anwesen durch einen todten, nicht übersetzbaren Arm von der Verkehrsader getrennt wird, die berufen sein sollte, auch seinen Producten und seinem Bedarf zu dienen. Ueber solche Bedürfnisse des Anrainers geht das Wasser-, bezw. Navigationsärar bisher etwas zu grossartig zur Tagesordnung über und erreicht damit, dass der Anrainer keinen Nutzen, sondern einen effectiven Schaden hat.

Die zweite Bemerkung, die ich mir zu machen erlaube, betrifft specielle böhmische Verhältnisse, und zwar den daselbst schwunghaft florirenden Holzhandel. Aus den grossen Waldcomplexen nicht blos des inneren Landes, sondern auch des Quellengebietes der Elbe und der Moldau gehen grosse

Quantitäten Holz im Wege der Flössung zum grössten Theile in das Ausland. Es repräsentiren dieselben sehr bedeutende Werthe, einen grossen Ausfuhrartikel des Landes. Schon die jetzigen Arbeiten an der Moldau zwischen Melnik und Prag bedeuten eine furchtbare, ja zum Theile geradezu gefährliche Erschwerung des Holztransportes. Das Holz ist ein Artikel, der keine theuere Fracht verträgt, der in erster Reihe auf den Wasserweg, und zwar in der primitivsten Form der Flössung, angewiesen ist. Ich bitte die Regierung, im Interesse dieses grossen Exporthandels der Frage des Holztransportes, dessen Kosten nicht erhöht werden dürften, die vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden, den Technikern eine Lösung der Aufgabe in dem Sinne zu stellen, dass dieser blühende Handel im Interesse unserer gesammten Nationalproduction auch weiter ohne Schädigung bestehen kann. In diesem Sinne erbitte ich mir den Schutz bisher bestehender Rechte.

Aus meinen Ausführungen hat das hohe Haus ersehen, dass ich für die Vorlage stimme und deren Annahme empfehle. Ich kann es nicht anders thun als mit dem sehnlichsten Wunsche, dass die Lösung der grossen nunmehr gestellten Aufgabe zum Wohle unseres geliebten Vaterlandes beitragen möge, dass die Arbeit, die das Parlament mit dieser Vorlage geleistet, der Gesetzgebung zur Ehre gereiche und als Ansporn zu weiterer Thätigkeit auf dem Gebiete nationalpolitischer Arbeit wirke.

Fürst Schönburg erklärt den Donau-Odercanal als einen der wichtigsten, vielleicht den interessantesten der ganzen Vorlage. Vor dem Bau desselben müssen aber Erfahrungen bezüglich der Uebersetzung hoher Wasserscheiden und des Betriebes der Canäle gesammelt werden. Betreffs der Nothwendigkeit der Regulirung der Flüsse schliesst er sich dem Vorredner an. Durchdrungen von der Wichtigkeit der geplanten Canäle und Flussregulirungen, habe auch die Commission die unveränderte Annahme des Gesetzes beschlossen. Auch im Abgeordnetenhause haben sich Abgeordnete aller Nationen in einer seltenen und erhebenden Einmüthigkeit für dieses grosse Werk ausgesprochen. Das Gesetz, wie es vorliegt, ist ein Rahmengesetz, und wir sollen daher der Regierung nicht zu viel Beschränkungen auferlegen. Obwohl Redner sich selbst zu den Agrariern rechnen müsse, könne er sich der Ansicht nicht anschliessen, welche in Bezug auf die Schädlichkeit der Canäle der Landwirthschaft gegenüber ausgesprochen worden ist. Er möchte nicht, dass die Industrie in einseitiger Weise protegirt werde. Aber er glaube, dass die Agrarier eine Gegenentlohnung für eventuelle Verluste finden werden.

Redner dankt der Regierung für die Förderung des Gesetzes und wird für dieses, sowie für die Resolution der Commission, nach welcher der Donau-Odercanal nicht nur zuerst begonnen, sondern auch zuerst fertiggestellt werden soll, stimmen.

Max Mauthner verweist darauf, dass die modernen Staatswesen nicht mehr auf die Zahl der Bajonnette, sondern auf die Hebung der Volkswirthschaft, entwickelte Industrien und ausgedehnte Handelsbeziehungen das Hauptgewicht legen. Das XX. Jahrhundert werde eben ein socialpolitisches genannt werden, und die Socialpolitik fordert nicht von der Initiative des Einzelnen, sondern vom Staate die Schaffung der Bedingungen für lohnende Production. Von diesem Gesichtspunkte aus könne die Vorlage nur mit Freude begrüsst werden. Wie die Eisenbahnen eine Umwälzung im Frachtenverkehre erzeugten, werden die Canäle in der nächsten Zukunft in dem Verkehre der Massenproducte die grösste Rolle spielen. Redner verweist auf die Entwicklung der Wasserstrassen in Frankreich, Deutschland und besonders in Amerika; er betont im Anschlusse daran die Gefahr des vollständigen Verdrängens der zurückgebliebenen Länder vom Weltverkehre und Weltmarkte. Redner empfiehlt auf das wärmste die Annahme der Vorlage.

Arthur Krupp würde in Anbetracht des Umstandes, dass keiner der projectirten Canäle in einen österreichischen Hafen führt, wenn nicht schon die zweite Eisenbahnlinie nach Triest bereits sanctionirt wäre, den Antrag stellen, dass man vorerst das Canalproject von Wien nach Triest studiren möge, bevor man den Bau der zweiten Eisenbahnlinie in Angriff nimmt.

Dr. Ritter von Madeyski bittet, die von der Commission vorgeschlagene Resolution abzulehnen. Das vorliegende Gesetz ist ein Glied in der Kette einer gross angelegten Action, welcher nebst volkswirthschaftlicher Tragweite gewiss eine sehr hohe politische Bedeutung zukommt. Diese Action ist ein politisches Friedenswerk, welchem bekanntermassen ein Compromiss zugrunde liegt, in welchem Interessengegensätze verschiedener Bevölkerungskreise und Länder zum Ausgleiche gebracht wurden. Aus der Natur eines Compromisses ergibt sich hier ein untrennbarer Zusammenhang einerseits zwischen dem bereits sanctionirten Investitionsgesetze und andererseits der Wasserstrassenvorlage, dann auch ein inniger Zusammenhang zwischen einzelnen Compromissgedanken, die in den Bestimmungen des Wasserstrassengesetzes selbst enthalten sind. Zu solchen Compromissgedanken gehört das im § 6 des Gesetzes zum Ausdrucke gebrachte Princip einer gleichmässigen Behandlung aller zu bauenden Wasserstrassen. Dieses Princip der Gleichmässigkeit wird aber durch die von der Commission vorgeschlagene Resolution durchbrochen. Denn nach der Resolution wäre nicht der Umstand, dass die Zustimmung des betreffenden Landtages bereits ertheilt worden ist, entscheidend, um den betreffenden Canalbau in Angriff zu nehmen, sondern die Priorität, welche in einer so absoluten Weise festgesetzt wird, dass für den Bau des Donau-Odercanales nicht blos der Anfangstermin, sondern auch der Endtermin fixirt erscheint. Schon aus diesem Grunde sollte die Resolution vom Herrenhause nicht angenommen werden, weil sie eine praktische Folge nicht haben könne. Diese Resolution würde in meinem Heimatlande als eine Zurücksetzung der Interessen desselben empfunden werden, und ich glaube nicht, dass es angezeigt wäre, wenn das Herrenhaus in diesem Momente, wo das grosse Friedenswerk, an welches berechtigterweise für die politische Entwicklung in Oesterreich so grosse Hoffnungen geknüpft werden, dem Abschlusse nahe ist, dasselbe stören und gefährden würde. Aus diesen Gründen bitte ich die Resolution abzulehnen.

Ministerpräsident und Leiter des Ministeriums des Innern Dr. Freiherr von Koerber:

Hohes Haus! Schon die Allerhöchste Thronrede enthielt den Hinweis auf die Nothwendigkeit der baldigen Herstellung eines grossen Wasserstrassennetzes in Oesterreich. Im Laufe der Session hat sich die Möglichkeit ergeben, eine darauf bezügliche Gesetzesvorlage dem hohen Reichsrathe zu unterbreiten, und nun liegt, nachdem das Abgeordnetenhaus dem Gesetzentwurfe seine Zustimmung ertheilt hat, dem hohen Herrenhause der Bericht seiner Commission vor, welcher gleichfalls mit dem Antrage schliesst, dem Gesetzentwurfe die verfassungsmässige Genehmigung zu ertheilen.

Die ursprüngliche Vorlage der Regierung erfuhr im Einverständnisse mit uns und zum Theile auf unsere Veranlassung eine wesentliche Erweiterung. Es wurde nämlich die Regulirung jener Flüsse einbezogen, welche mit den zu bauenden Canälen ein einheitliches Wasserstrassennetz zu bilden haben. Es wurde dadurch meines Erachtens eine gesteigerte Nützlichkeit der Wasserstrassen verbürgt.

Die Regierung darf annehmen, dass diese Ergänzung des ersten Entwurfes nicht wenig dazu beitragen wird, das Wohlwollen des hohen Hauses für das Gesetz zu vermehren. Dass angesichts der wirthschaftlichen Entwicklung die Wasserstrassen zur Nothwendigkeit wurden, brauche ich wohl kaum zu begründen. Der grosse Eifer unserer Nachbarstaaten auf diesem Gebiete bildet für uns ein Argument zur Beschleunigung unserer Arbeiten.

Die Industrie begehrte schon lange nach Canälen, aber erst die neueste Technik ist imstande, die natürlichen Hindernisse zu beseitigen, welche sich bei uns auch diesem Verkehrswege entgegenstellen. Je kräftiger, je ausgebreiteter die Industrie wurde, desto lauter erhob sie ihren Ruf, und man wird dies begreiflich finden, wenn man nur allein an die inzwischen eingetretene Vertheuerung ihres wichtigsten Brennmateriales, der Kohle, denkt.

Die Industrie nimmt mit gutem Grunde an, dass sie auf den Canälen mindestens erhebliche Ersparnisse an den Frachtkosten erzielen werde. Es ist weiter vorauszusehen, dass eine Reihe von Rohproducten, wie Wolle, Baumwolle, Erze, dann Baumaterialien, Petroleum u. s. w., den billigeren Wasserweg einschlagen und dadurch die Erzeugungskosten in den Fabriken vermindert werden.

Der Staat hat an dem Gedeihen der Industrie ein nachhaltiges Interesse, weil er mit einem grossen Theile seiner Einnahmen auf sie angewiesen ist, und wenn es, wie wir hoffen, gelingt, infolge der billigen Fracht österreichische Waaren in vermehrten Quantitäten dem Exporte zuzuführen, so stellt sich auch der Vortheil in handels- und münzpolitischer Beziehung nicht gering.

Wenn ich sagte, dass die Industrie die Canäle gefordert hat, so muss ich hinzufügen, dass die Landwirthschaft sie schon früher, allerdings ebenso vergeblich, begehrt hat. Nun hat sich in dieser Hinsicht in letzterer Zeit eine Aenderung der Anschauungen vollzogen, und ich meine verpflichtet zu sein, die Motive darlegen zu müssen, welche uns das Wasserstrassennetz auch in Bezug auf die Landwirthschaft nützlich erscheinen lassen. Es haben manche Vertreter dieses wichtigen Productionszweiges einen Unterschied zwischen den Flussregulirungen und

den Canälen zu machen geglaubt, und während sie die letzteren als angeblich der Landwirthschaft entschieden abträglich verwarfen, die Flussregulirungen, als derselben Landwirthschaft zuträglich, warm begrüsst.

Insofern es sich um den Uferschutz und die einbringliche Terraingewinnung bei den Flussregulirungen handelt, finde ich diese Genugthuung durchaus begründet; sobald aber der Waarenverkehr zur Sprache kommt und behauptet wird, die Canäle würden der Landwirthschaft eine höchst unwillkommene Concurrenz an den Hals hetzen, so möchte ich mir doch erlauben, aufmerksam zu machen, dass, wenn dies wahr wäre, es vor Allem von den Flüssen zu gelten hätte.

Sie sind ja die bereits vorhandenen natürlichen Wasserläufe, welche oft bis an das Meer führen und stromaufwärts die fremden Producte schon längst zu uns bringen, wenn sich dafür bei uns ein günstiger Absatz findet. Fürchtet man das Ausland, so müsste man sich zunächst gegen die Regulirung der Flüsse, nicht gegen den Bau von Canälen wenden, die überall, wie schon wiederholt dargelegt wurde, im Inneren des Reiches verlaufen und für den Verkehr niemals so bequem sein können wie die breiteren schiffbaren und nunmehr der Regulirung zuzuführenden Flüsse und Ströme. Ich sehe hier einen Widerspruch, den uns noch Niemand aufklärte, und ich glaube deshalb richtiger folgern zu dürfen, dass, wenn die regulirten Flüsse keine Gefahr für die Landwirthschaft involviren, die Canäle noch weniger als bedrohlich bezeichnet werden können. Thatsächlich ist diese Gefahr auch nur im Allgemeinen behauptet, aber nicht im Detail nachgewiesen worden, und ich würde meinen, dass dies gewiss geschehen wäre, wenn ein solcher Nachweis so leicht zu erbringen gewesen wäre.

Ich frage, hohes Haus — und es ist darauf schon von einem meiner sehr geehrten Herren Vorredner hingewiesen worden — woher soll denn in so hochentwickelten Ländern, wie Böhmen, Mähren, Schlesien, Niederösterreich, eine Gefahr für die Landwirthschaft kommen, wenn diese nicht einmal imstande ist, den eigenen Bedarf zu decken? Alle diese Länder beziehen Brotfrucht aus Ungarn, weil die dichte Bevölkerung mehr consumirt, als im Lande selbst erzeugt wird. Die mährischen und niederösterreichischen Zuckerfabriken beziehen einen Theil ihrer Rüben aus Ungarn, und ebenso ist die Viehzucht auf die Zufuhr fremder Futtermittel angewiesen.

Ich bitte um Entschuldigung, wenn ich die im anderen Hause vertretene Anschauung festhalte, dass bescheidene Frachtdifferenzen — und nur von solchen kann die Rede sein — noch niemals eine Krise hervorriefen. Nur der Unterschied in den Gewinnungspreisen oder eine Ueberproduction vermögen dies. Wenn einmal der amerikanische Weizen in Bremen K 10 und der böhmische in Prag K 15 kostet, so wird es Niemand hindern können, dass der amerikanische Weizen nach Prag kommt, zu Wasser oder zu Lande. Uebrigens liegt Oesterreich nicht nahe genug dem Meere, dass es die überseeische Zufuhr und den damit verbundenen Preisdruck bei normalen Verhältnissen so zu fürchten hätte wie andere Staaten. Wohl aber gibt es eine Reihe wichtiger landwirthschaftlicher Betriebe, welche von den Wasserstrassen direct und reichlich profitiren werden: der Rübenbau, der Gerstenbau, die Viehzucht; ebenso glaube ich, steht es fest, dass wenigstens die grosse Landwirthschaft nur selten ohne jede Verbindung mit der Industrie ist und dadurch so mindestens indirect des Vortheiles theilhaftig wird.

Was Galizien anbelangt, so wird ja der Bau der Canäle dortselbst zumeist nur aus landwirthschaftlichen Rücksichten verlangt, und ich möchte mir bei diesem Anlasse die Anfrage eines sehr geehrten Herrn Vorredners zu beantworten gestatten, welche sich auf Punkt d. des § 1 der Vorlage bezieht. Die Formulirung der betreffenden Bestimmung des Gesetzentwurfes ist seitens der Regierung absichtlich verschieden von der in den anderen Punkten vorgenommen worden, weil, was die galizischen Wasserstrassen anbelangt, derzeit die Dinge so stehen, dass zunächst nur zwei Generalprojecte vorliegen, von denen das eine die Einbeziehung vorhandener Flussläufe in die herzustellende Wasserstrasse in Aussicht nimmt, wogegen das andere Project sich als ein Landcanal darstellt. Da nun über die Frage, ob die erste oder zweite Variante zur Ausführung gelangen wird, bei diesem Stande der Projectsarbeiten zur Zeit noch nicht entschieden werden kann, so ist mit Vorbedacht diese differente Textirung im § 1 gewählt worden, womit aber kein meritorischer Unterschied gegenüber den anderen in diesem Paragraphen angeführten Wasserstrassen begründet werden sollte.

Es ist im Laufe der Debatte von hochverehrter Seite auf einen speciellen Productionszweig besonders hingewiesen worden, nämlich auf die Holzgewinnung und den Holzhandel. Ich kann das hohe Haus nur versichern, dass der Regierung Umfang und Bedeutung dieses Productionszweiges zumal für Böhmen wohl bekannt ist und dass die Regierung gewiss ihrerseits Alles unternehmen wird, um der befürchteten Rückwirkung der Canäle oder canalisirten Flussstrecken auf diesem Productionszweige zu begegnen.

Die Regierung ist sich wohl bewusst, welche Bedeutung dem Holze für unseren Export zukommt. Auch glaube ich, dass es nicht so schwierig sein wird, Vorkehrungen zu treffen, geeignet, diese Befürchtungen zu beheben. Es dürfte wohl möglich sein, Modalitäten zu finden, durch welche Erleichterungen bei der Remorquirung u. dgl. gewährt würden und so die Beschwerden Abhilfe fänden. Jedenfalls bitte ich, überzeugt zu sein, dass die Regierung speciell dieser Frage ihr vollstes Augenmerk zuwenden wird.

Schliesslich möge mir das hohe Haus gestatten, für die freundlichen Worte der Anerkennung, welche von mehreren der geehrten Herren Vorredner hier zum Ausdrucke gebracht wurden, meinen verbindlichsten Dank auszusprechen. Ich darf sagen, dass die Regierung vor Allem bemüht war, eine Ausgleichung zu finden, welche zu bereitwilliger Arbeit für das Wohl Aller ermuntert. Die Regierung darf vielleicht den eingetretenen Umschwung als ein Zeichen ansehen, dass es allmälig und schrittweise doch möglich wird, auch andere Fragen mit jener Ruhe und Sachlichkeit im Parlamente zu behandeln, welche dem Ansehen und der Wohlfahrt des Staates entsprechen. Allerdings ist der Staat ein verschlungener Mechanismus, den nur Besonnenheit lenken kann, oder, ins Praktische übersetzt und auf unsere Verhältnisse angewendet: nur rücksichtsvolle Bedachtnahme auf die so ausserordentlich mannigfachen, anscheinend oft sich widerstreitenden Interessen der zahlreichen Völker und innerhalb derselben wieder einzelner Erwerbs- und Gesellschaftsschichten, auf ererbte und bewährte Anschauungen und Bestrebungen, welche eben mit dem Fortschreiten des staatlichen Lebens überall zusammenhängen. Insbesondere in der wichtigsten Angelegenheit, der nationalen Frage, meint die Regierung, jede Einseitigkeit und Alles vermeiden zu sollen, was, wenn es sich auch auf den ersten Blick als ein Gewinn für einen Volksstamm ansieht, doch zum Unheile für das Ganze ausschlägt, weil es andere zu verletzen geeignet ist.

Ich kann aber doch mit einer gewissen Befriedigung constatiren, dass die gleiche Erkenntniss nach und nach die Oberhand über die Leidenschaft zu gewinnen beginnt, welche bisher dieses gefahrvolle Gebiet allein beherrschte. Die Regierung wird sich in dieser Frage stets der vollen Verantwortung bewusst sein und ihrerseits gewiss redlich und ernstlich Alles daran setzen, damit auch hier die so nothwendige Besserung eintrete.

Hohes Haus! Der in Verhandlung stehende Gesetzentwurf bedeutet unter allen Umständen einen mächtigen wirthschaftlichen Fortschritt gerade jener Länder, welche zu den reichsten und leistungsfähigsten des Staates gehören. Ich glaube, es ist billig, diesen Ländern langgewünschte Vortheile zukommen zu lassen; dies dürfte meiner Ansicht nach bestimmend sein, dem Gesetzentwurfe die Zustimmung auch des hohen Hauses zu ertheilen, um die ich Namens der Regierung hiemit bitte.

Hierauf ergreift das Wort

Freiherr von Chlumecký: Ich werde gegen die von der Commission beantragte Resolution stimmen und halte mich als Mährer, dem ja die Erbauung des Donau-Odercanales im Interesse der Bewohner Mährens besonders warm am Herzen liegen muss, für verpflichtet, diese meine Abstimmung mit wenigen Worten zu motiviren. Diese Resolution enthält eigentlich eine dispositive Bestimmung, und wenn man eine solche will, müsste man die bezüglichen §§ 1 und 6 des Gesetzes im Sinne der Resolution modificiren. Ein zweiter Grund ist der, dass das Herrenhaus bisher und mit vollem Grunde sich gegenüber den in Form von Resolutionen ausgedrückten Anträgen in der Regel ablehnend verhalten hat. Diese langjährige Uebung soll auch in Zukunft beobachtet werden, weil wir nicht wünschen, dass durch Hypertrophie an Resolutionen den diesfälligen Beschlüssen des Herrenhauses eine verminderte Bedeutung eingeräumt wird. — Redner wünscht, dass nunmehr auch die beiden Häuser des Reichsrathes dazukommen mögen, andere so überaus wichtige Angelegenheiten — die Regelung unserer Beziehungen zur anderen Reichshälfte und die endliche Ausgleichung der inneren nationalen Gegensätze — gleichfalls zum Gegenstande ihrer Beschlüsse zu machen. Er wird für den Gesetzentwurf, wie er vorliegt, stimmen.

Franz Graf Kuefstein bemerkt, dass die Interessen des gesammten Oesterreich nicht nach dem Norden ziehen, sondern nach dem Süden. Wenn das Werk einer Wasserverbindung mit Triest zustandekommen könnte, wäre es auch gerechtfertigt, dass wir einige hundert Millionen dafür ausgeben, während das Werk,

das hier in Aussicht genommen ist, von dem ich fürchte, dass wir es einmal, zu spät vielleicht, bereuen werden, uns in grosse Auslagen stürzt, um nicht österreichischen, sondern fremdländischen Interessen zu dienen. Das erste Ziel unserer Wirthschaftspolitik sollte sein, den gemeinsamen Wirthschaftskörper selbstständig zu machen.

Redner erörtert die Wirkungen der Canäle auf die Landwirthschaft und führt aus, dass dieselben der Einfuhr fremden Getreides die Wege eröffnen. Es sei nicht in seiner Absicht gelegen, gegen die Vorlage zu stimmen, weil der Donau-Odercanal absolut nothwendig sei, weil auch manche Vortheile mit der ganzen Angelegenheit verbunden seien, er könne es aber nur unter der Bedingung thun, dass er auch für die Resolution eintrete und stimme. Diese Resolution habe nicht die Bedeutung, der Regierung eine gebundene Marschroute zu geben, an die sich zu halten, sie nicht nöthig hat, sondern sie habe die Bedeutung, der Ueberzeugung Ausdruck zu geben, dass die Regierung in dieser Weise vorgehen müsse.

Dr. Beer bemerkt, er sei von den Mitgliedern anderer Gruppen belehrt worden, dass, allerdings in seltenen Fällen, bei bedeutenden Fragen von Seiten des Herrenhauses derartige Resolutionen gefasst wurden. Es sei richtig, wie der Berichterstatter gesagt hat, dass gegen das Wesentliche des Entwurfes in der Commission ein Widerspruch sich nicht erhoben habe. Es wurde aber darauf hingewiesen, dass einige Paragraphe unbedingt geändert werden müssten, wenn das Herrenhaus nicht in die Lage versetzt wäre, eine so wichtige und bedeutsame Vorlage zwischen Thür und Angel zu erledigen, und wenn die Zeit vorhanden wäre, zwischen dem Abgeordnetenhause und dem Herrenhause eine Verständigung zu erzielen. Nur der Donau-Odercanal sei spruchreif. Dieser Standpunkt wurde auch in der Commission vertreten, während bezüglich der übrigen drei Canäle verschiedene Bedenken erhoben wurden. Die Majorität der Commission, welche für diese Resolution stimmte, war der Meinung, dass es möglich sei, den Donau-Odercanal innerhalb des fixirten Zeitraumes fertigzustellen, dadurch dem Staate eine gewisse Einnahme zu sichern, um dann die anderen Canäle in Angriff nehmen zu können. Weder gegen irgend ein Land, noch gegen irgend eine Richtung wollte man durch die Resolution vorgehen, man wollte nur dem Gedanken Ausdruck geben, dass es heute am wünschenswerthesten wäre, den lebensfähigsten von allen diesen Canälen zunächst zu Ende zu führen. Dem Gesetze muss man aus politischen Gründen die Zustimmung geben, und deshalb ist es angezeigt, durch eine Resolution jene Richtung zu bezeichnen, durch welche die Canalfrage am besten ihrer Lösung zugeführt wird. Redner empfiehlt die Annahme der Resolution.

Da kein Redner mehr vorgemerkt ist, erklärt der Präsident die Generaldebatte für geschlossen.

Berichterstatter Ritter von Proskowetz dankt zunächst dem Fürsten Schönburg dafür, dass er als Agrarier für die Herstellung der Canäle eingetreten sei. Was der Handelskammer-Präsident Mauthner bezüglich der Concurrenz Amerikas gesagt habe, sei vollkommen zutreffend. Das von Krupp angeregte Project sei keine Utopie, es komme nur auf die Kosten an. — Gegenüber den Ausführungen des Grafen Kuefstein bemerkt der Berichterstatter, dass es nach den Erfahrungen ausgeschlossen sei, dass die Wasserstrassen einen Schaden verursachen können. Deutschland und Frankreich besitzen ein grossartiges Eisenbahn- und Wasserstrassennetz, und abermals sollen Milliarden in diesen beiden Ländern zur Erweiterung dieses Netzes verwendet werden. Wenn wir im Concerte Europas mitspielen wollen, müssen wir auch in dieser Richtung mitthun. Warten heisst: abdiciren. Der Berichterstatter empfiehlt nochmals den Gesetzentwurf zur Annahme.

Die Vorlage wird hierauf ohne weitere Debatte in zweiter und dritter Lesung zum Beschlusse erhoben.

Die von der Commission beantragte Resolution: „Die hohe Regierung wird aufgefordert, in erster Linie den Bau des Donau-Odercanales in Angriff zu nehmen und längstens innerhalb der Jahre 1904 bis 1912 zu beenden, ferner die vorbereitenden Studien für die Verbindung mit Galizien und der Elbe mit thunlichster Beschleunigung zu Ende zu führen“ wird abgelehnt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Bregenzerwaldbahn. (Brücke über die Ache km 33·3/5.) Die von der Bauleitung der Bregenzerwaldbahn vorgelegten Mauerwerkspläne für die Brücke von 35 m senkrechter Lichtweite über die Bregenzer Ache in km 33·3/5 der schmalspurigen Bregenzerwaldbahn wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 17 094.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates April 1901.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates April 1901 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund) im Baue am 1. April 1901	Hievon in km (rund) verbleiben im Baue am 1. Mai 1901
A. Hauptbahnen:			
Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg . .	—	—	—
Werkstättenbahnhof in Pilsen . . .	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
Stationserweiterung Kattowitz . . .	—	—	—
Stationserweiterung Neuhof	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Stationserweiterung Saaz	—	—	—
Stationserweiterung Bilin	—	—	—
Stationserweiterung Oberbřiz	—	—	—
b) auf Privatbahnen:			
Südbahn-Gesellschaft:			
Zweites Geleise in der Strecke Bruck a. d. Mur—Leoben	15·7	—	15·7
Summe der Hauptbahnen . .	15·7	—	15·7
B. Local- und Kleinbahnen:			
I. Neubauten:			
Schönwehr-Elbogen	15·3	15·3	15·3
Dolnja Glavska-Bocche di Cattaro sammt Flügel von Uskoplje nach Gravosa . .	66·5	66·5	66·5
Triest-Parenzo:			
Theilstrecke Triest—Buje	59·7	59·7	59·7
Theilstrecke Buje—Parenzo	63·9	43·6	63·9
Freudenthal—Klein-Mohrau	17·1	17·1	17·1
Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn	5·8	5·8	5·8
Neuhof-Weseritz	24·4	24·4	24·4
Kolin-Cerčan sammt Abzweigung Rattay-Kacow	79·6	47·7	47·7
Hinter-Třeban—Lochowitz	26·6	26·6	26·6
Laun-Libochowitz	19·4	19·4	19·4
Tannwald-Grünthal	7·0	7·0	7·0
Chlumetz-Königstadtl	13·2	13·2	13·2
Lambach-Haag	21·9	21·9	21·9
Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn) .	34·7	34·7	34·7
Sattledt-Grünau (Almthalbahn)	32·0	32·0	32·0
Görz-Haidenschaft (Wippachthalbahn) .	30·4	30·4	30·4
Kimpolung-Dorna watra:			
Theilstrecke Valeputna—Jakobeni .	11·8	11·8	11·8
Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf	25·5	25·5	25·5
Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) . .	30·4	—	—
Theilstrecke Kaltenbach—Mayrhofen .	—	10·2	10·2
Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf	12·9	12·9	12·9
Elektrische Kleinbahnlinien in Graz und Umgebung	6·8	6·8	6·8
Elektrische Kleinbahnlinien in Wien .	5·0	3·8	5·0
II. Erweiterungsbauten:			
Elektrische Bahn Wien-Baden:			
Zweites Geleise in der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Guntramsdorf . .	17·2	17·2	17·2
Summe der Local- und Kleinbahnen	627·1	553·5	575·0

Es sind sonach durch den Beginn der Legung des zweiten Geleises in der Strecke Bruck a. d. Mur—Leoben der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft 15·7 km Hauptbahnen, dann 20·3 km durch

den Baubeginn einer Strecke der Theilstrecke Bnje—Parenzo der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo und 1·2 km durch den Baubeginn einer Linie der Wiener elektrischen Strassenbahnen, somit 15·7 km Hauptbahnen und 21·5 km Local- und Kleinbahnlinien zugewachsen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates April 1901 an Hauptbahnen 15·7 km und an Local- und Kleinbahnlinien 575 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass auf der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn auch die Verbindungscurve zur Gürtellinie im Bane ist; ferner dass von der Localbahn Kolin-Cerčan die 31·9 km lange Theilstrecke Kolin—Nenhof a. S. seit 25. December 1900 eröffnet ist, und dass von der schmalspurigen Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn) die 9·1 km lange Theilstrecke Jenbach—Fügen seit 20. December 1900 und die 11·1 km lange Theilstrecke Fügen—Kaltenbach seit 24. Februar 1901 eröffnet ist.

Projectirte elektrische Localbahn von San Michele nach Mezzolombardo und elektrische Bahn niederer Ordnung von Trient nach Malé. (Anlage der Gemeinschaftsstationen Mezzolombardo und San Michele. Anordnung der Localcommission.) Das von der Gemeindevertretung von Mezzolombardo im Einvernehmen mit dem Magistrate von Trient vorgelegte Project für eine eventuelle Gemeinschaftsstation Mezzolombardo der projectirten normalspurigen Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Südbahnstation San Michele nach Mezzolombardo und der von dem Magistrate von Trient projectirten schmalspurigen, gleichfalls elektrisch zu betreibenden Bahn niederer Ordnung von Trient nach Malé, sowie das von der Firma Stern & Hafferl in Wien im Einvernehmen mit der Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft verfasste Project für eine eventuelle Gemeinschaftsstation San Michele der obgenannten beiden Projectslinien wurden entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Innsbruck mit dem Auftrage übermittelt, im Wege einer Localcommission zu erheben, ob die geplante Lage und Ausführungsweise der beiden Stationen Mezzolombardo und San Michele im Falle einer gleichzeitigen Realisirung der normalspurigen Bahn San Michele-Mezzolombardo und der schmalspurigen Bahn Trient-Malé entsprechend erscheint. [E.-M.-Z. 17.481.]

Localbahn Trzebinia-Skawce. (Localcommission betreffend Uebergabe der neu hergestellten Wege und Wasserläufe.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die Localcommission betreffend die Uebergabe der anlässlich des Baues der Localbahn Trzebinia-Skawce verlegten und neu hergestellten Wege und Wasserläufe auf den 10. Juni 1901 anberaumt. [E.-M.-Z. 25.997.]

Localbahn Kolin-Čerčan. (Verschiebung der Personenhaltestelle Sternberg a. S.) Die vom Landesausschnsse des Königreiches Böhmen beantragte Verschiebung der Personenhaltestelle „Sternberg a. S." der Localbahn Kolin-Cerčan (Zweiglinie Rataj—Privlak—Kačov) von km 5·9/10 nach km 6·0/2 wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 15.253.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Innsbruck: Errichtung einer Personenhaltestelle Vigaun der Linie Salzburg—Wörgl.) Das k. k. Eisenbahn-Ministerium hat die Errichtung einer Personenhaltestelle in Vigaun beim Wächterhaus Nr. 16 in km 20·95 zwischen den Stationen Hallein und Kuchl der Linie Salzburg—Wörgl nach dem von der Staatsbahn-Direction Innsbruck vorgelegten, abgeänderten Projecte genehmigt und dieselbe beauftragt, das im Gegenstande Erforderliche im eigenen Wirkungskreise zu veranlassen. [E.-M.-Z. 22.726/20.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Brückenbauten und Brückenbauprojecte.) Die zwischen den Stationen Hódmezö-Vásárhely und Szeged im Bau begriffene, für Eisenbahn- und Strassenfnhrwerk eingerichtete eiserne Brücke über die Theiss, welche an Stelle der bisherigen hölzernen Brücke die durch die Theiss getrennten Linienabschnitte der Eisenbahn Nagyvárad (Grosswardein) Vájhát—Algyö—Szeged-Rókus zwischen den Stationen Vájhát und Algyö verbindet, naht ihrer Vollendung. Eine zweite, oberhalb der vorbenannten stehende neue Brücke, welche die gleichfalls durch die Theiss getrennten Eisenbahnlinien Szolnok—Szentes (linkes Theissufer) und Kis—Kun—Félegyháza—Csongrád (rechtes Theissufer [vergl. Gesetzesvorlage Vrdgs.-Bl. Nr. 138 ex 1900]) verbinden wird, ist im Bau begriffen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25 ex 1901) und wird von besonderer verkehrspolitischer Bedeutung sein, da durch selbe nicht nur die Continuität der im Mittelpunkte der grossen ungarischen Tiefebene zu beiden Seiten der Theiss gelegenen Eisenbahnnetze, sondern auch jene des im Bau begriffenen transversalen Staatsstrassenzuges hergestellt wird, welcher zahlreiche Eisenbahnstationen mit den Getreide-Emporien des Alföld verbindet. Eine dritte, verkehrspolitisch ebenso wichtige Communicationsader wird durch den Ausbau der grossen Donanbrücke zwischen Baja (linkes Donauufer) und Báttaszék (rechtes Donauufer [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53 ex 1899]) geschaffen werden, welche die durch den Strom getrennten Linien (Kanizsa—Mura-Keresztur—Gyékényes)—Uj-Dombovár—Báttaszék mit der Flügelbahn Szabadka (Maria-Theresiopel)—Baja der Hauptlinie Budapest—Szabadka—Ujvidék (Neusatz)-Zimony (Semlin)—Belgrad verbinden und die Verkehrscontinuität zwischen dem südwestlichen Eisenbahnnetze Ungarns (im Anschlusse an das südöstliche Eisenbahnnetz der österreichischen Reichshälfte) und dem zwischen der Donau und Theiss gelegenen mittelungarischen Eisenbahnnetze herstellen wird. Durch den Bau dieser Brücke werden auch die sich mehrmals im Jahre ergebenden Verkehrscalamitäten infolge Störung des Betriebes des Donautrajectes zwischen Gombos und Erdöd behoben werden, bei dessen Sperrung der gesammte Personen- und Güterverkehr der südöstlichen Gebietstheile Ungarns, in Ermangelung einer Brücke zwischen Budapest und Ujvidék—Pétervárad (Peterwardein), in excentrischer Richtung auf grossem Umwege über Budapest geleitet werden muss. Schliesslich ist der Bau einer Brücke über die Maros zwischen der Hauptstation Arad der Linie Budapest—Arad—Tövis(—Brassó [Kronstadt]—Predeal) und der Station Uj-Arad, Arad—Uj-Arad—Temesvar—Báziás in Aussicht genommen, welche in Verbindnng mit der Anlage von Manipulationsgeleisen der Erweiterung des räumlich beschränkten Stationsplatzes von Arad zustatten kommen wird.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Tarifbegünstigungen für Eiertransporte.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat im Interesse der Förderung und Beschleunigung des Exportes frischer Eier (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29 ex 1901, 119 und 71 ex 1900) nach dem westlichen Auslande und speciell nach Wien die Verfügung getroffen, dass, den Verkehr ab Centralsammelstelle Budapest betreffend, nebst der Hauptstation Budapest-Westbahnhof auch die Station Bndapest-Jozsefváros für Aufgabe dieser Waare zu begünstigten Tarifsätzen benützt werden kann.

Kgl. ungarisches Handelsministerium. (Ministerialerlass, betreffend die Einführung von Massnahmen zur Verhinderung des Schmuggels bei den consumsteuerpflichtigen Artikeln.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat zum Zwecke der Verhinderung des Schmuggels von Getränken, welche im Sinne des Schanksteuergesetzes XXV vom Jahre 1899 der Consumsteuer unterliegen, ferner von Tabak — im Einvernehmen mit dem Finanzminister — bezüglich des Transportes dieser Artikel auf den heimischen Eisenbahnen Folgendes verfügt: 1. Die Beförderung von Fässchen, welche mit Flüssigkeiten gefüllt sind, als Reisegepäck ist verboten; derartige Gefässe fallen nicht in den Begriff „Tonnen", deren Beförderung mit Personenzügen im Sinne des § 30 des Betriebsreglements gestattet wurde. 2. Die Benützung der Züge zum Zwecke der Controle ist den von der Finanzbehörde Bevollmächtigten und mit entsprechenden Legitimationen Versehenen stets gestattet. 3. Das gesammte Eisenbahnpersonal ist zu verständigen, dass die Finanzorgane ermächtigt sind, auch während der Fahrt Recherchen vorzunehmen in allen jenen Fällen, wenn gegen gewisse Gepäcksstücke Verdacht geschöpft wird und eine Beschlagnahme nach Anhalten des Zuges, beim Aussteigen, nicht durchführbar wäre. Das Oeffnen der einen begründeten Verdacht erweckenden Gepäcksstücke darf nur in der Bestimmungsstation in Gegenwart des Eigenthümers, eines behördlichen und eines Stationsorganes vorgenommen werden. Während des Anfenthaltes der Züge in den Stationen dürfen Recherchen seitens der Finanzorgane bewerkstelligt werden. 4. Die Finanzwachorgane sind berechtigt, die Eil- und Frachtgutsendungen in den Eisenbahnmagazinen zu untersuchen, und zwar in Gegenwart der Eigenthümer oder auch in Abwesenheit derselben unter Mitwirknng der Gemeinde- und Eisenbahnorgane innerhalb der Amtsstunden und im Falle, als geschwärzte Artikel vorgefunden werden, dieselben gegen Ausfolgung einer Bescheinigung zu confisciren 5. Die zur Einhebung der Wein- und Fleischconsumsteuer, sowie des städtischen Wein-, Fleisch- und Spiritusstenerzuschlages berechtigten Parteien werden ermächtigt, unter Assistenz von Finanzwach- oder Polizeiorganen innerhalb der Eisenbahn-

amtsstunden geschwärzte steuerpflichtige Artikel oder Sendungen zu confisciren, müssen jedoch Uebernahmscertificate hierüber ausstellen. Die das confiscirte Gut belastenden Frachtgebühren sind sofort zu entrichten. Sollten diese Gebühren nicht sogleich bezahlt werden können, so hat das Gut bis zum Erlage der an demselben haftenden Spesen — unter Aufrechthaltung der Beschlagnahme — in Verwahrung der Eisenbahn zu bleiben. Nachnahmen sind von den Confiscirenden nicht zu erlegen, jedoch ist der Aufgeber von der Confiscation sofort zu verständigen. 6. Steuerpflichtige Gegenstände dürfen ausserhalb der Amtsstunden nicht ausgefolgt werden.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Posen: Verkehrsbeschränkung auf dem Bahnhofe Militsch.) Ab 29. Mai auf die Dauer von circa drei Wochen wurde wegen Umpflasterung auf dem Bahnhofe Militsch die Laderampe daselbst für die Ver- und Entladung von Fahrzeugen gesperrt.

Bayern. (Fahrpreisermässigung für Zwecke der Arbeitsvermittelung.) In der am 29. Jänner 1901 stattgehabten Sitzung des bayerischen Eisenbahnrathes wurde u. A. seitens der General-Direction die Einführung einer Fahrpreisermässigung für diejenigen Personen, welchen durch öffentliche Arbeitsämter eine auswärtige Arbeitsgelegenheit vermittelt worden ist, zur Berathung gestellt; in solchen Fällen solle wie bei den württembergischen Staatseisenbahnen die halbe einfache Fahrtaxe in der III. Wagenclasse für Reisen auf Strecken von mindestens 25 km gegen Vorlage eines vom Arbeitsamte auszustellenden Ausweises gewährt werden. — Da in jener Sitzung der Eisenbahnrath sich einstimmig für die Einführung dieser sowohl im Interesse der industriellen wie auch der landwirthschaftlichen Arbeiter gelegenen Einrichtung ausgesprochen hatte, wurde die General-Direction der bayerischen Staatseisenbahnen auf gestellten Antrag hin von Seiten des zuständigen Staatsministeriums ermächtigt, gedachte Fahrpreisermässigung nunmehr in der von ihr beantragten Weise zur Durchführung zu bringen und mit denjenigen deutschen Eisenbahnverwaltungen, welche die gleiche Einrichtung treffen, die Gewährung der Ermässigung im Wechselverkehre zu vereinbaren. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Belgien. (Die belgischen Eisenbahnen im Jahre 1899.) Die Eisenbahnen Belgiens hatten am Schlusse des Jahres 1899 nach einer in der „Revue générale“ veröffentlichten Statistik eine Gesammtlänge von 4551 km, darunter 1679 km zweigeleisige und 2872 km eingeleisige Strecken. Von dem Gesammtnetze wurden vom Staate betrieben 4020 (4013 *) km, ausschliesslich von 40 (40) km, auf denen der Betrieb von der Staatsbahnverwaltnng gemeinschaftlich mit Privatverwaltungen geführt wird. Es standen also im Staatsbetriebe 88 pCt. der vorhandenen Bahnen.

Bei den belgischen Staatseisenbahnen betrug am Jahresschlusse das Anlagecapital Frcs. 1.856,486.378 (1.810,431.558), darunter für Betriebsmittel Frcs. 382,256.414 (367,507.957) und an Bauzinsen Frcs. 21,451.280 (20,746.612). An Fahrbetriebsmitteln waren vorhanden: 2688 (2630) Locomotiven [darunter 71 (59) Dampfwagen und elektrische Motorwagen], 1750 (1705) Tender und 60.548 (57.801) Güterwagen. Zum Einstellen in Personenzüge eigneten sich 6956 (6772) Fahrzeuge, darunter 5004 (4892) Personenwagen. An Locomotivkilometern wurden geleistet 78,832.902 (71,479.730), an Zugkilometern 55,528.882 (51,572.936). Es wurden befördert insgesammt 114,580.941 (101,957.734) Reisende, darunter in I. Classe 729.959 (2,083.775), in II. Classe 12,685.118 (10,189.175) und in III. Classe 101,165.864 (89,684.784). Die Betriebseinnahmen stellten sich im Personenverkehre auf Francs 64,853.772 (60,185.764), im Gepäcksverkehre auf Frcs. 2,028.675 (1,896.282), im Stückgutverkehre (petites marchandises) auf Francs 13,492.828 (12,187.611), im Frachtverkehre (grosses marchandises) auf Frcs. 113,758.904 (103,128.218), für Geldsendnngen anf Francs 349.982 (315.453), für Kntschwagen auf Frcs. 86.818 (78.072), für Vieh und Pferde auf Frcs. 2,141.216 (1,925.421), an sonstigen Beträgen auf Frcs. 4,517.024 (4,233.837), im Ganzen anf Francs 201,229.219 (186,244.045). Für 1 Betriebskilometer beziffern sich die Einnahmen auf Frcs. 49.814 (49.397), für 1 Zugkilometer auf Frcs. 3617 (3631). Die Einnahme aus dem Personenverkehre betrug 32·2 pCt., die aus dem Güterverkehre 67·8 der Verkehrseinnahmen. Die Gesammtausgabe stellte sich auf Frcs. 118,661.089 (112,902.679), das ist für 1 Betriebskilometer auf Frcs. 29.678 (29.411), für 1 Zugkilometer auf Frcs. 2155 (2162). Der Ueberschnss der Ausgaben über die Einnahmen war Frcs. 82,568.130 (73,341.366) oder für 1 Betriebskilometer Frcs. 20.136 (19.986), für 1 Zugkilometer Frcs. 1462 (1496). Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen betrug 58·97 (59·13) pCt. Zieht man von dem obigen Ueberschuss diejenigen Beträge ab, welche mit Frcs. 5,749.918 an Pacht für fremde Strecken gezahlt werden mussten, so ergibt sich ein Reinertrag von Frcs. 76,818.182, durch welchen das in den Staatseisenbahnen steckende Anlagecapital mit 4·18 (4·10) pCt. verzinst wurde.

Die auf belgischem Gebiete im Betriebe befindlichen Privatbahnen hatten eine Länge von 531 km, von denen 86 km im gemeinsamen Betriebe von zwei oder mehreren Verwaltungen standen. An Betriebsmitteln besassen die Privatbahnen 276 (300) Locomotiven, 181 (203) Tender und 10 (10) Dampfwagen, ferner 416 (451) Personenwagen, 220 (234) Gepäckswagen und 6057 (6273) Güterwagen. Von den Zügen wurden 5,832.838 (5,965.610) Zugkilometer geleistet. An Reisenden gelangten insgesammt 14,177.905 (14.524.644) zur Beförderung, davon in I. Classe 393.731 (441.907), in II. Classe 1,698.837 (1,673.937) und in III. Classe 12,085.337 (12,408.800). Die Einnahmen betrugen im Personenverkehre Frcs. 7,162.847 (7,519.768), im Gepäcksverkehre Frcs. 303.150 (307.847), für Stückgut Frcs. 1,362.510 (1,109.355), für Frachtgut Frcs. 14,118.985 (13,867.869), für Geldsendungen Frcs. 32.226 (30.788), für Kutschwagen Frcs. 20.136 (10.245), für Vieh und Pferde Frcs. 106.922 (121.719), für andere Gegenstände Frcs. 2,132.843 (1,868.112), zusammen Frcs. 25,239.619 (24,835.703). Da die Betriebsausgaben Frcs. 10.578.765 (10,827.142) betrugen, so verblieb ein Reinertrag von Frcs. 14.660.854 (14,008.561). Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen war 41·91 (43·59) pCt. Für 1 Betriebskilometer beziffert sich die Einnahme anf Frcs. 42.976 (40.280), die Ausgabe auf Francs 18.013 (17.560) und die Reineinnahme auf Frcs. 24.963 (22.720); für 1 Zugkilometer beträgt die Einnahme Frcs. 4·327 (4·163), die Ausgabe Frcs. 1·814 (1 815) und die Reineinnahme Francs 2·513 (2·348).

Im Jahre 1899 ereigneten sich auf sämmtlichen belgischen Strecken zusammen 52 (46) Zusammenstösse und 63 (49) Entgleisungen, znsammen also 115 (95) Zngunfälle, von denen 27 (19) die Verunglückung von Personen zur Folge hatten. Getödtet wurden im Ganzen 176 (123) Personen, darunter 28 (11) Reisende, 59 (44) Bahnbedienstete und 89 (68) sonstige Personen, verletzt wurden im Ganzen 1788 (1188) Personen, darunter 390 (173) Reisende, 1325 (970) Bahnbedienstete und 73 (45) sonstige Personen. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Italien. (Italienische Zufahrtslinien zum Simplon.) Nach einem jetzt vom italienischen Ministerium gefassten Beschluss werden, abgesehen von der durch den italienischen Staat auf eigene Kosten zu bauenden Linie Domodossola—Iselle (19 km), folgende Concessionen nebst kilometrischem Beitrag für die Linien ertheilt: Arona—Feriolo—Domodossola (56 km), Gallarate—Golasecca—Arona (23·5 km) an Stelle der für den internationalen Verkehr ungenügenden alten Linie Gallarate—Arona, Santhia—Romagnano—Borgomanero (48 km), Borgomanero—Arona (16·5 km) und Comignago—Sesto Calende (12 km). Durch diese Linien werden, wie dem Berner „Bund“ aus Mailand geschrieben wird, die Zufahrten von Turin und Mailand zum Simplon um 25, bezw. 16 km abgekürzt. Die Zufahrt von Genua, die über Arona erfolgen wird, wird gegenüber dem Wege über Orta um 2 km länger; dieser Nachtheil wird aber mehr als aufgewogen durch die viel günstigeren Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der neuen Linie Arona—Feriolo—Domodossola. Das Stück Comignago—Sesto Calende dient zur Vervollständigung der für Turin entstehenden neuen und kürzeren Zufahrt auch zum Gotthard, über Borgomanero statt über Novara. Arona wird zum Mittelpunkte der Zufahrtslinien zum Simplon wie die italienische Mittelmeerbahn es vorgeschlagen hatte.

— (Albula-Tunnel.) Auf der Nordseite, 1208 m vom Tunneleingang entfernt, wurde im Firststollen der längst erhoffte Casanna-Schiefer angefahren. Damit erhalten die bisher im Zellendolomit aufgetretenen Schwierigkeiten ihren Abschluss und es kann die rechtzeitige Tunnelvollendung als gesichert angesehen werden.

— (Italien und die Fortschritte im Eisenbahnwesen.) Wir entnehmen dem „Monitore delle Strade Ferrate“ nachstehende Ausführungen: In dem laufenden Jahre werden die Linien Lecco—Sondrio und Colico—Chiavenna, zusammen 110 km lang, mit elektrischer Förderung betrieben werden, wie denn auch der Frachtenverkehr mit Zügen von

*) Die eingeklammerten Zahlen sind die betreffenden des Vorjahres und dem „Archiv f. E.“, Jahrg. 1900, S. 1352 ff., entnommen.

mehr als 250 t Gewicht elektrisch abgewickelt werden wird. Ebenso wird in diesem Jahre auf den Linien Mailand—Gallarate—Laveno—Arona—Porto Ceresio, zusammen über 100 km lang, der Personenverkehr mit elektrischen Zügen und einer Fahrgeschwindigkeit von 90 km per Stunde betrieben werden. Zu dem zwischen Mailand und Monza schon vor geraumer Zeit eingeführten Verkehr mit elektrischen Accumulatorwagen, ist jüngst jener zwischen Bologna und Modena und Bologna—S. Felice getreten. Was die Frage der elektrischen Förderung auf Vollbahnen anbelangt, so hat Italien, dermalen wenigstens, die Führung übernommen und ist der Frage der elektrischen Förderung auf Eisenbahnen am nächsten getreten.

Kgl. Sächs. Finanzministerium, kgl. Sächs. Staatseisenbahnen. (Eröffnung der Linie Altenburg—Langenleuba—Oberhain.) Laut Mittheilung der kgl. General-Direction des Sächs. Staatseisenbahnen wird am 15. Juni d. J. die Linie Altenburg — Langenleuba — Oberhain dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben. Ueber die auf der neuen Strecke verkehrenden Personenzüge gibt der Sommerfahrplan Auskunft. Die Tarife für die Personen- und Gepäcksbeförderung werden auf den neuen Verkehrsstellen ausgehängt. Die für die Güter p. p. Beförderung massgebenden Entfernungen, sowie die infolge Eröffnung der neuen Linie für einzelne ältere Verkehrsstellen eintretenden Aenderungen in den Entfernungen sind in dem bei allen Güterverkehrstellen käuflich zu erlangenden „Nachtrag XI zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr" enthalten. Ueber den beschränkten Güterverkehr auf der Haltestelle Wernsdorf b. Penig geben alle Güterverkehrsstellen Auskunft.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Adriatico" von Calcutta.) Dieser vom Oesterreichischen Lloyd gecharterte Dampfer von 2517 Tonnen Gehalt ist am 28. April 1901 nach 37tägiger Fahrt ohne Passagiere mit 2175 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 1180 Tonnen für das Ausland bestimmt waren, von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Calcutta 466.138 kg Häute (wovon 47.451 kg für das Ausland), 1,358.791 kg Jute (wovon 1,087.075 kg für das Ausland), 45.270 kg Hanf (für das Ausland), 2030 kg Indigo, 17.270 kg Sämereien, 129.615 kg Baumwolle, 47.604 kg Gummilack, 29.841 kg Sackleinwand, 300 kg Thee und aus Port-Said 8100 kg Thee, 20.425 kg Zinn, 5313 kg Häute, 30.450 kg Pfeffer, 4210 kg Ingwer, 2750 kg Seide, 1800 kg Cigarren und 4750 kg Indigo. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 1,944.136.

— (Ankunft des Dampfers „Clio" von Rangoon.) Dieser vom Oesterreichischen Lloyd gecharterte Dampfer von 2248 Tonnen Gehalt ist am 23. April 1901 nach 37tägiger Fahrt ohne Passagiere mit 2503 Gewichtstonnen factischer Ladung von Rangoon in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Rangoon 2,338.763 kg Reis; aus Aden 22.230 kg Kaffee, 57.347 kg Weihrauch, 35.320 kg Gummi und aus Suez 4057 kg Sennesblätter, 26.843 kg Gummi, 1990 kg Kaffee, 16.487 kg Perlmutter und 206 kg Wachs. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 979.523.

— (Ankunft des Dampfers „Erzherzog Franz Ferdinand" von Bombay.) Dieser Dampfer von 3860 Tonnen Gehalt ist am 3. Mai 1901 nach 19tägiger Fahrt mit 71 Passagieren und 5032 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 1451 Tonnen für das Ausland bestimmt waren, von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Bombay 760 kg Häute (für das Ausland), 2,394.270 kg Baumwolle (wovon 803.825 kg für das Ausland), 101.500 kg Ricinussamen (für das Ausland), 915.428 kg Leinsamen (wovon 50.750 kg für das Ausland), 1929 kg Möbel, 599.154 kg Mirabellen (wovon 169.200 kg für das Ausland), 16.493 kg Gummi, 8018 kg Pfeffer, 456.750 kg Sämereien; aus Calcutta 22.635 kg Jute, 10.455 kg Häute; aus Malabar 10.150 kg Ingwer, 10.658 kg Kaffee, 15.225 kg Pfeffer, 1250 kg Coculus Indacus, 9000 kg Cocosnussfasern, 17.305 kg Spelt; aus dem persischen Golfe 1573 kg Häute; aus Karachi 54.349 kg Häute (wovon 11.060 kg für das Ausland), 270.583 kg Baumwolle (wovon 251.045 kg für das Ausland), 51.580 kg Indigo (für Batum); aus Aden 11.060 kg Häute (für Salonich), 9642 kg Gummi, 16.240 kg Perlmutter und aus Suez 6978 kg Kaffee und 18.905 kg Gummi. Der Werth eingeführten Waaren betrug K 5,058.231.

— (Ankunft des Dampfers „Moravia" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2268 Tonnen Gehalt ist am 30. April 1901 nach 39tägiger Fahrt mit 4 Passagieren und 3060 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 75 Tonnen nach Fiume, 391 Tonnen nach Venedig und 159 Tonnen nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Kobe 213.000 kg Kupfer (wovon 75.000 kg für Fiume), 1080 kg Bambusholz, 18.000 kg Pflanzenunschlitt, 525.000 kg Reis; aus Yokohama 10.150 kg Kupfer; aus Hongkong 3248 kg Sternanis (für Odessa), 10.500 kg Quassia; aus Singapore 100.920 kg Cocosnussfasern (für Venedig), 50.520 kg Sago (für Venedig), 6600 kg Conserven, 30.120 kg Pfeffer, 7320 kg Perlmutter; aus Penang 27.008 Pfeffer, 101.500 kg Cocosnussfasern (wovon 50.750 kg für Odessa), 1827 kg Häute (für Salonich); aus Colombo 5075 kg Graphit (für Odessa), 200.056 kg Cocosnussfasern, 25.375 kg Sapanholz, 490 kg Thee, 10.320 kg Cocosnüsse; aus Calcutta 96.982 kg Häute (wovon 8675 kg für das Ausland), 9250 kg Baumwolle (für Venedig); aus Macassar 7815 kg Perlmutter; aus Bombay 757.020 kg Baumwolle (wovon 230.880 kg für Venedig), 292.420 kg Sämereien, 152.250 kg Mirabellen, 2842 kg Wurzeln, 203.600 kg Ricinussamen; aus Aden 56.992 kg Weihrauch, 67.599 kg Gummi (für Odessa), 8882 kg Kaffee, 3248 kg Häute, 618 kg Metall; aus Suez 5300 kg Gummi und aus Port-Said 4807 kg Perlmutter, 9749 kg Indigo, 11.143 kg Paraffin, 200 kg Metall, 3075 kg Kaffee, 1000 kg Därme, 3240 kg Leder und 13.680 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,743.994.

Deutsches Reich. (Projectirter Grossschiffahrtsweg auf dem Neckar.) Die Abgeordnetenkammer in Stuttgart beschäftigte sich, wie die „Kölnische Zeitung" mittheilt, in letzter Zeit mit der weiteren Schiffbarmachung des Neckars. Dieser Fluss, dessen Gesammtlänge 397 km beträgt, von welchen der grössere Theil schiffbar ist, wird bis jetzt mit Kettenschleppschiffahrt von Mannheim bis Lauffen oberhalb Heilbronns befahren; weiter lässt sich die Kette nicht legen, da den diesbezüglichen Kosten der Kettenlegung (5 Millionen Mark) zu geringe Erträgnisse gegenüberstehen würden. Die Kettenschiffe könnten nämlich über eine Tragfähigkeit von 100 t nicht hinauskommen und nur etwa neun Monate im Jahre fahren. Deshalb richten sich die Bestrebungen neuerdings darauf, einen Grossschiffahrtsweg von Mannheim bis nach Esslingen herzustellen, welcher etwa 200 km lang wäre und unter Einlegung von 49 Stanstufen auf eine durchgängige Fahrwassertiefe von 2 m gebracht werden könnte. Auf einem so regulirten Wasserwege könnten sechsfach grössere Schiffe, solche von 600 t Tragkraft — gleich 60 Eisenbahnwagen — verkehren; ihr Tiefgang könnte 1·75 m betragen. Die Gesammtkosten dieses Schiffahrtsweges werden auf 50 Millionen Mark veranschlagt, wovon ein Drittel auf Baden und Hessen, zwei Drittel auf Württemberg entfallen würden. Nach der Aufnahme, welche dieses Project in der Abgeordnetenkammer in Stuttgart erfahren hat, können die Aussichten auf Realisirung dieses Planes als günstige bezeichnet werden.

Galizien. (Schiffahrts-, Floss- und Waarenverkehr auf den galizischen Flüssen im Jahre 1900.) Nach den von der Statthalterei in Lemberg verfassten statistischen Nachweisungen gestaltete sich der Schiffahrts-, Floss- und Waarenverkehr auf den galizischen Flüssen im Jahre 1900 nachstehend.

Es verkehrten Kähne: auf der Weichsel 4786 (1899: 6525), auf der Przemzsa 1941 (1899: 2816), auf dem Dunajec 157 (1899: 128), auf dem San 374 (1899: 280) und auf dem Dniester 728 (1899: 10); zusammen daher 7986 (1899: 9756) Kähne.

Es verkehrten Flösse: auf der Weichsel 2529 (1899: 2286), auf der Soła 118 (1899: 207), auf der Skawa 98 (1899: 74), auf dem Dunajec 2857 (1899: 4256), auf dem Wistok 8 (1899: 5), auf dem San 4723 (1899: 902), auf dem Bug 95 (1899: 51), auf dem Dniester 2337 (1899: 4393), auf dem Stryj 53 (1899: 1238), auf der Swica 7 (1899: 95), auf der Lomnica 1894 (1899: 1111), auf der Solotwinaer Bystryca 682 (1899: 2299) und auf der Nadwornaer Bystryca 318 (1889: 910); zusammen daher 15.719 (1899: 17.827) Flösse.

Was den Waarenverkehr anbelangt, so wurden verfrachtet an Steinkohlen Bruchsteinen, Faschinen, Werk- und Brennholz: auf der Weichsel 128.875 t (nebst einer beigegebenen Ladung von 743 t), auf der Przcemzsa 44.094 t, auf dem Dunajec 2293 t (nebst einer beigegebenen Ladung von 3556 t Holzwaare), auf dem San 40.666 t (nebst 2000 m³ Brennholz und 391.200 Stück Faschinen und Pflöcken), auf dem Dniester 81.736 t (nebst einer beigegebenen Ladung von 11.773 t Holzwaaren). An Werkholz wurden verschifft; auf der Weichsel 429 Stück, auf der Soła 1619 Stück, auf der Skawa 1956 Stück

auf dem Dunajec 91.903 Stück, auf dem Wistok 5000 Stück, auf dem San 279.074 Stück, auf dem Bug 119.027 Stück, auf dem Dniester 143.565 Stück, auf dem Stryj 913 Stück, auf der Swica 600 Stück, auf der Lomnica 51.823 Stück, auf der Solotwinaer Bystryca 3192 Stück und auf der Nadwornaer Bystryca 6468 Stück.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 11. April:

Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Mai).

Am 17. Mai:

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 31. December).

Am 1. Juni:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4pCt. Prioritätsobligationen. (Rückzahlung ab 31. December).

Dividenden.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Ab 1. Juni. K 42.—.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Coupon per 1. Juli K 9.—.

Prag-Duxer Eisenbahn. Für die Prioritätsactie K 12.—, für die Stammactie K 8.—.

Oesterr. Nordwestbahn. Coupon per 1. Juli. Für die Stammactie K 13.—, für die Actie lit. B K 25.—, für den Genussschein lit. B K 5.—.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd K 42.—.

Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn. Für die Prioritättsactie K 8.—.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. Coupon per 1. Juli K 40.—.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Ab 15. Juni K 20.—.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Ab 1. Juli. Gegen Coupon Nr. 12 der Prioritätsactie K 20.—, gegen Coupon Nr. 12 der Stammactien lit. A alter Emission K 4.—.

Eisenbahn Lemberg-Bełzec. Ab 1. Juli für die Prioritätsactie K 16.60.

Temesvárer elektrische Stadtbahn. Coupon pro 1899 K 5.—, pro 1900 K 10.—.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. Ab 1. Juli. Für die Stammactie K 11.—, für die Prioritätsactie K 6.—.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. Coupon per 1. Juli ab 1. Juni für die Prioritätsactie K 3.—.

Dampftramway-Gesellschaft, vorm. Krauss & Comp. Für die Prioritätsactie K 18.—, für die Stammactie K 1.—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Coupon per 1. Juli für die ganze Actie K 231.—, für die halbe Actie K 115.50, für die Fünftelactie K 46.20.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Coupon per 1. Juli für die Actie Frcs. 19.50, für den Genussschein Frcs. 7.—.

Südbahn-Gesellschaft. Vom 1. Juni ab K 3.—.

Generalversammlungen.

Im Monate Juni:

1. (Wien.) Localbahn Wodňan-Prachatitz.
1. (Wien.) Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.
2. (Linz.) Kremsthalbahn-Gesellschaft.
4. (Wien.) Localbahn Deutschbrod-Saar.
4. (Krakau.) Krakauer Tramway-Gesellschaft.
5. (Wien.) Mährische Westbahn (Prossnitz-Trübau).
5. (Czernowitz.) Czernowitzer Elektricitätswerke- und Strassenbahn-Gesellschaft.
7. (Wien.) Localbahn Beneschau-Wlaschim.
8. (Wien.) Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor.
10. (Wien.) Friauler Eisenbahn-Gesellschaft.
10. (Wien.) Eisenbahn Wittmannsdorf-(Leobersdorf-) Ebenfurth.
14. (Wien.) Unterkrainer Bahnen.
14. (Lemberg.) Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów.
15. (Reichenberg.) Reichenberger Strassenbahn-Gesellschaft.
18. (Wien.) Localbahn Asch-Rossbach.
18. (Wr. Neustadt.) Actiengesellschaft der Schneebergbahn.
20. (Graz.) Grazer Tramway-Gesellschaft.
25. (Lemberg.) Ostgalizische Localbahnen.
26. (Wien.) Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen.
26. (Wien.) Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft in Liquidation.
27. (Budapest.) Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
28. (Budapest.) Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.

Localbahn Mauthausen-Grein. (Generalversammlung.) Am 29. April 1901 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathsmitgliedes Regierungsrath Dr. Siegfried Werner und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialsecretärs Dr. Hans Gaber die zweite ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Mauthausen-Grein statt. Bei derselben waren 10 Actionäre erschien, welche 690 Actien mit 138 Stimmen vertraten.

Nach dem Geschäftsberichte stellen sich im zweiten Geschäftsjahre die Betriebseinnahmen auf K 138.417·79, die Betriebsauslagen auf K 120.931·75. Unter Zurechnung der Fructificationszinsen per K 3766·43 resultirt ein verfügbarer Jahresertrag von K 21.252·47. Das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen, sowie für die gesellschaftlichen Verwaltungsauslagen belief sich auf K 107·033·52, so dass sich aus dem Titel der Staatsgarantie ein Erforderniss von K 85.781·05 (84·53 Percent des garantirten jährlichen Reinerträgnisses) ergab. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss einstimmig und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder wurden per acclamationem wiedergewählt.

In der nachfolgenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Bürgermeister Leopold Heindl und Realitätenbesitzer Carl Berger neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten erwählt. [E.-M.-Z. 19.445 ex 1901.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. Juni d. J. die Einreihung des Sectionschefs im Eisenbahnministerium Geheimen Rathes Ludwig Wrba ad personam in die dritte Rangsclasse der Staatsbeamten allergnädigst zu verfügen geruht.

Wittek m. p.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. Juni d. J. den Ministerialrath im Eisenbahnministerium Carl Wurmb zum Sectionschef extra statum allergnädigst zu ernennen geruht.

Wittek m. p.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 5. Juni d. J. den Ministerialrath im Handelsministerium Natalis Ebner von Ebenthall zum Präsidenten der Seebehörde allergnädigst zu ernennen und bei diesem Anlasse die Einreihung desselben in die vierte Rangsclasse der Staatsbeamten ad personam zu genehmigen geruht

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Bezirkshauptmann Dr. Andres Volkár in Neubydžow von der Function eines Regierungscommissärs bei der Localbahn Chlumetz-Königstadtl enthoben und den Ministerialvicesecretär im Eisenbahnministerium Dr. Isidor Mauthner zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft „Localbahn Chlumetz-Königstadtl“ ernannt.

Literatur.

Almanach der österreichischen Staatsbahnen.

Der „Almanach der österreichischen Staatsbahnen", XXIII. Jahrgang, ist soeben erschienen. Vermöge seines reichen, instructiven, fast alle Zweige des Staatsbahnorganismus umfassenden Inhaltes wird der Almanach nicht nur von den Organen der österreichischen Staatsbahnen zu dienstlichen Zwecken allgemein benützt, sondern auch von Interessenten der Staatsbahnen als ein unentbehrliches Nachschlagebuch verwendet. Das Jahrbuch enthält einen vollständigen Schematismus der Staatsbeamten des Eisenbahnministeriums, der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen, dann der Staatseisenbahnbediensteten des Central- und Executivdienstes der österreichischen Staatsbahnen, ein Verzeichniss der Staatsbehörden für das Eisenbahnwesen, eine Uebersicht der den Staatsbahn-Directionen zugewiesenen Strecken, ein alphabetisches Stationsverzeichniss der Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Bahnen etc. Der Almanach ist auch dieses Jahr in vergrössertem Formate und eleganter Ausstattung zur Ausgabe gelangt. Das Reinerträgniss dieses Buches ist wie bisher der Unterstützung in Nothlage gerathener Bediensteter, deren Witwen und Waisen gewidmet.

Bau-Ausschreibung.

Auf der **Theilstrecke Lemberg—Sambor** der gesetzlich sicherzustellenden Staatsbahnlinie **Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze** ist die Ausführung der Arbeiten des **Unterbaues,** der **Einfriedungen, Bahnzeichen** und **Grenzsteine** und aller **Hochbauarbeiten,** ausschliesslich der Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Brücken und der mechanischen Ausrüstung für die Wasserbeschaffungsanlagen, ferner aller Oberbauarbeiten der Lieferung der Oberbaumaterialien und der Gebäudeausrüstung, im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt zum Theile auf Nachmass gegen Einheitspreise, zum Theile gegen Pauschalpreise, getrennt nach Baulosen.

Die Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Kronen abgerundet:

Bezeichnung der Theilstrecke	Los	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometern	Unterbau			Einfriedungen, Bahnzeichen und Grenzsteine	Hochbau	Zusammen
				Erdarbeiten	Nebenarbeiten und Maurerarbeiten	Zimmer-, Eisen- und Anstreicherarbeiten			
Von Basiówka bis Mostki	1	10·821—19·280	8·45924	184.477	131.742	20.110	9.415	135.000	480.744
„ Mostki bis Lubień wielki . .	2	19·280—27·693	8·33183	81.126	48.289	2 023	8.120	143.000	282.558
„ Lubień wielki bis Buczały . .	3	27·693—35·355	8·39627	165.280	132.239	72.596	8.340	178.000	556.455
„ Buczały bis Koropuż	4	35·355—43·830	8·39216	109.198	129.808	22.503	9.163	50.000	320.672
„ Koropuż bis Nowosiółki . . .	5	43 830—52·414	8·60626	183.436	276.476	98.089	12.502	134.000	704.503
„ Nowosiółki bis Koniuszki siemianowskie	6	52 414—60·727	8·52338	234.014	252.563	112.617	10.777	158.000	767.791
„ Koniuszki siemianowskie bis Kalinów	7	60·727—68·400	7·67300	66.855	74.018	19.481	9.258	97.000	266.612
„ Kalinów (Kaisersdorf) bis Sambor	8	68·400—76·054	7·65360	49.155	63.972	13.463	7.563	38.000	172.153
		Gesammtbetrag .	66·03574	1,073.541	1,109.107	360.882	75.138	933.000	3,551.668

Die Vollendungstermine sind für alle Lose derart festgesetzt, dass ab 1. Juli 1902 die Aufstellung der eisernen Tragwerke der Brücken, ab 1. November 1902 die Montirung der mechanischen Einrichtung der Wasserbeschaffungsanlagen, der Entleerungsgruben, Wasserkrahne und Brückenwaagen, sowie der Telegrapheneinrichtungen und der Bahnschranken für Nieveauübergänge ungehindert begonnen werden kann, dass ferner ab 1. October 1902 das gesammte Unterbauplanum zum anstandslosen Legen des Oberbaues und zur Beschotterung vollkommen hergerichtet an den Unternehmer der Oberbauarbeiten übergeben werden kann, ab 15. Mai 1903 sämmtliche Hochbauten der anstandslosen Benützung übergeben werden können, dass schliesslich vom 1. Juli 1903 an auf dieser Bahnstrecke die Betriebseröffnung anstandslos stattfinden kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben **vorgeschriebenen** Formulare, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei dem Departement 18 des k. k. Eisenbahnministeriums (Wien, I. Elisabethstrasse Nr. 9) und bei der k. k. Eisenbahnbauleitung II in Lemberg (Technikergasse 8) einzusehen und von den Offerenten zu fertigen.

Diese Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei den vorbezeichneten Dienststellen auch gegen Bezahlung erhältlich. Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis **10. Juli 1901, 12 Uhr Mittags,** bei dem Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums einzureichen. Die Öfferteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags beim Departement 18 statt. Das Offert muss auf sämmtliche Herstellungen je eines Loses lauten, da nur die gesammten Arbeiten eines Loses als Ganzes zur Vergebung gelangen, und ist für **jedes** Baulos ein **besonderes** vorschriftsmässig gestempeltes Offert einzubringen. Der Offertleger hat bis zum 31. Juli 1901 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen. Das zu erlegende Vadium beträgt: für Baulos 1 K 24.000, Baulos 2 K 14.100, Baulos 3 K 27.800, Baulos 4 K 16.000, Baulos 5 K 35.200, Baulos 6 K 38.400, Baulos 7 K 13.300 und Baulos 8 K 8600 und wird im Erstehungsfalle als Caution zurückbehalten. Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheil derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von den Offerenten nicht unterschrieben wurde, oder betreffs welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einbringung der Offerte bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

K. k. Eisenbahnministerium.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Ostrowiec.

Am 15. Juni 1901 wird die in km 72·1974 der Localbahnlinie Delatyn-Kolomea-Stefanówka zwischen den Stationen Gwoździec und Okno neuerrichtete Haltestelle Ostrowiec für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung gelangen.

Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt durch die Conducteure im Zuge.

Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Die Abfahrtszeiten der gemischten Züge, welche vom obbezeichneten Tage in der neueröffneten Personenhaltestelle Aufenthalt nehmen werden, sind in dem Aushangsfahrplane Blatt Vc, giltig vom 1. Mai 1901, ersichtlich.

Stanislau, im Juni 1901. [509]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Aufhebung und Einführung von Eilgutfrachtsätzen.

Infolge Schliessung des Bahnhofes Coblenz Rheinbahnhof für den Eilgutverkehr treten mit Wirkung vom 11. Juni 1901 die im Tarif-Theil II, Seite 105, vorgesehenen Eilgutfrachtsätze für Coblenz Rheinbahnhof ausser Kraft.

Gleichzeitig treten die nachstehenden Eilgutfrachtsätze für Coblenz Moselbahnhof in Wirksamkeit, welche auf Seite 105 des genannten Tarifes nachzutragen sind:

Kilometer	Triest und Fiume	Directionsbezirk	Eilgut a	Eilgut b	Eilgut c
			Franken für 100 kg		
1266	Coblenz Moselbahnhof	K	24·45	20·42	14·21

Wien, am 7. Juni 1901. [510]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Theil II, Heft 1.

Im Tarife, Theil II, Heft 1, des Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehres vom 1. December 1900 wird auf Seite 327 bei Post Nr. 9 in der Rubrik „Artikel“ im ungarischen Texte die Bezeichnung „O—4“ auf „0—3“ berichtigt.

Wien, am 10. Juni 1901. [511]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Im Tarife für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr, Theil II, Heft 4, vom 1. Jänner 1901 sind folgende Frachtsatzberichtigungen durchzuführen, und zwar:

auf Seite	sub Post Nr.	Relation	ist der Frachtsatz von	zu berichtigen in
			Heller per 100 kg	
21	15 (Getreide etc.)	Krzeszowice—Orosháza (Rubrik a)	395	305
31	32 (Petroleum, gereinigt, etc.)	Von Zagórzany nach		
		Buda-Császárfürdő-kiterő . .	329	306
		Budapest-Angyalföld (kelyben loco)	325	305
		Budapest-Ferenczváros . . .	319	299
		„ -Jozsefváros	319	299
		„ -kiterő	319	299
		„ -Lipótváros	325	305
		„ -nyugoti p. u. . . .	325	305
		Ó-Buda-Filatorigát	329	306
33	33 (Petroleum, roh, etc.)	Von Gorlice nach		
		Budapest-Ferenczváros . . .	153	147
		Budapest-kiterő	153	147
		Von Zagorzany nach		
		Budapest-Ferenczváros . . .	151	147
		Budapest-kiterő	151	147

Wien, am 10. Juni 1901. [512]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Einführung von Frachtsätzen für Petroleumnaphtha (Rohbenzin).

Auf Seite 142 des Tarifes, Theil II, sind folgende, mit 20. Juni 1901 in Wirksamkeit tretende Frachtsätze nachzutragen:

Triest und Fiume	Ausnahmetarif Nr. 15, 10 t, Franken für 100 kg
Köln Bonnthor Köln Ehrenfeld Köln Gereon und Süd Köln Hafen	4·58[23])
Köln Deutz B.M.	4·56[23])

[23]) Nur giltig für Petroleumnaphtha (Rohbenzin).

Wien, am 8. Juni 1901. [513]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages I zu den vom 1. Jänner 1901 giltigen gemeinsamen Beilagen des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, 2, 3, und des Tarifes, Theil I und Theil II (für Schmalspurbahnen).

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1901 gelangt zu den gemeinsamen Beilagen des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, 2, 3, und des Tarifes, Theil I und Theil II (für Schmalspurbahnen) der Nachtrag I zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

a) Aenderungen, bezw. Ergänzungen des alphabetischen Stationsverzeichnisses der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen;
b) Aenderung der Bestimmungen über die Einrichtung von Güternebenstellen;
c) Aenderung der Rollfuhrtarife;
d) Aenderung, bezw. Ergänzung der Gebühren für die Güterzustreifung von Stationen nach zollämtlichen Niederlagen und umgekehrt;
e) Aenderung der Bestimmungen über die Güteraufnahme in den Stadtbureaux, und
f) Aufnahme neuer Bestimmungen für die Abfertigung von mit Frankirungsmarken zur Beförderung gelangenden Eilgutcolli im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen.

Exemplare des vorgenannten Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen gebührenfrei zu beziehen.

Wien, am 7. Juni 1901. [514]

Elbe-Umschlagsverkehr.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil I.

Mit 1. Juli 1901 — für Frachterhöhungen und Erschwerungen mit 1. August 1901 — tritt der Nachtrag II zum Tarife, Theil I, für die Elbe-Umschlagsverkehre vom 1. März 1899 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterclassification.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direction ab 17. Juni 1901 zum Preise von 60 h oder 50 Pfennigen per Stück erhältlich.

Wien, am 7. Juni 1901. [515]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Englisch-Belgisch-Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. August 1901 gelangt ein neuer Tarif, Theil II, Heft F, für den obgenannten Verkehr zur Einführung, welcher theilweise geänderte Bestimmungen und Fahrpreise enthält.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juli/1. August 1896 nebst Nachtrag I aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten österr.-ungar. Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 1 Krone per Stück erhältlich.

Wien, am 10. Juni 1901. [516]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Ausdehnung der Giltigkeit einiger Ausnahmetarife.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1901 finden die im Tarife, Theil II, Heft 1 und 2, enthaltenen, zur Zeit nur für Sendungen in der Richtung nach Rumänien giltigen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen etc.), 4 (landw. Maschinen etc.), 5 (Papier etc.), 17 (Glas) und 18 (Thonwaaren etc.), ferner mit Giltigkeit vom 1. Juli 1901 auch die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 19 (Cement) auf Sendungen Anwendung, welche wegen Verweigerung der Annahme von Rumänien nach der ursprünglichen Aufgabsstation zurückgesendet wurden.

Die Anwendung der Frachtsätze für die rückbeförderten Sendungen erfolgt im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe für den Hin- und Rückweg der Sendung.

Die mit diesen Frachtbriefen belegten Frachterstattungsansuchen sind spätestens zwei Monate nach dem Rücklangen der Sendung in die Aufgabsstation der Verwaltung der letzteren vorzulegen.

Wien, am 8. Juni 1901. [517]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Kunstausstellung in Budapest. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Anlässlich der vom ungarischen Landesverein für bildende Künste in der Zeit vom 15. April bis 15. Juni 1901 in Budapest veranstalteten internationalen Kunstausstellung von Gemälden, Statuen etc. werden für die Beförderung der hiezu bestimmten Ausstellungsgegenstände auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen die im gemeinsamen Tarife, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt C—IX (Generalgütertarif der k. k. Staatsbahnen, Seite 61), vorgesehenen Tarifbegünstigungen, unter den daselbst angeführten Bedingungen, Anwendung finden.

Bestimmungen für den Transport von lebenden wilden Thieren. (Verladung von jungen (kleinen) Exemplaren der Gattung grosser wilder Thiere in besonderen Wagen.) Im 1. Absatze des Anhanges I zum gemeinsamen Tarif-Theile I, Abtheilung A, wird der Begriff „grosse wilde Thiere" durch die beispielsweise Aufzählung einzelner Thiergattungen erläutert und hiebei kein Unterschied nach der factischen Grösse einzelner Individuen gemacht, welche zu einer dieser Thiergattungen gehören. Es sind demnach auch junge (kleine) Exemplare von Thieren, welche ihrer Gattung nach zu den grossen wilden Thieren gehören, vom Tarifstandpunkte als „grosse wilde Thiere" zu betrachten und auch in einzelnen Stücken in besonderen Wagen zu befördern. [E.-M.-Z. 18.772 ex 1901.]

Ausland.

Directer Güterverkehr der Bayerischen Staatseisenbahnen mit der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft. (Aenderung des Waarenverzeichnisses des Rohstofftarifes.) 1. Das Waarenverzeichniss des Rohstofftarifes (Ausnahmetarif 2, bezw. 10) ist für Brennstoffe des Specialtarifes III geändert, wie folgt:

Statt „Torf und Torfkohle, auch gepresst" ist zu setzen: „Torf, Presstorf, Torfbriquettes und Torfkohle".

2. Der Rohstofftarif (Ausnahmetarif 2, bezw. 10), findet ab 1. Februar 1901 in der gleichen Beschränkung wie für „Torf etc.", sonach nur im Verkehr mit den Prenssich-Bayerischen Wettbewerbsstationen, auch für den Artikel

„Holzbriqnetts (Briquetts aus Holzabfällen, als Sägespänen, Holzsägemehl, Hobelspänen, ausgelaugtem Farb- und Gerbholz), anch unter Znsatz eines Bindemittels (Harz u. dergl.) hergestellt"

Anwendung.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaaren von Süddeutschen Stationen nach den Bayerisch-Oesterreichischen Grenzstationen Eger, Franzensbad etc. transit vom 1. September 1899. (Einbeziehung der Station Waldhof.) Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1901 wurde die Station Waldhof der kgl. Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahn-Direction Mainz mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Von Waldhof nach	Kilometer	Frachtsätze für 100 kg in Mark a)	b)
Eger transit	427	1·26	1·—
Franzensbad transit	424	1·25	0·99
Furth i/W. transit	441	1·29	1·03
Kufstein transit	478	1·40	1·11
Passau transit	499	1·29	1·16
Salzburg transit	532	1·55	1·23
Simbach transit	502	1·47	1·16

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des deutschen Eisenbahnverkehrs-Verbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. Auf die grosse Berliner Kunstausstellung in Berlin*)
— 4. Mai mit 29. September 1901 —;
2. die Kunstausstellung der Berliner Secession in Berlin*)
— 15. Mai mit 15. October 1901 —;
3. die Kunstausstellung in Budapest**)
— 15. April mit 15. Juni 1901 —;
4. die allgemeine Ausstellung von Jagdhunden aller Rassen in Carlsbad
— 18. und 19. Mai 1901 —;
5. die internationale Ausstellung von Hunden aller Rassen in Elberfeld
— 15. und 16. Mai 1901 —;
6. die internationale Ausstellung von Hunden aller Rassen in Giessen
— 12. und 13. Mai 1901 —;
7. die internationale Ausstellung von Hunden aller Rassen in Hamburg
— 18. mit 20. Mai 1901 —;
8. die Geflügel-, Vogel- und Kaninchen-Ausstellung in Kempten
— 12. mit 16. Mai 1901 —;
9. die Kunstausstellung in Liegnitz
— 1. mit 31. Mai 1901 —;
10. die Geflügel- und Vogel-Ausstellung in Pasing
— 26. mit 28. Mai 1901 — und
11. die Gewerbe- und Industrie-Ausstellung in Rastatt
— 18. Mai mit 17. Juni 1901 —.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (XXIII. Nachtrag zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 ab gelangte der XXIII. Nachtrag zur Einführung, welcher enthält:

I. Ergänzung der Vorbemerkung.
II. Kilometerzeiger für Battingberg und Heimenkirch.
III. Berichtigung.

Der Nachtrag kann von dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unentgeltlich bezogen werden.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Einbeziehung der Station Auerstedt) Am 1. Mai 1901 wurde die an der Strecke Straussfurt—Grossheringen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt zwischen Eckartsberga und Grossheringen gelegene Station Auerstedt in den Tarif einbezogen.

Bis zur Herausgabe eines Tarifnachtrages werden der Frachtberechnung die Entfernungen der Station Grossheringen zuzüglich 6 km zugrunde gelegt.

*) Für die beiden Kunstausstellungen in Berlin ist die Frist für die frachtfreie Rücksendung von vier auf acht Wochen nach Ausstellungsschluss verlängert worden.

**) Die Rücksendefrist für die Kunstausstellung in Budapest wurde auf sechs Wochen nach Schluss der Ausstellung festgesetzt.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1899. (Aenderungen.) Die directen Gesammtentfernungen sind zu ermitteln:

Für Heilbronn Südbahnhof durch Anstoss von 6 km,
für Sontheim durch Anstoss von 8 km
an die Entfernungen für Heilbronn Hauptbahnhof.

Die Station Sontheim bei Heilbronn erhält die Bezeichnung „Sontheim a. Neckar".

— (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 wurden in den Ausnahmetarif für Steinschrotten (Steinschotter) die nachbenannten Stationen zu den beigesetzten Frachtsätzen einbezogen:

Von und nach	Steinmühle Frachtsätze für 100 kg in Mark
Bopfingen	0·48
Crailsheim	0·45
Ellwangen	0·50
Jagstheim b. Crailsheim	0·47
Pflaumbach	0·46
Stimpfach	0·47

Localbahn - Actiengesellschaft in München. (Einführung eines neuen Localtarifes.) Insoweit für den Güterverkehr durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, haben dieselben erst Giltigkeit ab 1. Juli 1901.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.) Mit Wirkung vom 1. Mai 1901 gelangte folgender Ausnahmetarif zur Einführung: Ausnahmetarif Nr. 8 für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief.

Die Berechnung der Fracht erfolgt nach den Sätzen des Specialtarifes II.

Diese Frachtsätze gelten nur im Verkehre zwischen den Main-Neckarbahnstationen, Heidelberg Hauptbahnhof*) und Ladenburg einerseits und den bayerischen Stationen Asch, Haslau, Lindau Stadt, Marktredwitz, Passau u. A. andererseits.

Deutsch - Belgischer Güter- und Thierverkehr. (Frachtberechnung für Eger, Hof, Franzensbad etc.) Die am 1. April 1901 im Belgisch-Bayerischen Verkehr eingeführten neuen Frachtsätze für die Stationen Eger, Hof, Franzensbad, Meiningen, Lichtenfels und Probstzella der kgl. Bayerischen Staatsbahnen gelten auch für den Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt.

Frankfurt a. M.- etc. Bayerischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Salzburg in den Ausnahmetarif für Ausfuhrgüter.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 wurde die Station Salzburg in den Ausnahmetarif für Ausfuhrgüter Abtheilung C einbezogen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Ausnahmetarif 16 für Steinkohlen u. s. w. (Anhang zum Tarif, Theil II, Heft 1.) (Tarifergänzung.) Mit dem 1. Mai n. St. 1901 wurde der Karlschacht der Johann-Jacobgrube, Station des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, in die Tariftabelle I des oben bezeichneten Ausnahmetarifes aufgenommen.

Der Frachtsatz von Karlschacht der Johann-Jacobgrube nach Sosnowice W. W. und J. D. E. loco und transit (62 km) beträgt Mk. 0·217 für 100 kg.

*) Giltig soweit für Heidelberg Haupthahnhof mit den vorbenannten Bayerischen Stationen im Main-Neckarbahn-Bayerischen Tarif Entfernungen vorgesehen sind.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf eiu und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls uur K 50 eingehohen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1390	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Kalkstein, unbearbeitet	Königshof	Kladno	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	35 Heller *)		Im Kartirungswege		*) In diesem Frachtsatze ist die vertragsmässige Einfahrtsgebühr in Kladno bereits enthalten
				via Smichow—Hostiwitz										
1391	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach	Zugestandene Frachtsätze für Stückgutclassen I	Stückgutclassen II	Wagenladungsclassen A	Wagenladungsclassen B	Eisen und Stahl, auch verzinkt etc., der Pos. E—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898		
		Bei Frachtzahlung für beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief		mindestens 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen	mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief	mindestens 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen	mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
oder umgekehrt		Heller für 100 Kilogramm						
Kralup (St.E.G.)	Počatek-Serowitz	274	227	166	159	132	—	—
Leitmeritz (A.T.E. und Oe.N.W.B.)	Teplitz-Waldthor	104	88	75	74	63	—	—
Althütten	Reichenberg (S.N.D.V.B.)	—	—	—	—	—	199	166	157

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1392	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification	Laa (St.E.G.)	Poysdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechtbaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Heller 24	15	9	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
					Mistelbach				18	14	4			
					Ladendorf				21	17	4			
					Wolkersdorf				30	26	4			
					Gerasdorf				34	27	7			
					Wien (St.E.G.)				41	30	11			
					Brünn (St.E.G.)				39	34	5			
1393	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisen und Stabl der Tarifpos. E—5; Eisen und Stabl, Eisen- und Stahlwaaren der Tarifpos. E—6, ferner Draht der Tarifpos. D—11	Grammat-Neusiedl (St.E.G.) trans. (für Sendungen von in Oesterreich gelegenen Südbahn-Stationen südlich von Wiener Neustadt)	Wien (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechtbaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	18 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen in österr. Südbahn-Stationen südlich von Wr. Neustadt nach Wien (St.E.G.) via Grammat-Neusiedl zur Aufgabe gebracht werden
1394	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Ermässigtes Eilgut	Polička	Budapest delivasnt	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	602 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1395	k. k. österr. Staatsbahnen		Eierkistenbretter aus Nadelholz, unbearbeitet, und zwar: a) Seiten- und Deckthelle bis 1·8 m Länge, 8—24 cm Breite und 9—14 mm Dicke; b) Kopfthelle bis 52 cm länge, 22—26 cm Breite und 17—24 mm Dicke	Im Verkehre auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen des Tarif-Theiles II, Heft 2, Abschnitt A, mit Ausnahme der Localbahn Dolina-Wygoda		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	Ausnahmetarif II aus der Gebührenberechnungs-Tabelle des Tarif-Theiles II, Heft 2, Abschnitt A—VI	Verschieden	Im Kartirungswege		
1396	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eisen- und Stahlwaaren aller Art, Maschinen, Maschinentheilen laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes I/B für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg etc.	Granica trs., bezw. Szczakowa trs. für das im Grenzverkehr Russland-Vorarlberg etc. für die Uebergangspunkte Granica und Szczakowa festgesetzte russische Verkehrsgebiet	Baden	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen. b) 10.000 kg } Einhaltung der Bestimmungen der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	vom 25. Juni 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband, bezw. Grenzverkehr Russland-Vorarlberg einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach, bezw. Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Centimes a) 426 b) 366		Im Rückvergütungswege	Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage der von den vorstehend bezeichneten Stationen an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn adressirten Original-Frachtbriefe, sowie der von demselben Empfänger als Aufgeber lautenden Original-Frachtbriefe über die innerhalb 8 Tage erfolgte Weiterbeförderung der Sendungen von Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn nach Granica trs., bezw. Szczakowa trs. und der Zolldocumente über den erfolgten Anstritt nach Russland. Die letztgenannten Frachtbriefe müssen die bahnämtliche Bestätigung der Station Granica tragen, dass fragl. Sendungen nach einer Station des bezeichneten Verkehrsgebietes innerhalb 42 Tagen weiterbefördert wurden. Die Vorlage der Documente ist spätestens bis 30. Juni 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck zu bewirken	Hiedurch tritt die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 30, vom 9. März 1901, sub fortl. Nr. 806, enthaltene Frachternässigung ausser Kraft
					Oerlikon					a) 415 b) 357				
					Rüti (Zch)					a) 441 b) 378				
					Toess					a) 406 b) 349				
					Winterthur					a) 404 b) 347				
					Zürich Hptbhf.					a) 421 b) 362				
			Locomotiven, auf Plateauwagen verladen		Baden					a) 321 b) 276				
					Oerlikon					a) 301 b) 259				
					Rüti (Zch)					a) 316 b) 273				
					Toess					a) 282 b) 243				
					Winterthur					a) 281 b) 242				
					Zürich Hptbhf.					a) 305 b) 253				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1397	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Dolina-Wygoda, der Neuen Bukowinaer und der Ostgalizischen Localbahnen, dann der Localbahnen Krakau-Kocmyrzów und Czernowitz-Nowosielitza	Zündhölzchen	Bolechów, Iwonicz, Saybusch-Żywiec, Skole und Stryj	allen Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes, Theil II, Heft 2, angeführten Linien, ferner nach allen Stationen sämmtlicher Linien der Neuen Bukowinaer und der Ostgalizischen Localbahnen, dann der Localbahnen Krakau-Kocmyrzów und Czernowitz-Nowosielitza	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	des Staatsbahntarifes, ferner hinsichtlich der Localbahn des für jede derselben zur Anwendung gelangenden Tarifes: Classe I	Classe II	Verschieden	Im Kartirungswege		
1398	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Tabakblätter (russischer Herkunft)	Brody (Bhf.) transito	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Budapest-dunap. teh. p. n. Ferenczváros fővámház Józsefváros	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 20. Juni 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr (Artikeltarife, giltig vom 1. Mai 1901)	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller: 408 408 408 408		Im Kartirungswege		
					kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Budapest-Lipótváros nyugoti p. u. Debreczen Kassa Kolozsvár Temesvár					414 414 324 314 431 447				
					k. k. österr. Staatsbahnen: Krakau Lemberg Zablotów					244 74 195				
1399	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligte Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 41. Punkt 1—6, desgl. der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Cosmesti	Oderberg	Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg, per Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hiefür. Einhaltung der sonstigen für die Anwendung des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes giltigen Bestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. April 1900		297 Centimes	264 Centimes		Im Kartirungswege		
					Oswięcim									

Fortlaufende Nummer	1400	1401	1402	1403
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Valonea und Valoneamehl aus der Pos. G—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I (Abtheilung B, Abschnitt G)	Bruchsteine und Schotter	Glaubersalz (schwefelsaures Natron, Natrium-Sulfat), calcinirt oder krystallisirt	Schleifholz, nur beim Bezuge durch Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabriken, und daher an diese Fabriken adressirt
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Triest	Sümeg-hazalthánya	Liesing	Mladetzko
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Hetzendorf	Wr. Neustadt Mödling Liesing Baden Frachtenbahnhof	Ratibor	Troppau Nordbahnhof
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen	Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen obliegt dem Versender	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 17. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 15. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1901	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Oesterrreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft I, giltig vom 1. September 1898	Localtarife	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Gütertarif, Theil II, Heft 3	Localgütertarif für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	232	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Es bestehen keine directen Frachtsätze	21 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	230	66 / 76 / 79 / 76 Heller	144 Pfennige	14 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	2			7 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen				

k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der	2
und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände gegen vorherige Anmeldung der zu verfrachtenden Mengen und Bekanntgabe der Versandtstationen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Olmütz

verschiedenen Stationen

von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
Setzdorf	Freiwaldau-Gräfenberg	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	vom 1. Juni 1901 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, 1. Abtheilung, für die Localbahn Haonsdorf-Ziegenhals nebst Abzweiguogen vorgesehenen Frachtsätzen der Gehührenberechoungstahelle unter Wahruog einer dem ermässigten Frachtsatze für die Entfernung von 41 km eotfallenden Minimalgebühr	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Olmütz zu bewirken ist	Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. — Die Sendungen müssen zum Baue von Arbeiterwohnhäusero in Setzdorf bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden
Freiwaldau-Gräfenberg	Grulich Stadt	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	vom 21. April 1901 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, 1. Abtheilung, für die Localbahn Haonsdorf-Ziegenhals nebst Abzweiguogen vorgesehenen Frachtsätzen der Gehührenberechoungstahelle unter Wahruog einer dem ermässigten Frachtsatze für die Entfernung von 41 km eotfallenden Minimalgebühr	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Olmütz zu bewirken ist	Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. — Die Sendungen müssen zum Baue und zur Einrichtnng einer Bleiche in Freiwaldau bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden
Grulich Stadt	Mähr.-Rothwasser	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	vom 26. April 1901 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, 1. Abtheilung, für die Localbahn Haonsdorf-Ziegenhals nebst Abzweiguogen vorgesehenen Frachtsätzen der Gehührenberechoungstahelle unter Wahruog einer dem ermässigten Frachtsatze für die Entfernung von 41 km eotfallenden Minimalgebühr	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Olmütz zu bewirken ist	Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. — Die Sendungen müssen zur Erweiteruog nnd Einrichtung einer mechanischen Weberei, Bleicherei und Appretur in Grulich bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden
Mähr.-Rothwasser	Zuckmantel	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, 1. Abtheilung, für die Localbahn Haonsdorf-Ziegenhals nebst Abzweiguogen vorgesehenen Frachtsätzen der Gehührenberechoungstahelle unter Wahruog einer dem ermässigten Frachtsatze für die Entfernung von 41 km eotfallenden Minimalgebühr	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Olmütz zu bewirken ist	Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. — Die Sendungen müssen zum Baue und zur Einrichtung einer mechanischen Weberei in Mähr.-Rothwasser bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden
Zuckmantel	Grulich	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, 1. Abtheilung, für die Localbahn Haonsdorf-Ziegenhals nebst Abzweiguogen vorgesehenen Frachtsätzen der Gehührenberechoungstahelle unter Wahruog einer dem ermässigten Frachtsatze für die Entfernung von 41 km eotfallenden Minimalgebühr	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Olmütz zu bewirken ist	Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. — Die Sendungen müssen zum Baue und zur Einrichtung einer mechanischen Seidenweberei in Zuckmantel bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden
Grulich	Zöptau	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, 1. Abtheilung, für die Localbahn Haonsdorf-Ziegenhals nebst Abzweiguogen vorgesehenen Frachtsätzen der Gehührenberechoungstahelle unter Wahruog einer dem ermässigten Frachtsatze für die Entfernung von 41 km eotfallenden Minimalgebühr	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Olmütz zu bewirken ist	Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. — Die Sendungen müssen zur Erweiterung und Einrichtung einer mechaoischen Seidenweberei in Grulich bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden
Zöptau		Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, 1. Abtheilung, für die Localbahn Haonsdorf-Ziegenhals nebst Abzweiguogen vorgesehenen Frachtsätzen der Gehührenberechoungstahelle unter Wahruog einer dem ermässigten Frachtsatze für die Entfernung von 41 km eotfallenden Minimalgebühr	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Olmütz zu bewirken ist	Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. — Die Sendungen müssen zum Baue und zur Einrichtung einer Dampfsäge in Zöptau bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1405	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zündhölzchenschachteln, hölzerne, leere, roh vorgearbeitete, in Kisten verpackt	Branek	Marchegg K.F.N.B. transito	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nach über die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hinaus gelegenen Stationen bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller 184	72	112	Im Kartirungswege			
					Wien Nordbahnhof transito				195	75	120			
					Teschen K.F.N.B. transito				85	42	43			
					Ung.-Hradisch K.F.N.B. transito				73	38	35			
1406	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Verwaltungen	Eiserne Röhren	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Borysław	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Elbeumschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897	Pfge. 303	Pfge. 254 *)	Pfge. 49	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1902 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 Pfennige für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg
					Krosno					215 *)				
				Schönpriesen-Umschlag	Borysław				298	249 *)	49			
					Krosno					210 *)				
				Dresden-Elbkai	Borysław				332	283	49			
					Krosno					244				

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
38	Nr. 3 vom 5. Jänner 1901	124	K. k. österr. Staatsbahnen		Weizen, Buchweizen etc.	ungarischen Stationen	österreichischen Stationen	In der publicirten Begünstigung sind im letzten Satze zwischen „Innsbruck“ und „adressirt“ die Worte „oder an die Kunstmühle Anton Rancb in Mühlau bei Innsbruck“ einzuschalten	
						des Südwest-Oesterr.-Ungar. Verbandstarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. September 1897			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 69. **Wien, 15. Juni 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate April 1901 und Vergleich der Einnahmen in den ersten vier Monaten 1901 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1900. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. - Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 11. Juni 1901,*) betreffend den Bau von Wasserstrassen und die Durchführung von Flussregulirungen.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Der Bau von Wasserstrassen, und zwar:

a) eines Schiffahrtscanales von der Donau zur Oder,
b) eines Schiffahrtscanales von der Donau zur Moldau nächst Budweis nebst der Canalisirung der Moldau von Budweis bis Prag,
c) eines Schiffahrtscanales vom Donau-Odercanal zur mittleren Elbe nebst Canalisirung der Elbestrecke von Melnik bis Jaroměř,
d) einer schiffbaren Verbindung vom Donau-Odercanal zum Stromgebiete der Weichsel bis zu einer schiffbaren Strecke des Dniester

ist vom Staate auszuführen, wenn das Land, in dem einer der unter a bis d genannten Canäle oder Canaltheile hergestellt werden soll, beziehungsweise eine der oben angeführten zu canalisirenden Flussstrecken sich befindet, sich verpflichtet, die Zahlung eines jährlichen Betrages zu leisten, der zur Verzinsung und Amortisirung eines Achtels jener Obligationen hinreicht, welche zur Herstellung des betreffenden Canales oder Canaltheiles, beziehungsweise zur Canalisirung der betreffenden Flussstrecke (a bis d) emittirt werden.

Zu diesem Zwecke ist das Land berechtigt, die Interessenten heranzuziehen.

Die Beiträge der Länder sind nach Massgabe der den Staat aus diesem Anlasse treffenden Zahlungen zu leisten und haben aufzuhören, wenn die Einnahmen des betreffenden Canales nach Abzug der Erhaltungs- und Betriebskosten den zur Verzinsung und Amortisirung des Nominal-Anlagecapitales dieses Canales erforderlichen Betrag durch zwei auf einander folgende Jahre überschritten haben.

§ 2.

Die Vorsorge für Beiträge aus Landesmitteln, sowie die Art der Heranziehung der innerhalb der einzelnen Königreiche und Länder in Betracht kommenden Interessenten bleibt der Landesgesetzgebung vorbehalten.

Der Landesbeitrag kann, falls eine diesbezügliche Vereinbarung zwischen der Staatsverwaltung und dem betreffenden Lande zustande kommt, auch durch die Herstellung einzelner in den Bauprojecten vorgesehener Anlagen (Häfen, Anlandeplätze, Zufahrtsstrassen u. s. w.), durch die Abtretung von Grundeigenthum, Einräumung von dinglichen Rechten und Ueberlassung von Wasserrechten, Materiallieferungen, sowie sonstige Sach- und Arbeitsleistungen abgestattet werden.

*) Enthalten in dem am 13. Juni 1901 ausgegebenen XXX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 66.

§ 3.

Für die einheitliche Leitung der im § 1 näher bezeichneten Arbeiten ist in entsprechender Weise Vorsorge zu treffen.

Es ist ein aus Fachmännern und Vertretern der Interessenten bestehender Beirath zu bestellen. Die Hälfte der Mitglieder des Beirathes ist von der Regierung, die andere Hälfte von den Landesausschüssen der betheiligten Länder zu ernennen.

Die näheren Bestimmungen über Zahl und Vertheilung der Mitglieder und die Geschäftsführung sind im Verordnungswege zu erlassen. Bei der Zusammensetzung dieses Beirathes ist auf die Interessen des Handels, der Industrie, des Gewerbes, der Land- und Forstwirthschaft, sowie der Arbeiterschaft Rücksicht zu nehmen.

§ 4.

Die Verwaltung der nach § 1 dieses Gesetzes herzustellenden Wasserstrassen, sowie die Festsetzung und Einhebung der Abgaben und Gebühren für die Benützung der Wasserstrassen und der dazu gehörigen Anlagen erfolgt durch den Staat.

Bei Feststellung dieser Abgaben und Gebühren ist auf den ausgiebigsten Schutz der gesammten heimischen Production, insbesondere durch entsprechende tarifarische Massregeln, vollste Rücksicht zu nehmen.

§ 5.

Behufs Sicherstellung der Regulirung derjenigen Flüsse in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien, Nieder- und Oberösterreich, welche mit den im § 1 genannten Canälen, canalisirten und in Canalisirung begriffenen Flüssen ein einheitliches Gewässernetz bilden und, sei es wegen der Zufuhr von Wasser, sei es mit Rücksicht auf die Geschiebebewegung für die in Betracht kommenden Wasserstrassen besondere Bedeutung besitzen, sind die Verhandlungen mit den betheiligten Königreichen und Ländern sofort einzuleiten, wobei für die finanziellen Leistungen der Königreiche und Länder die bei solchen Massnahmen bisher üblichen Gesichtspunkte Anwendung zu finden haben. Die Regulirung dieser Flüsse muss spätestens gleichzeitig mit dem Bau der Canäle (§ 6, Absatz 1) in Angriff genommen werden.

Für alle übrigen Wasserläufe in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, hinsichtlich welcher sich eine Regulirung als nothwendig darstellt, ist dieselbe thunlichst rasch vorzubereiten und, sobald die entsprechenden Vorarbeiten vorliegen, ehestens in Angriff zu nehmen.

Die behufs Durchführung solcher Regulirungen erforderliche Erhöhung des jährlichen Staatsbeitrages für den Meliorationsfonds ist durch ein besonderes Gesetz festzustellen.

Die Einstellung von Dotationen für Wasserbauten in die jeweiligen Staatsvoranschläge bleibt hiedurch unberührt.

§ 6.

Der Bau der im § 1 bezeichneten Wasserstrassen, hinsichtlich welcher seitens der Vertretungen der betreffenden Länder zustimmende Beschlüsse im Sinne des § 1 gefasst worden sind, hat längstens im Jahre 1904 zu beginnen.

Die erforderlichen Vorarbeiten sind derart rechtzeitig durchzuführen, dass dieser Zeitpunkt eingehalten und der Bau längstens binnen 20 Jahren vollendet werden kann.

§ 7.

Beim Bau der Canäle und der Canalisirung der Flüsse sind, soweit dies mit dem gedeihlichen Fortgang der Arbeit vereinbar ist, inländische Techniker und Arbeiter, sowie die heimische Industrie zu beschäftigen.

§ 8.

Die Kosten der Herstellung der im § 1 bezeichneten Wasserstrassen und der nach § 5, Absatz 1, durchzuführenden Flussregulirungen sind erforderlichenfalls, soweit diese Kosten nicht durch die Leistungen der Länder oder sonstiger Interessenten, beziehungsweise aus dem Meliorationsfonds gedeckt wurden, durch eine mit höchstens vier Percent steuerfrei zu verzinsende, auf Kronenwährung lautende, in 90 Jahren zu tilgende Anleihe zu beschaffen.

Die Regierung wird ermächtigt, von dieser Anleihe in der Bauperiode 1904 bis Ende 1912 einen Maximalbetrag von 250 Millionen Kronen Nominale auszugeben. Der hieraus erzielte Erlös darf nur zur Deckung der Herstellungskosten der im § 1 bezeichneten Wasserstrassen und der im § 5, Absatz 1, vorgesehenen Regulirungen verwendet werden.

Von dem Anlehenserlöse ist ein Betrag im Höchstausmasse von K 75,000.000 für die erwähnten Regulirungen zu widmen.

Die Regierung hat alljährlich zugleich mit der Einbringung des Staatsvoranschlages einen Ausweis vorzulegen, aus welchem die Beträge der auf Rechnung der erwähnten 250 Millionen Kronen Nominale ausgegebenen Obligationen, sowie die Verwendung des Erlöses derselben während der letztabgelaufenen Rechnungsperiode und die in dieser Zeit stattgehabten Arbeiten genau zu ersehen sind.

§ 9.

Die Deckung des nach dem Jahre 1912 sich ergebenden Erfordernisses ist rechtzeitig durch ein besonderes Gesetz sicherzustellen.

§ 10.

Die Regierung wird ermächtigt, die Trasse und die technische Anlage der im § 1 erwähnten Wasserstrassen nach Einvernahme der Landesausschüsse der betreffenden Länder endgiltig festzusetzen.

Jede Abweichung von dem nach den Bestimmungen des § 1 aufgestellten Programme der herzustellenden Wasserstrassen und jede Erweiterung des Programmes über den Rahmen des § 1 hinaus bedarf einer besonderen gesetzlichen Bewilligung.

§ 11.

Für die Deckung der aus der Begebung der Anleihe erwachsenden Annuitätslast hat der Finanzminister vor dem Baubeginne (§ 6) gegebenenfalls Vorschläge zur verfassungsmässigen Behandlung zu unterbreiten.

§ 12.

Die für die Vorarbeiten (§ 6, Alinea 2) erforderlichen Beträge sind alljährlich im Staatsvoranschlage anzusprechen.

§ 13.

Für die im § 1 und § 5, Absatz 1, bezeichneten Anlagen steht das Enteignungsrecht, insbesondere auch das Recht auf gänzliche oder theilweise Entziehung von Privatgewässern und Wasserrechten zu, wobei für die Durchführung der Enteignung die Bestimmungen des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen, sinngemässe Anwendung zu finden haben.

Bei der Aufstellung und Ausführung der Projecte ist nach Thunlichkeit auf die Interessen der Wasserwirthschaft und insbesondere darauf Rücksicht zu nehmen, dass der Bedarf an Trinkwasser, sowie an dem zum Wirthschaftsbetriebe und für die Fälle der Feuersgefahr nöthigen Wasser für die Gemeinden, Ortschaften und Ansiedlungen gedeckt bleibe.

Bei der Feststellung der Projecte, sowie beim Betriebe der künstlichen Wasserstrassen ist insbesondere auch auf die bestehenden landwirthschaftlichen Meliorationen, so namentlich auf die Bewässerungen und Entwässerungen thunliche Rücksicht zu nehmen, wobei jedoch auch nach Möglichkeit dahin zu wirken ist, dass in Verbindung mit den neuen Wasserstrassen solche den landwirthschaftlichen Betrieb fördernde Anlagen neu hergestellt werden können. Hiebei sind in erster Linie die Interessen des bäuerlichen Grundbesitzes zu berücksichtigen.

Alle Angelegenheiten, welche sich auf die Feststellung und Ausführung der Projecte für die im § 1 bezeichneten Anlagen beziehen, sowie die darauf bezüglichen Entscheidungen fallen in die Competenz des zur Baudurchführung berufenen Handelsministeriums, welches mit den anderen betheiligten Ministerien das Einvernehmen zu pflegen hat.

Die näheren Bestimmungen werden im Verordnungswege erlassen werden.

§ 14.

Sobald einer der im § 1 und § 5, Absatz 1, angeführten Bauten in Angriff genommen wird, ernennt der Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern die erforderliche Anzahl von Gewerbeinspectoren, deren Thätigkeit im Sinne des Gesetzes vom 17. Juni 1883, R.-G.-Bl. Nr. 117, sich auf die Ueberwachung der betreffenden Bau-, Erd- und Wasserbauarbeiten erstreckt. Auf diese Gewerbeinspectoren finden alle Bestimmungen des bezeichneten Gesetzes Anwendung. Sie sind Mitglieder des Beirathes (§ 3). Nach Bedarf sind ihnen die nöthigen Hilfsorgane an die Seite zu stellen. Diese Gewerbeinspectoren sind insbesondere verpflichtet, in den von ihnen alljährlich zu erstattenden Berichten genaue Angaben über die Lohn-, Wohnungs- und Sanitätsverhältnisse der bei der Ausführung der bezeichneten Bauten beschäftigten Arbeitspersonen, sowie über die Art der Arbeitsvergebung und über die Arbeitszeit zusammenzustellen.

Die durch die Bestellung und Amtsführung dieser Gewerbeinspectoren hervorgerufenen Kosten fallen zu Lasten der Baufonds.

Zur Ueberwachung des sanitären Zustandes unter den bei der Ausführung der bezeichneten Bauten beschäftigten Arbeitspersonen sind nach Bedarf besondere ärztliche Organe zu bestellen.

§ 15.

Sämmtliche Bestimmungen des VI. Hauptstückes der Gewerbeordnung, einschliesslich der Bestimmungen der §§ 88 a, 96 a, 96 b finden auf alle Kategorien von Arbeitern Anwendung, welche bei der Ausführung eines der im § 1 und § 5, Absatz 1, angeführten Bauten beschäftigt sind.

§ 16.

Verträge, bücherliche Eintragungen, Eingaben und sonstige Urkunden, durch welche zum Zwecke der Sicherstellung der im § 1 dieses Gesetzes bezeichneten Anlagen die Erwerbung von Grund und Boden, die Einräumung dinglicher Rechte, die Ueberlassung von Wasserrechten, die Beistellung von Bau- und Betriebsmaterialien, die Leistung von Baarzahlungen oder sonstigen, wie immer gearteten Beiträgen zugesichert oder Vereinbarungen zum Zwecke der Capitalsbeschaffung und des Baues der bezeichneten Anlagen getroffen werden, mit Ausschluss der im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen, endlich die von den Ländern, den Bezirken und Gemeinden zur Beschaffung des für die Zwecke der Beitragsleistung zu den Kosten der Wasserstrassen (§ 1) nothwendigen Capitales etwa aufzunehmenden Anleihen geniessen die Stempel- und Gebührenfreiheit.

Dieselbe Begünstigung geniessen die von den Interessenten etwa zu überreichenden Eingaben, Pläne und sonstigen Schriftstücke, durch welche die Ausführung dieser Anlagen in technischer oder finanzieller Beziehung vorbereitet wird.

Die im § 11 des Gesetzes vom 30. Juni 1884, R.-G.-Bl. Nr. 116, enthaltenen Begünstigungen für Meliorationsunternehmungen finden auch auf die im § 5, Absatz 1, erwähnten Regulirungen Anwendung.

§ 17.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes ist Mein Gesammtministerium beauftragt.

Wien, am 11. Juni 1901.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Welsersheimb** m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.
Spens m. p. **Hartel** m. p. **Rezek** m. p. **Call** m. p.
Giovanelli m. p. **Piętak** m. p.

Eisenbahnverkehr im Monate April

1901 und Vergleich der Einnahmen in den ersten vier Monaten 1901 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1900.

Im Monate April 1901 hat das österreichische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren, hingegen ist im Betriebe eine Aenderung, und zwar bei der Localbahn Přivor—M.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft, eingetreten, indem auf der Strecke Přivoz—M.-Ostrau Stadt statt des Dampfbetriebes am 5. April der elektrische Betrieb eingeführt wurde. Diese Localbahn wurde bis auf Weiteres in der Gruppe der Dampftramways belassen.

Im Monate April 1901 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 13,696.810 Personen und 8,382.959 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von K 47,737.115 erzielt, das ist per Kilometer K 2457. Im gleichen Monate 1900 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 12,857.544 Personen und 8,208.960 t Güter K 47,374.364 oder per Kilometer K 2485, daher resultirt für den Monat April 1901 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1·1 pCt.

In den ersten vier Monaten 1901 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 44,422.166 Personen und 32,979.161 t Güter, gegen 41,567.248 Personen und 29,532.196 t Güter im Jahre 1900, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1901 auf K 177,961.029, im Jahre 1900 auf K 171,570.077.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die viermonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 19.418 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19.053 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1901 auf K 9165, gegen K 9005 im Vorjahre, das ist um K 160 günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1901 auf K 27.495, gegen K 27.015 im Vorjahre, das ist um K 480, mithin um 1·8 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten vier Monate 1901 per Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1901 Kronen
A. Hauptbahnen.	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	124.134
2. Leoben-Vordernberger Bahn	87.345
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	83.282
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	73.797
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	52.242
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	52.068
7. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	45.267
8. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	41.331
9. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	38.991
10. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	37.167
11. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	35.850
12. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	31.995
13. Böhmische Nordbahn	26.592
14. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	24.612
15. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	24.582
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	22.920
17. Eisenbahn Wien-Aspang	17.598
B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Localbahn Swoleňowes-Smečna	36.807
2. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	33.879
3. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	32.859
4. Stauding-Stramberger Localbahn	30.720
5. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	27.498
6. Bozen-Meraner Bahn	24.690
7. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	23.955
8. Kuttenberger Localbahn	22.779
9. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	21.528
10. Neutitscheiner Localbahn	20.439
11. Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	16.128
12. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	16.107
13. Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	15.021
14. Localbahn Dolina-Wygoda	14.625
15. Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	13.413
16. Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	13.035
17. Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	10.584
18. Aussig-Teplitzer Eisenb.: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	10.116
19. Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	9.837
20. Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	9.816
21. Friedlander Bezirksbahnen: Raspenau-Weissbach	8.752
22. Unterkrainer Bahnen	8.235
23. Bukowinaer Localbahnen	8.178
24. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	8.166
25. Localbahn Starkenbach-Rochlitz	7.908
26. Localbahn Mösel-Hüttenberg	7.770
27. Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	7.626
28. Localbahn Stramberg-Wernsdorf	7.482
29. Localbahn Gleisdorf-Weiz	7.395
30. Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	7.188
31. Kremsthal-Bahn	7.008
32. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	6.924
33. Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	6.639
34. Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	6.429
35. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	6.126
36. Localbahn Asch-Rossbach	6.096
37. Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	5.871
38. Localbahn Vöcklabruck-Kammer	5.781
39. Friauler Bahn	5.625
40. Localbahn Plan-Tachau	5.613
41. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5.586
42. Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	5.544
43. Neue Bukowinaer Localbahnen	5.523
44. Valsugana-Bahn	5.349
45. Localbahn Postelberg-Laun	5.262
46. Localbahn Trzebinia-Skawce	5.214

		Kronen
47.	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	5.211
48.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5.208
49.	Localbahn Auspitz	5.043
50.	Mährische Westbahn	5.028
51.	Localbahn Chabówka-Zakopane	5.016
52.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	4.902
53.	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	4.803
54.	Zillerthal-Bahn	4.767
55.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	4.668
56.	Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	4.587
57.	Welser Localbahn	4.500
58.	Ostgalizische Localbahnen	4.488
59.	Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	4.299
60.	Böhmische Commercialbahnen	4 272
61.	Localbahn Wotic-Selčan	4.188
62.	Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	4.062
63.	Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	4.056
64.	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Mutenitz-Gaya)	3.993
65.	Gurkthal-Bahn	3.984
66.	Ybbsthal-Bahn	3.945
67.	Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	3.861
68.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	3.744
69.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	3.729
70.	Steyrthal-Bahn	3.723
71.	Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	3.708
72.	Localbahn Krakau-Kocmyrzów	3.660
73.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	3.642
74.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	3.633
75.	Gailthal-Bahn	3.606
76.	Pielachthal-Bahn	3.480
77.	Murthal-Bahn	3.435
78.	Localbahn Mauthausen-Grein	3.426
79.	Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.336
80.	Localbahn Deutschbrod-Saar	3.228
81.	Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	3.129
82.	Localbahn Wolframs-Teltsch	3.102
83.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.042
84.	Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	2.919
85.	Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	2.841
86.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.739
87.	Friedlander Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgrenze (Hermsdorf)	2.697
88.	Localbahn Stankau-Ronsperg	2.652
89.	Localbahn Raudnitz-Hospozin	2.577
90.	Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	2.574
91.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.565
92.	Localbahn Laibach-Oberlaibach	2.553
93.	Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	2.481
94.	Localbahn Kolin-Čerčan	2.433
95.	Localbahn Modřan-Čerčan	2.430
96.	Pinzgauer Localbahn	2.376
97.	Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	2.346
98.	Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	2.292
99.	Localbahn Gross Priesen-Wernstadt-Auscha	2.220
100.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	2.115
101.	Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.097
102.	Kołomeaer Localbahnen	2.037
103.	Chrudim-Holitzer Localbahn	1.962
104.	Localbahn Melnik-Mšeno	1.926
105.	Niederösterr. Waldviertelbahn	1.794
106.	Kleinbahn Lupków-Cisna	1.785
107.	Localbahn Rakonitz-Mlatz	1.614
108.	Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1.569
109.	Localbahn Neuhaus-Neubistritz	1.563
110.	Localbahn Wodňan-Moldauthein	1.539
111.	Localbahn Strakonitz-Březnitz	1.512
112.	Localbahn Mšeno—Unter-Četno	1.155
113.	Localbahn Piła-Jaworzno	513

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten vier Monaten 1901 ergibt sich gegenüber der gleichen Zeitperiode 1900 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	50·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	30·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	27·5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	12·3
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	9·6
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	7·7
Eisenbahn Wien-Aspang	7·2
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	4·3
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	3·0
Böhmische Nordbahn	2·9
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	1·7
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	0·9

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Swoleňowes-Smečna	246·0
Localbahn Postelberg-Laun	68·0
Localbahn Krakau-Kocmyrzów	48·4
Kleinbahn Königshof-Beraun-Konĕprus	38·9
Ybbsthal-Bahn	30·7
Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	28·6
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	28·1
Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	26·2
Localbahn Laibach—Ober-Laibach	25·7
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	19·8
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	19·3
Stauding-Stramberger Localbahn	19·3
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	17·5
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	16·1
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	14·6
Gailthal-Bahn	13·0
Friauler Bahn	12·6
Localbahn Chabówka-Zakopane	12·4
Localbahn Dolina-Wygoda	12·3
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	11·9
Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	11·2
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	11·1
Ostgalizische Localbahnen	10·5
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	10·4
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	10·4
Localbahn Gleisdorf-Weiz	9·4
Gurkthal-Bahn	9·0
Pielachthal-Bahn	8·5
Neue Bukowinaer Localbahnen	8·2
Localbahn Auspitz	8·1

	%
Neutitscheiner Localbahn	8·0
Localbahn Mauthausen-Grein	7·7
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	7·7
Kuttenberger Localbahn	7·3
Localbahn Beneschau-Wlaschim	6·3
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	6·3
Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	5·7
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	5·5
Localbahn Trzebinia-Skawce	5·2
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	5·1
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	4·9
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	4·6
Bukowinaer Localbahnen	4·4
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	4·4
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	4·1
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	3·8
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	3·0
Localbahn Deutschbrod-Saar	2·7
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	2·2
Localbahn Wodňan-Moldauthein	2·2
Localbahn Rakonitz-Mlatz	1·9
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	1·9
Chrudim-Holitzer Localbahn	1·7
Localbahn Starkenbach-Rochlitz	1·7
Localbahn Asch-Rossbach	0·8
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	0·4

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten vier Monaten 1901 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1900 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·0
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	1·2
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	2·0
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	7·5
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	11·7

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Unterkrainer Bahnen	0·3
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	0·3
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	0·8
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1·6
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	1·8
Welser Localbahn	2·1
Kremsthal-Bahn	2·5
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2·6
Bozen-Meraner Bahn	3·1
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	3·3
Murthal-Bahn	3·5
Valsugana-Bahn	3·6
Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	3·9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	4·0
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	4·2
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	4·9
Steyrthal-Bahn	5·0
Localbahn Wotic-Selčan	5·6
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	6·5
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	6·6
Böhmische Commercialbahnen	6·9
Localbahn Wodňan-Prachatitz	7·0
Localbahn Gross Priesen-Wernstadt-Auscha	7·7
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	8·0
Steiermärkische Landesb. (Localbahn Cilli-Wöllan)	8·1
Localbahn Potscherad-Wurzmes	8·4
Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	8·4
Ueberetscher Bahn	8·5
Localbahn Strakonitz-Březnitz	8·9
Localbahn Wolframs-Teltsch	11·4
Mährische Westbahn	11·5
Localbahn Plan-Tachau	12·0
Localbahn Zwittau-Poličko-Skuč	12·5
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	13·9
Localbahn Melnik-Mšeno	14·3
Localbahn Mösel-Hüttenberg	14·4
Kołomeaer Localbahnen	15·2
Localbahn Modřan-Čerčan	15·9
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	16·3
Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	16·4
Pinzgauer Localbahn	18·1
Localbahn Strakonitz-Winterberg	20·4
Localbahn Lupków-Cisna	24·1
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	31·9
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	35·8
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	36·0

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Localbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate April 1901 noch weiters 5 Zahnradbahnen, 24 städtische Bahnen mit elektrischem Betriebe und 3 Drahtseilbahnen mit einer Gesammtlänge von 298·83 km, wovon 265·40 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate April 1901 wurden auf diesen Bahnen 9,721.269 Personen und 6265 t Güter befördert und hiefür K 1,255.234 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 1,246.623 und auf den Güterverkehr K 8611 entfallen. Im gleichen Monate 1900 resultirte eine Gesammteinnahme von K 801.122 bei einem Verkehre von 5,455.942 Personen und 6334 t Güter und einer Gesammtlänge des Bahnnetzes von 231·76 km (davon 222·13 km im Betriebe).

In den ersten vier Monaten 1901 betrug die Gesammtfrequenz 33,150.364 Personen und 27.173 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesammteinnahme bezifferte sich auf K 4,264.714 (Personenverkehr K 4,229.267 und Güterverkehr K 35.447).

In der gleichen Zeitperiode 1900 betrug die Gesammteinnahme bei einer Frequenz von 18,766.125 Personen und 29.584 t Güter K 2,739.215, wobei auf den Personenverkehr K 2,700.682 und auf den Güterverkehr K 38.533 entfallen.

In den vorstehenden Betriebsresultaten sind jene der Drahtseilbahn auf den Laurenziberg in Prag nicht enthalten, nachdem die Unternehmung keinen Ausweis eingesendet hat.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern

dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn. Im Monate April 1901 betrugen die Einnahmen im Personenverkehre K 5,557.100 (6,304.000 Reisende), im Güterverkehre K 13,101.500 (2,685.400 t), mithin im Ganzen Kronen K 18,658.600.

Hievon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 4,022.200 (5,435.500 Reisende), im Güterverkehre K 10,145.900 (2,207.800 t) und auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre K 1,534.900 (868.500 Reisende), im Güterverkehre K 2,955.600 (477.600 t).

Gegen den Monat April 1900 ergibt sich eine Mehreinnahme von K 738.083, von welcher auf den Personenverkehr K 265.984 (+ 563.201 Reisende) und auf den Güterverkehr K 472.099 (+ 221.234 t) entfallen.

Im Personenverkehre vertheilt sich das Einnahmenplus auf die westlichen Staatsbahnen mit K 226.150 (+ 459.391 Reisende) und auf die Staatsbahnen in Galizien mit K 39.834 (+ 103.810 Reisende), während das Mehr in den Einnahmen des Güterverkehres aus einem Plus der westlichen Staatsbahnen von K 476.611 (+ 127.258 t) und einem Minus der Staatsbahnen in Galizien von K 4512 (— 6024 t) resultirt.

Die in den Ergebnissen der westlichen Staatsbahnen mit inbegriffenen Einnahmen der Wiener Stadtbahn betragen per April 1901 im Personenverkehre K 378.600 (2,604.300 Reisende), im Güterverkehre K 68.400 (27.700 t) und per April 1900 im Personenverkehre K 353.154 (2,481.030 Reisende), im Güterverkehre K 43.215 (16.984 t). Hienach ergibt sich für die Wiener Stadtbahn ein Mehrerfolg von K 25.446 (+ 123.270 Reisende) im Personenverkehre und K 25.185 (+ 10.716 t) im Güterverkehre.

Ohne Wiener Stadtbahn beträgt die Steigerung auf den westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 200.704 (+ 336.121 Reisende) und im Güterverkehre K 451.426 (+ 116.542 t).

Die Mehreinnahmen im Personenverkehre sowohl der westlichen Staatsbahnen als auch der Staatsbahnen in Galizien sind vorwiegend auf den diesjährigen starken Osterfeiertagsverkehr zurückzuführen. Auf den westlichen Staatsbahnen ist die Verkehrszunahme theilweise auch in den grösseren Transporten italienischer Arbeiter nach und über Oesterreich begründet.

Im Güterverkehre ist die höhere Einnahme in der Mehrbeförderung von Düngemitteln, Kalk- und Bruchsteinen, Cement, Holz, von sonstigen Baumaterialien, dann auch noch von Eisen, Erzen und lebenden Thieren, insbesondere aber von Kohlen, diese hauptsächlich im Verkehre nach Deutschland, gelegen.

Eine erwähnenswerthe Minderbeförderung ist bei den Artikeln Getreide und Zucker wahrzunehmen.

Der geringe Ausfall im Gütertransporte der Staatsbahnen in Galizien findet seine Erklärung in der Minderbeförderung von Getreide und Schnittholz.

Vom 1. Jänner bis Ende April 1901 betragen die Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn K 68,994.400 (+ K 3,379.123 gegen den gleichen Zeitabschnitt des Jahres 1900).

Die Einnahmen der Wiener Stadtbahn belaufen sich im der gleichen Periode auf K 1,463.275 (+ K 175.425), jene der österreichischen Staatsbahnen, ohne der Wiener Stadtbahn, auf K 67,531.125 (+ K 3,203.698).

Localbahn Borki wielkie-Grzymalów. Im Personenverkehre ergibt sich eine Mehreinnahme von K 753 infolge der Mehrfrequenz von 450 Reisenden. Im Güterverkehre resultirt ein Einnahmenplus von K 1194, welches seine Erklärung in der Mehrbeförderung von Getreide, Kleie und Schnittholz (+ 368 t) findet.

Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn. Der Personenverkehr hat bei einer um 374 Reisende grösseren Frequenz eine Mehreinnahme von K 117 gebracht. Im Güterverkehre hat sich infolge Abnahme der beförderten Menge um 806 t eine Mindereinnahme in der Höhe von K 1718 ergeben.

Localbahn Chabówka-Zakopane. Die Mehreinnahme vertheilt sich auf den Personenverkehr mit K 2285, welcher infolge der günstigen Witterungsverhältnisse eine Mehrfrequenz von 4345 Reisenden, zumeist nach und vom Luftcurorte Zakopane, wahrnehmen lässt, und auf den Güterverkehr mit K 1506, welcher in den Artikeln Holz, Holzgeist und Spiritus eine Mehrbeförderung von 569 t zeigt.

Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka. Die Mehreinnahme rührt hauptsächlich aus dem Güterverkehre her, welcher durch den gesteigerten Durchzugsverkehr nach und von Ungarn eine Zunahme der beförderten Menge um 1957 t mit einer Mehreinnahme von K 7268 erfahren hat. Im Personenverkehre beträgt die Steigerung K 136 (+ 517 Reisende).

Localbahn Dolina-Wygoda. Die Mehreinnahme resultirt ausschliesslich aus dem Güterverkehre. Dieselbe beläuft sich auf K 2588 und ist auf die Mehrverfrachtung von 1623 t Schnittholz zurückzuführen. Im Personenverkehre hat sich eine Mindereinnahme von K 69 (— 124 Reisende) ergeben.

Gailthalbahn. Das Einnahmenplus, welches dem Güterverkehre entstammt (+ K 2437), hat seine Ursache in der Mehrbeförderung von Kohle, Holzstoff und Schnittholz (+ 710 t). Im Personenverkehre hat sich dagegen eine Verminderung um K 21 (— 30 Reisende) ergeben.

Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs. Die Mehreinnahme vertheilt sich auf den Personenverkehr mit K 1081 (+ 2775 Reisende) und auf den Güterverkehr mit K 657 (+ 211 t).

Per Kilometer ergibt sich jedoch eine Mindereinnahme von 32·4 pCt., welche sich dadurch erklärt, dass die Einnahmen nicht im gleichen Verhältnisse zugenommen haben, in welchem die Länge der Bahn durch die Eröffnung der Strecke Gross-Siegharts—Raabs an Ausdehnung gewonnen hat.

Localbahn Krakau-Kocmyrzów. Aus dem Personenverkehre, welcher hauptsächlich durch den stärkeren Besuch der Wochenmärkte in Krakau eine Frequenzvermehrung von 2231 Reisenden erfahren hat, resultirt eine Mehreinnahme von K 1044.

Im Güterverkehre steht einer Mehreinnahme von K 597 eine Minderfrequenz von 324 t gegenüber. Es erklärt sich dies dadurch, dass von den niedrig tarifirenden Artikeln weniger, von jenen Gütern dagegen, auf deren Transport höhere Frachtsätze Anwendung finden, etwas mehr zur Beförderung gelangte.

(Fortsetzung auf Seite 1662.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1901	1900	Im Monate April 1901 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate April 1901: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1900: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende April 1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Stadtbahn	8.420	8.360	6,304.000	2,685.400	5,557.100	13,101.500	18,658.600	2.216	17,920.517	2.144	+ 3·4	8.420	8.35
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	5.100	7.800	1.100	6.800	7.900	527	7.771	518	+ 1·7	15	1
Beneschau-Wlaschim	23	23	4.500	2.400	3.500	7.000	10.500	457	11.103	483	— 5·4	23	2
Borki wielkie-Grzymalów	33	33	1.900	1.800	3.300	8 200	11.500	348	9.553	289	+ 20·4	33	3
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	3.600	800	2.200	2.300	4.500	122	6.101	165	— 26·1	37	3
Bukowinaer Localbahnen	187	168	18.000	35.000	19.300	113.200	132.500	709	123.737	736	— 3·7	186	16
Neue Bukowinaer Localbahnen	166	166	35.600	18.000	26.500	50.600	77.100	464	72.934	439	+ 5·7	166	16
Chabowka-Zakopane	43	43	7.900	2.800	8.800	10.300	19.100	444	15.309	356	+ 24·7	43	4
Chrudim-Holitzer Localbahn	59	59	6.500	5.800	2.200	8.800	11.000	186	12.021	204	— 8·8	59	5
Delatyn-Kołomea-Stefanówka	112	112	9.200	4.200	10.200	13.500	23.700	212	16.296	145	+ 46·2	112	11
Deutschbrod-Saar	33	33	3.500	2.200	3.100	7.200	10.300	312	9.392	285	+ 9·5	33	3
Dolina-Wygoda	8	8	500	5.500	300	8.100	8.400	1.050	5.881	735	+ 42·8	8	
Fehring-Fürstenfeld	20	20	6.000	3.600	4.100	10.900	15.000	750	13.916	696	+ 7·8	20	2
Friauler Bahn	16	16	8.000	900	7.200	2.200	9.400	587	9.692	606	— 3·1	16	1
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.600	2.500	3.300	4.900	8.200	210	7.546	193	+ 8·8	39	3
Gailthal-Bahn	31	31	5.400	2.400	3.600	8.100	11.700	377	9.284	299	+ 26·1	31	3
Gleisdorf-Weiz	15	15	7.300	5.600	3.300	6.100	9.400	627	8.638	579	+ 8·3	15	1
Göpfritz—Gross-Siegharts	19	8	4.400	1.300	1.800	2.800	4.600	242	2.862	358	— 32·4	19	
Gurkthalbahn	29	29	7.800	2.400	3.800	6.200	10.000	345	9.281	320	+ 7·8	29	2
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	14.200	8.700	9.500	12.400	21.900	466	22.178	472	— 1·3	47	4
Kolin-Cerčan	33	. . .	5.200	1.200	4.000	3.400	7.400	224	. . .	. . .	. . .	33	. .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	800	3.100	300	5.000	5 300	161	5.574	169	— 4·7	33	3
Krakau-Kocmyrzów	20	18	3.800	3.200	1.700	4.000	5.700	285	4.059	226	+ 26·1	20	1
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	19.000	5.400	26.900	14.000	40.900	460	40.156	451	+ 2·0	89	8
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	1.500	1.900	2.400	400	2.800	127	6.429	292	— 56·5	22	2
Lupków-Cisna	25	25	600	2.000	400	5.800	6.200	248	4.429	177	+ 40·1	25	2
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	3.700	1.500	2.500	4.900	7.400	352	9.238	440	— 20·0	21	2
Mährische Westbahn	90	90	13.600	9.000	8.100	33.600	41.700	463	48.403	538	— 13·9	90	9
Marienbad-Karlsbad	53	53	29.100	4.000	27.700	16.800	44.500	840	42.586	804	+ 4·5	53	5
Mauthausen-Grein	31	31	8.600	2.300	5.400	4.600	10.000	323	8.390	271	+ 19·2	31	3
Modřan-Čerčan	77	62	5.800	3.800	4.900	11.500	16.400	213	14.609	236	— 9·7	77	6
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.600	3.600	600	2.800	3.400	680	3.117	623	+ 9·1	5	
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	11.200	5.100	8.600	18.700	27.300	359	26.510	349	+ 2·9	76	7
Nakří-Netolitz—Netolitz Stadt	14	14	1.600	800	1.200	1.900	3.100	221	2.968	212	+ 4·2	14	1
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.000	1.700	1.000	4.000	5.400	164	4.125	125	+ 31·0	33	3
Ostgalizische Localbahnen	196	196	19.200	17.600	28.800	49.500	78.300	399	72.480	370	+ 7·8	196	19
Pila-Jaworzno	21	. . .	500	800	200	900	1.100	52	. . .	. . .	. . .	21	. .
Pinzgauer Localbahn	53	53	8.700	2.600	5.300	8.900	14.200	268	12.467	235	+ 14·0	53	5
Plan-Tachau	13	13	2.900	900	1.900	4.300	6.200	477	8.523	656	— 27·3	13	1
Postelberg-Laun	11	11	1.300	1.900	600	1.900	2.500	227	1.755	160	+ 41·9	11	1
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.800	1.800	500	3.700	4.200	247	5.181	305	— 19·0	17	1
Rakonitz-Mlatz	39	39	3.800	1.400	2.700	2.900	5.600	144	5.667	145	— 0·7	39	3
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	11.700	5.900	8.900	12.600	21.500	207	19.542	188	+ 10·1	104	10
Raudnitz-Hospodzin	25	. . .	3.300	1.000	1.300	2.600	3.900	156	. . .	. . .	. . .	25	. .
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	2.800	1.200	1.000	2.100	3.100	387	2.550	319	+ 21·3	8	
Schwarzenau-Waidhofen a./T. und Schwarzenau-Zwettl	32	32	6.200	2.900	4.200	7.900	12.100	378	10.685	334	+ 13·2	32	3
Stankau-Ronsperg	22	. . .	8.700	1.800	2.500	3.000	5.500	250	. . .	. . .	. . .	22	. .

Vom 1. Jänner bis Ende April 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufen. 4. Monates		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1901				1900							
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	Kronen				Kronen					1901	1900	
Anzahl	Tonnen										Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Stadtb.
20,853.900	10,367.900	17,605.000	51,389.400	68,994.400	8.194	16,955.628	48,659.649	65,615.277	7.856	+ 4·3	24.582	23.568	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
19.000	28.100	4.073	26.409	30.482	2.032	4.381	25.839	30.220	2.015	+ 0·8	6.096	6.045	Asch-Rossbach
13.600	8.800	10.296	27.287	37.583	1 634	10.697	24.651	35.348	1.537	+ 6·3	4.902	4.611	Beneschau-Wlaschim
5.300	10.400	8.900	27.788	36 688	1.112	9.123	23.865	32.988	1.000	+ 11·2	3.336	3.000	Borki wielk.-Grzymalow
13.500	4.200	8.111	11.253	19.364	523	7.326	22.821	30.147	815	— 35·8	1.569	2.445	Brüx-Lobositzer Localb.
66.200	141.900	68.800	438.200	507.000	2.726	70.285	368.263	438.548	2.610	+ 4·4	8.178	7.830	Bukowinaer Localb.
112.800	81.400	88.600	217.100	305.700	1.841	95.627	186.759	282.386	1.701	+ 8·2	5.523	5.103	N. Bukowinaer Localb.
25.800	12.400	28.900	43.000	71.900	1.672	20.036	43.959	63.995	1.488	+ 12·4	5.016	4.464	Chabowka-Zakopane
25.100	22.900	8.486	30.122	38.608	654	9.539	28.405	37.944	643	+ 1·7	1.962	1.929	Chrudim-Holitzer L.B.
29.300	18.900	32.400	53.200	85.600	764	34.248	32 302	66.550	594	+ 28·6	2.292	1.782	Delatyn-Kołomea-Stef.
11.900	8.000	9 402	26.101	35.503	1.076	8.830	25.760	34.590	1.048	+ 2·7	3.228	3.144	Deutschbrod-Saar
3.100	29.600	1.100	37.900	39.000	4.875	1.315	33.403	34.718	4.340	+ 12·3	14.625	13.020	Dolina-Wygoda
22 800	13.400	14.758	39.681	54.439	2.722	14.249	38.039	52 288	2.614	+ 4·1	8.166	7.842	Fehring-Fürstenfeld
24.800	3.600	22 000	8.000	30.000	1.875	18.582	8.056	26.638	1.665	+ 12·6	5.625	4.995	Friauler Bahn
29.200	9.600	13.381	19.973	33.354	855	13.349	20.559	33.908	869	— 1·6	2.565	2.607	Fürstenfeld-Hartberg
18.300	7.700	11.288	25.977	37.265	1.202	12.007	20.972	32.979	1.064	+ 13·0	3.606	3.192	Gailthal-Bahn
24.600	17.400	10.847	26.134	36.981	2.465	10.425	23.364	33.789	2.253	+ 9·4	7.395	6.759	Gleisdorf-Weiz
13.000	5.800	5.655	12.844	18.499	973	2.222	9.199	11.421	1.428	— 31·9	2.919	4.284	Göpfritz—Gr.-Siegharts
26.300	11.100	12.456	26.059	38.515	1.328	11.340	23.994	35.334	1.218	+ 9·0	3.984	3.654	Gurkthalbahn
40.500	36.400	26.670	54.946	81.616	1.737	27.160	49.645	76.805	1.634	+ 6·3	5.211	4.902	Karlsb.-Johanngeorgst.
17.100	5 000	13.289	13.475	26.764	811	. . . . .					2.433	. . .	Kolin-Cerčan
2.200	14.400	800	21.600	22.400	679	1.273	25.148	26.421	801	— 15·2	2.037	2.403	Kolomeaer Localbahnen
13.700	14.200	6.000	18.400	24.400	1.220	3.281	11.512	14.793	822	+ 48·4	3.660	2.466	Krakau-Kocmyrzów
62.000	27.700	88.052	66.423	154.475	1.736	88.838	69.878	158.716	1.783	— 2·6	5.208	5.349	Lemberg-Bełzec
10 800	10.300	8.685	9.501	18.186	827	9.781	18.671	28.452	1.293	— 36·0	2.481	3.879	Lemberg (Klep.)-Janów
1.300	4.700	903	13.963	14.866	595	2.029	17.583	19.612	784	— 24·1	1.785	2.352	Lupków-Cisna
11.400	6.900	7.540	22.554	30.094	1.433	7.882	28.124	36.006	1.715	— 16·4	4.299	5.145	M.-Budwitz-Jamnitz
49.100	36.300	29.143	121.690	150.833	1.676	31.476	138.917	170.393	1.893	— 11·5	5.028	5.679	Mährische Westbahn
96.200	17.900	75.031	59.698	134.729	2.542	74.640	53.782	128.422	2.423	+ 4 9	7.626	7.269	Marienbad-Karlsbad
30.700	8.300	16.500	18.900	35.400	1.142	15.468	17.386	32.854	1.060	+ 7·7	3.426	3.180	Mauthausen-Grein
23.900	17.900	19.789	42.612	62.401	810	18.796	40.908	59.704	963	— 15·9	2.430	2.889	Modřan-Cerčan
8.700	11.700	1.964	10.985	12.949	2.590	2.044	13.077	15.121	3.024	— 14·4	7.770	9.072	Mösel-Hüttenberg
36.600	16.100	26.879	60.104	86 983	1.145	27.004	63.236	90.240	1.187	— 3·5	3.435	3.561	Murthal-Bahn
8.300	1.800	3.887	7 067	10.954	782	3.843	6.868	10 711	765	+ 2·2	2.346	2.295	Nakří-Netolitz Netolitz
7.300	5.300	3.858	13.349	17.207	521	4.265	10.081	14.346	435	+ 19·8	1.563	1.305	Neuhaus-Neubistritz
63.000	62.500	97.100	196.200	293.300	1.496	99.353	166.009	265.362	1.354	+ 10·5	4.488	4.062	Ostgalizische Localb.
2.100	2.200	800	2.800	3.600	171	. . . . .					513	. . .	Pila-Jawoczno
30.600	7.500	17.600	24.400	42.000	792	17.583	33.609	51.192	966	— 18·1	2.376	2.898	Pinzgauer L.B.
11.200	4.600	6.440	17.879	24.319	1.871	7.299	20.358	27.657	2.127	— 12·0	5.613	6.381	Plan-Tachau
4.100	15.100	1.843	17.451	19.294	1.754	1.727	9.759	11.486	1 044	+ 68·0	5.262	3.132	Postelberg-Laun
6.100	13.200	1.817	18.829	20.646	1.214	2.078	20.447	22.525	1.325	— 8·4	3.642	3.975	Potscherad-Wurzmes
12.100	5.400	9.066	11.927	20.993	538	8.110	12.473	20.583	528	+ 1·9	1.614	1.584	Rakonitz-Mlatz
46.600	19.900	28.691	43.974	72.665	699	30.119	38.617	68.736	661	+ 5·7	2.097	1.983	Rakonitz-Pl.-Petschau
10.500	10.500	4.480	16.985	21.465	859	. . . . .					2.577	. . .	Raudnitz-Hospozin
9.100	5.000	2.960	6.931	9.891	1.236	2.240	6.948	9.188	1.148	+ 7·7	3.708	3.444	Schlackenwerth
20.600	10.300	12.642	27.135	39.777	1.243	12.225	23.797	36.022	1.126	+ 10·4	3.729	3.378	Schwarzenau-Waidhofen u. Schwarzenau-Zwettl
27.300	6.300	8.376	11.079	19.455	884	. . . . .					2.652	. . .	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April		Im Monate April 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate April						Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende April	
					1901				1900				
	1901	1900	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	4.100	4.000	3.000	9.500	12.500	625	13.676	684	— 8·6	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	5.100	1.900	4.400	6.600	11.000	133	12.761	154	— 13·6	83	83
Strakonitz-Winterberg	70	42	18.800	6.000	9.600	14.000	23.600	337	19.294	459	— 26·6	70	42
Tirschnitz-Schönbach	21	. . .	6 300	6.100	3.400	6.300	9.700	462	. . . .	. . . .	. . .	21	. . .
Trzebinia-Skawce	60	60	4.000	15.000	2.900	22.600	25 500	425	23.718	395	+ 7·6	60	60
Unterkrainer Bahnen	134	134	30.200	18.600	29.900	76.100	106.000	791	90.856	678	+ 16·7	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	30.800	3.200	24.800	13.000	37.800	600	35.195	559	+ 7·3	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	3.200	1.500	1.600	3.700	5.300	482	5.215	474	+ 1·7	11	11
Welser Localbahn	54	54	16.900	8.500	10.700	15.600	26.300	487	24.498	454	+ 7·3	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	7.700	17.400	5.600	14.400	20.000	1.176	19.104	1.124	+ 4·6	17	17
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	1.600	500	1.700	1.800	3.500	167	3.652	174	— 4·0	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	10.200	1 700	7.400	7.500	14.900	266	14.792	264	+ 0·8	56	56
Wolframs-Teltsch	23	23	3.200	1.300	2.500	43.00	6.800	296	7.400	322	— 8·1	23	23
Wotic-Selčan	17	17	4.100	1.500	2.500	4.100	6.600	388	6.743	397	— 2·3	17	17
Ybbsthalbahn	76	76	10.000	4.800	8.200	19.400	27.600	363	21.602	284	+ 27·8	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	4.100	28.900	800	24.300	25.100	3.138	24.860	3.108	+ 1·0	8	8
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	16.900	13.500	13 100	25.400	38.500	443	35.741	411	+ 7·8	87	83
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	6.700	4.000	4.400	8.900	13.300	256	14.525	279	— 8·2	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Caslau-Zawratetz	24	24	2 796	4.258	1.281	6.396	7.677	320	7.504	313	+ 2·2	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.819	8.634	435	4.965	5.400	1.080	6.092	1.218	+ 11·3	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	254.792	875.937	92.581	1,244.876	1,337.457	13.242	998.226	9.883	+ 34·0	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	104	85.238	36.326	51 495	85.911	137.406	910	100.027	962	— 5·4	151	104
Böhmische Nordbahn	328	328	229.544	186.491	197.837	616.921	814.758	2.484	825.710	2.517	— 1·3	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn Linie lit. A	186	186	90.639	186.312	107.397	444.320	551.717	2.966	502.617	2.702	+ 9·8	186	186
Linie lit. B.	236	236	155.836	355.675	145.160	890.926	1,036.086	4.390	1,116.786	4.732	— 7·2	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	33.576	75.028	32.857	270.444	303.301	3.333	292.604	3.215	+ 3·7	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Hauptbahnnetz	1.036	1.036	1,101.393	1,003.564	1,351.311	4,625.089	5,976.400	5.769	6,575.951	6.347	— 9·11	1.036	1.036
Localbahnen	302	291	124.179	54.045	54.012	104.471	158.483	525	169.733	583	— 10·0	302	291
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke	64	64	77.276	106.243	64.669	387.822	452.491	7.070	590.016	9.219	— 23·3	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	12.638	106.209	5.468	100.788	106.256	7.084	104.471	6.965	+ 1·7	15	15
Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken	628	628	408.823	299.281	483 417	1,552.835	2,036.252	3.242	1,889 901	3.009	+ 7·7	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	180.476	313.136	195.323	979.304	1,174.627	3.789	1,225.459	3.953	— 4·2	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.: Oesterreichische Linien	1.366	1.366	910.183	711.574	1,074.017	3,564.989	4,639.006	3.396	4,776.678	3.497	— 2·9	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	43.406	25.584	17.871	40.219	58.090	1.760	65.477	1.984	— 11·3	33	33
Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.516	1.513	1,667.360	498.561	2,453.078	4,785.021	7,238.099	4.768	7,228.445	4.778	— 0·2	1.516	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	19.177	. . . .	4.595	. . . .	4.595	1.149	4.412	1.103	+ 4·2	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	201.388	155.330	136.775	452.715	589.490	2.068	631.345	2.215	— 6·6	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	98 207	44.040	61.637	92 248	153.885	1.729	148.771	1.671	+ 3·4	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	28.783	70.996	18.777	193.383	212.160	3.264	259.440	3.991	— 18·2	65	65

Vom 1. Jänner bis Ende April 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1901				1900							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	Differz. per Kilom in Percent	1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
14.900	15.200	9.103	42.959	52.062	2.603	10.585	40.589	51.174	2.559	+ 1·7	7.809	7.677	Starkenbach-Rochlitz
15.900	8.100	14.361	27.463	41.824	504	15.719	30.212	45.931	553	— 8·9	1.512	1.659	Strakonitz-Březnitz
51.600	21.900	28.587	58.783	87.370	1.248	19.430	46.364	65.794	1.567	— 20·4	3.744	4.701	Strakonitz-Winterberg
21.500	18.400	9.782	31.323	41.105	1.957	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	5.871	. . .	Tirschnitz-Schönbach
13.200	74.300	9.400	94.900	104.300	1.738	7.392	91.736	99.128	1.652	+ 5·2	5.214	4.956	Trzebinia-Skawce
102.600	66.500	91.540	273 265	367.805	2.745	91.069	278.014	369 083	2.754	— 0·3	8.235	8.262	Unterkrainer Bahnen
91.500	8.600	74.200	38.100	112.300	1.783	78.038	38.487	116.525	1.850	— 3 6	5.349	5.550	Valsugana-Bahn
13.600	7.100	5.100	16.100	21.200	1.927	4.663	15.606	20.269	1.843	+ 4·6	5.781	5.529	Vöcklabruck-Kammer
59.800	27.800	34.700	46.300	81.000	1.500	35.367	47.358	82.725	1.532	— 2·1	4.500	4.596	Welser Localbahn
24.500	78.500	16.491	57.382	73.873	4.345	17.289	46 306	63.595	3.741	+ 16·1	13.035	11.223	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
6.600	2.100	5.284	5.498	10.782	513	5.925	4.616	10.541	502	+ 2·2	1.539	1.506	Wodňan-Moldauthein
38.900	9.500	20.988	30.168	51.156	913	21.426	33.586	55.012	982	— 7·0	2.739	2.946	Wodňan-Prachatitz
10.300	5.600	7.309	16.471	23.780	1.034	6.985	19.861	26.846	1.167	— 11·4	3.102	3.501	Wolframs-Teltsch
11.600	6.000	7.191	16.542	23.733	1.396	7.190	17.953	25.143	1.479	— 5·6	4.188	4.437	Wotic-Selčan
39.800	18.700	25.569	74.362	99.931	1.315	27.737	48.753	76.490	1.006	+ 30·7	3.945	3.018	Ybbsthalbahn
12.100	122.900	2 630	87.715	90.345	11.293	2.464	84.599	87.063	10.883	+ 3·8	33.879	32.649	Zeltweg-Fohnsdorf
59.900	52.600	44.793	94.512	139.305	1.601	44.126	94.615	138.741	1.672	— 4·2	4.803	5.016	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
23.300	11.200	15.321	29.268	44.592	858	15.840	35.113	50.953	980	— 12·5	2.574	2.940	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
9.386	17.790	4.479	28.014	32.493	1.354	5.144	27.609	32.753	1.365	— 0·8	4.062	4.095	Časlau-Zawratetz
6.143	42.898	1.493	23.540	25 033	5.007	1.214	21.167	22.381	4.476	+ 11·9	15.021	13.428	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
847.394	3,094.716	337.618	3,841.536	4,179.154	41.378	321 878	2,447.743	2,769.621	27.422	+ 50 9	124.134	82.266	Aussig-Teplitzer E. a. L.
271.485	147.055	162.628	346.478	509.106	3.372	85.648	212.765	298.413	2.869	+ 17·5	10.116	8 607	Teplitz (Settenz)-R.
729.154	687.945	611.240	2,296.114	2,907.354	8.864	615.207	2,211.095	2,826.302	8.617	+ 2·9	26.592	25 851	Böhmische Nordbahn
295.441	811.951	317.709	1.905.078	2,222.787	11.950	299.323	1,406.964	1,706.287	9.174	+ 30·3	35.850	27 522	Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
477.444	1,504.403	392.509	3,717.325	4,109.834	17.414	382.820	2,839.414	3,222.234	13.654	+ 27·5	52.242	40.962	Linie lit. B
114.763	306.439	115.876	1,137.812	1,253.688	13.777	119.017	1,113.219	1,232.236	13.541	+ 1·7	41.331	40.623	Graz-Köflacher Eisenb.
3,783.374	4,395.194	4,620.451	20,864.625	25,485.076	24.599	4,509.260	20,244.018	24,753.278	23.893	+ 3·0	73.797	71.679	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
429 246	214.009	183.659	433.097	616.756	2.042	181.452	437 805	619.257	2.128	— 4·0	6 126	6.384	Localbahnen
263.683	476.928	219.441	1,557.253	1,776.694	27.761	228.777	1,532.195	1,760.972	27.515	+ 0·9	83.282	82.546	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
44 288	415.979	18.992	417.728	436.720	29.115	16.758	388.893	405.651	27.043	+ 7·7	87.345	81.129	Leoben-Vordernberger
1,294.683	1,135.287	1,525.916	5,171.602	6,697.518	10.665	1,677.340	5,100.001	6,777.341	10.792	— 1·2	31.995	32.376	Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken
589.970	1,157.545	636.367	3,392.648	4,029.015	12.997	677.435	3,884.506	4,561.941	14 716	— 11·7	38.991	44.148	Ergänzuugsnetz
2,959.466	2,786.401	3,455.480	13,468.243	16,923.723	12.389	3,573.573	13,524.731	17,098.304	12.517	— 1·0	37.167	37.551	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
161.100	114.676	67.379	184.746	252.125	7.640	63.703	160.719	224.422	6.801	+ 12·3	22.920	20.403	Ostrau-Friedlander Eb.
4,474.513	1,899.511	7,244 858	19,067.365	26,312 223	17.356	7,445.526	19,357.173	26,802.699	17.715	— 2·0	52.068	53.145	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
40.415	. . . . .	9.582	. . . . .	9.582	2.396	9.606	. . . . .	9.606	2.402	— 0·3	7.188	7.206	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
628.018	650.975	444.307	1,893.860	2,338.167	8.204	466.963	2,060.904	2,527.867	8.870	— 7·5	24.612	26.610	Süd-Nordd. Verbindgsb.
299.889	157.095	181.249	340.828	522.077	5.866	188.276	298.667	486.943	5.471	+ 7·2	17.598	16.413	Wien-Aspang Bahn
111.447	334.325	72.359	908.438	980.797	15.089	73.097	821 548	894.645	13.764	+ 9·6	45.267	41.292	Wien-Pottd.-Wr. Neust.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate April		Im Monate April 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate April						Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende April	
					1901				1900				
	1901	1900	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom.		1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	4.922	1.318	1.223	1.878	3.101	443	2.903	415	+ 6·8	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	33.402	21.959	18.120	54.406	72.526	376	77.251	400	— 6·0	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	39.045	6.616	55.763	29.291	85.054	2.744	83.187	2.683	+ 2·3	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.803	2.546	1.069	2.728	3.797	237	6.659	416	— 43·0	16	16
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	3.515	1.681	3.004	5 377	8.381	335	9.024	361	— 7·2	25	25
Friedlander Bezirksbahnen:													
Friedland-Reichsgr. (Hermsd.)	11	. . .	5.180	796	1.834	1.032	2.866	260	. . . .	. . . .	. . .	11	. . .
Raspenau-Weissbach	6	. . .	8.220	2.430	2.100	3.098	5.198	866	. . . .	. . . .	. . .	6	. . .
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.570	970	1.658	3 210	4.868	195	4.012	160	+ 21·9	25	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	8	. . .	3.606	10	4.241	45	4.286	536	. . . .	. . . .	. . .	2	. . .
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	. . . .	14.071	. . . .	14.475	14.475	1.206	7.942	662	+ 82·2	12	12
Kremsthal-Bahn	70	70	21.109	12.263	15.764	30.619	46.383	663	43.514	622	+ 6·6	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	16.996	2.520	3.698	2.480	6.178	2 059	5.855	1.952	+ 5·5	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	3.580	620	3.236	1.719	4 955	261	3.935	207	+ 26·1	19	19
Localbahn Melnik-Mšeno	30	30	2.437	4.035	1.974	3.499	5.473	182	6.600	220	— 17·3	30	30
„ Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.527	384	532	838	1.370	91	1.170	78	+ 16·7	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	15.734	2.712	25.334	6.931	32 265	1.344	27.638	1.152	+ 16·7	24	24
Mutenitz-Gaya	15	. . .	2.617	3.171	1.035	3.073	4.108	274	. . . .	. . .	. . .	15	. . .
Mühlkreis-Bahn	. . .	58	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	24.526	. . .	. . .	. . .	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	13.441	6.179	4.861	9.508	14.369	1.796	13.417	1.677	+ 7·1	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	38	. . .	4.316	1.338	2.712	3.671	6.383	168	. . . .	. . .	. . .	38	. . .
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	8.420	788	4.098	2.961	7.059	282	7.173	287	— 1·7	25	25
Pielachthalbahn	49	49	11.341	3.280	7.819	9.202	17.021	347	16.594	339	+ 2·4	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	3.302	1.950	1.828	4.508	6.336	422	7 392	492	— 14·2	15	15
Radkersburg Luttenberg L.-B.	25	25	2.782	1.065	1.703	3.367	5.070	203	4.077	163	+ 24·5	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	46.580	16.170	33 917	31.993	65.910	1.939	67.621	1.989	— 2·5	34	34
Localbahn Saitz-Göding	38	38	7.049	3.394	3.179	6.809	9.988	263	13.364	352	— 25·3	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	10.608	3.853	6.090	8.071	14.161	566	11.802	472	+ 19·9	25	25
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	10.172	6.418	10.942	9 890	20.832	311	19.814	296	+ 5·1	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	36	17.612	6.877	8.787	10.649	19.436	462	18.761	521	— 11·3	42	36
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	12.509	31.191	4.624	44.938	49.562	2.753	45.752	2.542	+ 8·3	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	9.750	4.010	6.750	9 700	16.450	343	17.047	355	— 3·4	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	1.323	4.086	538	4.977	5.515	788	3.041	434	+ 81·5	7	7
Swoleňowes-Smečna Localbahn	10	10	2.589	20.715	364	33.200	33.564	3.356	12.704	1.270	+ 164·3	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	8.614	7.377	5.612	11.044	16 656	427	17.615	452	— 5·5	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	10.706	6.288	5.432	12.338	17.770	363	16.661	340	+ 6·8	49	49
Ueberetscherbahn(Bozen-Kaltern)	15	15	9.223	2.451	6.829	11.006	17.835	1.189	17.602	1.173	+ 1·3	15	15
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	605	2.043	186	6.109	6.295	787	6.286	786	+ 0·1	8	8
Zillerthalbahn	17	. . .	6.569	1.394	4.916	3.531	8.447	497	. . . .	. . .	. . .	16	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.: Přivoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	147.392	2.727	23.376	3.688	27.064	2.706	22.549	2.255	+ 20·0	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	237.800	412	65.856	1.708	67 564	1.609	63.841	1.520	+ 5·9	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	71.678	. . . .	15.838	. . . .	15.838	1.320	14.476	1.206	+ 9·5	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	113.654	. . . .	17.504	. . . .	17.504	2.501	18.355	2.622	— 4·6	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	137.978	. . . .	19 966	. . . .	19.966	3.328	20.298	3.383	— 1·6	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	12.626	5.090	4.170	8.032	12.202	872	10.590	756	+ 15·3	14	14
Wiener Localbahn-Actien-Ges.: Wien-Wr.-Neudorf-Guntramsdf.	25	25	58.079	22.637	17.726	36.672	54.398	2.175	56.514	2.261	— 3·8	25	25
Summe	19.426	19.065	13,696.810	8,382 959	12,940.501	34,796.614	47.737.115	2.457	47,374.364	2.485	— 1·1	19.418	19.053

Vom 1. Jänner bis Ende April 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1901				1900							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													b) Localbahnen
20.509	4.336	5.309	6.458	11.767	1.681	4.844	6.041	10.885	1.555	+ 8·1	5.043	4.665	Auspitzer Localbahn
114.137	82.511	62.502	212.299	274.801	1.424	60.557	234.623	295 180	1.529	— 6·9	4.272	4.587	Böhm. Commercialb.
107.047	23.310	149.709	105 408	255.117	8.230	146.049	117.420	263 469	8.499	— 3·1	24.690	25.497	Bozen-Meraner Bahn
9.664	12.517	3.690	13.007	16.697	1.043	3.523	14.697	18.220	1.139	— 8·4	3.129	3.417	Brandeis-Neratowitz
11.276	6.148	9.658	20.624	30.282	1.211	9.853	25.303	35.156	1.406	— 13·9	3 633	4.218	Deutschbrod-Humpoletz
15.790	3.221	5.425	4.471	9.896	899	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.697	. . .	Friedlander Bezirksb.: Friedland-Grenze
27.196	7.666	6.829	10.676	17.505	2.917	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	8.752	. . .	Raspenau-Weissbach
9.685	3.615	6.215	12.281	18.496	740	5.522	14.529	20.051	802	— 7·7	2.220	2.406	Gr.-Priesen-W.-Auscha
3.606	10	4.241	45	4.286	2.143	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	6.429	. . .	Innsbr. Mittelgebirgsb.
. . . .	37.741	. . . .	39.348	39.348	3.279	. . . .	28.313	28.313	2.359	+ 38·9	9.837	7.077	(Berg Isel-Igls)
71.381	45.933	51.159	112.351	163.510	2.336	51.821	115.811	167.632	2.394	— 2·5	7.008	7.182	Königshof-B.-Koněprus
57.993	9.959	12.687	10.093	22.780	7.593	8.927	12.303	21.230	7.077	+ 7·3	22.779	21.231	Kremsthal-Bahn
													Kuttenberger Localb.
11.612	2.078	10.405	5.771	16.167	851	6.729	6.128	12.857	677	+ 25·7	2.553	2.031	Laibach-Oberlaibach
8.887	10.123	7.110	12.137	19.247	642	7.004	15.468	22.472	749	— 14·3	1.926	2.247	Localb. Melnik-Mšeno
5.751	2.447	1.963	3.811	5.774	385	2.009	2.471	5.480	365	+ 5·5	1.155	1.095	Mšeno—Unter-Cetno
41.702	5.972	58.511	20.021	78.532	3.272	53.805	20.929	74 734	3.114	+ 5·1	9.816	9.342	Mori-Arco-Riva a. G.
9.354	17.818	3.723	16.242	19.965	1.331	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	5.993	. . .	Mutenitz-Gaya
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	43.989	43.988	87.977	. . .	. . .	. . .	. . .	Mühlkreis-Bahn
43.684	25.116	15.627	38.877	54.504	6.813	15.303	35.143	50.446	6.306	+ 8·0	20.439	18.918	Neutitscheiner Localb.
16.713	5.310	8.995	13.744	22.739	598	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.794	. . .	N.-Oe. Waldviertelbahn
28.261	2.630	13.320	10.347	23.667	947	11.396	13 227	24.623	985	— 3·9	2.841	2.955	Otrokowitz-Wisowitz
36.371	12.187	24.430	32.416	56.846	1.160	24.695	27.672	52.367	1.069	+ 8·5	3.480	3.207	Pielachthalbahn
11.050	6·841	6.245	17 093	23.338	1.556	7.094	20.803	27.897	1.860	— 16·3	4.668	5 580	Reichenau a/K.-Solnitz
10.917	3.544	6.677	10.960	17.637	705	7.206	7.559	14 765	591	+ 19·3	2.115	1.773	Radkersburg-Luttenbg.
166.258	64 698	120.014	123.969	243.983	7.176	122.346	129.883	252.229	7.419	— 3·3	21.528	22.257	Reichenberg-Gablonz-T.
27.884	17.319	12.402	36.518	48.920	1.287	10.423	28.319	38 742	1.020	+ 26·2	3.861	3.060	Saitz-Göding
36.398	13.479	20.410	26.141	46.551	1.862	17.695	24.206	41.901	1.676	+ 11·1	5.586	5.028	Salzburg-Lamprechtsh.
33.111	21.982	32.697	35.210	67.907	1.014	31.314	33.729	65.043	971	+ 4·4	3.042	2.913	Salzkammergut-Localb.
57.385	21.375	28.984	35 268	64.252	1.529	29.472	30.384	59.856	1.662	— 8·0	4.587	4 986	Schneebergbahn
45.835	116.289	16.510	167.803	184.313	10.240	14.918	139.586	154.504	8.584	+ 19·3	30.720	25.752	Stauding-Stramberger
34 790	14.776	22.980	36.600	59.580	1.241	26.096	36.606	62.702	1.307	— 5·0	3.723	3.921	Steyrthal-Bahn
4.538	12.782	1.843	15.620	17.463	2.494	1.614	12.010	13.624	1.946	+ 28·1	7.482	5.838	Stramberg-Wernsdorf
8.516	88.894	1.198	121.492	122.690	12.269	1.245	34.217	35.462	3.546	+ 246·0	36.807	10.638	Swoleňowes-Smečna
29.735	35.430	19.536	52.505	72.091	1.848	19.726	58.678	78.404	2.010	— 8·1	5.544	6.030	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
34.457	26.225	17.893	48.352	66.245	1.352	16.958	48.986	65.944	1.346	+ 0·4	4.056	4.038	Preding-Wdf.-Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg-Seewies
26.482	7 355	18.994	33.931	52.925	3.528	20.574	37.269	57.843	3.855	— 8·5	10.584	11.565	Ueberetscherbahn
605	6.031	185	17.520	17.706	2.213	168	18.797	18.965	2.371	— 6·6	6.639	7.113	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
20.678	4.509	14.014	11.403	25.417	1.589	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	4 767	. . .	Zillerthalbahn
													Dampftramways.
485.230	11.245	77.613	14.043	91.656	9.166	71.324	11.737	83.061	8.306	+ 10·4	27.498	24.918	Brünner Localeisenb.-G.: Ostrau-Witkow.-Ellg.
841.332	1.479	219.683	5.824	225.507	5.369	213.514	5.389	218.903	5.212	+ 3·0	16 107	15.636	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
224.687	. . . .	53.654	. . . .	53.654	4.471	46.809	. . . .	46.809	3.901	+ 14·6	13.413	11.702	Innsbruck-Hall i. T.
389.997	. . . .	55.893	. . . .	55.893	7.985	59.770	. . . .	59.770	8.539	— 6·5	23.955	25.617	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
467.566	. . . .	65.716	. . . .	65.716	10.953	66.955	. . . .	66.955	11.159	— 1·8	32.859	33.477	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
35.783	15.877	10.704	21.609	32.313	2.308	9.831	21.900	31.731	2.266	+ 1·9	6.924	6.798	Salzburger Eisenb. u. Tr.
276.511	61.761	61.963	72.446	134.409	5.376	59.929	81.365	141.294	5.652	— 4·9	16.128	16.956	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
4422.166	32,979 161	40,881.569	137,079.460	177,961.029	9.165	40,471.992	131,098.085	171,570.077	9.005	+ 1·8	27.495	27.015	Summe

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate April		Im Monate April 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate April						Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende April	
					1901				1900				
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom.			
	1901	1900	Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			1901	1900
	Kilometer											Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn [1]	6·31	6·31	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Gaisbergbahn [1]	5·25	5·25	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	13.774	50	8.586	307	8.893	. . .	8.610	. . .	. . .	. . .	. .
Schafbergbahn [1]	5·83	5·83	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Schneebergbahn [1]	9·67	9·67	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	7·15	126.859	. . . .	13.447	. . . .	13.447	. . .	12.848	. . .	. . .	. . .	. .
Baden-Vöslau	11·09	11.09	32.089	. . . .	5.788	. . . .	5.788	. . .	5.540	. . .	. . .	. . .	. .
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	23.444	. . . .	3 295	. . . .	3.295	. . .	4.159	. . .	. . .	. . .	. .
Brünner Strassenbahnen	18.61	10·37	471.028	6.145	54.829	8.212	63.041	. . .	23 872	. . .	. . .	. . .	. .
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	91.764	. . . .	9.804	. . . .	9.804	. . .	9.289	. . .	. . .	. . .	. .
Gablonzer elektr. Strassenbahn	21·90	11·46	114 102	. . . .	22.326	. . . .	22 326	. . .	16.397	. . .	. . .	. . .	. .
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	7.449	. . . .	1.685	. . . .	1.685	. . .	1.544	. . .	. . .	. . .	. .
Grazer elektrische Kleinbahnen	21·54	14.40	574.439	. . . .	89.112	. . . .	89.112	. . .	70.100	. . .	. . .	. . .	. .
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	36.887	. . . .	9.286	. . . .	9.286	. . .	10.072	. . .	. . .	. . .	. .
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	14 900	. . . .	2.492	. . . .	2.492	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Krakauer elektrische Kleinbahnen	4·41	. . .	246.530	. . . .	26.565	. . . .	26.565	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	362.864	. . . .	43.995	. . . .	43.995	. . .	43.040	. . .	. . .	. . .	. .
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·04	6·04	159.919	. . . .	26.458	. . . .	26.458	. . .	26.513	. . .	. . .	. . .	. .
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	92.209	. . . .	14.050	. . . .	14.050	. . .	14.011	. . .	. . .	. . .	. .
Pilsener elektrische Kleinbahnen	10·60	10.44	128.695	. . . .	13.027	. . . .	13.027	. . .	13.820	. . .	. . .	. . .	. .
Prager elektr. Strassenbahn	36·74	28·16	1,906.720	. . . .	201.677	. . . .	201.677	. . .	153.770	. . .	. . .	. . .	. .
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.) [1]	1·37	1·37	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Prag (Smichov)-Košíř	1·69	1·69	41.525	. . . .	4.499	. . . .	4.499	. . .	5.775	. . .	. . .	. . .	. .
Prag-Vysočan-Lieben	7·05	6·84	165.140	. . . .	20.156	. . . .	20.156	. . .	19.779	. . .	. . .	. . .	. .
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·14	6.14	129.921	. . . .	15.464	. . . .	15.464	. . .	15.211	. . .	. . .	. . .	. .
Teplitz-Eichwald	10·51	9·93	133.583	70	16.277	92	16.369	. . .	15.455	. . .	. . .	. . .	. .
Triester elektrische Kleinbahnen	17·30	. . .	625.939	. . . .	76.287	. . . .	76.287	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Wiener elektrische Strassenb.	45·44	25·80	4,110.773	. . . .	552.997	. . . .	552.997	. . .	317.466	. . .	. . .	. . .	. .
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	73.406	. . . .	11.837	. . . .	11.837	. . .	11.669	. . .	. . .	. . .	. .
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·10	0·10	33.827	. . . .	1.265	. . . .	1.265	. . .	978	. . .	. . .	. . .	. .
Auf den Laurenziberg in Prag [2]	0·39	0·39	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Auf die Festung Hohensalzburg [3]	0·19	0·19	3.483	. . . .	1.419	. . . .	1.419	. . .	1.204	. . .	. . .	. . .	. .

[1] Im Monate April 1901 war der Verkehr eingestellt.
[2] Der Betrieb wurde am 1. April 1901 aufgenommen, jedoch kein Betriebsausweis eingesendet.
[3] Der Betrieb wurde am 7. April 1901 aufgenommen, im Jahre 1900 am 14. April.

Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janów. Im Personenverkehre ergibt sich ein Ausfall von K 479 (— 385 Reisende), im Güterverkehre ein solcher von K 1410, bei einer um 1252 t geringeren Beförderung von Getreide, Brettern, Brennholz und Bruchsteinen. Ueberdies sind im April l. J. Refactien in der Höhe von K 1740 geleistet worden, wodurch die Einnahmen gleichfalls eine Schmälerung erfahren haben.

Localbahn Lupków-Cisna. Infolge der Wenigerbeförderung von circa 300 Waldarbeitern ergibt sich im Personenverkehre eine um K 200 geringere Einnahme. Im Güterverkehre hinwieder resultirt durch die Mehrverfrachtung von 823 t Bauholz ein Einnahmenplus von K 1971.

Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz. Der Einnahmenausfall rührt fast zur Gänze aus dem Güterverkehre her (— K 1768), welcher eine Wenigerbeförderung von 779 t, meist Schnittholz, ersehen lässt. Im Personenverkehre beträgt der Ausfall K 70, bei einer Minderfrequenz von 92 Reisenden.

Localbahn Mauthausen-Grein. Von der Mehreinnahme entfallen K 577 auf den Personenverkehr, welcher infolge der günstigen Witterungsverhältnisse eine Mehrfrequenz von 1102 Reisenden zeigt, und auf den Güterverkehr K 1033.

Die Mehreinnahme in letzterem ist in den Mehrtransporten von Steinen, Brettern und Langholz (445 t) begründet.

Localbahn Neuhaus-Neubistritz. Im Personenverkehre wurden um 703 Reisende weniger befördert und um K 409 weniger vereinnahmt. An Frachten wurden um 808 t, meist Holz, mehr befördert und hiedurch eine um K 1684 höhere Einnahme erzielt.

Localbahn Plan-Tachau. Im Personenverkehre hat sich trotz einer geringen Zunahme der Frequenz (+ 134 Reisende) eine Verminderung der Ein-

vom 1. Jänner bis Ende April 1901 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April								Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1901				1900							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
Zahnradbahnen.													
. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
17.243	131	10.973	644	11.617	. . .	11.417	151	11.568	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
mit elektrischem Betriebe.													
436.624	. . . . .	47.347	. . . . .	47.347	. . .	46.572	. . . . .	46.572	. . .	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
44.998	. . . . .	7 333	. . . . .	7.333	. . .	7.173	. . . . .	7.173	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
95.068	. . . . .	14.658	. . . . .	14.658	. . .	14.788	. . . . .	14.788	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
1,555.033	26.778	180.226	34.516	214.742	. . .	50.811	38.239	89.050	. . .	. . .	. . .	. . .	Brünner Strassenbahn
277.084	. . . . .	29.538	. . . . .	29.538	. . .	31.031	. . . . .	31.031	. . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. B.
413.376	. . . . .	77.555	. . . . .	77.555	. . .	38.195	. . . . .	38.195	. . .	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elektr. Str.-E.
24.190	. . . . .	5.671	. . . . .	5.671	. . .	5.155	. . . . .	5.155	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.-Stadt
1,970.898	. . . . .	312.204	. . . . .	312.204	. . .	251.295	. . . . .	251.295	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
90.206	. . . . .	22.235	. . . . .	22.235	. . .	24.822	. . . . .	24.822	. . .	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
23.519	. . . . .	4.030	. . . . .	4.030	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr.Betr.)
368.023	. . . . .	40.099	. . . . .	40.099	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Krakauer elektr. Kleinb.
2,260.493	. . . . .	153.840	. . . . .	153.840	. . .	150.544	. . . . .	150.544	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
529.575	. . . . .	81.847	. . . . .	81.847	. . .	79.835	. . . . .	79.835	. . .	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
334.297	. . . . .	51.191	. . . . .	51.191	. . .	51.312	. . . . .	51.312	. . .	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.-B.
424.908	. . . . .	42.965	. . . . .	42.965	. . .	45.439	. . . . .	45.439	. . .	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
2,775.994	. . . . .	719.448	. . . . .	719.448	. . .	530.965	. . . . .	530.965	. . .	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str.-B.
. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
148.385	. . . . .	16.055	. . . . .	16.055	. . .	16.487	. . . . .	16.487	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Smichov)-Košíř
597.012	. . . . .	70.722	. . . . .	70.722	. . .	74.060	. . . . .	74.060	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
474.311	. . . . .	54.165	. . . . .	54.165	. . .	53.799	. . . . .	53.799	. . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr.St.
501.463	264	60.849	287	61.136	. . .	56.988	143	57.131	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
2,054.248	. . . . .	239.930	. . . . .	239.930	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Triester elektr. Kleinb.
2,433.002	. . . . .	1,942.402	. . . . .	1,942.402	. . .	1,118.007	. . . . .	1,118.007	. . .	. . .	. . .	. . .	Wiener elektr.Strassenb.
244.164	. . . . .	40.665	. . . . .	40.665	. . .	39.126	. . . . .	39.126	. . .	. . .	. . .	. . .	Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.													
52.767	. . . . .	1.900	. . . . .	1.900	. . .	1.657	. . . . .	1.657	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
3.483	. . . . .	1.419	. . . . .	1.419	. . .	1.204	. . . . .	1.204	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg

nahme um K 348 ergeben. Die Mindereinnahme im Güterverkehre per K 1975 ist der geringeren Verfrachtung von Holz nach Sachsen und der Wenigerbeförderung von Kohle, aus Anlass der Betriebseinstellung der Glasfabrik in Sorghof, zuzuschreiben (— 170 t).

Localbahn Postelberg-Laun. Die Mehreinnahme vertheilt sich auf den Personenverkehr mit K 112 (+ 305 Reisende) und auf den Güterverkehr mit K 633. Bezüglich des letzteren erklärt sich die Steigerung durch die Zunahme der Zucker-, Melasse- und Kalksteintransporte (+ 357 t).

Localbahn Potscherad—Wurzmes. Durch die Wenigerverfrachtung von Kohle und Zucker (— 870 t) resultirt ein Ausfall von K 944. Im Personenverkehre hat sich bei einer geringen Mehrfrequenz (+ 110 Reisende) gleichfalls eine Mindereinnahme (K 37) ergeben.

Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal. Von der Mehreinnahme entfallen K 274 (+ 320 Reisende) auf den Personenverkehr und K 276 (+ 174 t) auf den Güterverkehr, welch letztere der Mehrbeförderung von Kohle und Rohtabak entspringt.

Localbahn Strakonitz-Winterberg. Im Personenverkehre ergibt sich eine Mehreinnahme von K 3208 (+ 8331 Reisende) und im Güterverkehre eine solche von K 1098 (+ 128 t). Die Einnahme per Kilometer hat jedoch einen Rückgang um 26·6 pCt. erfahren, welcher sich dadurch erklärt, dass die Einnahmen nicht in gleichem Masse gestiegen sind, in welchem die Bahn durch den Zuwachs der Linie Winterberg—Eleonorenhain an Länge zugenommen hat.

Ybbsthalbahn. Infolge der stärkeren Holz-, Getreide- und Mehltransporte hat sich im Güterverkehre eine Zunahme der beförderten Menge um 1050 t mit einer Mehreinnahme von K 6268 ergeben. Im Personenverkehre resultirt dagegen eine Mindereinnahme von K 270 (— 434 Reisende).

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien). Die im Monate April 1901 erzielte bedeutende Mehreinnahme resultirt aus dem durch die günstigen Wasserstandsverhältnisse bedingten lebhaften Kohlenverkehr zur Elbe.

Böhmische Nordbahn. Die Mindereinnahme im Güterverkehre beruht auf einer Verschiebung des Verkehres.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate April 1901 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 11.293, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 37.807, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 49.100, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 13.780, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 94.480, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 80.700 ergeben.

Die Mehreinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem stärkeren Kohlenverkehre und dem Verkehre von diversen Gütern, die Mindereinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem geringeren Kohlenverkehre.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate April 1901 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 15.678 Personen und des Erträgnisses um K 13.378.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Zeitperiode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 79.734 t und des Erträgnisses um K 586.173.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich

bei	Zucker, roh	um 2.121 t
„	Holz aller Art	„ 14.770 t
„	Steinen aller Art	„ 18.543 t
„	Eisen und Stahl	„ 3.620 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen

bei	Getreide aller Art	um 3.522 t
„	Mehl und Mahlproducten	„ 1.448 t
„	Zucker, raffinirt	„ 1.853 t
„	Erzen und Schlacken	„ 2.680 t
„	Kohlen	„ 93.933 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 837 Personen ab und das Erträgniss um K 103 zu.

Der Güterverkehr weist eine Zunahme des Frachtquantums um 601 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 11.353 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere

bei	Mehl und Mahlproducten	um 264 t
„	Holz aller Art	„ 1.040 t
„	Steinen aller Art	„ 4.089 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu constatiren

bei	Zucker, roh	um 354 t
„	Erzen und Schlacken	„ 453 t
„	Eisen und Stahl	„ 364 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 2154 Personen und das Erträgniss um K 686 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 1509 t und des Erträgnisses um K 6701 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Eisen und Stahl eine Mehrverfrachtung und die Artikel Holz aller Art, Steine aller Art, sowie Erze und Schlacken eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate April 1900, im Personenverkehre eine Zunahme um 297 Personen und des Erträgnisses um K 315, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 223 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 3692.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Mehl und Mahlproducte, sowie Steine aller Art eine Mehrverfrachtung zu verzeichnen.

Auf der Localbahn Auspitz resultirte im Personenverkehre eine Abnahme um 936 Personen und des Erträgnisses um K 229, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 318 t und des Erträgnisses um K 427.

Diesfalls ist insbesondere rücksichtlich des Artikels Getreide aller Art eine Mehrverfrachtung zu constatiren.

Was endlich die Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz betrifft, so ergibt sich im Personenverkehre eine Abnahme um 221 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 243, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 89 t und des Erträgnisses um K 357.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate April 1901 gegenüber derselben Zeitperiode des Vorjahres resultirende Mindereinnahme kann hauptsächlich dem Umstande zugeschrieben werden, dass im April des Vorjahres nach Beendigung des Strikes der Grubenarbeiter sehr bedeutende Kohlentransporte zur Beförderung gelangten, während im laufenden Jahre die Kohlenbeförderung normal, also gegen das Vorjahr bedeutend geringer wurde.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate April 1901 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

(provisorische Ziffern pro April 1901, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:		
Garantirtes Netz . . .	+ 12.351 Personen	— K 28.287
Ergänzungsnetz . . .	— 8.369 „	— „ 3.669
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 11.640 „	— „ 5.880

Die schlechten Witterungsverhältnisse haben den Verkehr, namentlich die Reisen auf längeren Strecken, ungünstig beeinflusst.

B. Frachtenverkehr:

(provisorische Ziffern pro April 1901, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantirtes Netz .	+ 17.131 t + K 174.638
„ „	Ergänzungsnetz .	— 3.805 t — „ 47.163
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn		+ 692 t — „ 35.975

Die Mehreinnahme auf dem garantirte Netze ist in einem erheblich stärkeren Umschlagsverkehre per Donau—Korneuburg begründet.

Die Mindereinnahmen auf dem Ergänzungsnetze, sowie auf der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn sind dem schwächeren Kohlenverkehre über Mittelwalde, respective Seidenberg und Liebau zuzuschreiben.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate April 1901 erzielten Einnahmen haben im Vergleiche mit dem correspondirenden Monate des Vorjahres eine Zunahme um K 15.894 erfahren. Hievon entfallen auf den Personenverkehr K 3335, auf den Frachtenverkehr K 12.559.

Die Localbahn Mödling-Brühl hat gleichfalls eine Mehreinnahme von K 183 zu verzeichnen.

Dagegen wiesen die Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Spielfeld-Radkersburg Mindereinnahmen aus.

Dieselben betrugen

bei erstgenannter Bahn . . . . . K 2.637
Personenverkehr — K 2.459
Frachtenverkehr — K 178

bei letzterer Bahn . . . . . K 1.047
Personenverkehr — K 1.528
Frachtenverkehr + K 481

Bei den Pachtbahnen ergaben sich nachstehende Zunahmen der Erträgnisse:

Leoben-Vordernberger Bahn . . . . K 1.785
Personenverkehr + K 328
Frachtenverkehr + K 1.457

Graz-Köflacher Bahn . . . . . K 10.697
Personenverkehr — K 1.419
Frachtenverkehr + K 12.116

Localbahn Radkersburg-Luttenberg K 993
Personenverkehr — K 438
Frachtenverkehr + K 1.431

Localbahn Laibach—Ober-Laibach K 1.020
Personenverkehr + K 1.207
Frachtenverkehr — K 187

Ein Rückgang in den Einnahmen trat hingegen bei nachbenannten Pachtbahnen ein, und zwar bei der

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn K 47.280
Personenverkehr — K 2.789
Frachtenverkehr — K 44.491

und bei der

Localbahn Cilli-Wöllan . . . . um K 959
Personenverkehr — K 284
Frachtenverkehr — K 675

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate April 1901 wurden im Personenverkehr um 847 Personen mehr befördert, jedoch um K 3398 weniger Einnahmen erzielt als im gleichen Monate des Vorjahres, was seine Erklärung in dem schlechten, für Ausflüge über längere Strecken ungünstigen Wetter während der Osterfeiertage findet.

Hingegen zeigt sich im Güterverkehre bei einer Mehrverfrachtung von 4464 t eine Mehreinnahme von K 8512.

Im Gesammten ergibt sich demnach für die Eisenbahn Wien-Aspang eine Steigerung der Einnahmen von K 5114.

Schneebergbahn. Im Personenverkehre wurden 1295 Personen weniger befördert und um K 915 weniger vereinnahmt, was ebenfalls in dem ungünstigen Wetter während der Osterfeiertage seine Erklärung findet.

Im Güterverkehre hingegen ergibt sich bei einer Mehrverfrachtung von 2208 t eine Zunahme der Einnahmen von K 1590.

Der Gesammtverkehr weist somit für die Schneebergbahn eine Mehreinnahme von K 675 auf.

Inland.

Parlamentarisches.

Abgeordnetenhaus.

In der 59. (Vormittag-) Sitzung vom 10. Juni gelangte der Bericht des Eisenbahnausschusses über den Gesetzentwurf betreffend die im Jahre 1901 sicherzustellenden Localbahnen zur Verhandlung; als erster Contra-Redner erhält das Wort

Abg. Loser, der bedauert, dass das Land Vorarlberg bei den Investitionsvorlagen vollkommen unberücksichtigt geblieben sei. Er befürwortet die Einbeziehung der Montafoner Bahn in die Vorlage, beantragt eine hierauf bezügliche Resolution und erklärt, für das Gesetz zu stimmen.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Hohes Haus! Es ist eigentlich nicht so sehr meine Aufgabe, die zur Discussion stehende Vorlage gegen Einwendungen oder Angriffe zu vertheidigen, denn solche sind weder im Eisenbahnausschusse, noch auch von Seiten des sehr geehrten Herrn Redners im hohen Hause geltend gemacht worden, ich betrachte vielmehr meine Aufgabe eher als eine informative, um dem hohen Hause noch über einige Punkte Aufschluss zu geben, welche bei den früheren Verhandlungen vielleicht nicht genügend ausgeführt worden sind.

In dieser Richtung habe ich auch einigen speciellen Wünschen nachzukommen, welche von einigen sehr geehrten Herren Abgeordneten an mich gerichtet worden sind.

Was nun insbesondere den Wunsch des sehr geehrten Herrn Vorsprechers, des Herrn Abgeordneten aus Vorarlberg, betrifft, der sich darauf bezieht, dass die Montafoner Bahn in der Vorlage nicht ihre Stelle gefunden hat, so bitte ich, daraus nicht irgendwie folgern zu wollen, dass die Regierung der Montafoner Bahn nicht mit vollem Wohlwollen und lebhafter Sympathie gegenübersteht; sie war nur der Meinung, dass es vielleicht doch dem Stande von Montafon möglich sein werde, auch ohne eine staatliche Unterstützung dieses Unternehmen, welches ein gesundes und lebensfähiges ist, mit Hilfe der Landesunterstützung durchzuführen, deshalb ist von Seiten der Regierung bisher der Frage einer staatlichen Unterstützung des Unternehmens nicht näher getreten worden. Diese Unterstützung ist aber eine so ausserordentlich bescheidene — sie beträgt ja nur fl. 30.000 — dass ich den verehrten Herren Abgeordneten die Versicherung geben kann, dass, wenn sich wirklich zeigt, dass die Finanzirung des Unternehmens einer staatlichen Unterstützung in diesem Ausmasse bedarf, die Ertheilung dieser Unterstützung dann von Seiten der Regierung einem Anstande nicht begegnen wird.

Es ist nun eine ganze Reihe von Projecten sowohl im Eisenbahnausschusse besprochen als auch zum Gegenstande von Resolutionen gemacht worden, über welche ich mir erlauben möchte, hier im hohen Hause auch einige Bemerkungen vorzutragen, und zwar möchte ich das einthcilen nach der geographischen Lage, welche diese verschiedenen Projecte einnehmen.

Von Seiten der Herren aus Niederösterreich wird ein besonderes Gewicht darauf gelegt, dass die auch vom niederösterreichischen Landtage gewünschte und geförderte Verbindung Krems—Grein, die Donauthal-Bahn, möglichst bald zustande gebracht werde, und es war ein lebhafter Wunsch der Herren, dass auch diese Verbindung, welche einen ziemlich grossen Capitalsaufwand erheischt, schon in der gegenwärtigen Regierungsvorlage vorgesehen sein möchte. Es war leider nicht möglich, diesem Wunsche zu entsprechen, und zwar deshalb, weil die Kostenfrage und die technische Frage dem Eisenbahnministerium noch nicht hinreichend geklärt erschienen sind. Es besteht aber die Absicht — und ich nehme keinen Anstand, das auch hier im hohen Hause mitzutheilen — es besteht die Absicht, zur möglichsten Klarstellung der beiden Fragen die technischen Vorarbeiten durch die Staatsverwaltung selbst oder unter ihrer Oberleitung durchzuführen und die Aufstellung des Detailprojectes zu veranlassen, womit es auch möglich sein wird, die

richtige Form der Finanzirung, bezüglich deren die Meinungen derzeit noch auseinandergehen, zu wählen und dann mit geeigneten Vorschlägen an das hohe Haus heranzutreten.

Ebenso spielt in Niederösterreich auch ein Project, welches gleichfalls ein Stück Donauthal-Bahn ist, nur ein Stück an dem anderen Ufer; während das jetzt besprochene am linken Ufer oberhalb von Wien ist, handelt es sich bei dem anderen um ein Stück Bahn am rechten Ufer der Donau unterhalb Wien, nämlich um die vielbesprochene elektrische Bahn zwischen Wien und der ungarischen Grenze in der Richtung nach Pressburg. Dieses Project hat anfangs wesentlichen Schwierigkeiten begegnet: es ist eine Reihe von Vorfragen zu lösen gewesen, die sich insbesondere aus der Mitbenützung von Strecken anderer Bahnen durch die Unternehmung der neu geplanten elektrischen Linie ergeben haben; es ist auch das Verhältniss dieser Linie zum garantirten Netz der Staatseisenbahn in Frage gestanden. Die Sache hat also eine zeitlang ziemlich ungünstig ausgesehen. Ich kann mit Befriedigung constatiren, dass in letzter Zeit mehrere der Vorfragen, welche für eine günstige Erledigung dieses Bahnprojectes massgebend sind, eine den öffentlichen Interessen zusagende Lösung gefunden haben, wodurch es denn auch der Staatseisenbahn-Verwaltung ermöglicht sein dürfte, der Realisirung dieses Projectes unter der Voraussetzung näherzutreten, dass auch von Seiten des niederösterreichischen Landtages, wie ja zu erwarten ist, dem Projecte eine materielle Förderung in entsprechendem Ausmasse zutheil wird.

Ebenfalls Niederösterreich, aber auch noch das angrenzende Land Steiermark berührt die Maria-Zeller Bahnfrage, eine Frage, welche sich schon seit längerer Zeit hinzieht und in welcher ja leider ein Fortschritt bis jetzt eigentlich nicht zu constatiren ist. Die Lösung der Frage ist dadurch erschwert, dass verschiedene Bestrebungen in Absicht auf die Einbeziehung von Maria-Zell in das Eisenbahnnetz im Zuge sind, die unter einander collidiren. Es war ursprünglich geplant, die Staatsbahnlinie St. Pölten—Kernhof nach Maria-Zell fortzusetzen. Diesem Gedanken stand aber ein Project gegenüber, welches, von Steiermark ausgehend, die Fortsetzung der Linie Mürzzuschlag—Neuberg ins Auge fasste; weiter ist hinzugekommen das Project einer elektrischen Bahn von Gross-Reifling über Wildalpen und Weichselboden nach Wegscheid und mit der weiteren Fortsetzung, die neuerdings angestrebt wird, über Maria-Zell und die Terz nach Kernhof — also eine ganze elektrische Durchzugslinie — und das allerletzte und jüngste Project ist eine von der Pielachthalbahn vorgeschlagene Fortsetzung von Kirchberg an der Pielach über Puchenstuben nach Maria-Zell. Das letzte Project würde unter den gegebenen Verhältnissen auch Aussicht auf eine wohlwollende Förderung von Seiten des niederösterreichischen Landtages haben, weil ja das Land Niederösterreich Hauptinteressent der Pielachthalbahn ist. Es kann heute wirklich nicht mit Bestimmtheit gesagt werden, welches dieser Projecte sich als das geeignetste herausstellen wird, um das angestrebte Ziel der Einbeziehung von Maria-Zell in das staatliche Bahnnetz zu erreichen. Die Staatseisenbahn-Verwaltung hätte natürlicherweise gewiss Vorliebe für die Fortsetzung ihrer eigenen Linie von Kernhof, muss aber andererseits zugeben, dass diese Fortsetzung eine recht schwierige und kostspielige ist und dass sie bis zu einem gewissen Grade auch ersetzt werden könnte, wenn die Fortsetzung der elektrischen Bahn, die jetzt geplant wird, von Maria-Zell nach Kernhof zustande kommt, denn dann würde die Nothwendigkeit einer eigenen, selbstständigen Staatslinie entfallen. Andererseits würde auch die Fortsetzung der Pielachthalbahn von Kirchberg insofern einen gewissen Anreiz bieten, als nach den Vorschlägen, soweit sie bis jetzt vorliegen, die Ausführung dieser Linie mit einem verhältnissmässig geringeren finanziellen Opfer des Staates ermöglicht werden könnte. Die Frage muss aber noch genau klargestellt werden. Es ist heute noch nicht möglich, sich darüber klar zu sein, ob nicht die Fortsetzung der Pielachthalbahn doch grössere materielle Opfer erheischen wird, als die Gesellschaft es jetzt glaubt, und damit würde wieder der Vorzug, denn dieses Project vom staatsfinanziellen Standpunkte hat, sich wesentlich verringern. Ich muss also die Interessenten von Maria-Zell bitten, ihre schon so vielbewährte Geduld noch eine kleine Zeit weiter aufrechtzuerhalten, und hoffe zuversichtlich, dass es gelingen wird, eine Lösung zu finden, die auch den staatsfinanziellen Interessen die gebührende Rücksicht zutheil werden lässt.

Nun möchte ich mir erlauben, noch auf einen Wunsch überzugehen, der auch im Eisenbahnausschusse sehr lebhaft besprochen worden ist und der schon seit der Investitionsvorlage rege war, damals in Gestalt einer Resolution, durch welche sehr weitgehende Wünsche in Absicht auf die Einbeziehung des kärntnerischen Rosenthales in die Eisenbahnverbindung geltend gemacht worden sind. Dem hohen Hause ist ja bekannt, dass, bevor die jetzt durch die Investitionsvorlage sichergestellte Linie Klagenfurt—Weizelsdorf gegen die Karawanken hin noch als Hauptbahn ins Auge gefasst war, eine sehr nützliche und zweckmässige Localbahn geplant war, welche Unter-Loibl, den Sitz einer alten, bei den schwierigen Concurrenzverhältnissen auch recht schwer arbeitenden Industrie, mit Klagenfurt verbinden sollte. Diese Unternehmung liegt nun ganz begreiflicherweise auch im lebhaften Interesse des Landes Kärnten, und es macht sich daher der Wunsch geltend, es möchte, womöglich in Verbindung und im Zusammenhange mit dem Bau der Karawankenbahn, auch dafür gesorgt werden, dass eine Industriebahn, eine bescheiden ansgestattete Bahn minderer Ordnung, für den Industriebezirk von Ferlach und Unter-Loibl sichergestellt werde. Ich darf den Herren Interessenten die Versicherung geben, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung die Bedeutung dieser Industriebahn vollständig würdigt und dass sie ihrerseits gern bereit sein wird, zur Realisirung dieses Wunsches die Hand zu bieten. Selbstverständlich wird durch den Gang, den die Entwicklung des Projectes der Karawankenbahn genommen hat, auch das technische Project für die Eisenbahn von Unter-Loibl, respective Ferlach nach Weizelsdorf beeinflusst werden, und es wird nothwendig sein, die Trasse dem neuen Zuge der Hauptbahn entsprechend umzulegen. Die Eisenbahnverwaltung zweifelt auch nicht, dass die Interessenten und das Land in gewohnter Opferwilligkeit auch das Nöthige thun werden, damit diese Industriebahn sobald als möglich zustande komme, und es darf die Hoffnung ausgesprochen werden, dass es dann der dortigen Industrie leichter möglich sein wird, sich im Concurrenzkampfe auch fernerhin sowie bis jetzt ehrenvoll und lebenskräftig zu behaupten.

Eine weitere von den Linien, welche in dem vorliegenden Gesetzentwurfe vermisst wird und über die ich daher eine Bemerkung beifügen möchte, ist eine Schmalspurbahn in Südböhmen, die Linie von Neuhaus über Kamenitz nach Wobratein, ein Project, welches schon seit einer Reihe von Jahren verfolgt wird, welches vom böhmischen Landtage schon zum Gegenstande der Beschlussfassung gemacht worden ist und welches mit Rücksicht darauf, dass man die Kosten möglichst herabzudrücken gesucht hat, ausnahmsweise nicht mit Normalspur, sondern mit Schmalspur gebaut werden soll, was sich hier dadurch rechtfertigt, dass diese Bahn an eine Schmalspurbahn anschliesst, nämlich an die bestehende Linie Neuhaus—Neu-Bistritz. Dieses Project ist in dem hier vorliegenden Gesetzentwurfe vermisst worden, und es war der lebhafte Wunsch der Interessenten, dass von Seiten der Regierung diesem Gegenstande auch die geeignete Fürsorge und Förderung zugewendet werde. Ich nehme keinen Anstand, hier im hohen Hause die Erklärung wieder abzugeben, die ich schon im Eisenbahnausschusse abgegeben habe: die Regierung ist geneigt, die Sicherstellung der schmalspurig projectirten Eisenbahn Neuhaus-Kamenitz-Wobratein in Aussicht zu nehmen, sie in die nächste Localbahnvorlage, welche dem hohen Hause vorgelegt werden wird, einzubeziehen, und damit durch den Aufschub, welchen die gesetzliche Sicherstellung nothgedrungen erleiden muss, in der Sache selbst kein Aufschub entstehe, sich mit dem böhmischen Landesausschusse ins Einvernehmen zu setzen, damit die Ausarbeitung des Detailprojectes à conto des zukünftigen Sicherstellungscapitales unverweilt in die Wege geleitet werde.

Ich möchte nun nur noch mit wenigen Worten beifügen, dass ausser den hier besprochenen Projecten noch eine ganze Reihe weiterer Projecte sowohl im Eisenbahnausschusse, als auch in zahlreichen dem Eisenbahnministerium zugekommenen Petitionen und befürwortenden Eingaben als ein lebhafter Wunsch und als ein Gegenstand der baldmöglichsten Sicherstellung von den Interessenten angestrebt werden. Es wird sich ja vielleicht noch im Laufe der Debatte Gelegenheit ergeben, auf einen oder den anderen dieser Punkte zurückzukommen, und es liegen ja in dieser Richtung auch Anträge vor, welche Abänderungen des Gesetzentwurfes beinhalten. Ohne dem vorzugreifen, was über diese Anträge bei der Specialdebatte gesprochen werden wird, möchte ich mir nur erlauben einen principiellen Gesichtspunkt hervorzuheben, und zwar in Uebereinstimmung mit dem, was ich schon im Eisenbahnausschusse auszuführen die Ehre gehabt habe. Es kann nicht gemeint sein, dass diese Localbahnvorlage hier einen Abschluss oder eine Scheidewand gegen weitere Localbahnbestrebungen bildet. Es sollen diejenigen Projecte, welche in dieser Vorlage nicht haben Aufnahme finden können, dadurch keineswegs vorweg ausgeschlossen sein. Es wird im Gegentheile von der Staatseisenbahn-Verwaltung als ihre Aufgabe erkannt, weiteren Projecten für Bahnen niederer Ordnung, welche sich aus wirthschaftlichen Rücksichten als zweckmässig und wünschenswerth darstellen,

ihre Fürsorge zuzuwenden und im geeigneten Augenblicke, je nachdem diese Projecte technisch und finanziell ausgereift sind, je nachdem sie durch Beschlüsse der Landesvertretungen empfohlen werden, denen ja in dieser Richtung ein ganz vorzugsweises Votum nach unserer Gesetzgebung eingeräumt ist, auch die nöthigen Schritte einzuleiten, um diese Actionen der Länder staatlich zu unterstützen.

Es wird daher dieser Zweig der fürsorgenden Thätigkeit der Staatseisenbahn-Verwaltung von ihr als ein ständig zu pflegender, als ein organischer und systematischer erkannt, und die Staatseisenbahn-Verwaltung glaubt an diesem Gesichtspunkte umsomehr festhalten zu müssen, als sonst ein Hasten und Ueberstürzen in der Thätigkeit, die sich auf die Sicherstellung von Localbahnen bezieht, hervorgerufen würde, welches auch vom Standpunkte dieses besonderen Dienstzweiges keineswegs als wünschenswerth erkannt werden kann. Wie ich schon im Eisenbahnausschusse auszuführen die Ehre hatte, stehen ja jetzt für die Eisenbahnbauthätigkeit grosse und umfassende Aufgaben bevor. Ein Netz von 574 Kilometern soll in den nächsten fünf Jahren durch die Sicherstellung der Investitionsvorlage dem Ausbau zugeführt werden. Dazu kommt noch infolge der gegenwärtigen Vorlage, wenn sie auch ohne Erweiternng vom hohen Hause angenommen wird, eine weitere Anzahl von 605 Kilometern Eisenbahnen, die in den nächsten drei bis vier Jahren auszubauen sein werden. Es handelt sich also darum, dass wir dem Eisenbahnbau 1179 Kilometer in den nächsten vier oder fünf Jahren zuführen, das ist doppelt so viel als der jährliche Zuwachs an neuen Eisenbahnen in den letzten vier oder fünf Jahren betragen hat. Es wird also die Eisenbahnbauthätigkeit schon durch diese beiden Vorlagen auf das Doppelte gesteigert. Dabei sind aber diese Kilometer nicht gleichwerthig; denn die Kilometer der Investitionsvorlage sind durch ihre Kostspieligkeit und durch die umfassenden Bauten, die darin liegen, vielleicht so hoch wie 3 bis 4 Kilometer gewöhnlicher Bahnen anzuschlagen.

Aus dieser Erwägung dürfte sich ergeben, dass es nicht einer richtigen Wirthschaftspolitik entsprechen würde, über dieses ohnehin schon wesentlich gesteigerte Ausmass von Eisenbahnbauaufgaben, welche für die nächste Zeit bevorstehen, noch sehr weit hinauszugehen und vielleicht noch viele andere Projecte, deren ja ungefähr 200 bestehen, in die Vorlage aufzunehmen, sondern dass es vielleicht gerade im Interesse der Sache und, um eine Unzulänglichkeit des ganzen Bauapparates und stürmische Schwankungen in den Preisen hintanzuhalten, sehr wohlgethan ist, wenn von einer wesentlichen Erweiterung der Vorlage hier Umgang genommen wird.

Es würde das auch dem Vorgange entsprechen, welchen das hohe Haus, wie ich noch einmal hervorheben muss, mit weiser Selbstbeschränkung und mit einer ausserordentlich wirksamen Vorsorge für den Erfolg bei der Berathung und Beschlussfassnng des Investitionsgesetzes bethätigt hat, indem trotz vieler gegentheiliger Anträge und Anregungen der Vorschlag der Regierung angenommen worden ist, ohne dass derselbe eine Erweiterung erfahren hätte. Und darum erlaube ich mir auch bei der gegenwärtigen Localbahnvorlage das hohe Haus zu bitten, es wolle im gleichen Sinne sich über die Localbahnvorlage entschliessen und zunächst in die Specialdebatte des Gesetzes eingehen.

Abg. Plantan sagt, gegen die Vorlage principiell keine Einwendung zu erheben, bedauert es aber, dass dieselbe in jener überhasteten Weise durchberathen werde, wie dies die jetzige parlamentarische Massenarbeit verlange. Er erklärt, für diese Vorlage zu stimmen, in der Voraussetzung, dass auch Krain jene Localbahnen erhalten werde, ohne die ein Aufschwung dieses Landes undenkbar erscheine. Er befürwortet den Ausbau der Unter-Krainer Bahn und deren Fortsetzung an die croatische Landesgrenze und betont insbesondere die Wichtigkeit des Anschlusses an Knin und die bosnischen Bahnen. Weiter empfiehlt er den Bau der Bahn Treffen-Tržišče mit einer Schleppbahn zu den Kohlenlagern nach Johannisthal, sowie der Strecke Krainburg—Neumarktl.

Abg. Dr. Kindermann dankt dem Eisenbahnministerium für die materielle Unterstützung der Linie Nixdorf—Rumburg—Schönlinde und urgirt nachdrücklich das endliche Zustandekommen der Linien Nixdorf—Seebnitz und Schluckenau—Sohland.

Gegenüber dem Drängen auf Fortsetzung der Verstaatlichungsaction, insbesondere Verstaatlichung der Nordwestbahn, erklärt Redner, dass die deutschen Abgeordneten den nationalen Standpunkt auch hier nicht verleugnen dürfen und erst entsprechende nationale Garantien fordern müssen, so die Berufung eines deutschen Landsmannministers und die Schaffung von mindestens zwei deutschen Eisenbahn-Betriebsdirectionen in Böhmen, dann erst könne die Verstaatlichung fortgesetzt werden.

Abg. Kittel polemisirt gegen Ausführungen des Ministerpräsidenten anlässlich seiner Rede über die Wasserstrassenvorlage. Er erklärt, für das Localbahngesetz als eine theilweise Entschädignng an jene Steuerträger zu stimmen, welche keinen Nutzen aus den Wasserstrassen werden ziehen können, und bespricht sodann insbesondere die Localbahn Rakonitz-Laun.

Auf Antrag des Abgeordneten Hauck wird die Debatte geschlossen.

Abg. Maštálka (Generalredner contra) protestirt gegen die Auffassung, als ob mit dem vorliegenden Gesetze die Localbahnaction zum Abschlusse gelangen dürfte. Sowohl die Localbahn- wie die Verstaatlichungsaction müsse im Königreiche Böhmen unbedingt fortgesetzt werden. Seine Partei werde für das Localbahngesetz stimmen.

Abg. Kittinger (Generalredner pro) constatirt, dass in dem vorliegenden Gesetze auch auf die Bedürfnisse Niederösterreichs Rücksicht genommen sei. Er erörtert sodann insbesondere die Localbahnbedürfnisse des Waldviertels und spricht die Hoffnung nach einer weiteren Förderung des Localbahnwesens aus.

Eine Reihe von Resolutionsanträgen gelangt zur Unterstützung.

Nach dem Schlussworte des Berichterstatters Abgeordneten Giżowski wird das Eingehen in die Specialdebatte beschlossen.

Zu Artikel I verlangt

Abg. Franz Hofmann eine eingehendere Berücksichtigung des Landes Schlesien und befürwortet insbesondere den Bau der Linie Troppau — Graetz — Wigstadtl und eine Reihe kleinerer Bahnlinien, insbesondere die Linie Frendenthal—Hof—Bautsch, sowie den Ausbau der Piltscher Bahn, die theilweise von eminent wirthschaftlicher Bedeutung sei; er empfiehlt schliesslich die Annahme der von ihm gestellten Resolutionen.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

Ich möchte mir erlauben auf einige Bahnprojecte zurückzukommen, welche in der vorangegangenen Erörterung erwähnt worden sind. Zunächst möchte ich dem geehrten Vorredner aus Schlesien versichern, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung die Wichtigkeit des Projectes Troppau—Graetz anerkennt, und die Hoffnung aussprechen, dass es möglich sein werde, dieses Project nach Beendigung der noch schwebenden Vorverhandlungen auch mit einer staatlichen Beihilfe ins Leben zu rufen.

Was die anderen Projecte betrifft, die auch in Schlesien gewünscht worden sind, so sind einige davon wirklich noch nicht ganz reif. Es sind noch verschiedene technische und finanzielle Fragen zu erörtern. Ich möchte daher auf dieselben derzeit noch nicht näher eingehen; die Resolutionen werden ja der Regierung Veranlassung bieten, sich über die einzelnen Projecte noch des Näheren zu orientiren und darüber schlüssig zu werden. An Schlesien angrenzend muss ich aber auch noch zwei Projecte, welche dem Lande Mähren angehören, hier zur Sprache bringen, und zwar das eine Project, welches schon seit geraumer Zeit sich in einer ziemlich weit vorgeschrittenen Vorberathung befindet und nach den sachlichen Voraussetzungen eigentlich dafür reif gewesen wäre, noch in der gegenwärtigen Vorlage behandelt zu werden. Das ist das Project einer normalspurigen Secundärbahn von Hödnitz nach Hosterlitz. Dieselbe wäre in die gegenwärtige Vorlage hineingekommen, wenn sich nicht über die Frage der staatlichen Unterstützung noch in letzter Stunde Zweifel ergeben hätten und es insbesondere nothwendig gewesen wäre, von der ursprünglich ins Auge gefassten Gewährung einer Staatsgarantie für das Vorzugscapital Umgang zu nehmen, so zwar, dass jetzt die Finanzirungsfrage einer neuerlichen Behandlung unterzogen werden muss. Ich möchte hier aber auch die Hoffnung aussprechen, dass es gelingen werde, einen Weg zu finden, der es möglich macht, dass dieses von den Localinteressenten sehr lebhaft vertretene und gewünschte Project in nicht zu ferner Zeit seine Verwirklichung finde.

Gleichfalls in Mähren ist auch ein Project, welches den Gegenstand einer Resolution bildet, angeregt worden, und ich möchte auch mit einem Worte seiner hier gedenken, es ist das Project einer Eisenbahn von Czeicz über Klobouk nach Steinitz, eine sehr zweckmässige und nach den Productionsverhältnissen der Gegend erwünschte Ergänzung des mährischen Secundärbahnnetzes. Nachdem die staatliche Unterstützung dieses Projectes früher der Schwierigkeit begegnet hat, dass ein verhältnissmässig zu hoher Beitrag von den Interessenten beansprucht wurde, haben sich in dieser Hinsicht in letzter Zeit die Aussichten gebessert, und ich darf daher auch hiefür die Erwartung aussprechen, dass es gelingen werde, diesem Projecte in Bälde nähertreten zu können.

Zum Artikel I liegt dem Hause nur ein Antrag vor, und zwar der Antrag, die Linie Krainburg—Neumarktl als Punkt 19 in den Artikel I anfzunehmen. Ich bitte nicht zu glauben, dass ich damit der Linie Krainburg—Neumarktl irgendwie ungünstig gesinnt bin, wenn ich auf die Bedenken aufmerksam mache, welche sich der Annahme des Antrages entgegenstellen würden, im Gegentheile, ich darf es hier ganz rückhaltslos aussprechen, das Project der Verbindung von Krainburg mit Neumarktl ist eines der wirthschaftlich bestfundirten Localbahnprojecte, welche überhanpt existiren. Neumarktl ist ein Industrieort, welcher schon längst den berechtigten Wunsch hat, in eine Eisenbahnverbindung einbezogen zu werden. Es sind in dieser Richtung schon vor einer Reihe von Jahren Projecte aufgestellt und Finanzirungspläne verhandelt worden, aber, wie schon der geehrte Redner aus Krain in der Generaldebatte erwähnt hat, stellt sich dem die Schwierigkeit entgegen, dass die Vorfrage der durchgehenden Bahnverbindung erst gelöst sein müsste, bevor man über die Frage dieser secundären Eisenbahnverbindung zu einem abschliessenden Urtheile gelangen kann. Nachdem nun durch die Annahme der Investitionsvorlage die Trasseführung der die Länder Kärnten und Krain durchziehenden grossen Eisenbahnverbindung, der Karawankenbahn, festgestellt ist, ist es nunmehr möglich, dem Projecte der Linie Krainburg—Neumarktl mit jener Bewegungsfreiheit gegenüberzutreten, welche sich daraus ergibt, dass eben die Frage einer eventuellen Trasse der Hauptlinie der Karawankenbahn durch das Nenmarktler Thal nunmehr eine entschiedene ist. Es steht daher nichts im Wege, die zweckmässigste und meist ökonomische Trasse dieser sehr wünschenswerthen nnd gerechtfertigten Industriebahn zugrunde zu legen. Und das ist auch mit ein Grund dafür, dass es nach dem Erachten des Eisenbahnministeriums nicht wohl angeht, den Antrag Plantan in die Gesetzesvorlage, Artikel I, aufzunehmen, weil die Frage der Kosten und die damit zusammenhängende finanzielle Frage heute wirklich noch nicht genügend klargestellt sind. Im Gegentheile! Das Eisenbahnministerium ist daran, eine Revision der bisher vorliegenden Projecte aus dem Gesichtspunkte durchzuführen, damit die zweckmässigste, billigste und technisch wichtigste Trasse gefunden und dementsprechend auch die Finanzirung festgestellt wird. Zur Vornahme dieser Arbeiten aber ist noch eine gewisse Zeit erforderlich, und wenn diese Zeit, wie ich zusichern kann, fleissig und eifrig benützt werden wird, so wird dann der Zeitpunkt gekommen sein, um in der nächsten Vorlage die Sicherstellung der Krainburg-Neumarktler Bahn dem Hause in Antrag zu bringen. Ich bitte daher, den Antrag, Punkt 19 zu Artikel I, nicht annehmen zu wollen.

Abg. Gratzhofer bedauert, dass Kärnten in der Localbahnvorlage unberücksichtigt bleibe, nnd schlägt eine Resolution, betreffend die Herstellung einer normalspurigen Bahn von Völkermarkt nach Klagenfurt vor.

Auf Antrag des Abg. Dr. Kramář wird die Debatte geschlossen.

Eine Reihe von Resolutionsanträgen wird genügend unterstützt.

Zu Generalrednern werden gewählt: pro Abg. Hueber, contra Abg. Hauck.

Abg. Hauck gibt seiner Befriedigung darüber Ausdruck, dass durch das vorliegende Gesetz wenigstens den dringendsten Wünschen Rechnung getragen werde. Er klagt über die Benachtheiligung der Deutschen und beantragt schliesslich eine Reihe von Resolutionen, betreffend den Ausbau einer Anzahl von Localbahnlinien, sowie eine Resolution, betreffend die Verwirklichung der Wünsche der Werkmeister nnd Maschinenmeister.

Abg. Hueber verlangt eine Verbindnng des Lungau mit der Landeshauptstadt Salzburg. Er verlangt, dass die Regierung allen von welcher Seite immer kommenden Wünschen in Bezug auf das Localbahnwesen Rechnung trage, da sie nur culturellen Zwecken dienen.

Nach einer thatsächlichen Berichtigung des Abg. Fresl wird Artikel I in der Fassung des Ausschusses angenommen und der Zusatzantrag des Abg. Plantan abgelehnt.

Eine Reihe von Resolutionen wird hinreichend unterstützt.

Es werden hierauf die Artikel II bis XXIII in Verhandlung gezogen.

Abg. Pfeifer befürwortet den Ausbau der Unter-Krainer Bahn.

Abg. Dr. Erler bespricht die Wichtigkeit der Stubaithalbahn für die dortige Eisenindustrie und für den Fremdenverkehr von Tirol und beantragt die Erhöhung der für dieselbe ausgesetzten Ziffer von K 300.000 auf K 350.000 und legt zwei Resolutionsanträge des Abg. Walz vor.

Ueber Antrag des Abg. Dr. Götz wird die Debatte geschlossen. Zu Generalrednern werden gewählt: pro Abgeordneter Heimrich, contra Abg. Tschernigg.

Abg. Tschernigg erörtert die Benachtheiligung der Landwirthe bei der Grundenteignung und beantragt eine bezügliche Resolution.

Abg. Heimrich verzichtet auf das Wort.

Eine Reihe eingebrachter Resolutionen wird hinreichend unterstützt. Zu den vom Ausschusse beantragten Resolutionen verlangt:

Abg. Pastor eine Verbindung von Jembica über Jaslo zur ungarischen Landesgrenze.

Ueber Antrag des Abg. Maštálka wird die Debatte geschlossen. Zum Generalredner über die Resolutionen wird gewählt Abg. Dr. Freiherr von Pražák.

Abg. Dr. Freiherr von Pražák beschränkt sich auf die Befürwortung sämmtlicher vorgeschlagener Resolutionen.

Berichterstatter Abg. Giżowski stimmt dem Abänderungsantrage Erler zu und beantragt die Annahme sämmtlicher Resolntionen.

Bei der Abstimmung werden die Artikel II bis VII in der Ausschussfassung unverändert, Artikel VIII mit der vom Abg. Erler beantragten Erhöhung für die Stubaithalbahn und Artikel IX bis XXIII unverändert angenommen. Sämmtliche vom Ausschusse und im Laufe der Debatte gestellten Resolutionen gelangen zur unveränderten Annahme.

Damit erscheint das Gesetz in zweiter Lesung erledigt und wird hierauf auch in dritter Lesung angenommen.

In der 59. (Abend-) Sitzung vom 10. Juni referirte Berichterstatter Abg. Romanowicz über die Regierungsvorlage, betreffend die Vornahme einer Zählung der gewerblichen und landwirthschaftlichen Betriebe, und beantragt die Annahme des Gesetzentwurfes.

Abg. Kittinger bemerkt, es bestehe ein Misstrauen in der Bevölkernng, dass dieses Gesetz nicht nur zu statistischen, sondern auch zu Steuerzwecken missbraucht werden könnte. Redner gibt schliesslich dem Wunsche Ausdruck, dass in der nächsten Zeit auch eine Agrarstatistik geschaffen werde.

Abg. von Skene gibt im Namen des volkwirthschaftlichen Ausschusses die Erklärung ab, dass der volkswirthschaftliche Ausschuss bei Berathung des vorliegenden Gesetzentwnrfes in seiner ersten Sitznng bei § 3 folgenden Zusatzantrag angenommen habe: „Für diese Mitwirkung sind den genannten Körperschaften (Gemeinden) Beiträge aus Staatsmitteln im vollen Ausmasse ihrer ausgewiesenen Baarauslagen zu gewähren.“ In einer folgenden Sitzung habe der Vertreter der Regierung erklärt, dass die Regierung nicht in der Lage sei, das Gesetz mit diesem Zusatzantrage zur Sanction vorzulegen. Es wurde sodann vom Ausschusse mit bedeutender Majorität der Beschluss gefasst, diesen Passus fallen zu lassen und dem Hause die Streichung desselben vorzuschlagen. Ferner habe der Umstand den Ausschuss veranlasst, die Streichung des Passus vorzuschlagen, dass eine Reihe von Corporationen, besonders Handelskammern, bereits bedentende Beträge für die Zählung gewidmet hatten, und diese Beträge bei Annahme des Zusatzantrages wahrscheinlich nicht in die Cassen der Regiernng geflossen wären. Redner bittet daher, Alinea 2 des § 3 abzulehnen.

Abg. Iro erklärt, dass es ihn überrascht habe, aus dem Munde des Obmannes zu vernehmen, dass der volkswirthschaftliche Ausschuss die Streichung des zweiten Absatzes des § 3 beschlossen habe. Ihm als Antragsteller dieser Bestimmung und als Mitglied des volkswirthschaftlichen Ausschusses sei nicht bekannt, dass noch eine zweite Sitzung des volkswirthschaftlichen Ausschusses in dieser Angelegenheit stattgefunden habe, nachdem er zu einer solchen Sitzung bis zum heutigen Tage keine Einladung erhalten habe. Redner wünscht die Beibehaltung des Absatzes 2 des § 3 und bittet betreffs dieses Absatzes um Feststellung des Stimmenverhältnisses bei der Abstimmung.

Abg. von Skene erwidert, dass der Antrag Iro nur infolge Dirimirung seitens des Redners angenommen wurde, während der zweite Beschluss mit sieben Stimmen Majorität angenommen wurde. Er erklärt weiter, dass der Abg. Iro jedenfalls, so wie alle anderen Abgeordneten eingeladen worden sei, die Zustellung der Einladungen sei Sache des Bureau.

Berichterstatter Abg. Romanowicz schliesst sich dem Antrage Skene an und ersucht, in die Specialdebatte einzugehen.

Bei der Abstimmung wird das Eingehen in die Specialdebatte beschlossen.

Die §§ 1 und 2 werden ohne Debatte angenommen.

§ 3 wird nach dem Antrage Iro unter Beibehaltung des zweiten Absatzes mit 122 gegen 48 Stimmen angenommen.

Einen weiteren Punkt der Tagesordnung bildete der Bericht des socialpolitischen Ausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die Arbeitsstatistik.

Zur formellen Geschäftsbehandlung erhält das Wort

Abg. Dr. Ritter von Starzyński und führt aus, dass der vorliegende Gesetzentwurf einer eingehenderen Berathung bedürfe. Redner und auch seine Parteigenossen müssten verschiedene Amendements beantragen. Es wäre daher nicht angezeigt, knapp vor Sessionsabschluss ein so schwieriges Gesetz zu berathen, und er beantrage daher die Rückverweisung an den Ausschuss.

Berichterstatter Abg. Dr. Baernreither bemerkt, dass das Gesetz betreffend die Arbeitsstatistik im Abgeordnetenhause bereits zweimal durchberathen und zweimal darüber Beschluss gefasst worden sei und es nur durch Sessionsschluss bisher nicht gelungen sei, das Gesetz zu finalisiren. Er möchte daher dringend bitten, den Rückverweisungsantrag abzulehnen.

In der Generaldebatte sprechen contra Abg. Dr. Licht, pro Abg. Choc.

Berichterstatter Abg. Dr. Baernreither acceptirt den Zusatzantrag Licht, wonach die Organe gehörig legitimirt sein müssen.

Bei der Abstimmung wird der Vertagungsantrag des Abg. Dr. Ritter von Starzyński abgelehnt und das Eingehen in die Specialdebatte beschlossen.

In derselben wird das Gesetz mit dem Zusatzantrage des Abg. Dr. Licht angenommen und sodann auch in dritter Lesung zum Beschlusse erhoben.

In derselben Sitzung ergriff zur Beantwortung von Interpellationen das Wort

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek:

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Sylvester, Franz Hofmann und Genossen eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, zu veranlassen, dass den Civilpensionisten dauernde Legitimationen zur Inanspruchnahme der ihnen zuerkannten Fahrpreisermässigung gewährt werden.

Ich beehre mich dem hohen Hause in Beantwortung dieser Interpellation mitzutheilen, dass es dank dem Entgegenkommen des Finanzministeriums nunmehr gelungen ist, diejenigen Hindernisse zu beseitigen, welche sich bisher der von den Civil-Staatsbediensteten des Ruhestandes gewünschten Lösung dieser Frage entgegengestellt haben.

Ich treffe daher die Verfügung, dass für die pensionirten Civil-Staats- und Hofbediensteten dauernde amtliche Legitimationen zur Inanspruchnahme der denselben bisher nur fallweise auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen eingeräumten Fahrbegünstigung aufgelegt und an die anspruchsberechtigten Pensionisten im Wege der die Evidenz über dieselben führenden Behörden und Aemter ab 1. August d. J. ausgegeben werden.

In der 12. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. Februar 1901 haben die Herren Abgeordneten Březnowský und Genossen eine Interpellation an mich gerichtet, in welcher darüber Beschwerde geführt wird, dass seitens des Stationsvorstandes der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Leitmeritz in böhmischer Sprache ausgefertigte Frachtbriefe eines dortigen Kaufmannes wiederholt zurückgewiesen worden seien.

Ich habe diese Interpellation zum Gegenstande eingehender Erhebungen gemacht und bin nunmehr auf Grund des eingelangten Berichtes der eben genannten Bahngesellschaft in der Lage, dem hohen Hause mitzutheilen, dass die von den geehrten Herren Interpellanten beanständete Zurückweisung auf formelle Mängel der betreffenden Documente zurückzuführen ist.

Gleichwohl muss ich das Vorgehen der amtshandelnden Bahnorgane in den in Beschwerde gezogenen Fällen als ein solches bezeichnen, welches mit den Rücksichten, die die im öffentlichen Verkehrsdienste verwendeten Organe gegenüber dem Publicum pflichtgemäss zu beobachten haben, nicht in Uebereinstimmung steht.

Ich werde daher Anlass nehmen, der Bahngesellschaft eine entsprechende Belehrung ihrer betheiligten Organe aufzutragen.

In der 36. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 24. April d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Lueger, Strobach und Genossen eine Interpellation, betreffend die Errichtung einer Haltestelle in Matzleinsdorf im Zuge der Wiener Verbindungsbahn an mich gerichtet, die ich, wie folgt, zu beantworten mich beehre:

Die Frage der Activirung der genannten Haltestelle auf der Wiener Verbindungsbahn bildet bereits seit geraumer Zeit den Gegenstand eingehender Studien, welche zunächst zu dem Ergebnisse führten, dass eine solche Anlage unter Bedachtnahme auf die Bedürfnisse der Interessenten am zweckmässigsten möglichst nahe zum Knotenpunkte der stark frequentirten Reinprechtsdorfer-, Simmeringer- und Matzleinsdorferstrasse und der Triester Reichsstrasse zu situiren wäre. Ueber das Projectsstadium ist die Angelegenheit jedoch noch nicht gediehen, weil bisher mit der Eventualität gerechnet werden musste, jenen Theil der Wiener Verbindungsbahn, in welchem die gewünschte Haltestelle zu liegen käme, behufs besserer Regelung der Verkehrsverhältnisse am Bahnhofe in Matzleinsdorf zu verlegen und weil ferner nach dem Projecte, welches für eine Personenhaltestelle Matzleinsdorf ausgearbeitet wurde, die Ausführung dieser Haltestelle den hohen Betrag von 300.000 Kronen erfordern würde.

Erst in neuester Zeit wurden Anhaltspunkte dafür gewonnen, dass die in Erwägung gestandene Verlegung der Wiener Verbindungsbahn in absehbarer Zeit nicht nothwendig werden dürfte; überdies hat das neuerliche Studium des bestehenden Haltestellenprojectes die Möglichkeit solcher Modificationen desselben ergeben, dass das Auslangen mit etwa der Hälfte des bisher veranschlagten Betrages gefunden werden dürfte.

Diese beiden Umstände ermöglichen es nunmehr, der Ausführung der mehrerwähnten Haltestelle, welche zweifellos im öffentlichen Interesse liegen würde, in der Voraussetzung näherzutreten, dass die Gemeinde Wien einen angemessenen Beitrag zur Deckung der Herstellungskosten leistet.

Die Staatsbahn-Direction Wien hat bereits Auftrag erhalten, auf Grund einer im Eisenbahnministerium ausgearbeiteten Skizze ein neues Project auszuarbeiten und mit der Gemeinde wegen der Beitragsleistung in Verhandlung zu treten, und hoffe ich, dass diese Angelegenheit, der ich grosses Interesse entgegenbringe einer baldigen, allseits befriedigenden Lösung zugeführt werden wird.

In der 43. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. Mai d. J. haben die Herren Abgeordneten Ritter von Berks und Genossen eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, welche Massnahmen ich vorzukehren gedenke, um durch Behebung der bestehenden Uebelstände auf der Bahn Cilli-Wöllan und auf deren Fortsetzung bis Zeltweg einen normalen Personen- und Frachtenverkehr zwischen Zeltweg und Cilli zu ermöglichen?

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich, anlangend den Gütertarif auf der Localbahn Cilli-Wöllan, darauf hinzuweisen, dass für eine Reihe der massgebendsten Transportartikel nicht die im Tarife dieser Bahn enthaltenen normalen Frachtsätze, sondern besonders ermässigte Sätze zur Berechnung kommen.

Unter Berücksichtigung dieser Ermässigung stellt sich beispielsweise die Fracht für Kohle von Sachsenfeld über Wöllan nach Klagenfurt nicht, wie in der Interpellation angegeben, auf 91, sondern nur auf 77 Heller per 100 kg. Auch beziffern sich die Wagenladungssätze zwischen Cilli und Wöllan nicht mit 58 Hellern, sondern mit 54, 38 und 27 Hellern.

Vor der am 20. December 1899 erfolgten Eröffnung der Strecke Unter-Drauburg—Wöllan wurde im Einvernehmen mit dem steiermärkischen Landesausschusse eine allgemeine Tarifregelung auf der Localbahn Cilli-Wöllan in Aussicht genommen, welche jedoch gescheitert ist, nachdem das hiezu erforderliche Einvernehmen mit dem auch in der Interpellationsbegründung erwähnten Garanten dieser Bahn nicht erzielt werden konnte. Auch anlangend den Personentarif muss gegenüber den Ausführungen in der Interpellationsbegründung zur Richtigstellung bemerkt werden, dass die kilometrischen Grundtaxen auf der Localbahn Cilli-Wöllan nicht 5, sondern 4·8 Heller betragen. Jene auf den österreichischen Staatsbahnen sind nicht mit 2 Hellern, wie in der Interpellationsbegründung angegeben, sondern mit 2·5 Hellern per Kilometer zu beziffern, erfahren jedoch infolge der Tarifbildung nach Myriameterzonen für viele Relationen noch eine Steigerung. Ueberdies gelangen auf der genannten Localbahn auch Tour- und Retourkarten zur Ausgabe, bei denen die Preisbildung unter Zugrundelegung eines Einheitssatzes von 3·6 Hellern per Kilometer erfolgt. Erfahrungsgemäss werden diese Tour- und Retourkarten von mindestens 50 Percent der Reisenden benützt. Weiter gelangen auf der genannten Localbahn auch Arbeiter-Wochenkarten zur Ausgabe, bei deren Benützung sich gegen den Normaltarif eine circa 80percentige Ermässigung ergibt.

Wenn sonach auch sowohl hinsichtlich des Güterverkehres als des Personenverkehres die normalen Tarife durch die daneben bestehenden Ermässigungen eine nicht unwesentliche Correctur erfahren, so erkennt doch das Eisenbahnministerium die Nothwendigkeit an, auch rücksichtlich der normalen Tarife eine Herabminderung zu erzielen, und wird nicht ermangeln, mit dem steiermärkischen Landesausschusse in dieser Richtung in Ver-

handlungen zu treten, wobei jedoch nur im Falle des Einvernehmens mit dem Garanten der Localbahn ein Erfolg zu erwarten ist.

Die Angabe der Herren Interpellanten, dass die Fahrtdauer von Zeltweg nach Cilli 23 Stunden betrage, beruht offenbar auf einem Irrthum. Der durchlaufende Zug von Zeltweg nach Cilli hatte vielmehr während der letzten Winterfahrordnung eine Fahrtdauer von 9 Stunden 50 Minuten und der Zug in der Gegenrichtung eine solche von 9 Stunden 25 Minuten. Mit Einführung der vom 1. Mai d. J. an giltigen Sommerfahrordnung beträgt die Fahrtdauer der directen Züge von Zeltweg nach Cilli 9 Stunden 67 Minuten und von Cilli nach Zeltweg nur 7 Stunden 57 Minuten. Die Aufenthalte dieser Züge, beziehungsweise die Anschlussintervalle betragen in Unter-Drauburg 1 Stunde 31 Minuten, beziehungsweise 15 Minuten und in Wöllan 33, beziehungsweise 7 Minuten.

Was endlich die in der Interpellation berührte Frage der Verstaatlichung der Localbahn Cilli-Wöllan oder der Uebernahme derselben in den Staatsbetrieb anlangt, erlaube ich mir zu bemerken, dass diese Frage den Gegenstand eingehender Studien im Eisenbahnministerium bildet und dass auch ich im Allgemeinen die durch eine diesbezügliche Vereinbarung mit der Südbahn im 1898er Uebereinkommen bereits vorbereitete Uebernahme der genannten Linie in den Staatsbetrieb aus mehrfachen Rücksichten für erwünscht erachte, sofern eine solche Massnahme ohne zu weitgehende finanzielle Opfer für die Staatseisenbahn-Verwaltung durchgeführt werden kann, in welcher Beziehung aber vorerst noch mehrfache Verhandlungen mit dem steiermärkischen Landesausschusse, der Südbahn-Gesellschaft und dem bereits erwähnten Garanten, sowie anderen Interessenten durchzuführen sein werden.

Die Herren Abgeordneten Georg Freiherr von Wassilko-Serecki und Genossen haben in der 47. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. Mai d. J. an mich eine Interpellation in Angelegenheit des österreichisch-russischen Anschlussverkehres in Nowosielitza gerichtet.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzutheilen, dass der Fahrplan der Strecke Czernowitz—Nowosielitza vom 1. Mai d. J. an, den Wünschen der Interessenten entsprechend, eine bedeutende Verbesserung erfuhr, und auch die Verwaltung der russischen Anschlussbahn zu einer entsprechenden Verbesserung der Anschlussverbindung bewogen werden konnte. Da aber die russischen Bahnen ihren geänderten Fahrplan erst am 19. Mai einführten, so wurde in der Zeit vom 1. bis einschliesslich 18. Mai zum Zwecke der Aufrechterhaltung des Anschlusses nach Russland der Verkehr des Zuges Nr. 2554 (alt) Nowosielitza ab 6 Uhr 50 Minuten, Russisch-Nowosielitza an 7 Uhr Abends, wie bisher, beibehalten. Es wurde demnach in der Zeit vom 1. bis 18. Mai der Anschluss nach Russland bei Benützung des Zuges Nr. 2554, Czernowitz ab 2 Uhr 10 Minuten Nachmittags, thatsächlich gewahrt, und war für das reisende Publicum kein Anlass vorhanden, den Weg über Podwołoczyska zu wählen, um von Czernowitz nach Russland zu gelangen.

Ueber die Art der Abwicklung des Anschlussverkehres in der kritischen Zeit und namentlich darüber, dass Zug 2556 nur von Czernowitz nach Oesterreichisch-Nowosielitza verkehren wird, ist nicht nur im Eingange eines zum officiellen Coursbuche gleichzeitig mit der Mai-Ausgabe hinausgegebenen Nachtrages eine Notiz enthalten, sondern es wurden auch eigene Kundmachungen zum Aushange gebracht, welche den Reisenden volle Klarheit boten. Aus dieser Darstellung geht wohl hervor, dass im vorliegenden Falle der Staatseisenbahn-Verwaltung weder in materieller, noch in formeller Beziehung ein Verschulden beigemessen werden kann und dass daher für mich kein Anlass vorliegt, eine Verfügung für die Zukunft zu treffen.

Die Herren Abgeordneten Plantan und Genossen haben in der 39. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Mai d. J. an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, aus welchen Gründen bisher der Umbau des Südbahnhofes in Laibach nicht bewirkt wurde und ob ich auf die Verwaltung der Südbahn-Gesellschaft mit aller Energie und mit allen gesetzlichen Mitteln einwirken wolle, um dieselbe zum unverzüglichen Umbaue des Laibacher Bahnhofes und zur Beseitigung der daselbst herrschenden Uebelstände zu veranlassen.

In Beantwortung dieser Interpellation habe ich die Ehre dem hohen Hause mitzutheilen, dass der Verfassung der bezüglichen Projecte eingehende Erhebungen und Studien vorangehen mussten, welche einerseits die für die Ausführung wichtiger Strassenunterfahrten massgebenden Grundwasserverhältnisse und anderntheils die zweckmässigste Führung der Geleise für die aus fünf Verkehrsrichtungen einfahrenden Züge zum Gegenstande hatten.

Die Schwierigkeiten, welche hiebei auftauchten, bedingten eine mehrmalige Umarbeitung der von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegten Projecte, und kam das Eisenbahnministerium erst vor Kurzem in die Lage, ein von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegtes generelles Project gutzuheissen. Dieses Project umfasst den vollständigen Umbau des jetzigen Personenbahnhofes, die Schaffung von gedeckten Inselperrons, ferner die Anlage eines neuen Güterbahnhofes sammt zugehöriger Strassenunterfahrt, sowie den Bau eines eigenen Rangirbahnhofes.

Um auch dem Magistrate der Stadt Laibach, der Handels- und Gewerbekammer und den sonstigen zur Wahrung der öffentlichen Interessen berufenen Factoren Gelegenheit zu geben, in dieser für die Entwicklung der Landeshauptstadt so wichtigen Angelegenheit noch vor der Aufstellung der bezüglichen Detailprojecte Stellung zu nehmen, wurde das erwähnte generelle Project kürzlich der k. k. Landesregierung zur Abhaltung einer Stationscommission übersendet.

Die Durchführung dieser Commission, auf Grund welcher die Verfassung des bezüglichen Detailprojectes erfolgen wird, steht unmittelbar bevor, und werde ich angelegentlich bemüht sein, auf die baldige Inangriffnahme und ehcste Durchführung dieses Bahnhofumbaues hinzuwirken.

In der 13. Sitzung des Herrenhauses vom 11. Juni gelangte die Zuschrift des Präsidiums des Abgeordnetenhauses, mit welcher der Beschluss über das Localbahngesetz bekannt gegeben wurde, zur Mittheilung.

Graf Harrach hebt die Dringlichkeit dieses Gegenstandes hervor und beantragt, im Sinne des § 38 f der Geschäftsordnung von der Vorberathung durch eine Commission Umgang zu nehmen und die Verhandlung im Hause sogleich durchzuführen. Er erinnert daran, dass in der Adressdebatte seitens aller Parteien die Bereitwilligkeit ausgesprochen worden sei, eine Periode gemeinschaftlicher Arbeit zu inauguriren. Das Abgeordnetenhaus habe seine Thätigkeit wieder aufgenommen, und die Wendung, die von diesem Augenblicke an eingetreten sei, könne nur mit Freuden constatirt werden. Die Bevölkerung in den verschiedenen Theilen des Reiches erwartet schon längst die Erlösung von dem Alp, der sie infolge der Unthätigkeit des Parlamentes in den vergangenen Jahren bedrückte. Nun soll wieder ein wichtiger Beschluss zu ihren Gunsten gefasst werden, den man nicht an formellen Schwierigkeiten scheitern lassen dürfe. Das Localbahngesetz steht in einem innigen Zusammenhange mit den beschlossenen grossen Investitionsgesetzen, indem durch die Localbahnen die Zufahrtswege zu den grossen Eisenbahnen hergestellt werden sollen. Es muss auf die Wünsche der Bevölkerung auch von dem Gesichtspunkte aus Rücksicht genommen werden, dass sie bei den grossen Investitionen doch auch stark in Mitleidenschaft gezogen wird.

Der Antrag des Grafen Harrach wird mit der erforderlichen Zweidrittel-Majorität angenommen und die Verhandlung über das Localbahngesetz der Tagesordnung der heutigen Sitzung angefügt.

Im weiteren Verlaufe dieser Sitzung wird sodann dieses Gesetz in Verhandlung gezogen.

Der Präsident ersucht den Grafen Harrach, als Berichterstatter zu fungiren.

Graf Harrach beantragt, den Bericht des Abgeordnetenhauses als Basis der Specialdebatte anzunehmen.

Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek

bemerkt, dass das vorliegende Gesetz mit den vorausgegangenen vier gleichartigen Gesetzen hinsichtlich der Sicherstellungsmethode vollkommen übereinstimme. Es ist das gleiche System, welches bei den vorausgegangenen individuellen oder singulären Localbahngesetzen die Gutheissung der Legislative erhalten hat, ein System, welches in seinen Grundzügen auf dem principiellen Localbahngesetze vom Jahre 1894 aufgebaut ist. Dieses System beruht auf dem Zusammenwirken des Staates mit den einzelnen Königreichen und Ländern.

Die Voraussetzung für das Zustandekommen einer Bahn niederer Ordnung ist in erster Reihe die Opferwilligkeit der Interessenten, in zweiter Linie die Unterstützung des Landes, und zur Ergänzung und Vervollständigung die Hilfe des Staates. Dieselbe soll der Regel nach in der Form von Staatsbeiträgen gegen Uebernahme von Stammactien ertheilt werden, und nur dort, wo die sicherzustellende Bahn niederer Ordnung ihrer Verkehrsbestimmung nach einen Theil des Bahnnetzes erster Ordnung zu bilden hat, wird ausnahmsweise auch die Uebernahme der Staatsgarantie für das Vorzugscapital gewählt.

Es wechseln in dem Localbahngesetze Staatsgarantie mit einer Betheiligung des Landes an dem Stammactiencapitale,

Landesgsrantie mit einer Betheiligung des Staates an dem Stammcapitale, unter allen Umständen aber Betheiligung der Interessenten an der Aufbringung der Stammactien.

Die gegenwärtige Vorlage umfasst 18 Eisenbahnlinien mit einem Gesammtumfange von 605 km, mit einem effectiven Anlagecapitale von 69·4 Millionen Kronen, äquivalent einem Nominale von 73 Millionen Kronen. Von diesem Capitale soll durch Staatsgarantie für des Vorzugscapital eine Summe von 24·3 Millionen Kronen und durch Staatsbeiträge der Betrag von 7·7 Millionen Kronen aufgebracht werden, der Rest wird durch Subventionen der Länder in Stammactien und durch Beiträge der Interessenten beschafft; wird jedoch in Betracht gezogen, dass von den Sicherstellungsobjecten des gegenwärtigen Gesetzes zwei Linien schon den Gegenstand des Investitionsgesetzes bilden, nämlich die Linien Rakonitz—Laun und Hartberg—Friedberg, welche im Wege des Staatsbaues sicherzustellen sind, so erübrigt als Umfang des gegenwärtigen Gesetzes der Restbetrag von 16 Bahnen mit 534 km Gesammtlänge, einem effectiven Capitale von 56·4 Millionen Kronen und dem Betrage der Staatsgarantie von 12·8 Millionen Kronen. Im Ganzen ergibt sich die Uebernahme einer neuen finanziellen Last im Betrage von 20½ Millionen Kronen durch den Staat. Die Bedeckung dieser Last erscheint, für die erste Zeit wenigstens, durch die Erträgnisse dieser Bahnen nicht gesichert, man darf aber andererseits nicht verkennen, dass die Localbahnen einer Entwicklung fähig sind, die sich auch in den bereits ausgeführten Localbahnen trotz ihrer anfänglich bescheidenen Erträgnisse sichtlich zeigt, und dass die wirthschaftlichen Vortheile, welche durch die Aufschliessung neuer Gebiete der Entwicklung der Landwirthschaft und Industrie zutheil werden, zweifellos einen reichlichen Gegenwerth für die Opfer darstellen, die der Staat in den ersten Perioden für die neuen Localbahnen zu bringen bemüssigt ist.

Der Minister hebt hervor, dass eine Anzahl der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder an den neuen Localbahnen betheiligt ist, und zwar im grössten Ausmasse Böhmen mit 239 km, Niederösterreich mit 105 km, Mähren mit 85 km, Tirol mit 80 km, Galizien mit 69 km, Steiermark mit einer Bahn von 27 km Länge. Ausserdem enthält aber das vorliegende Gesetz noch eine Reihe von Bestimmungen, die dadurch nothwendig geworden sind, dass bei der Ausführung einiger Localbahnen, die durch frühere Gesetze sichergestellt worden sind, sich die Unzulänglichkeit der damals präliminirten Geldmittel herausgestellt hat.

Es ist nothwendig geworden, für eine Anzahl solcher Bahnen nachträglich Erhöhungen theils der Staatsgarantie, theils der staatlichen Betheiligung an dem Actiencapital vorzusehen. Die Ursachen dieser gewiss unerwünschten Erscheinung liegen darin, dass einige dieser Bahnen infolge der gesammtstaatlichen Anforderungen besser ausgestaltet werden mussten, als in dem ursprünglichen Projecte vorgesehen war. Vielfach waren aber auch Elementarereignisse die Ursachen der Insufficienz, welche in der Ausführung begriffene Bauten theilweise zerstört hat.

In dem Gesetzentwurfe findet sich auch eine Bestimmung, durch welche die nach dem principiellen allgemeinen Localbahngesetze zulässige Stundung der Betriebskosten in eine Garantie verwandelt wird. Es ist dies der Fall bei der Linie Krakau—Kozmyrzów und den neuen Bukowinaer Localbahnen. Diese Bestimmung übt keinen finanziellen Effect aus, sondern ist nur eine formelle.

Der Gesetzentwurf enthält aber auch eine Reihe von principiellen Bestimmungen, die den Zweck haben, den Credit der Localbahnpapiere zu verbessern und diesen Papieren eine bessere Marktgängigkeit zu sichern, indem die Titel, welche auf Grund von staatsgarantirten oder landesgarantirten Effecten ausgegeben werden, ebenfalls der Vorzüge staatlich garantirter Titel theilhaftig gemacht werden, desgleichen wird auch die Pupillarqualität den Titeln eingeräumt.

In all diesen Bestimmungen handelt es sich um eine Fortbildung des bewährten und erprobten Systems der Förderung des Localbahnwesens, eines Systems, welches auch in dem Gesetzentwurfe über die Investitionen dadurch eine finanzielle Versteifung erfahren hat, dass man dort in einer besonderen Creditpost die Gesammtheit der Bedürfnisse begrenzt und ziffermässig fixirt hat, welche innerhalb der nächsten fünf Jahre vom Staate für die Förderung des Localbahnwesens aufgewendet werden sollen.

Der Minister empfiehlt die Localbahnvorlage der wohlwollenden Beurtheilung des Hauses.

Berichterstatter Graf Harrach constatirt in seinem Schlussworte mit Befriedigung, dass seitens des Ministers auch die weitere Ausgestaltung des Localbahnwesens im Auge behalten werde, so dass auch jene Länder, die in dem vorliegenden Gesetze noch nicht berücksichtigt erscheinen, in Zukunft werden Berücksichtigung finden können, und die ganze Action zur Zufriedenheit aller Länder ausfällt. Er schliesst mit dem Wunsche, dass die wirthschaftliche Arbeit gute Früchte tragen möge, damit im Wege dieser friedlichen Arbeit die Verständigung und endlich auch das so sehr gewünschte Ziel der Versöhnung erreicht werde.

Das Gesetz wird sodann in der vom Abgeordnetenhause beschlossenen Fassung in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Dr. von Inama-Sternegg referirt hierauf über den Gesetzentwurf, betreffend die Zählung der gewerblichen und landwirthschaftlichen Betriebe. Er hebt hervor, dass dieses Gesetz einem lange gefühlten Bedürfnisse der Verwaltung wie der Wissenschaft entspreche und dass mit demselben etwas gutgemacht werden solle, was in Oesterreich versäumt worden sei. Im Deutschen Reiche sind bereits zweimal Betriebszählungen vorgenommen worden, durch welche die Unterlage für eine wirthschaftliche und socialpolitische Action in grossem Massstabe gewonnen wurde. Frankreich, Belgien und jetzt auch Ungarn haben ähnliche Einrichtungen getroffen, durch welche eine Ergänzung der bisherigen Berufsstatistik geschaffen wird, die den ganzen Aufbau der volkswirthschaftlichen Einrichtungen klar und übersichtlich erkennen lassen. Die statistische Centralcommission habe sich deshalb veranlasst gesehen, die Anregung zu einem gleichen Vorgehen in Oesterreich zu geben. Einen Vorbehalt müsse der Berichterstatter jedoch bezüglich der Fassung des Gesetzes machen. Die volkswirthschaftliche Commission des Herrenhauses habe bei ihrer Berathung jenen Zusatzantrag noch nicht vor sich gehabt, der in der gestrigen Nachtsitzung des Abgeordnetenhauses angenommen wurde und der die Schadloshaltung jener öffentlichen Körperschaften ausspricht, welche bei der Durchführung der Betriebszählung in irgend einer Weise betheiligt sein werden. Dieser Beschluss stehe in einem gewissen Widerspruche mit dem, was bisher auf dem Gebiete der Verwaltung Uebung war. Die Verwaltung hat immer darauf Werth gelegt, dass die autonomen Körperschaften für allgemeine öffentliche Aufgaben ihre Mitwirkung, und zwar in der Regel kostenfrei, leihen, und die Regierung hat guten Grund, darauf zu achten, dass dieser Standpunkt im Allgemeinen auch eingehalten werde. Doch ist dabei zu berücksichtigen, dass man es bei diesem Gesetze überhaupt mit einem Specialfalle zu thun hat, der mit den laufenden Agenden nicht in eine Linie gestellt werden kann. Wenn also die Regierung in der Lage wäre, dem besprochenen Zusatzantrage zuzustimmen, so glaube der Berichterstatter nicht, dass damit ein gefährliches Präjudiz geschaffen wäre.

Handelsminister Freiherr von Call:

Hohes Haus! Angesichts der vorgerückten Stunde möchte ich mir erlauben, nur in wenigen Worten den Bedenken Ausdruck zu geben, welche die Regierung gegen die unveränderte Annahme des Gesetzentwurfes in der vorliegenden Fassung nach dem Beschlusse des Abgeordnetenhauses hat.

Es sei mir gestattet, zunächst mich vollkommen den Worten des hochverehrten Herrn Berichterstatters anzuschliessen, insofern er auf die Wichtigkeit und Nothwendigkeit der Vornahme einer Betriebszählung hingewiesen hat. In dieser Erwägung hat die Regierung sich beeilt, den Gesetzentwurf im hohen Abgeordnetenhause einzubringen, und war auch bereit, die nicht unbeträchtlichen Kosten, welche mit der Vornahme der Betriebszählung verbunden sind, zu Lasten des Staates zu übernehmen. Bei der Präliminirung dieser Kosten war der Umstand massgebend, dass in Anhoffung der Beschlussfassung des Parlamentes über das Gesetz selbst unverbindliche Vorbesprechungen mit den in erster Linie zur Mitwirkung am Zählgeschäfte berufenen Handelskammern stattgefunden haben und dass auf Grund dieser Vorbesprechungen, bei welchen die Handelskammern sich bereit erklärten, ihre Kräfte in den Dienst des Unternehmens zu stellen und sich zum Theile nur mit einem beschränkten Ersatze der Kosten für das Zählgeschäft zu begnügen, eben die Summe von vier Fünftelmillionen Kronen als der voraussichtliche Aufwand für das Zählgeschäft festgesetzt wurde.

Bei den Berathungen im Ausschusse des Abgeordnetenhauses wurde allerdings jener Antrag gestellt, der in dem Zusatze zu § 3 zum Ausdrucke kommt, wonach nämlich den öffentlichen Körperschaften, welche zur Mitwirkung an der Zählung berufen sind, aus Staatsmitteln in vollem Masse die ausgewiesenen Barauslagen zu ersetzen sein werden.

Die Regierung hat es nicht unterlassen, gleich damals und in nachdrücklicher Weise den Bedenken Ausdruck zu geben, welche eine derartige Bestimmung ihr einflösste, die insbesondere

auch die mit den Handelskammern geführten Verhandlungen tangirte.

Hohes Haus! Ich möchte mir gestatten auch darauf hinzuweisen, dass die Mitwirkung der Gemeinden bei der Betriebszählung ja eigentlich eine sehr minimale ist; es sind nur Hilfsdienste in Aussicht genommen, die darin bestehen, dass die betreffenden Körperschaften bei der Kundmachung, bei gewissen Zustellungen u. s. w. interveniren, während, zum Unterschiede von der Volkszählung, das eigentliche Zählgeschäft ausschliesslich durch die ans Staatsmitteln zu honorirenden Commissäre unter der Leitung der politischen Behörden, sowie der Handelskammern, welche aus freien Stücken diese Aufgabe übernehmen wollen, vorzunehmen sein wird.

Nicht unerwähnt möchte ich lassen, dass, wenn das Gesetz in der vorliegenden Form votirt werden sollte, die Complication der Abrechnung mit circa 30.000 Gemeinden eine solche wäre, die ich wohl als ausser allem Verhältnisse mit der finanziellen Tragweite für die Gemeinden selbst bezeichnen darf.

Schliesslich lässt sich auch nicht verkennen, dass es sich bei der Vornahme der Betriebszählung nicht einzig und allein um ein Interesse der Staatsverwaltung handelt, sondern dass ganz allgemeine, öffentliche Interessen dabei ebensosehr in Frage kommen.

Aus principiellen Gründen und ferner auch mit Rücksicht darauf, dass in der Fassung dieses Zusatzes nicht einmal die Abgrenzung getroffen ist, dass es sich nur um einen Ersatz der nothwendigen und nützlichen Auslagen handeln soll, sondern dass allgemein gesagt ist, es seien die Beträge im vollen Ausmasse der Anslagen den Betheiligten zurückzuerstatten, hat die Regierung, wie ich mir schon zu bemerken erlaubt habe, im Ausschusse sich nachdrücklichst dagegen ausgesprochen, und thatsächlich hat der Ausschuss des Abgeordnetenhauses, wenn ich mich recht erinnere, einstimmig die Reassumirung der Angelegenheit und sodann die Ablehnung dieses Zusatzantrages beschlossen, welcher die Actionsfreiheit bei der Zählung so sehr beschränkt und die Budgetirung der Kosten alterirt hätte.

Dessenungeachtet wurde bei der gestrigen Abstimmung, wie dem hohen Hause bekannt ist, dieser Antrag neuerlich aufgenommen und mit Majorität zum Beschlusse erhoben. Was nun den Antrag des Herrn Referenten betrifft, es möge das Herrenhaus dem Beschlusse des anderen Hauses auch rücksichtlich dieses Zusatzantrages beitreten, so glaube ich — wie der Herr Referent übrigens selbst schon hervorgehoben hat — dass ein formales Bedenken in der Richtung vorliegt, als der gestrige Beschluss der Herrenhauscommission sich auf die unveränderte Regierungsvorlage bezieht, somit auf einer anderen Basis beruht, als es die Vorlage ist, die dem hohen Herrenhause thatsächlich vorliegt.

Unter diesen Umständen, und nachdem die Regierung Bedenken rücksichtlich der Tragweite dieses Zusatzantrages zu § 3 nicht allein für das vorliegende Gesetz, sondern aus principiellen Gründen für die Zukunft hat, muss ich, so sehr die Regierung auch wünscht und, wie ich auch sagen darf, durch ihre Haltung in der ganzen Frage bewiesen hat, die Zählung sobald als möglich bei uns durchgeführt zu sehen, doch namens der Regierung erklären, dass ich nicht in der Lage wäre, wenn dass zweite Alinea des § 3 seitens des hohen Hauses beschlossen werden sollte, an der weiteren Perfectionirung des Gesetzes mitzuwirken. Ohne nun einer Entschliessung des hohen Hauses vorgreifen zu wollen, möchte ich mir die Anregung erlauben, es möge, nachdem der Beschluss der Commission auf einer anderen Basis beruht als diejenige ist, die nachträglich durch den Beschluss des Abgeordnetenhauses geschaffen wurde, die Rückverweisung an die Commission beschlossen werden.

Berichterstatter Dr. von Inama-Sternegg stimmt, nachdem die volkswirthschaftliche Commission bei der Berathung des Gegenstandes den besprochenen Zusatzantrag noch nicht vor sich hatte, der Anregung zu, das Gesetz an die Commission zurückzuverweisen.

Der Rückverweisungsantrag wird hierauf angenommen.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

12. Juni. In der Strecke Jaremcze—Tartarów wurde der Personenverkehr mit Zug Nr. 3111 wieder aufgenommen.

13. Juni. Infolge abermaliger Beschädigung des Bahnkörpers durch wolkenbruchartige Niederschläge in der Strecke Mikuliczyn—Tartarów wird in der genannten Strecke der Personenverkehr bis auf Weiteres mittelst Umsteigens aufrecht erhalten. Der Güterverkehr zwischen Mikuliczyn und Tartarów bleibt eingestellt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 12. bis 18. Juni 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

12. Juni, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A).
Dampfer „Dannbio", Capitän R. Signorelli,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

13. Juni, *) um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld,
mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

14. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro),
Dampfer „Flora", Capitän S. Tomanovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

15. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Bosnia", Capitän E. Tarabocchia,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

18. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie)
Dampfer „Leda", Capitän E. Radonicich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnnovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.
NB. Rundreisebillets 1. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Anfenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.
[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Venedig.

13. Juni, Dampfer „Metcovich", Capitän G. Grando
15. „ Dampfer „Metcovich", Capitan G. Grando
18. „ Dampfer „Metcovich", Capitan G. Grando
} um Mitternacht.

Vergnügungsfahrten:

12. Juni, um 1 Uhr Nachm., Dampfer „Styria-Lloyd", Capitän P. Badessich.
16. „ 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitan C. de Bretfeld.

Levante und Mittelmeer.

13. Juni, um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Cleopatra", Capitän R. Colledani,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach der Insel Cypern.

13. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Anrora", Capitän D. Dabovich,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna und Kustendje.

16. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A).
Dampfer „Apollo", Capitän M. Dabcevich,
mit Berührung von Fiume†), Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmè und Smyrna.

18. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Carniolia", Capitän E. Radeglia,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Varna, Kustendje, Salina, Braila und Galatz. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medna, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

20. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

25. Juni, um 4 Uhr Nachmittags, (Indien—China—Japan),
Dampfer „China", Capitän A. Leva,
[von Fiume†) am 21. Juni] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay**), Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

9. Juli, um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Silesia", Capitän P. Craglietto,
[von Fiume†) am 5. Juli] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

Brasilien.

25. Juni, Dampfer „Orion", Capitän A. Foresti,
nach Santos mit Berührung von Fiume,*) Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.
**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. und 25. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.
†) Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.
Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Aenderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 (Thon, auch Schieferthon etc.) im Verkehre mit der Station Rakonitz.

Mit Giltigkeit vom 25. Juni 1901 treten an Stelle der auf Seite 22 des Nachtrages V zu dem vom 1. August 1898 giltigen Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 1, für den Verkehr mit der Station Rakonitz enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für

a) Thon, auch Schieferthon, roh, unverpackt,

b) Thon, auch Schieferthon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, nur lose oder in Säcken verpackt,

unter Aufrechthaltung der für den genannten Ausnahmetarif giltigen Tarifbestimmungen nachstehende billigere Frachtsätze in Kraft:

Nach und von	Eigenthums-bahn	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen							
		Bremen *) (Hauptbahnhof, Freibezirk)		Hamburg B *) Wilhelmsburg		Stettin *)		Warnemünde	
		a	b	a	b	a	b	a	b
Rakonitz	B.E.B.	143	143	142	142	129	129	142	142

Die Anstoss-, beziehungsweise Abschlagsbeträge für die „anderen deutschen Hafenstationen“ bleiben unverändert.

Wien, am 11. Juni 1901. [518]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-Tiroler Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer directer Fahrpreise.

Mit 1. Juli 1901 gelangen nachstehende directe Fahrpreise zur Einführung:

Zwischen München C.B. und	über	I.	II.	III.
		Classe		
		Mark		
Schnellzugs-Ergänzungskarten:				
Franzensfeste	Kufstein	4·30	3·50	2·70
Einfache Personenzugskarten:				
Marburg Hauptbhf. . . .	Franzensfeste — Kufstein	41·20	30·30	20·10
Klagenfurt		35·20	25·80	17·10
Pörtschach a. S. . . .		32·20	23·50	15·50
Velden a. W.		32·20	23·50	15·50
Föderlach-Faakersee . .		32·20	23·50	15·50
Villach		32·20	23·50	15·50
Toblach		23·20	16·70	.

Wien, am 11. Juni 1901. [519]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung eines Rollfuhrdienstes in der Station Przemyśl.

Auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wird mit 15. Juni 1901 in der Station Przemyśl der k. k. österr. Staatsbahnen eine Rollfuhrunternehmung errichtet. Die Rollfuhrunternehmung wurde der Firma „Fortuna“ übertragen, deren Geschäftslocale sich in Przemyśl ul. Kolejowa l. 3 befindet.

Dieser Rollfuhrunternehmung obliegt unter der im Betriebsreglement diesfalls festgesetzten bahnseitigen Haftung und zu den im nachstehenden Tarife bezifferten Gebühren:

a) Die Abstreifung der in der Station Przemyśl zur Abgabe gelangenden Eil- und Frachtgüter an die Behausung oder an das Geschäftslocale der Empfänger innerhalb des im Tarife bezeichneten Zustellungsgebietes. Die seitens der Rollfuhrunternehmung zuzustellenden Güter werden den Empfängern bahnseitig nicht avisirt und werden die Frachtbriefe über diese Güter nebst den etwaigen Beilagen den Adressaten bei Zustellung derselben durch die Rollfuhrunternehmung übermittelt.

Dieser sind hiebei seitens des Adressaten die auf dem Gute aushaftenden Beträge zu bezahlen und die Empfangsbescheinigung auf dem Aviso- und Bezugscheine durch Datirung, sowie Bei-

setzung der Stunde der Zustellung und Unterfertigung desselben zu ertheilen. Bei Annahme von Kronenwährung für in fremden Währungen zahlbare Ueberweisungen werden seitens der Rollfuhrunternehmung die gleichen Umrechnungscurse wie bei der Frachtencasse der Station Przemyśl angewendet.

b) Die Zustreifung der von den Parteien der obgenannten Rollfuhrunternehmung übergegebenen Eil- und Frachtgüter von der Behausung oder dem Geschäftslocale der Parteien nach dem vorbezeichneten Bahnhofe zur Veranlassung der Aufgabe.

Von der Ab-, bezw. Zustreifung durch die Rollfuhrunternehmung sind ausgeschlossen:

1. Alle Eil- und Frachtgüter, welche an solche Parteien adressirt sind, die in der Station Przemyśl unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift das schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie anlangenden Güter im Allgemeinen nicht zuzustellen, sondern zu avisiren sind.
2. Alle Güter, für welche die Frachtgebühren unter Zugrundelegung eines Gewichtes von mindestens 5000 kg berechnet wurden.
3. Leichen.
4. Unverpackte lebende Thiere.
5. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Documente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten.
6. Explodirbare Güter.
7. Havarirte Güter.
8. Sendungen, bei welchen einzelne Frachtstücke mehr als 750 kg wiegen (ausschliesslich gefüllte Fässer mit kreisrunden Böden) oder deren Länge 6·3 m überschreitet.
9. Sendungen von Frachtstücken, welche mit Schlössern versperrt sind und Verzehrungssteuerlinien zu passiren haben.

Tarif.

Von und nach der Station Przemyśl der k. k. österr. Staatsbahnen	Nach und von dem Geschäftslocale, bezw. der Behausung	Für Eilgüter incl. Stockgebühr per Sendung		Für Eilgüter	
		bis zu 25 kg	über 25 kg für je 100 kg	per 100 kg	Minimalgebühr per Sendung
		Heller			
		40	50	30	40

Für die im Tarife, Theil I, als sperrig bezeichneten Güter, dann für Claviere und eiserne Cassen bis 750 kg Gewicht ist die $1^1/_2$fache Zustreifgebühr zu entrichten.

Obige Gebühren gelten bei Frachtgütern für die Zustellung der Güter bis in die ebenerdigen Locale, Magazine etc. der Empfänger oder umgekehrt für die Zustreifung von den ebenerdigen Localen, Magazinen etc. der Absender zum Bahnhofe.

Ueber Verlangen der Parteien werden die abgestreiften, bezw. die zuzustreifenden Güter in den Keller oder aus demselben, bezw. in ein höheres oder aus einem höheren Stockwerke als das Erdgeschoss gegen eine von den Parteien zu entrichtende Gebühr von 10 h per je angefangene 100 kg, in minimo aber von 20 h per Sendung ohne Rücksicht auf die zu einer Frachtbriefsendung gehörige Collianzahl getragen. Werden über Verlangen des Absenders von der Rollfuhrunternehmung Zoll- und Steuerpapiere, sowie statistische Anmeldescheine, ferner Frachtbriefe oder Frachtbrief-Duplicate ausgestellt (ausgefertigt), so kann die Rollfuhrunternehmung hiefür eine Gebühr von 10 h per Stück aufrechnen, jedoch ist die Rollfuhrunternehmung in einem solchen Falle als Beauftragte des Absenders anzusehen, und bleibt die Haftung der Eisenbahn für die richtige Ausfertigung der Documente ausgeschlossen.

Für die Blankette selbst sind seitens der Rollfuhrunternehmung nur jene Gebühren zu berechnen, welche im Einzelnverkaufe von den Güterexpediten erhoben werden. Ausser den vorbezifferten Gebühren, ferner den nachgewiesenen Auslagen für ohne Verschulden der Rollfuhrunternehmung nothwendig gewordene Reparaturen und der eventuell erlegten Verzehrungssteuer dürfen keine weiteren Gebühren berechnet werden.

Die Organe der Rollfuhrunternehmung sind verpflichtet, ein Exemplar dieser Kundmachung stets bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuzeigen.

Allfällige Beschwerden über die Rollfuhrunternehmung sind bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg einzubringen.

Lemberg, im Mai 1901. [520]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz einerseits und sächsischen Stationen, sowie Gera (Reuss) Preuss. Staatsb. andererseits.

Einführung eines Tarifnachtrages IV.

Zum Tarife vom 1. October 1898 für den Verkehr zwischen Ober-Graslitz (künftig Graslitz, oberer Bahnhof) einerseits und sächsischen Stationen, sowie Gera (Reuss) Preuss. Staatsb. andererseits tritt am 1. Juli 1901 der Nachtrag IV in Kraft, der unter Anderem neue Frachtsätze für die sächsischen Stationen Beiern-Langenleuba, Boderitz i. S. A., Ehrenhain, Kotteritz, Lössnitz Haltestelle und Steinbach i. S. A. enthält.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, sowie durch Vermittlung der Stationen zu erlangen.

Dresden, am 13. Juni 1901. [521]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. Schneebergbahn.

Einführung directer Fahrkarten in einzelnen Relationen.

Mit 1. Juli 1901 gelangen directe Fahrkarten zwischen den Stationen Sollenau L.B. und Ebenfurth einerseits und Stationen der Linie Wöllersdorf—Gutenstein über Steinabrückl Sch.B.B. andererseits, zwischen Wien E.W.A. einerseits und Ebenfurth über Sollenau L.B. andererseits, ferner zwischen Stationen der Linie Eisenbahn Wien — Aspang — Felixdorf einerseits und Wöllersdorf über Sollenau L.B. — Steinabrückl Sch.B.B. andererseits zur Einführung.

Wien, am 15. Juni 1901. [522]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages III zu dem vom 1. Jänner 1901 giltigen Localgütertarife, Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1901 gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 2, ein Nachtrag III zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen, bezw. Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von je 20 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 10. Juni 1901. [523]

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1901 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Giltigkeit vom 1. August 1901 treten in Kraft:

a) Der Nachtrag III zu dem vom 1. Juni 1897 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2a, enthaltend:

I. Aenderung der Zusammenstellung der Ausnahmetarife, sowie der besonderen Bestimmungen für deren Anwendung.
II. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes II für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren.
III. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes XV für Hornvieh und Borstenvieh.
IV. Berichtigungen.
V. Aenderung des Kilometerzeigers.

b) Der Nachtrag V zu dem vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarife, Theil II, Heft 3, enthaltend:

I. Aufhebung der Frachtsätze der Gruppe 9.
II. Berichtigung des Artikelverzeichnisses.

Exemplare der zur Einführung gelangenden Tarifnachträge sind ab 17. Juni 1901 bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich, und zwar Nachtrag III zum Heft 2a zum Preise von 1 Krone und 50 Hellern und Nachtrag V zum Heft 3 unentgeltlich.

Wien, am 12. Juni 1901. [524]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung eines neuen Tarif-Theiles II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1901 tritt ein neuer Tarif-Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, Mais, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl im Verkehre von Russland nach Süddeutschland in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind durch die Verbandsverwaltungen um den Preis von 1 Krone 20 Hellern = 1 Mark per Stück zu beziehen.

Gleichzeitig wird der mit Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 48 vom 25. April 1901 unter Pos. 338, Seite 1154, verlautbarte Termin für die Aufhebung des bestehenden gleichnamigen Tarifes auf den 1. September 1901 abgeändert.

Wien, am 30. Mai 1901. [525]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil I, Abtheilung B.

Mit 15. August 1901 und, insoweit Frachterhöhungen oder Erschwerungen eintreten, mit 1. September 1901 tritt ein neuer Tarif, Theil I, Abtheilung B, für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit, durch welchen der Tarif, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1899 sammt Nachträgen aufgehoben wird.

Die Abweichungen gegenüber dem seitherigen Tarife sind im neuen Tarife durch das Zeichen ‡‡ kenntlich gemacht.

Exemplare dieses Tarifes werden ab 1. Juli 1901 bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 12. Juni 1901. [526]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der Verbandsverwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Am 1. Juli 1901 tritt im Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehre, Tarif vom 1. November 1900, der Tarifnachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen die Aufhebung des Frachtsatzes Aussig A.T.E. — Georgswalde - Ebersbach B.N.B. mit Ablauf des Monates Juli 1901 abgeänderte und neue Frachtsätze für eine Anzahl sächsischer Verkehrsstellen, sowie für die Station Neudau der Buschtěhrader Eisenbahn und für den Kohlenverkehr von Zwickau i. S. nach verschiedenen böhmischen Stationen. Die Berichtigung des Frachtsatzes Deutsch-Kralupp—Döbeln von 54·6 in 54·9 Mark gilt erst vom 1. August 1901.

Der Nachtrag kann durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu dem auf dem Titelblatte desselben angegebenen Preise bezogen werden.

Wien, am 12. Juni 1901. [527]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Am 1. Juli 1901 tritt im Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehre, Tarif vom 1. November 1900, der Tarifnachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält neben verschiedenen Ergänzungen die Aufhebung der Frachtsätze von Střebichowitz-Winařitz (Libuschiner Schacht), Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno und Smečna-Sternberg nach Gnoien mit Ablauf des Monates September 1901, ferner abgeänderte und neue Frachtsätze für verschiedene Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Erfurt, Halle a. d. S. und Magdeburg der Hohenebra-Ebelebener und Niederlausitzer Eisenbahn, sowie für die Station Neudau der Buschtěhrader Eisenbahn.

Dieser Nachtrag kann durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu dem auf dem Titelblatte desselben angegebenen Preise bezogen werden.

Wien, am 12. Juni 1901. [528]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Bahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Massnahmen anlässlich der Verkehrsstörung zwischen den Stationen Jaremcze und Tartarów.

Wegen Verkehrsstörung zwischen den Stationen Jaremcze und Tartarów der Linie Stanislau—Körösmezö werden bereits aufgenommene, für Ungarn bestimmte Güter über den nächsten Hilfsweg ohne Gebührenerhöhung geleitet.

Neu zur Aufgabe gelangende, nach Stationen über die unterbrochene Stelle hinaus bestimmte Güter, werden nur dann übernommen, wenn die Aufgeber im Frachtbriefe die Erklärung abgeben und unterfertigen, dass sie mit der Frachtberechnung über die Hilfsroute einverstanden sind.

Stanislau, am 9. Juni 1901. [529]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Einführung von Nachträgen zu den Ausnahmetarifen, Hefte 1, 2 und 3.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1901 treten zu den seit 1. September 1897 bestehenden Ausnahmetarifen folgende Nachträge in Kraft:

Nachtrag III zu Heft 1,
„ IV „ „ 2 und
„ III „ „ 3.

Diese Nachträge enthalten theilweise Aenderungen, bezw. Aufhebung von Frachtsätzen im Verkehre mit mehreren ungarischen Stationen, Aufnahme neuer Stationen, Aenderung von Stationsnamen, dann Ergänzungen und Berichtigungen des Ausweises über die Beschränkung bei Verladung von Wagen mit mehr als 10 Tonnen Tragfähigkeit.

Tariferhöhungen, welche durch die Nachträge herbeigeführt werden, treten erst am 1. August 1901 in Kraft.

Die Nachträge sind vom 15. Juni 1901 an bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Csengery utcza Nr. 33) für 30 Heller per Stück erhältlich.

Budapest, im Juni 1901. [530]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Staffeltarif für Holz.) Seitens der Bromberger Handelskammer ist für die im Specialtarif II des deutschen Eisenbahngütertarifes unter 1 und 3 aufgeführten Hölzer (also für Stamm- und Stangenholz von mehr als 2·5 m Länge und für Schnittholz) beim Transporte aus den östlich von Berlin liegenden Provinzen nach Rheinland und Westphalen die Einführung eines Staffeltarifes in der Weise beantragt, dass sich für grössere Entfernungen eine Frachtermässignng von etwa 30 pCt. ergeben würde. Die Handelskammer zu Ruhrort, welche von der Eisenbahn-Direction Essen zu einer Erklärung hierüber aufgefordet wurde, hat sich dahin ausgesprochen, dass sie eine solche Tarifmassregel nicht befürworten könne, und ihre Ansicht in folgender Weise begründet:

„Die grossen fast ausschliesslich an Wasserstrassen gelegenen Schneidemühlen der östlichen Provinzen bedienen sich zur Herstellung von Brettern vorzugsweise ausländischen Holzes. Dieses Holz gelangt aus dem Innern Russlands zunächst nach Thorn und geht als Flossholz an die grossen Sägewerke der Bromberger Gegend (Schulitz, Fordon). Weiter wird es durch den Bromberger Canal in die Netze, Warthe und Oder geführt, von da gleichfalls als Flossholz nach Berlin und bis in die Elbe hinein. Die jährliche Einfuhr von russischem Holze, vorwiegend Rundholz und Schwellen, allein über Thorn dürfte jährlich einen Werth von Mk. 40,000.000—50,000.000 erreichen. Aber nicht allein die Einfuhr russischen, sondern auch galizischen Holzes erführe durch den Staffeltarif eine erhebliche Förderung. In Galizien befinden sich zahlreiche sehr grosse Schneidemühlen, die durch billige Rundholzpreise und Arbeitslöhne schon jetzt imstande sind, unmittelbar von dort geschnittene Waare (Tanne und Kiefer) mit der Bahn über Breslau-Berlin bis in die Gegend von Hamm und stellenweise bis ins rheinisch-westphälische Industriegebiet zu bringen. Die Kosten der Umkartirung an der Grenze, Mk. 5 für den Doppelwagen, spielen hierbei keine Rolle. Den Nutzen aus der beantragten Tarifmassnahme würde mithin in erster Linie die Forstwirthschaft Russlands und Oesterreichs ziehen, in zweiter Linie ein Theil der in den östlichen Provinzen gelegenen Schneidemühlen, nämlich soweit diese an Wasserstrassen liegen und unter vortheilhaftesten Bedingungen russisches Rundholz verarbeiten. Die Kosten würden zu tragen haben die süd- und westdentsche Sägewerkindnstrie, die Forstwirthschaft dieser Gebiete, sowie endlich der Floss- und Schiffahrtsverkehr auf dem ganzen Rhein von Strassburg bis Rotterdam und auf dessen Nebenflüssen. Man wird kaum versucht sein, für die Schädigung und Bedrohung zahlreicher in diesen Erwerbszweigen thätiger grosser wie kleiner Existenzen durch eine so einschneidende Tarifmassnahme in dem zu erwartenden Nutzen einen entsprechenden Gegenwerth zu erblicken."

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— **Gruppentarif II etc.** (Ausnahmetarif für Zink in Platten.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1901 wurde die Station Bobrek des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz in die Ausnahmetarife für Zink in Platten (Rohzink) etc. des Gruppentarifes II und der entsprechenden Gruppenwechseltarife als Versandtstation einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Ausnahmefrachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1407	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	a) Thon, roh, auch Schieferthon, unverpackt, aus Pos. T—17 a, b) Thon, gebrannt, geröstet, gemahlen und präparirt, Thon, auch Schieferthon, roh, in Säcken verpackt, aus Pos. T—17 a	Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.)	Budapest *) Köbánya alsó und felső p. n. Diosgyör-vasgyar	ad a) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. ad b) Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Tarif-Theil II, Heft 1, beziehungsweise Localtarife der betheiligten Verwaltungen		Heller a) b) 164 190 164 193 198 252	Im Kartirungswege		Bei Inanspruchnahme der Frachtsätze ad a) obliegt das Auf- und Abladen und bei Anwendung der Frachtsätze ad b) das Aufladen der Sendungen den Parteien
1408	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Quebrachaholz-Extract der Tarifpos. E—23, lit. b	Rostok	Wien (St.E.G. und K.F.N.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Ausnahmetarif 5 zum Localtarife, beziehungsweise Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	224 Heller	201 Heller	23 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
1409	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Holz der Classe C	Klein-Heimautz-Sedlets	Nestersitz-Pömmerle	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	74 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien

*) Die Frachtsätze für Budapest finden auf nachstehende Bahnhöfe Anwendung: Angyalföld, dunaparti teherpalyaudvár, fövambáz, fővárosi közraktárak, Józsefváros, kiterö, Lipótváros, nyugoti palyandvár, Kelenföld, Buda Császárfürdö kiterö, Ó Buda filatorigát und Budapest déli vasut.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1410	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Hopfen	Boguchwała Brody Dembica Drohobycz Husiatyn Jaroslan Krasne Łańcnt Lemberg Lnbaczów Łnżan Maxymówka Mościska Ożydów Przemyśl Przeworsk Radymno Rawa ruska Rzeszów Sambor Sędziszów Tarnów Zabłotce Zagórzany Zołkiew Zuczka	Saaz B.E.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 „ per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 6, giltig vom 1. Jänner 1901	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller a) b) 539 440 666 556 509 412 632 526 758 640 569 468 649 541 545 446 628 522 590 488 738 617 700 587 599 495 — — 586 484 557 457 575 474 607 503 533 434 616 511 521 423 484 388 662 552 539 440 663 557 737 621		Im Kartirungswege		
1411	k. k. österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohlen, mineralische	Reitzenhain	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	1·246 Heller per Tonne		Im Kartirungswege		
1412	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Hornvieh, Borstenvieh, Schafe, Ziegen und sonstiges Kleinvieh als Frachtgut	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen (vergl. auch Ausnahmetarif Nr. II in dem in Spalte 8 bezeichneten Verbandstarife)	bis auf Wiederruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	Westungarisch-Niederösterreichischer Verband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1901		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach	Für Hornvieh	Für Borstenvieh, Schafe, Ziegen und sonstiges Kleinvieh in Wagenladungen			Für die nebenangeführten Thiergattungen nach dem Normalgewichte (siehe Tarif, Theil I) für 100 kg
		Für 1 m² der Ladefläche des verwendeten Wagens	Bei Benützung gewöhnlicher gedeckter Güterwagen oder einer Etage eines Etagewagens für 1 m² der Ladefläche	Bei Benützung beider Etagen eines Etagenwagens für 1 m² der Ladefläche	Für die Benützung der Trommel	
		Frachtsätze in Hellern				
Boldogasszony	Wien St.E.G.	149	257	348	334	98
„	Wien-St. Marx	183	371	465	380	128
Sopron-Iván	Wien St.E.G.	227	249	448	336	145
„	Wien-St. Marx	261	555	554	336	175

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass von bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1413	**k. k. österr. Staatsbahnen**	bethelligten Verwaltungen	Fette, laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes 40 des in der 8. Ruhrik bezeichneten Tarifes	Budapest-fövárosi-közraktárak	Landshut München Ctlhhf. München Osthhf. München-Laim München Südhhf.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	vom 20. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Tarif, Theil II, Heft 2 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. September 1900	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 2·76 2·96 2·88 2·94 2·91		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
1414	**Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz**		Holz der Classe C	Z l i n	Otrokowitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis Ende December 1901	Localbahn-Tarif, giltig vom Tage der Betriebseröffnung	20 Heller	16 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht mehr zurückgestellt werden, vorzulegen der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien spätestens zwei Monate vor Ablauf des Zugeständnisses	
1415	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Bier in Fässern	Michelob	Buchau (L.B. R.P.P.) Chiesch (L.B. R.P.P.) Cista (L.B. R.M.) Jechnitz (L.B. R.P.P.) Kratowitz (L.B R.M.) Lnditz (L R. R.P.P.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) Mengen unter 10.000 kg per Frachtbrief, bezw. per Frachtbrief und Wagen, b) mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife und Tarif, Theil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, vom 1. Jänner 1897	Heller ad a) 116 ad b) 115	ad a) 95 ad b) 94	ad a) 21 ad b) 21	Im Kartirungswege		
			Emballagen, gebrauchte, leere, des Abschnittes C—V a und b, der Abtheilung B, des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1898	Michelob	Buchau (L.B. R.P.P.) Chiesch (L.B. R.P.P.) Cista (L.B. R.M.) Jechnitz (L.B. R P.P.) Kralowitz (L.B. R.M.) Lnditz (L.B. R.P.P.)				84 — 97 99 72 — 83	83 — 96 — — — —	75 59 60 67 83 79 64 55 56 61 70	74 59 60 67 82 73 60 54 54 59 65	9 — — — 14 20 8 — — — 13	9 — — — 14 — — — — — —			
				via Rakonitz										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1416	Oesterr. Nordwestbahn		Reis, geschält und gemahlen (Reismehl), Reisgries	Kornenburg	Arnau	Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarif der Oe.N.W.B. giltig vom 1. Jänner 1898	276 Heller	215 Heller	51 Heller	Im Kartirungswege		
1417	Oe.N.W.B.	betheiligten Bahnen	Pflanzenölfettsäuren	**Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.** Die im Elbeumschlagstarife für Oesterreich vom 1. November 1899 anf Seite 214 im Nachtrage II anf Seite 18 nnd im Nachtrag III anf Seite 14 im Ansnahmetarife Nr. 20 für Oele, Fette etc. enthaltenen Frachtsätze fiuden ab 1. Juli d. J. nnter den gleichen Bedingungen anch auf Pflanzenölfettsänren Anwendung.											

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Anfhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
51	Nr. 143 vom 13. December 1900	3287	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Buschtěhrader Eisenhahn	Coaks	Aussig-Landungsplatz	Königshof	20. Juni 1901	Der zur Aufhebung gelangende Frachtsatz wird durch den im Verordnungs-Blatte Nr. 65 vom 6. Juni l. J., sub Post 1358 publicirten Frachtsatz ersetzt

PUTZWOLLE cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 70. **Wien, 18. Juni 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. – Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Mai 1901, Z. 21.049, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wittek m. p.

Verzeichniss

jener vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung an anspruchberechtigte Unterofficiere ertheilten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge des Anspruchberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
4507	Langer Josef *)		1					
4588	Fuchs Carl		1					1
4741	Stemberger Matthias		1					
4754	Pasierbiewicz Stanislaus		1					1
4788	Terlecki Leon		1					
4799	König Jakob					1		1
4814	Vopalensky Johann		1					
4830	Zwerenz Ignaz					1		1
5051	Basta Carl		1					1
5075	Schachinger Anton		1					1
5103	Urbas Josef		1					1
5175	Zaremba Johann *)		1					
5185	Perko Josef		1					1
5382	Simić Pantaleon		1					1
5401	Huter Adalbert		1					1
6042	Sontachi Johann Baptist Constantin		1					
7006	Glica Josef *)		1					
7015	Poljak-Parica-Zivali Stephan		1					1
7169	Fasching Matthäus		1					1

Nr. des Certificates	Name des Anspruchberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren infolge des Anspruchberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
7360	Dadić Ivan	.	1	.	.	.	.	1
7366	Guby Johann	.	1	.	.	.	.	1
7407	Paleško Krolo Mathias	.	1	.	.	.	.	1
7474	Jaklitsch Josef	.	1	.	.	.	.	1
7519	Orsag Peter Paul	.	1	.	.	.	.	.
7652	Kaliciński Ignaz	.	1	.	.	.	.	1
7654	Uvodić Vincenz	.	1	.	.	.	.	1
8280	Mazuryk Theodor	1	.	.	.	.	.	.
8325	Kovařik Vincenz	.	1	.	.	.	.	1
8332	Srzić Stephan	1	.	.	.	.	.	1
8655	Richter Josef	.	1	.	.	.	.	1
9000	Wysocki Johann**)	.	.	.	.	.	.	1
9030	Kock Lanrenz	1	.	.	.	.	.	1
9059	Stoxreiter Ignaz	1	.	.	.	.	.	1
9088	Radecki Nikolaus	1	.	.	.	.	.	1
9150	Kasseroler Josef	1	.	.	.	.	.	1
9167	Lomnyczuk Michael*)	.	.	.	1	.	.	.
9258	Brunet Josef Augustin	1	.	.	.	.	.	1
9292	Jirak Carl	1	.	.	.	.	.	1
9302	Rotter Ignaz	1	.	.	.	.	.	1
9361	Hofbauer Anton	1	.	.	.	.	.	1
9387	Zach Franz	1	.	.	.	.	.	1
9604	Strutz Dionisius	1	.	.	.	.	.	1
9646	Warta Johann	1	.	.	.	.	.	1
9655	Živko Carl	1	.	.	.	.	.	1
9657	Kruczkowski Franz	1	.	.	.	.	.	1
9776	Superfin Moses***)	.	.	.	.	.	.	1
9785	Czermin Alois	1	.	.	.	.	.	1
9817	Wolke Carl	.	1	.	.	.	.	.
9818	David Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
9819	Pokoliński Jaroslaus	1	.	.	.	.	.	1
9830	Pullirsch Laurenz	1	.	.	.	.	.	1
9853	Sadil Anton	1	.	.	.	.	.	1
9874	Michoński Adam	1	.	.	.	.	.	1
9879	Cižek Franz	1	.	.	.	.	.	1
9881	Krug Josef	1	.	.	.	.	.	1
9887	Polivka Josef	1	.	.	.	.	.	1
9890	Andraschke Gnstav	1	.	.	.	.	.	1
9902	Steffan Ignaz	1	.	.	.	.	.	1
9942	Mercher Johann	1	.	.	.	.	.	1
10000	Zidarič Markus	1	.	.	.	.	.	1
10004	Hoder Josef	1	.	.	.	.	.	1
10007	Bettoschi Franz	.	.	.	.	1	.	1
10074	Radil Johann	1	.	.	.	.	.	1
10076	Přihoda Anton	.	1	.	.	.	.	1
10107	Slaviček Franz	1	.	.	.	.	.	1
10120	Zickler Franz	1	.	.	.	.	.	1
10122	Ottenbreit Carl	1	.	.	.	.	.	1
10133	Križmančič Andreas	1	.	.	.	.	.	1
10192	Weiner Moses	1	.	.	.	.	.	1
10363	Widhalm Franz	1	.	.	.	.	.	1
10367	Hendl Josef	1	.	.	.	.	.	1
10372	Georgian Demeter	1	.	.	.	.	.	1
10376	Tkaczyk Andreas	1	.	.	.	.	.	1
10378	Wuntschek Josef	1	.	.	.	.	.	1
10425	Čech Anton	1	.	.	.	.	.	1
10440	Chiades Josef	1	.	.	.	.	.	1
10450	Dyszkiewicz Adalbert	1	.	.	.	.	.	1
10519	Birke Josef	1	.	.	.	.	.	1
10339	Dohnalek Josef†)	.	1	.	.	.	.	.
15592	Fried Nussim†)	.	.	.	.	1	.	1

*) Das bezügliche Certificat konnte nicht eruirt werden und wolle im Vorfindungsfalle an das k. k. Ministerium für Landesvertheidigung eingesendet werden.

**) Bewerber war mit einem Certificate für Dienerstellen betheilt, welches nun wegen Ausfolgung eines Certificates für Beamtenstellen an denselben annullirt wurde.

***) Das Certificat wurde eingezogen, da dem Bewerber infolge Namensänderung ein neues Certificat (Nr. 10562) ausgefolgt wurde.

†) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber infolge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr in Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.

Anmerkung: Die Einsendung der noch nicht eingelangten Certificate wird von Seiten des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung veranlasst.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (1. Linie Radetzkyplatz durch die Franzensbrückenstrasse zum Praterstern. 2. Linie Wiedner Gürtel durch die Laxenburgerstrasse zur Trostgasse. Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich der vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojecte der Linie Radetzkyplatz durch die Franzensbrückenstrasse zum Praterstern und der Linie Wiedner Gürtel durch die Laxenburgerstrasse zur Trostgasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen, die Trassenrevision und Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung unmittelbar anschliessend an dieselbe die politische Begehung auf den 18. Juni 1901 anberaumt.

Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. v. Galatti betraut.

[E.-M.-Z. 25.992.]

— (Verschiebung der Trasse der Linie von der Thaliastrasse durch die Festgasse bis zur Ottakringer Hauptstrasse.) Das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Project für eine theilweise Verschiebung der bereits consentirten Trasse der Linie der Wiener elektrischen Strassenbahnen von der Thaliastrasse durch die Festgasse bis zur Ottakringer Hauptstrasse wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 23.068.]

— (Telephon- und Signalanlage des städtischen Elektricitätswerkes für den Bahnbetrieb.) Das vom Magistrat der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Project für eine Telephon- und Signalanlage zur Verbindung der Centralen und der Unterstationen des Wiener städtischen Elektricitätswerkes für den Betrieb der Wiener elektrischen Strassenbahnen und für Beleuchtung und Kraftübertragung, wurde insoweit die Verwendung der geplanten Anlagen für Bahnzwecke in Betracht kommt, genehmigt.

[E.-M.-Z. 15.735.]

— (Erweiterung des Betriebsbahnhofes Erdberg: Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der am 10. April durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und

Residenzstadt Wien vorgelegten Projectes für die Erweiterung des Betriebsbahnhofes Erdberg der Wiener elektrischen Strassenbahnen, sowie die im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgte Ertheilung des Bauconsenses wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 18.925.]

Localbahn Světla-Káeow. (Ergebniss der Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung einschliesslich der Feststellung der feuersicheren Herstellungen: Bauconsenserteilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 18. bis 27. September und 8. bis 12. October 1900 durchgeführten Stationscommission, dann der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung einschliesslich der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Projectes der Localbahn Světla-Kácow wurde unter Genehmigung der von der Commission getroffenen Bestimmungen und gestellten Anträge mit dem ausdrücklichen Bemerken zur Kenntniss genommen, dass der Bauconsens für die begangene Strecke selbstverständlich erst mit dem Zeitpunkte der Concessionsertheilung in Kraft tritt, und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 18.582.]

Bukowinaer Localbahnen. (Variantenprojecte für die Theilstrecken km 4·3/5 des Flügels Pozoritta-Louisenthal und km 107·90—108·77 der Linie Kimpolung—Dorna-Watra, ferner das Detailproject für ein Schleppgeleise von der Haltestelle Dorna-Bad zur Dampfsäge in Dorna-Watra.) Die vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegten Variantenprojecte für die Theilstrecken km 4·3/5 des Flügels Pozoritta-Louisenthal und km 107·90—108·77 der Linie Kimpolung—Dorna-Watra, ferner das Detailproject für ein Schleppgeleise von der Haltestelle Dorna-Bad zur Dampfsäge in Dorna-Watra wurden vom fachlichen Standpunkte entsprechend befunden und an die k. k. Landesregierung in Czernowitz mit dem Auftrage übermittelt, hinsichtlich dieser Projecte die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. [E.-M.-Z. 18.729.]

Localbahn Jenbach-Mayrhofen (Zillerthalbahn). (Varianten km 22·3—22·8 und km 27·4—28·1: Ergebniss der politischen Begehung: Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Innsbruck mitgetheilte Ergebniss der am 23. April durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung in Verbindung mit der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich der Detailprojecte für die Varianten in den Theilstrecken km 22·3—22·8 und km 27·4—28·1 der Zillerthalbahn, sowie die im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgte Ertheilung des Bauconsenses für die begangenen Theilstrecken nach Massgabe der von der Commission getroffenen Bestimmungen wurde zur Kenntniss genommen. Gleichzeitig werden die für die im Zuge der bereits consentirten Variantenstrecke km 24·1—25·0 in km 24·3/4 auszuführenden feuersicheren Herstellungen festgesetzten commissionellen Bestimmungen genehmigt. [E.-M.-Z. 20.396.]

Projectirte Localbahn Gänserndorf-Pyrawarth-Gaunersdorf. (Variante km 18·6—19·1: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom niedcrösterreichischen Landesausschuss vorgelegten Detailprojectes für die Variantenstrecke km 18·6—19·1 der projectirten Localbahn von der Nordbahnstation Gänserndorf über Pyrawarth nach Gaunersdorf die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 25. Juni 1901 anberaumt.

Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. v. Galatti betraut. [E.-M.-Z. 26.068.]

Projectirte Localbahn Innsbruck-Fulpmes (Stubaithalbahn). (Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des vom Magistrat der Landeshauptstadt Innsbruck vorgelegten Detailprojectes für die Localbahn Innsbruck-Fulpmes (Stubaithalbahn) die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und eventuell Festsetzung der feuersicheren Herstellungen auf den 17. Juni 1901 und folgenden Tage anberaumt.

Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereirath Arthur Meusburger betraut. [E.-M.-Z. 26.067.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

17. Juni. Infolge Beschädigung des Bahndammes in der Strecke Neumarkt-Tramin—Salurn musste in dieser Strecke der Verkehr eingestellt werden.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Stanislau. Eröffnung der Personenhaltestelle Ostrowice für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr.) Zufolge Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction wurde am 15. Juni die in km 72·1974 der Localbahnlinie Delatyn—Kołomea—Stefanówka zwischen den Stationen Gwoździce und Okno neuerrichtete Haltestelle Ostrowice für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt durch die Conducteure im Zuge. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

— (Linie Wels—Haiding—Aschach a. d. Donau: Eröffnung der Haltestelle Leumühle.) Am 20. Juni 1901 wird die zwischen der Station Eferding und der Haltestelle Pupping in km 14·7 der Linie Wels—Haiding—Aschach a. d. Donau gelegene Haltestelle Leumühle für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Güterverkehr vom 1. Jänner bis Ende April 1901.) Nach dem officiellen Ausweise über den Güterverkehr auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der von ihrer Direction betriebenen Localbahnen im Laufe der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis 30. April 1901, im Vergleiche zur gleichen Betriebsperiode des Vorjahres betrug die Menge sämmtlicher aufgegebenen Waaren, mit Ausschluss der eingetroffenen und durchgehenden Waaren 755.427 Wagenladungen, um 5 Percent mehr als in der entsprechenden Periode des Vorjahres. 10 Percent dieser Menge entfallen auf Getreide, während Holz 99.339 Wagenladungen ausmachte, Mehl erfuhr mit 34.629 Wagenladungen eine Steigerung um 12 Percent, hingegen erfuhr Kohle eine Abnahme um 5·5 Percent. Im Monate April wurde, trotzdem die Getreide- und Kohlensendungen um 16, respective 10 Percent abgenommen haben, ein um 4 Percent grösserer Verkehr erzielt als im April des Vorjahres.

— (Güterverkehr der Eisenbahnstation Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen im Monate April 1901.) Dem officiellen Ausweise über den Güterverkehr der Eisenbahnstation Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen pro April 1901 zufolge (vergl. Bericht pro März 1901, Vrdgs.-Bl. Nr. 58 ex 1901) hat dieser sich, im Vergleiche zur gleichen Betriebsperiode des Vorjahres, folgendermassen gestaltet: Es wurden aufgegeben 24.962 t Waare, um 10 Percent mehr als im April des Vorjahres; mit der Eisenbahn langten an 67.038 t, um 14 Percent mehr als im April des Vorjahres. Unter den eingeführten Waaren steht noch immer, wenn auch in starker Abnahme begriffen, Wein mit 5051 t an erster Stelle, dann folgt Reis mit 4951 t, Jute mit 2384 t. Unter den per Bahn eingetroffenen Waaren stehen Weizen mit 6134 t, zumeist aus Serbien für Griechenland und Italien kommend, ferner Dauben mit 6324 t und Holz mit 24.874 t an erster Stelle; Zucker und Mehl haben etwas abgenommen; von ersterem Artikel trafen 6082 t, von letzterem 9073 t ein. Vom Beginn des Jahres bis Ende April betrug die gesammte Einfuhr 99.368 t, etwas weniger als im Vorjahre, und die Ausfuhr 270.681 t, etwas mehr als im Vorjahre. Unter den importirten Waaren befanden sich auch 300 Wagenladungen rumänischer Mais, der von Orsova über Budapest nach Italien ging.

— (Erweiterung und theilweiser Umbau der Bahnhöfe der Station Temesvár.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat bereits vor Längerem eine umfassende Erweiterung der gesammten Anlagen der Bahnhöfe der Knotenpunktstation Temesvár, und zwar Temesvár-Józsefváros und Temesvár-Gyárváros der Hauptlinie Budapest—Temesvár-Józsefváros — Temesvár-Gyárváros — Orsova — Vercicrova, ihrer Linien Temesvár-Józsefváros—Arad und Temesvár-Józsefváros—Báziás, ferner der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen Temesvár-Józsefváros—Nagy-Szt. Miklós, Temesvár-Józsefváros—Temesvár-Gyárváros—Maria-Radna, Temesvar-Józsefváros—Buziásfürdö und Temesvár-Józsefváros—Módos beschlossen. Im Inter-

esse der Durchführung dieser Arbeiten, und zwar speciell zum Zwecke der Verlegung der Einmündungsgeleise der Temesvár—Orsovaer Linie in der Station Temesvár, schliesslich behufs eventueller Hebungsarbeiten an den Geleisen der Anschlusslinie Temesvár—Bazias, wurde zur Bedeckung der Kosten der Gesammtanlagen im Gesetze vom Jahre 1897 (Investitionsanleihe) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1897) der Betrag von K 4,840.000 präliminirt. Von dieser Summe erscheinen im Budget des heurigen Jahres K 400.000 aufgenommen, welcher Betrag zur Fortsetzung des neuen Heizhausbaues und zur Inangurirung der Verlegungsarbeiten des Orsovaer Einmündungsgeleises verwendet werden. Die letztgenannte Verlegungsarbeit entspricht einem langgehegten Wunsche der Stadt Temesvár, deren Entwicklung durch die derzeit bestehende Geleiseanlage unterbunden ist.

— (Uebernahme von Fahrbetriebsmitteln im Monate April 1901 und Gesammtstand des Fahrparkes mit Schluss des Monates.) Im Monate April 1901 haben nachbenannte heimische Locomotiv- und Wagenfabriken die folgende Anzahl von Fahrzeugen an die kgl. Ungar. Staatsbahnen zur Ablieferung gebracht (vergl. Bericht pro Februar und März 1901, Vrdgs.-Bl. Nr. 53 und 55 ex 1901), und zwar: die Staats-Maschinenfabrik 3 Stück Locomotiven, welche für den Dienst bei Lastzügen auf den Hauptlinien bestimmt sind. Durch diese Neueinlieferungen erhöhte sich der Bestand an Locomotiven auf 2496 Stück. Die Maschinenfabriks- und Eisengiesserei-Actiengesellschaft Ganz & Comp. lieferte 1 Stück zweiachsigen Kohlentransportwagen mit 15 t Tragfähigkeit und completen eisernen Kasten, 8 Stück Personenwagen III. Classe mit je 50 Sitzplätzen, Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, Mittelgang, zweiachsig; ferner 10 Stück zweiachsige Conducteurwagen für Eilzüge, welche mit completer Dampfheizungs-Einrichtung, mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremse versehen sind. — Die Waggonfabrik Johann Weitzer in Arad brachte 10 Personenwagen III. Classe obbezeichneter Construction zur Ablieferung, ferner 192 Lastwagen verschiedener Typen, von denen 100 Stück gedeckte und 92 offene Lastwagen waren, 58 Stück mit Bremse und 134 Stück ohne Bremse ausgerüstet sind. Von der Schlick'schen Waggonfabriks- und Eisengiesserei-Actiengesellschaft wurde der auf der Pariser Weltausstellung vorgeführte Intercommunicationswagen I./II. Classe übernommen. Der Gesammtstand an Personenwagen erhöhte sich durch die vorbezeichneten Ablieferungen auf 6891 Stück, jener an Lastwagen auf 56.990 Stück.

— (Neues Fahrscheinverzeichniss für zusammenstellbare Fahrscheinhefte.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass mit 1. Juni 1901 ein neues Fahrscheinverzeichniss für zusammenstellbare Fahrscheinhefte ins Leben getreten ist, mit welchem das seit 1. Juni 1900 giltige Verzeichniss ausser Kraft gesetzt wird. Das Verzeichniss sammt der dazu gehörigen Uebersichtskarte ist im Tarifverkaufsbureau (Budapest, VI, Csengery-utcza 33), sowie in den Fahrkarten-Stadtbureaux der königlich ungarischen Staatseisenbahnen für eine Krone erhältlich.

— (Beistellung von Wagen mit Kühlvorrichtung zum Transporte von Wild.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass auch zum Transporte von Wildfleisch Güterwagen mit Kühlvorrichtung beigestellt werden. Die Interessenten werden aufmerksam gemacht, dass solche Waggons für den Fernverkehr und mit einer Mindestsendung von 5000 kg bei vorheriger brieflicher oder telegraphischer Anmeldung, die mindestens 48 Stunden früher an die Aufgabestation zu richten ist, bestellt werden können. Das Füllen der Eisbehälter hat der Aufgeber zu besorgen.

— (Begünstigung zu Gunsten von Milchsendungen als Expressgut.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die im Anhange des Tarifes der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Localeisenbahnen (giltig vom 1. Jänner 1901) sub Post XVI/2 für von Stationen der Fehér- und Tolnaer-Localeisenbahn nach Budapester Stationen als Eilgut zur Beförderung gelangende Milchtransporte bestehende Frachtbegünstigung auch auf als Expressgut aufgegebene Milchsendungen ausgedehnt wird.

Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft. (Temporäre Beschränkung des Zugsverkehres in der Station Fonyód-Fürdötelep.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass, nachdem die vor Kurzem eröffnete Station Fonyód-Fürdötelep ihrer Hauptlinie Budapest — Fonyód — Fürdötelep — Kanizsa—Pragerhof und der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Kaposvár—Fonyód—Fürdötelep für den Nachtverkehr noch nicht eingerichtet ist, die Badezüge 211 und 212, sowie der Eilzug 201 auch während der Dauer der diesjährigen Sommerfahrordnung in der Station Fonyód-Fürdöteleg nicht anhalten.

Ungarns durch Eisenbahnen und Schiffe vermittelter Güterverkehr im Monat April 1901. (Statistischer Ausweis.) Dem officiellen, vom kgl. ungar. Centralstatistischen Bureau veröffentlichten Ausweise über den Aussenhandel Ungarns im Monate April 1901 zufolge wurden insgesammt eingeführt 3,077.139 q und 273.409 Stücke, dagegen ausgeführt 5,078.783 q und 471.388 Stücke. Von der Einfuhr entfallen auf Oesterreich 1,881.982 q, von der Ausfuhr 3,574.525 q. Im Vergleiche zum correspondirenden Monate des Vorjahres ist die Einfuhr um 360.000 q, die Ausfuhr um 88.000 q gestiegen. In den ersten vier Monaten des Jahres hat sich die Einfuhr um 1,153.000 q gesteigert, die Ausfuhr ist dagegen um 1,759.000 q zurückgegangen. Diese wesentliche Veränderung hängt mit den veränderten Verkehrsverhältnissen der Kohle zusammen, von welcher im vorigen Jahre bedeutende Quantitäten nach Oesterreich, wo der Strike herrschte, gebracht werden konnten. Im Monat April wurden u. A. exportirt: 89.000 q Zucker, 469.048 q Weizen, 171.765 q Roggen, 118.545 q Gerste, 226.929 q Hafer, 273.032 q Mais, 598.658 q Mehl.

Ausland.

Deutsches Reich. (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Blotzheim.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge ist am 20. Mai der an der Bahnlinie Mühlhausen—Basel zwischen den Stationen Bartenheim und St. Ludwig gelegene Haltepunkt Blotzheim nunmehr auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Bromberg: Eröffnung der Personenhaltestelle Czernewitz für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Zufolge einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction ist am 1. Juni die an der Bahnstrecke Thorn Hptbhf.—Alexandrowo, nnd zwar 5·0 km von Thorn Hptbhf. und 8·1 km von Ottlotschin entfernt neu eingerichtete Personenhaltestelle Czernewitz für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. Gepäcksstücke werden von Czernewitz unabgefertigt mitgenommen und wird die Fracht hiefür in Thorn Hptbhf., bezw. in Ottlotschin erhoben werden.

— (Directionsbezirk Magdeburg: Eröffnung der Bahnstrecke Biendorf—Gerlebogk für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Zufolge Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction ist am 1. Juni die von der Bahnstrecke Cöthen—Güsten in Biendorf abzweigende, bisher nur dem Güterverkehre dienende Bahnstrecke Biendorf—Gerlebogk, welche in Gerlebogk unmittelbaren Anschluss an die Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn besitzt, nunmehr auch für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. Die Entfernung Biendorf—Gerlebogk beträgt 7·51 km. An der Strecke liegt nur die Haltestelle Gerlebogk. Ein Privatdepeschenverkehr findet daselbst nicht statt.

— (Meppen-Haselünner Eisenbahn: Bau und Betrieb der vollspurigen Nebenbahnlinie von Haselünne nach Herzlake.) Der „Reichsanzeiger" vom 28. Mai veröffentlicht die Concessionsurkunde betreffend die Ausdehnung des Meppen-Haselünner Eisenbahnunternehmens auf den Bau und Betrieb der vollspurigen Nebenbahnstrecke von Haselünne nach Herzlake für Rechnung des Kreises Meppen.

— (Wiederaufnahme des elektrischen Versuchsbetriebes auf der Wannseebahn.) Am 29. Mai ist der elektrische Versuchsbetrieb auf der Wannseebahn wieder aufgenommen worden. Für die zwischen Berlin, Wannseebahnhof und Zehlendorf verkehrenden 16 Züge ist der nachfolgende Fahrplan aufgestellt worden. Abfahrtszeiten von Berlin: 9, 10.10, 11.10 Vormittags; 12.20, 1.40, 2.40, 3.40, 4.40 Nachmittags; Abfahrtszeiten von Zehlendorf: 9.30, 10.40, 11.40 Vormittags; 1.10, 2.10, 3.10, 4.10 und 5.10 Nachmittags. Wie bisher, so wird auch künftig der elektrische Versuchsbetrieb an Sonn- und Feiertagen ruhen.

— (Militäreisenbahn: Wiedereröffnung der Station Mellen-Saalow für den Gesammtverkehr.) Ab 15. Juni ist die Station Mellen-Saalow, welche wegen Geleiseumbaues für den Wagenladungsverkehr gesperrt war, nunmehr für den Gesammtverkehr wieder eröffnet worden. (Kundmachung der Direction obiger Eisenbahn vom 3. Juni.)

— (Eröffnung einer weiteren Theilstrecke der Schwebebahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel.) Am 23. Mai ist ein weiteres Stück der Schwebebahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel, die Strecke Zoologischer Garten-Vohwinkel, dem Betriebe übergeben worden.

— (Stralsund-Tribseer Eisenbahn-Gesellschaft: Eröffnung der Restbaustrecke Franzburg—Tribsees.) Zufolge einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Gesellschaft ist am 1. Juni die Restbaustrecke Franzburg—Tribsees der Stralsund-Tribseer Eisenbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

— (Elektrischer Schnellverkehr auf der Militäreisenbahn Berlin-Zossen-Jüterbog.) Nach Mittheilung eines Berliner Blattes ist die Verwaltung der Militäreisenbahn derzeit damit beschäftigt, den Geleisekörper für die Versuche der Studiengesellschaft für elektrischen Schnellverkehr herzurichten. Es wird eine Verstärkung des Unterbaues für Fahrten von 120 km per Stunde (höher soll einstweilen nicht gegangen werden) für nothwendig erachtet und die Schwellenzahl zu diesem Zwecke vermehrt. Die Bahnverwaltung übernimmt die Verantwortung für diese Herstellung, doch erst die Versuche selbst werden volle Aufklärung darüber geben, wie weit man mit der Verstärkung des vorhandenen Unterbaues bei derartigen Schnellfahrten gehen muss. Auch die Masten für die Oberleitung werden auf der Strecke bis Zossen bereits versetzt.

Preussen. (Ausgabe von Eisenbahnfahrkarten gegen Gutscheine von öffentlichen Arbeitsnachweisestellen.) Nachdem seit einiger Zeit in Schlesien versuchsweise und widerruflich öffentlichen Arbeitsnachweisestellen von Stadtgemeinden und gemeinnützigen Vereinen und Anstalten in Schlesien das Fahrgeld für nach auswärts zu befördernde Arbeitnehmer gestundet wird und die Fahrkarten gegen Gutscheine der Arbeitsnachweisestellen verabfolgt werden, wobei das Schuldconto monatlich mit den Fahrkartenausgabestellen unmittelbar auszugleichen ist und von Hinterlegung einer Sicherheit einstweilen abgesehen ist, hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur weiteren Förderung solcher gemeinnützigen Einrichtungen die kgl. Eisenbahn-Directionen versuchsweise ermächtigt, öffentlichen Arbeitsnachweisestellen der bezeichneten Art, die darum nachsuchen und die die nöthigen Bürgschaften bieten, nach pflichtmässiger Prüfung der Bedürfnissfrage die gleiche Vergünstigung zu gewähren. Hiebei kann auch bei der Beförderung von Arbeitslosen in die nächst gelegenen Arbeitercolonien oder Nothstandscolonien das Fahrgeld gestundet werden. Unberücksichtigt bleiben gewerbsmässige Stellenvermittler und solche Arbeitsnachweisestellen, von denen nach ihrer Organisation und Tendenz anzunehmen ist, dass sie parteipolitischen Zwecken dienen.

— (Stellenbesetzung in Directionsgruppen bei den Preussischen Staatsbahnen.) In Bezug auf die Vergebung von etatsmässigen Stellen nach Gruppen hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten folgende Bestimmung getroffen: „Beamten, die behufs Beförderung in ein anderes Amt oder zum Zwecke der etatsmässigen Anstellung in einen anderen Directionsbezirk oder nach einem anderen Stationsorte des Heimatsbezirkes versetzt werden sollen, ist, wenn sie aus persönlichen Gründen um Abstandnahme von der Versetzung nachsuchen, zu eröffnen, dass sie bei Aufrechthaltung des Gesuches in der Anwärterliste gestrichen werden würden. Von der Streichung darf nur abgesehen werden, wenn die vorgesetzte kgl. Eisenbahn-Direction nach sorgfältiger Prüfung die Gründe der Ablehnung als berechtigt anerkennt. Letzterenfalls sind aber diätarisch beschäftigte Anwärter darauf aufmerksam zu machen, dass bei der späteren etatsmässigen Anstellung die bis dahin im diätarischen Verhältnisse noch zurückzulegende weitere Dienstzeit auf das Besoldungsalter bestimmungsmässig nicht angerechnet werden würde. Werden diätarische Anwärter wegen unberechtigter Ablehnung einer angeordneten Versetzung in der Anwärterliste gestrichen, so ist zugleich zu erwägen, ob ihre fernere Beibehaltung im Eisenbahndienste den Umständen nach sich überhaupt empfiehlt, da die Verwaltung durch solche Beamte in der sachgemässen Verfügung über das Personal behindert wird."

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

— (Prämiirung nützlicher Erfindungen.) Für das abgelaufene Etatsjahr haben aus den im Etat der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung für diesen Zweck vorgesehenen Mitteln 15 Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltungen Belohnungen im Gesammtbetrage von Mk. 6950 für Erfindungen und Verbesserungen, die für die Erhöhung der Betriebssicherheit oder in wirthschaftlicher Beziehung von Bedeutung sind, bewilligt werden können.

Schweiz. (Eröffnung der Eisenbahn Uerikon-Bauma.) Am 1. Juni ist die mit Unterstützung des Cantons Zürich, der interessirten Gemeinden und namentlich der Schweizerischen Nordostbahn erbaute Bahnlinie Uerikon—Bauma dem Verkehre übergeben worden, wodurch für das abgelegene Züricher Oberland ein directer Verkehrsweg nach dem Zürichsee geschaffen wurde. Die neue Bahn ist eine Querbahn, die von der Station Uerikon der rechtsufrigen Zürichseebahn (einer Nordostbahnlinie) quer durch das Oberland in das Tössthal geht und hier bei der Station Bauma der Tössthalbahn einmündet. Der Betrieb der Bahn, die einer Actiengesellschaft gehört, erfolgt durch die Tössthalbahn.

Russland. (Uebergang der Moskau-Jaroslaw-Archangelsk Bahn an eine belgische Gesellschaft und Bau der Eisenbahn Petersburg-Wjätka.) Laut Mittheilung eines Peterburger Blattes soll die Moskau-Jaroslaw-Archangelsk Eisenbahn von einer belgischen Gesellschaft käuflich erworben werden. Gleichzeitig soll diese belgische Gesellschaft die Concession zum Bau der Eisenbahn von Petersburg nach Wjätka, der sogenannten Nordbahn, erhalten.

Türkei und Bulgarien. (Aufhebung der Pest-Contumaz in Hebitschewo.) Nachdem in Constantinopel und Umgebung keine weiteren Pesterkrankungsfälle vorkamen, ist im Einvernehmen zwischen der Pforte und der bulgarischen Regierung die Pestcontumaz bei Hebitschewo aufgehoben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 57) und sind die Vorsichtsmassregeln auf eine strenge ärztliche Untersuchung der Provenienzen aus dem Oriente beschränkt worden.

Frankreich. (Constituirung des „Comité français du percement de la faucille".) In Paris hat sich vor Kurzem ein internationales Consortium von Fachmännern des Eisenbahnwesens und Financiers constituirt, dessen Programm die Realisirung eines Projectes ist, welchem zufolge vom Hafen von Calais aus via Paris—Lons-le-Saunier (Kreuzungspunkt mit dem Netze der Gesellschaft Paris—Lons-le-Saunier—Lyons—Méditerranée)—Genf—Mailand—Brindisi eine directe internationale Verkehrsroute zwischen den Häfen von Calais (bezw. England) und Brindisi geschaffen werden soll. Nachdem die Ausführung des Projectes auf Herstellung des Durchbruches des Gebirgsstockes „La faucille", d. i. der zwischen Frankreich und der Schweiz als Vorgebirge liegenden Juragebirgskette basirt, hat das Consortium die Firma „Comité du percement de la faucille" gewählt. Dem Präsidium gehören der Minister für öffentliche Arbeiten, Baudin, der Handelsminister Millerand, die Mitglieder des Staatsrathes Casimir Perier, Léon Bourgois, Méline, Ribot, Freycinet, Henry Brisson, Dupuy und Rouvier an. Die Ausführung des Projectes erscheint durch bindende Zusicherung französischer, Schweizer-, italienischer und englischer Bankfirmen gesichert. Der Bau der Linie Saint-Jean-de-Losne (Station der Hauptlinie Paris—Saint-Claude-de-Losne—Saint-Jean-de-Losne—Lyon—Méditerranée) mit Berührung der Endstation Saint-Claude (Flügelbahn der Linie Bourg—La-Cluse—Saint-Claude der Linie Bourg—Grenoble) bis Genf, ist mit circa Frcs. 150,000.000 veranschlagt. Von der von Paris aus bis Genf 488 km langen Linie entfallen auf die von Lons-le-Saunier aus neu zu erbauende Strecke im Bereiche des Juragebirges 37 km Tunnelstrecke von 6—15 km Länge, deren Dimensionen für zwei Geleise zu bemessen sind. Die Constituirung der Actiengesellschaft wird, wie aus Paris berichtet wird, bereits in nächster Zeit stattfinden. Bei diesem Anlasse sei der kilometrischen Längen der zwischen England, resp. von Calais aus theils bestehenden, theils projectirten Bahnverbindungen mit Mailand erwähnt, und zwar ab Calais via

1. Paris—Dijou—Mâcon—Culoz (—Mont-Cenis) über die Linie Paris—Lyon—Mediterranée (Mittelmeerbahn) 1242 km;
2. Laon—Belfort—Petit-Croix—Basel—Lucerne (—Gotthard) über die Linien der Ostbahn 1151 km;
3. Paris—Dijou—Pontarlies—Vallorbes—Lausanne (Simplon) über Linien der Mittelmeerbahn 1145 km;

4. dieselbe Linie nach Fertigstellung des Lötschbergtunnels via Vallorbes—Frasnes verkürzt 1128 km;
5. Paris—Dijon—Les-Verrières—Neuchâtel direct über Bern—Brigne (—Simplon) 1134 km;
6. per Ostbahn via Laon—Belfort—Delle—Délémont—Bern (—Simplon) 1130 km;
7. dieselbe Linie verkürzt via Glovelier—Recouvelier—Renschette—Bern 1092 km;
8. per Ostbahn via Hirson—Delle, Délémont—Bern (Simplon) 1102 km;
9. die neu projectirte Linie Calais—Paris—Lons-le-Saunier—La-Faucille—Genf 1168 km,

welche allerdings, jedoch nur um 23 km länger ist als die im Verkehre zwischen England, der Schweiz und Italien via Calais—Pontarlier derzeit am meisten frequentirte Linie Nr. 3, dieser gegenüber jedoch den Vortheil bieten würde, dass sie über Paris führt und erfahrungsgemäss vorauszusetzen ist, dass ein grosser Theil der von England via Calais nach der Schweiz und Italien und vice versa reisenden Passagiere Aufenthalt in Paris zu nehmen sich veranlasst finden wird.

— (Reconstruction des den Hafen von Cette mit der Rhône verbindenden Schiffahrtscanales.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat der Legislative den die Reconstruction des den Hafen von Cette mit der Rhône verbindenden Schiffahrtscanal betreffenden Gesetzentwurf unterbreitet. — Diesem zufolge sind die Kosten dieser Arbeit mit Frcs. 4,240.000 bemessen, an welchen der Staat mit Frcs. 2,270.000 participiren soll, während die Restsumme von Seiten der Interessenten aufzubringen sein wird. Der grössere Theil dieser Summe ist durch ein Votum der Handelskammer von Cette sichergestellt, welche einen Beitrag von Frcs. 1,620 000 bietet. Weitere Subsidien sind seitens der Municipien der betheiligten Departements Hérault (Landschaft Langedoc), ferner der vom Canale berührten Stadt Beaucaire (an der Ausmündung des Canales in die Rhône) zu gewärtigen.

Rumänien. (Locomotivheizung mit Petroleum.) Die günstigen Erfolge der Locomotivheizung mit Petroleum auf den Linien der kgl. Rumänischen Staatsbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24) hat deren Direction veranlasst, 285 Locomotiven auf Petroleumheizung einzurichten, sowie in neuester Zeit die Umwandlung weiterer 65 Maschinen durchzuführen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 Tonnen Gehalt ist am 3. Mai 1901 mit 26 Passagieren und 1989 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 985 Tonnen Zucker nationaler Provenienz, von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 1200 kg Bier, 188 kg Glasperlen, 993 kg Wein, 20.600 kg Zucker, 1200 kg Esswaaren; nach Suez 368 kg Papier, 183 kg Manufacturwaaren, 2650 kg Zucker; nach Gedda 8400 kg Papier, 22 kg Kurzwaaren, 5250 kg Zündhölzchen, 30.410 kg Zucker; nach Aden 400 kg Bier, 8479 kg Esswaaren, 7332 kg Kurzwaaren, 600 kg Manufacturwaaren, 36 kg Metallwaaren, 3864 kg Glasperlen, 63.483 kg Zucker, 1300 kg Glaswaaren; nach Massaua 3854 kg Metallwaaren, 24.000 kg Zucker, 1940 kg Glaswaaren; nach Hodeidah 920 kg Glasperlen, 36.560 kg Zucker; nach Zanzibar 10 kg Muster, 2375 kg Mehl, 900 kg Spiritus, 910 kg Glaswaaren; nach Durban 40 kg Muster, 3220 kg Esswaaren; nach Mombassa 20.000 kg Zucker; nach Sidney 480 kg Esswaaren; nach Bombay 4200 kg Mützen, 960 kg Bier, 8584 kg Knöpfe, 144.050 kg Papier, 2839 kg Farben, 10.769 kg Esswaaren, 1050 kg Kurzwaaren, 2600 kg Muster, 630 kg Erdwachs, 5900 kg Baumwollwaaren, 6250 kg Lampen, 7530 Manufacturwaaren, 53.340 kg Metallwaaren, 2100 kg Holzwaaren, 869 kg Möbel, 69.700 kg Glasperlen, 550 kg Schuhwaaren, 10.000 kg Talk, 500 kg Wein, 28.720 kg Glaswaaren, 682.000 kg Zucker; nach Bassorah 2000 kg Bier, 1680 kg Papier, 6223 kg Esswaaren, 5190 kg Manufacturwaaren, 8400 kg Metallwaaren, 965 kg Möbel, 2410 kg Glaswaaren, 33.576 kg Zucker; nach Bagdad 652 kg Papier, 680 kg Esswaaren, 3600 kg Manufacturwaaren, 5830 kg Metallwaaren, 1400 kg Glaswaaren; nach Bunder-Abbas 10.260 kg Zucker, 1430 kg Zündhölzchen; nach Mahomerah 10.260 kg Zucker; nach Bushire 281 kg Manufacturwaaren, 51.250 kg Zucker, 3000 kg Zündhölzchen; nach Madras 37.500 kg Papier, 179 kg Knöpfe, 282 kg Muster, 860 kg Baumwollwaaren, 2122 kg Lampen, 10.000 kg Metallwaaren, 3104 kg Holzwaaren, 2940 kg Glasperlen, 1100 kg Seife, 9570 kg Glaswaaren; nach Calcutta 10.358 kg Papier, 950 kg Kurzwaaren, 9105 kg Metallwaaren, 6883 kg Manufacturwaaren, 48 kg Wein, 305 kg Glaswaaren, 1320 kg Seife; nach Penang 13.500 kg Papier, 2532 kg Baumwollwaaren, 810 kg Seife, 248 kg Glaswaaren; nach Singapore 26.660 kg Papier, 835 kg Kurzwaaren, 11.100 kg Erdwachs, 9900 kg Baumwollwaaren, 4700 kg Mehl, 630 kg Manufacturwaaren, 12.300 kg Metallwaaren; nach Soerabaya 17.490 kg Papier, 49.650 kg Erdwachs, 367 kg Kurzwaaren, 5431 kg Baumwollwaaren, 350 kg Manufacturwaaren, 690 kg Seife; nach Batavia 18.420 kg Papier, 3220 kg Manufacturwaaren; nach Belovan-Delhi 908 kg Papier; nach Gorontala 480 kg Baumwollwaaren; nach Macassar 11.800 kg Baumwollwaaren; nach Samarang 5750 kg Papier, 3675 kg Erdwachs; nach Cheribon 635 kg Möbel; nach Padang 300 kg Metallwaaren, 1100 kg Glaswaaren; nach Palembang 1172 kg Baumwollwaaren; nach Bangkong 990 kg Baumwollwaaren, 7550 kg Papier; nach Atjeh 175 kg Kurzwaaren; nach Manila 6084 kg Papier; nach Hongkong 7150 kg Papier, 3132 kg Baumwollwaaren, 1260 kg Metallwaaren, 2200 kg Seife, 1015 kg Muster, 12.000 kg Zündhölzchen, 596 kg Glaswaaren; nach Shanghay 9 kg Muster, 5920 kg Papier, 1950 kg Manufacturwaaren, 536 kg Glasperlen, 2402 kg Seife, 1680 kg Wein; nach Port Arthur 432 kg Papier; nach Kobe 920 kg Knöpfe, 23.700 kg Papier, 760 kg Metallwaaren, 639 kg Seife und nach Yokohama 1374 kg Papier, 10 kg Muster, 3015 kg Esswaaren, 6750 kg Metallwaaren, 92 kg Möbel, 130.625 kg Wein, 4080 kg Glaswaaren und 688 kg Manufacturwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,519.088.

— (Abfahrt des Dampfers „Moravia" nach Santos.) Dieser Dampfer von 2268 Tonnen Raumgehalt ist am 11. Mai 1901 ohne Passagiere mit 200 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte nach Tanger 1 Collo Papier, 7 Colli Holzwaaren, 340 Colli Zucker, 2 Colli Spiritus; nach Bahia 61 Colli Papier, 30 Colli Metallwaaren, 50 Colli Mehl; nach Pernambuco 182 Colli Papier; nach Rio de Janeiro 15 Colli Papier, 14 Colli Esswaaren, 160 Colli Metallwaaren, 510 Colli Mineralöl; nach Santos 5 Colli Kurzwaaren, 65 Colli Metallwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 62.074.

„Adria", kgl. Ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft in Budapest. (Bezugsrecht der Actionäre auf die neu zu emittirenden Actien.) Die Direction der „Adria", kgl. Ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, verlautbart, dass auf Grund ihres Generalversammlungsbeschlusses vom 26. Jänner 1901 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16 und 19) ihren Actionären das Bezugsrecht auf 12.500 neue Actien à K 200 Nominale zum Course von K 300 per Actie in der Weise zusteht, dass dieselben berechtigt sind, nach je zwei alten Actien eine neue zu beziehen. Die Actionäre haben das Bezugsrecht innerhalb der Zeit vom 1. Juni bis 10. Juni 1901 bei der Pester Ungarischen Commercialbank oder der Ungarischen Bank für Industrie und Handel, Actiengesellschaft in Budapest, bei dem Wiener Bankverein in Wien, oder bei der Betriebsdirection der Gesellschaft in Fiume anzumelden, wo auch die Einzahlungen zu erfolgen haben, und zwar K 100 sofort bei Anmeldung des Bezugsrechtes, K 100 vom 10. bis inclusive 20. October 1901 und K 100 vom 10. bis inclusive 20. December 1901. Nach diesen Einzahlungen werden fünf Percent Zinsen bis 31. December 1901 vergütet, welche in der letzten Einzahlungsrate eingerechnet werden. Die neuen Actien participiren an dem Geschäftserträgnisse ab 1. Jänner 1902 und sind im Uebrigen den alten Actien vollkommen gleich. Die behufs Ausübung des Bezugsrechtes auszustellenden Consignationen werden an den hier genannten Stellen unentgeltlich den Actionären ausgefolgt. Gelegentlich der Ausübung des Bezugsrechtes werden auch die alten auf fl. 100 lautenden Actien eingezogen und dagegen neue auf K 200 lautende Actien ausgefolgt.

— (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 23. Mai 1901 fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Grafen Stefan Szapáry eine ausserordentliche Generalversammlung (vergl. Bericht über die Generalversammlung pro 1900, Vrdgs.-Bl. Nr. 42 ex 1901) der Actionäre der „Adria", Ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschafr. statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau erstattete die Direction der Versammlung den Bericht über jene Modificationen, welche auf Antrag der Regierung bei Inarticulirung des Gesetzentwurfes, betreffend die Dauer des mit der „Adria" geschlossenen Vertrages (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16 und 19 ex 1901), und bezüglich der Verpflichtung der Gesellschaft bei Anschaffung von Schiffen, seitens der Legislative vorgenommen wurden. Der Bericht der Direction wurde mit Stimmeneinhelligkeit zur Kenntniss genommen.

Deutsches Reich. (Zunahme der stählernen Flussschiffe auf dem Rhein und seinen Nebengewässern.) Die Nothwendigkeit, das Eigengewicht der Schiffe nach Möglichkeit ohne Schädigung ihrer constructiven Festigkeit und ihrer Tragfähigkeit zu vermindern, hat in den letzten Jahren zu einer verhältnissmässig sehr raschen Vermehrung der stählernen Flussschiffe geführt. So fuhren — wie die „Berliner Börsen-Zeitung" mittheilt — nach Ausweis der Rheinschiffsregister, bezw. deren Nachträgen im Frühjahre 1896 auf dem Rhein und seinen Nebengewässern nur 5 preussische, 14 belgische und 13 niederländische stählerne Segel- und Schleppkähne von 5774, 4100 und 8786 t Tragfähigkeit. Im Frühjahre 1901 hingegen fuhren an derartigen Stahlschiffen auf dem Rhein und seinen Nebengewässern 68 badische mit 86.914 t, 5 bayerische mit 2788 t, 1 bremisches mit 325 t, 1 elsass-lothringisches mit 1301 t, 9 hessische mit 10.625 t, 172 preussische mit 181.498 t, 2 württembergische mit 486 t; zusammen daher 258 Stück deutsche Stahlschiffe mit 283.937 t Tragfähigkeit. Zu diesen kommen hinzu 186 belgische mit 60.123 t und 135 niederländische mit 74.618 t; zusammen daher 321 Stück nichtdeutsche Stahlschiffe mit 134.741 t Tragfähigkeit. Am Gehalt sämmtlicher 579 Rheinstahlschiffe — 418.678 Tonnen — ist das Deutsche Reich mit 67·8 pCt. (Preussen speciell mit 43·4 pCt.), Belgien und die Niederlande zusammen mit 32·2 pCt. betheiligt. Herabgegangen ist der Tonnengehalt fast durchwegs bei den Holzschiffen. Im Frühjahre 1896 waren noch 36·2 pCt. aller Rheinschiffe von Holz, im Frühjahre 1901 nur noch 23 pCt. Unter den deutschen Rheinschiffen und den preussischen im Besonderen waren im Frühjahre 1896 noch 20·4 pCt., bezw. 15·3 pCr. von Holz, fünf Jahre später nur noch 8·8 pCt., bezw. 5·6 pCt. Absolut zugenommen hat dagegen in diesen fünf Jahren — abgesehen von weniger wichtigen Rheinflaggen — der Tonnengehalt der Holzschiffe belgischer Flagge, und zwar von 117.792 auf 154.180 t.

Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Geschäftsbericht pro 1900.) Zufolge des in der Generalversammlung vom 30. Juni 1899 gefassten Beschlusses, das Geschäftsjahr auf das laufende Kalenderjahr zu verlegen und das am 1. April 1900 begonnene Geschäftsjahr mit dem 31. December desselben Jahres zu beenden, umfasst der Rechnungsabschlnss nur einen Zeitraum von dreiviertel Jahren.

Im Allgemeinen waren die Verhältnisse für dieses in erster Linie den Personenverkehr auf der böhmischen und sächsischen Elbe besorgende Dampfschiffahrts-Unternehmen ungünstige. Lang andauerndes Hochwasser hinderte in der ersten Hälfte des Monates April den Betrieb fast gänzlich und auch während der in diese Zeit fallenden Osterfeiertage, welche sonst immer einen guten Verkehr aufweisen, konnte der Betrieb nur mit wenigen Dampfern auf der Strecke Blasewitz — Pillnitz aufrecht erhalten werden; erst am 21. April war es möglich den Betrieb auf die ganze Strecke auszudehnen.

Am 26. November wurde der Verkehr auf der böhmischen Strecke und am 28. December — wegen Eisgefahr — der Gesammtbetrieb eingestellt. Es entfallen auf das Jahr 1900 234 Betriebstage auf der ganzen Strecke (275 im Vorjahre), 57 auf Theilstrecken (gegen 53).

Zur Beförderung gelangten 3,396.755 Personen, das sind 11.283 mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen Mk. 925.448·52 (— Mk. 11.031·69).

Die Frachtenbeförderung blieb bei einer Gesammtbeförderungsmenge von 31.817 t um 1895 t gegenüber dem Vorjahre zurück, eine Erscheinung, die mit der an der sächsischen Elbe fast ganz daniederliegenden Bauthätigkeit in Zusammenhang zu bringen ist, da infolge der guten Obsternte in Böhmen grössere Transporte zu bewältigen waren. Infolge des letzterwähnten Umstandes sind trotz der geringeren Quantität die Frachteinnahmen gestiegen und ergaben eine Summe von Mk. 211.448·58 (+ Mk. 5777·64).

In tarifarischer Hinsicht ist zu erwähnen, dass die Einführung der Kronenwährung im österreichischen Staatsgebiete eine Umarbeitung der gesammten Personen- und Frachttarife für den böhmischen Theil der Betriebsstrecke nöthig machte, wobei eine theilweise Erhöhung derselben mit Rücksicht auf die stetige Steigerung der Betriebsspesen vorgenommen wurde. Die Gesammteinnahmen betrugen Mk. 1,172.536·63, die Gesammtausgaben Mk. 891.593·77, zu welchen jedoch noch die Abschreibungen in der Höhe von Mk. 109.042·65 und der Beitrag für die Pensionscasse von Mk. 20.759·71 hinzukommen, so dass sich ein Reingewinn von Mk. 151.140·50 ergibt.

Der gesellschaftliche Schiffspark bestand aus 37 eisernen Raddampfern und 3 Schraubendampfern, deren Werth sich auf Mk. 1,389.850 stellte.

Verschiedene Mittheilungen.

Ybbsthalbahn. (Generalversammlung.) Am 24. Mai 1901 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Landesausschussbeisitzers Professor Franz Richter und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialsecretärs Oskar Freiherrn von Pusswald die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ybbsthalbahn statt. Bei derselben waren 12 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 3570 Actien mit 357 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Betriebsjahre K 302.773·56 (gegen das Vorjahr + K 61.373·41) vereinnahmt und K 300.970·31 (— 8775·73) verausgabt, so dass sich ein Betriebsnettoertrag von K 1803·25 ergab. (Im Vorjahre betrug der Abgang K 68.345·89.) Die Staatsgarantie wird mit K 270.267·30 = 110·98 pCt. (gegen K 309.893·66 = 137·65 pCt.) in Anspruch genommen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. In den Verwaltungsrath wurden die ausscheidenden Mitglieder Gottfried Jax, Dr. Theodor Freiherr von Plenker und Dr. Andreas Töpper wieder- und Ludwid Prasch, Frh. Rothschild'scher Güterdirector in Waidhofen an der Ybbs, neugewählt. Mit der Wiederwahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der nachfolgenden constituirenden Verwaltungsrathssitzung wurden Professor Franz Richter und Dr. Theodor Freiherr von Plenker neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten gewählt und Landesausschussbeisitzer Leopold Steiner in den Verwaltungsrath cooptirt.

[E.-M.-Z. 24.702 ex 1901.]

Localbahn Neuhaus-Neubistritz. (Generalversammlung.) Am 2. Mai 1901 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Dr. Alois Wolf und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs des Regierungsrathes Dr. Julius Schlag die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Neuhaus-Neubistritz statt. An derselben nahmen zehn Actionäre theil, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 1802 Actien mit 360 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellen sich die Einnahmen auf K 57.991·25 (gegen das Vorjahr — K 4848·11) die Ausgaben auf K 84.511·76 (— 1727·42), daher der Betriebsabgang auf K 26.520·51 (+ K 3120·68). Nach Abzug der Fructificationszinsen per K 6408·97 und Hinzurechnung des Erfordernisses für den Hypothekardarlehensdienst per K 84.299·88 und für die gesellschaftliche Verwaltung per K 6042·03 ergibt sich ein Gesammtabgang von K. 110.453·45, welcher durch die Staatsgarantie zu bedecken ist (d. i. 131·02 pCt., gegen das Vorjahr um + 3·84 pCt. mehr). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die bisherigen Verwaltungsrathsmitglieder, sowie die Mitglieder, bezw. der Ersatzmann des Revisionsausschusses wurden sämmtliche wiedergewählt. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Dr. Alois Wolf, k. k. Notar in Neubistritz, und kaiserlicher Rath Eduard Bazika zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten wiedergewählt.

[E.-M.-Z. 25.014 ex 1901.]

Localbahn Schwarzenau-Zwettl. (Generalversammlung.) Am 14. Mai 1901 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Abtes Stefan Rössler und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialvicesecretärs Dr. Otto Müller die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Schwarzenau-Zwettl statt. Bei derselben waren 11 Actionäre erschienen, welche 1485 Actien mit 297 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellen sich, und zwar für die Linien Schwarzenau—Zwettl und Schwarzenau—Waidhofen a. d. Thaya zusammengenommen, die Betriebseinnahmen auf K 138.284·76, die Betriebsausgaben auf K 103.577·11, der Betriebsnettoertrag auf K 34.707·65. Behufs Bedeckung des Obligationendienstes und der societären Auslagen wurde die staatliche Garantie mit K 39.301·43, d. i. mit 40·26 pCt., in Anspruch genommen. Die Versammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Sodann wurde der Beschluss

gefasst, die Geschäftsstatuten mit Rücksicht auf die erfolgte Erwerbung der Concession für die Linie Waidhofen a. d. Thaya—Zlabings und der Uebertragung der Concession der Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya auf die Localbahn Schwarzenau-Zwettl, entsprechend zu ändern. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurde Abt Stefan Rössler zum Präsidenten und Dr. Albert Gessmann zum Vicepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 25.510 ex 1901.]

Localbahn Chlumetz-Königstadtl. (Geschäftsführung.) Mit der Führung der societären Agenden hat der Verwaltungsrath der Localbahn Chlumetz-Königstadtl den Vicepräsidenten der Gesellschaft Hofrath Dr. Albert Ritter von Ostheim, Wien, VI. Getreidemarkt 1, betraut. [E.-M.-Z. 23.459 ex 1901.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXVI. Stückes.) Das am 31. Mai 1901 herausgegebene LXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5350: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 31. Mai 1901, Z. 19.927, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des LXXVII. Stückes.) Das am 1. Juni 1901 herausgegebene LXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5351: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 29. Mai 1901, Z. 101.191, betreffend die Ausfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des LXXVIII. Stückes.) Das am 3. Juni 1901 herausgegebene LXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5352: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 2. Juni 1901, Z. 20.666, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

— (Inhalt des LXXIX. Stückes.) Das am 5. Juni 1901 herausgegebene LXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5353: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 31. Mai 1901, Z. 20.281, betreffend Einfuhrverbote für Klauenthiere aus Oesterreich nach Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des LXXX. Stückes.) Das am 8. Juni 1901 herausgegebene LXXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5354: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 27. Mai 1901, Z. 81.689/I, betreffend die Aufhebung der Sperre in der Landgemeinde Dolnja-Mahala gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 5355: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 4. Juni 1901, Z. 105.117, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Bielitz in Schlesien.

Nr. 5356: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 29. Mai 1901, Z. 84.056/I, betreffend die Sperre des Bezirkes Bosn.-Novi gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

— (Inhalt des LXXXI. Stückes.) Das am 10. Juni 1901 herausgegebene LXXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5357: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. Juni 1901, Z. 21.191, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des LXXXII. Stückes.) Das am 11. Juni 1901 herausgegebene LXXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5358: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. Juni 1901, Z. 21.345, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich nach Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des LXXXIII. Stückes.) Das am 13. Juni 1901 herausgegebene LXXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5359: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 13. Juni 1901, Z. 21.940, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach Oesterreich geregelt wird.

Nr. 5360: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. Juni 1901, Z. 22.194, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. Juni 1901 dem Sectionsrathe im Eisenbahnministerium Dr. Franz Schonka das Officierskreuz des Franz Josef-Ordens und dem Sectionsrathe in demselben Ministerium Carl Pascher taxfrei den Orden der eisernen Krone dritter Classe allergnädigst zu verleihen geruht.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat Mai 1901.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Mai 1901	Eingelagert vom ersten bis letzten Mai	Ausgelagert vom ersten bis letzten Mai	Stand am letzten Mai 1901
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	51.471	15.111	18.331	48.251
Darunter wichtige Waaren:				
Eisen	7.891	387	385	7.893
Fette	1.789	1.249	142	2.896
Kaffee	5.220	1.093	1.355	4.958
Stärke	4.806	258	1.509	3.555
Wein	3.694	1.442	1.555	3.581
Zucker	6.269	3.531	5.507	4.293
Mehl	4.072	406	726	3.752
Diverse	17.730	6.745	7.152	17.323
Assecuranzwerth . . K	3,573.303	1,613.704	1,898.695	3,288.312

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 133.800 kg, Assecuranzwerth von K 140.500.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Mai 1901	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Mai	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Mai	Stand am letzten Mai 1901
Lagerscheine:				
Stück	—	6	—	6
Versicherungswerth . K	—	13.000	—	13.000
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat Mai 1901.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Mai 1901	Eingelagert vom ersten bis letzten Mai	Ausgelagert vom ersten bis letzten Mai	Stand am letzten Mai 1901
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	74.375	30.604	23.369	81.610
Darnnter wichtige Waaren:				
Weizen	19.943	16.536	297	36.182
Hafer	33.109	2.282	14.745	20.646
Roggen	9.585	6.771	3.738	12.618
Gerste	—	—	—	—
Mais	9.069	4.745	4.240	9.574
Diverse	2.669	270	349	2.590
Assecuranzwerth . . K	1,097.660	474.630	339.960	1,232.330

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Mai 1901	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Mai	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Mai	Stand am letzten Mai 1901
Lagerscheine:				
Stück	10	1	4	7
Versicherungswerth . K	208.000	19.200	71.500	155.700
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Mai 1901				Mai 1900			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Metercentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	233.224	222.887	228.629	227.482	217.900	228.494	231.274	215.120
Darunter:								
Weizen	77.704	39.789	43.986	73.507	40.091	24.723	28.931	35.883
Roggen	55.849	20.245	33.676	42.418	27.245	47.427	49.143	25.529
Gerste	18.267	2.983	9.979	11.271	29.805	4.785	9.558	25.032
Hafer	24.856	31.215	26.755	29.316	58.037	57.971	52.145	63.863
Mais	9.439	114.804	99.743	24.500	16.049	79.900	74.277	21.672
Hirse	5.021	3.668	161	8.528	4.679	3.007	2.090	5.596
Bohnen	2.925	649	1.166	2.408	3.639	706	986	3.359
Erbsen	464	300	141	.623	862	434	639	657
Malz	620	98	156	562	299	904	725	478
Raps	106	24	28	102	883	159	382	660
Hanfsamen	171	1.030	169	1.032	588	384	243	729
Wicken	330	1.455	1.135	650	2.056	723	702	2.077
Mehl	7.955	1.273	3.922	5.306	13.882	2.578	4.479	11.981
Kleie	1.125	699	550	1.274	2.335	314	654	1.995
	204.832	218.232	221.567	201.497	200.450	224.015	224.954	199.511
Spiritus	8.445	—	—	8.445	4.472	—	1.301	3.171
Zucker	4.211	100	775	3.536	2.000	753	1.184	1.569
Wein	2.465	216	775	1.906	1.898	209	275	1.832
Oele und Fette	664	315	257	722	1.158	612	660	1.110
Sonstige Waaren	12.607	4.024	5.255	11.376	7.922	2.905	2.900	7.927
Mittlere Tagesbewegung . .	18.061 Metercentner				18.391 Metercentner			
Versicherungswerth . . . K	4,384.640	1,460.000	1,641.350	4,203.290	3,979.880	1,512.540	1,744.040	3,748.380

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	86	19	22	83	43	13	12	44
Versicherungswerth . . K	798.350·—	126.600·—	184.300·—	740.650·—	477.100·—	93.400·—	121.500·—	449.000·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	3	—	—	3	3	—	1	2
Versicherungswerth . . K	21.600·—	—	—	21.600·—	9.000·—	—	1.600·—	7.400·—
Lombardbetrag . . . . K	14.056.—	—	—	14.056·—	5.200·—	—	1.000·—	4.200·—

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Kundmachung.

Der am 30. Juni 1901 fällige Zinsen-Coupon Nr. 11 unserer 3½percentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird, und zwar jener der Schuldverschreibungen

lit. A per 5000 Mk. mit Mk. 87·50
„ B „ 1500 „ „ „ 26·25
„ C „ 1000 „ „ „ 17·50
„ D „ 300 „ „ „ 5·25

deutscher Reichswährung vom 30. Juni 1901 angefangen

in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne
und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
in **Prag** bei der Filiale der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei der Böhmischen Escomptebank und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. Allgemeinen österr. Boden-Creditanstalt

eingelöst.

Teplitz, im Juni 1901.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen wird die Hochbauarbeiten für eine neue Güterdienstanlage am Frachtenbahnhofe in Pilsen nebst den zugehörigen Chaussirungen und Canalisirung im Offertwege vergeben.

Die veranschlagten Kosten dieser Herstellungen betragen **K 431.324.**

Die Vergebung der Hochbauten erfolgt bis zur Normallinie auf Grund fixer Pauschalpreise, während die Vergebung der Arbeiten bei den Verladerampen der Canalisirung, der Chaussirung und der Arbeiten unter der Normallinie nach Einheitspreisen erfolgen wird.

Die betreffenden Projectspläne, Bedingnisse, Kostenvoranschläge und die Bestimmungen für die Einbringung von diesbezüglichen Angeboten sind bei der Abtheilung 3 für Bau- und Bahnerhaltung der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen ab 15. Juni 1901 einzusehen, woselbst auch die Offertformularien ausgefolgt werden.

Die vollständig ausgefertigten, mit je einem Stempel zu einer Krone per Bogen versehenen, versiegelten Offerte, welche die Aufschrift „Offerte auf die Hochbauten der neuen Güterdienstanlage in Pilsen" tragen müssen, sind längstens **bis zum 5. Juli 1901,** 12 Uhr Mittags bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen einzubringen.

Gleichzeitig ist bei der k. k. Staatsbahn-Directionscasse daselbst ein Vadium von K 21.500 zu erlegen.

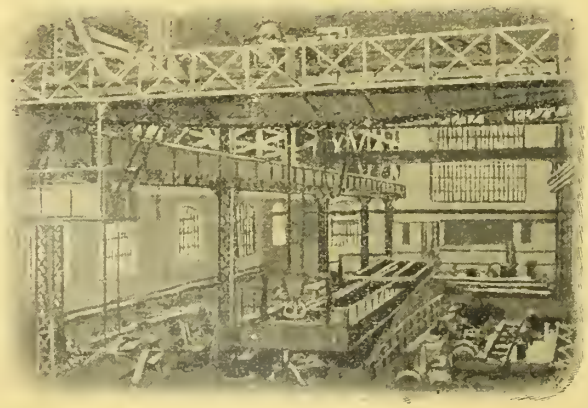
Die Vergebung der Bauarbeiten wird stattfinden, sobald die hiezu erforderlichen Geldmittel vom k. k Eisenbahn-Ministerium bewilligt sein werden.

Pilsen, am 10. Juni 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen.

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung.



Krahnbau-Werkstätte von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, I. Wipplingerstrasse 21.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung von Frachtsätzen für Benzin (Petroleumessenz) von Fürth nach Italien.

Auf Seite 71 des Tarifes, Theil II, Abth. A, sind die nachstehenden, ab 1. Juli 1901 giltigen Schnittsätze der Classen A und B nachzutragen:

		A (5 t)	B (10 t)
		Franken für 100 kg	
Fürth	Pino	5·34 (7)	4·51 (7)
	Chiasso	5·71 (7)	4·84 (7)
	Peri	4·40 (7)	3·68 (7)

(7) Nur gitig für Benzin (Petroleumessenz) nach Italien.

Wien, am 14. Juni 1901. [531]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland.
(Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. April 1900.)

Einbeziehung der Station Altenburg in den Ausnahmetarif 15.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1901 tritt die Dienstanweisung Nr. 15 in Kraft. Durch dieselbe erfolgt die Einbeziehung der Station Altenburg i. S. in den Ausnahmetarif 15, für Benzin, des Tarifheftes 1.

Exemplare dieser Dienstanweisung können bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 13. Juni 1901. [532]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Neuer Tarif mit Asch Stadt und Rossbach.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1901 gelangt ein neuer Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehenden Localbahn Asch-Rossbach einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits zur Einführung.

Der gleichnamige Tarif vom 15. April 1891 wird hiedurch aufgehoben und ersetzt.

Der neue Tarif ist bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von Mk. 0·25 = K 0·30 vom 1. Juli 1901 ab erhältlich.

Wien, am 13. Juni 1901. [533]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Reisabfälle etc.

Die in den Nachträgen II und IV zu Heft 4 des Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen und in den Nachträgen X zu Heft 2, sowie IX und X zu Heft 3 des Sächsisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Frachtsätze für Kleie (auch Grieskleie, Erbsenschalenkleie und Gerstenkleie) gelten vom 1. Juli 1901 auch für Reisabfälle aller Art, Reishülsen, Reisfuttermehl und Reiskleie. Vom genannten Zeitpunkte an sind daher die auch für Reisabfälle pp. bisher giltigen Tarifsätze nur noch für Oelkuchen und Oelkuchenmehl u. s. w. anzuwenden.

Wien, am 12. Juni 1901. [534]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Preussisch-Sächsisch-Böhmischer Personenverkehr über Reichenberg und Seidenberg.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. August 1901 tritt ein neuer Tarif für den obgenannten Verkehr in Wirksamkeit, wodurch der für diesen Verkehr vom 1. October 1898 bestehende Tarif aufgehoben wird.

Wien, am 15. Juni 1901. [535]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Getreideverkehr nach österreichischen Grenzstationen.

Aufnahme neuer Stationen.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1901 werden nachstehende Stationen der grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in den oben bezeichneten Getreideverkehr einbezogen.

Die Distanzen und Frachtsätze betragen:

	Kilometer	nach Reichenberg	
		loco	transit
		Mark per 100 kg	
Von Stationen der grossh. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn:			
Gnoien	481	1·36	1·30
Laage	468	1·31	1·25
Stavenhagen	447	1·21	1·15
Tessin	519	1·54	1·48
Teterow	454	1·24	1·18

Wien, am 12. Juni 1901. [536]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

Aufnahme der Station Máramaros-Sziget in den Ausnahmetarif 10 des Tarifheftes 3.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1901 wird die Station Máramaros-Sziget in den Ausnahmetarif Nr. 10 (Möbel aus gebogenem Holze etc.) des vom 1. August 1900 giltigen Verbandsgütertarifes, Theil II, Heft 3, mit den nachstehend bezeichneten Frachtsätzen aufgenommen:

Von	Eigenthums-bahn	Nach							
		Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)		Hamburg B*) Wilhelmsburg		Stettin*)		Warnemünde	
		a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen							
A. Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt:									
I. unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt									
Máramaros-Sziget . . .	U.St.B.	642	376	621	363	531	306	601	350
II. verpackt in Kisten, Fässern oder Holzverschlägen (Lattenverschlägen):									
Máramaros-Sziget . . .	U.St.B.	710	523	689	510	599	453	669	497
B. Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt, Möbelbestandtheile:									
I. polirt oder lackirt, auch wenn ornamentirt (ausgenommen solche mit ausgelegter oder Schnitzarbeit), gebrannt, gefärbt, perforirt									
Máramaros-Sziget . . .	U.St.B.	770	570	739	551	611	436	712	526
II. roh vorgearbeitet, gebeizt oder gefirnisst, auch wenn ornamentirt (ausgenommen solche mit ausgelegter oder Schnitzarbeit), gebrannt, gefärbt, perforirt									
Máramaros-Sziget . . .	U.St.B.	770	493	739	472	611	382	712	452

Für die anderen deutschen Hafenstationen sind die einschlägigen, auf den Seiten 104 bis 106 des oben bezeichneten Tarifheftes 3 enthaltenen Anstoss-, beziehungsweise Abschlagsbeträge massgebend.

Wien, am 14. Juni 1901. [537]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Zillerthalbahn.

Zuschlagsfristen für den Güterübergang von der Zillerthalbahn auf die Südbahn oder umgekehrt.

Mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. November 1900, Z. 48.395, wurden für den Güterübergang von der Zillerthalbahn auf die Südbahn und umgekehrt eine Zuschlagsfrist von 12 Stunden bei Eilgütern und lebenden Thieren und von 24 Stunden bei Frachtgütern festgesetzt.

Jenbach, am 10. Juni 1901. [538]

Oesterreichisch-Süddeutscher Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 1. Juli 1901 gelangen im Verkehre zwischen Stuttgart und Ulm einerseits, Bregenz, Feldkirch, Landeck und Innsbruck über Friedrichshafen—Lindau andererseits directe, für Personenzüge giltige Fahrkarten I., II. und III. Classe für einfache Fahrt, ferner directe Gepäckstaxen zur Einführung.

Wien, am 15. Juni 1901. [539]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des V. Nachtrages zum Bodensee-Gütertarif.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1901 gelangt der V. Nachtrag zum Tarife für den Transport von Gütern, sowie von Fahrzeugen und lebenden Thieren in Eisenbahnwagen auf dem Bodensee vom 1. Jänner 1889 zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen, sowie der Classification.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 60 Hellern bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck erhältlich.

Innsbruck, am 12. Juni 1901. [540]

K. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Leumühle.

Am 20. Juni 1901 wird die zwischen der Station Eferding und der Haltestelle Pupping in km 14·7 der Linie Wels — Haiding — Aschach a. d. Donau gelegene Haltestelle Leumühle für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet.

Linz, am 11. Juni 1901. [541]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft.

Anschlussfrachtsätze für Brettersendungen im Oesterr.-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbande.

Mit Bezugnahme auf die im Nachtrag II zu dem vom 1. Juni 1894 giltigen Verbandsgütertarife des Oesterr.-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes, Theil IV, Heft 1, verlautbarte Kürzung der Frachtsätze für Salzburg transit, welche nur für von Stationen der Salzkammergut-Localbahn herrührende, in Salzburg zur Umkartirung gelangende Brettersendungen Giltigkeit haben, gelangen mit 1. Juli 1901 bis auf Widerruf neue herabgesetzte Anschlussfrachtsätze bis Salzburg transit zur Einführung:

Diese Frachtsätze betragen:

Von	Nach Salzburg transit Centimes für 100 kg
Aigen-Voglhub	37
Eugendorf R	11
Hüttenstein	31
Irlach	17
Kraiwiesen	14
Mondsee	28
St. Gilgen	32
St. Lorenz	25
St. Wolfgang L.B.	37
Strobl	37
Teufelmühle	22
Thalgau	20
Zinkenbach	37

Ausser obigen Frachtsätzen wird noch für die Umladung und Ueberstellung in Salzburg 1·25 Centimes per 100 kg erhoben.

Salzburg, am 13. Juni 1901. [542]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Auflassung der Agentie Milanovatz.

Die Agentie Milanovatz (in Serbien) wird am 30. Juni 1901 für den Personen- und Frachtenverkehr aufgelassen.

In den Personen- und Frachtentarifen, sowie in den Fahrplänen ist demnach die bisherige Station Milanovatz zu streichen.

Wien, am 15. Juni 1901. [543]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Preussen. (Anwendung des Rohstofftarifes auf den Brennstoffversandt von Umschlagsplätzen.) Nach einer Verfügung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist es nach früheren Erlässen nicht beabsichtigt gewesen, den Rohstofftarif auch für solche von deutschen See- und Binnenhäfen weiter versandte Brennstoffladungen zu gewähren, die mit der Eisenbahn nach diesen Umschlagsplätzen befördert wurden. Sofern die Fassung der Tarifbestimmung in den einzelnen Verkehren hierüber Zweifel lässt, würde sie etwa durch folgenden Zusatz zu ergänzen sein: „Auf die mit der Eisenbahn nach den Umschlagsstationen beförderten Sendungen findet der Ausnahmetarif keine Anwendung.“ In derartigen Fällen wird Anträgen auf Berechnung des Rohstofftarifes bis zum Inkrafttreten der veröffentlichten ergänzenden Tarifbestimmung stattzugeben sein.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Tarif-Nachtrag 5 zum Ausnahmetarife für Futter- und Streumittel vom 6. Februar 1901.) Am 1. Mai 1901 wurde Tarif-Nachtrag 5 ausgegeben, enthaltend eine Erweiterung der Anwendungsbedingungen.

Druckabzüge des Nachtrages werden von der Verkaufsstelle des Tarifes auf Verlangen unentgeltlich verabfolgt.

— (Gewährung einer Vergütung an die Besitzer eigener Eisenbahnwagen.) Dieselbe war der Gegenstand einer von der Handelskammer zu Halberstadt dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten eingereichten Eingabe. Der Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ zufolge ist durch die Eisenbahn-Direction zu Magdeburg in dieser Angelegenheit ein Bescheid dahin ergangen, dass die Klagen der Besitzer eigener Wagen über eine Benachtheiligung gegenüber anderen Transportinteressenten als begründet nicht anerkannt werden könnten. „Abgesehen davon, dass für die Unterhaltung und Wiederherstellung gewöhnlicher Privatgüterwagen — Kesselwagen ausgenommen — dem Eigenthümer die Kosten von Mk. 15 und darunter nicht in Rechnung gestellt werden, bringt die Benützung privater Eisenbahnwagen viele Vortheile mit sich, die allerdings bei der Frachtberechnung ziffernmässig nicht zum Ausdrucke gelangen. Den Interessenten stehen die Wagen stets zur Verfügung. Für das Stehenlassen derselben auf öffentlichen Geleisen ist nur ein geringer Geleisezins zu entrichten, während bei jeder Verzögerung in der Ent- oder Beladung eines Regiewagens sofort Wagenstandgelder verwirkt sind. Infolge besserer Erhaltung des Gutes beim Transport in besonders eingerichteten privaten Wagen ist vielfach eine höhere Verwerthung desselben an den Bestimmungsorten angängig. Auch ist bei Beförderung in gewöhnlichen Eisenbahnwagen das Gut vielfach Beschädigungen ausgesetzt, für welche die Eisenbahn nach Massgabe der gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen nicht zu haften hat. Ferner ist zu berücksichtigen, dass bei dieser Beförderungsweise die Güter oft nur einer leichten Verpackung bedürfen, dass sich bei Beförderung in Kesselwagen sogar jede Emballage erübrigt und das die Güter daher gegenüber der Verfrachtung in Einzelbehältern insofern einen Frachtvortheil geniessen, als dieselben nur mit einer geringen Tara oder lediglich mit ihrem Nettogewichte zur Frachtberechnung gezogen werden, der Wagen mit Kessel u. dergl. aber, sowohl auf dem Hin- wie auf dem Rückwege frachtfrei befördert wird, während bei Einzelverladung auch die Fässer u. s. w. auf dem Hinwege mit ihrem vollen, auf dem Rückwege mit dem halben Gewichte frachtpflichtig sind. Eigenthümer von privaten Güterwagen befinden sich daher anderen Interessenten gegenüber stets im Vortheil. Aber auch für die

Eisenbahnverwaltung ist die Beförderung der Privatgüterwagen insoweit mit einer Mehrleistung verbunden, als diese Wagen besonders ausrangirt werden müssen, während anderen Interessenten jeder beliebige Wagen zur Verfügung gestellt werden kann. Gerade diese unumgänglichen Rangirbewegungen haben auf Bahnhöfen, auf welchen eine grössere Anzahl von Privatwagen eingestellt ist, schon zu lästigen Störungen des Betriebes geführt. Unter diesen Umständen sind wir nicht in der Lage, einer Aenderung der Bedingungen für die Einstellung von Privatgüterwagen näher zu treten oder eine solche an höherer Stelle zu befürworten." [„Z. d. V. D. E.-V."]

Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischer Verkehr. (Aenderung des Tarifes vom 1. Juni 1900.) Die im Ausnahmetarife 31 des Tarifes für den Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischen Güterverkehr vom 1. Juni 1900 enthaltenen Taxen für Cette Ville gelten vom 10. Mai 1901 an allgemein auch für Sendungen nach und von über Cette transit hinaus gelegenen Stationen und nicht blos für Sendungen mit Herkunft von oder Bestimmung nach Spanien.

Schweizerisch - Italienische Gütertarife via Gotthard vom 1. November 1900. (Ergänzung des im Theil II, Abth. A, Heft 1, enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 22 für überseeische Güter aller Art.) Mit Giltigkeit vom 20. April 1901 wurde die Station Singen der Schweizerischen Nordostbahn mit folgenden Frachtsätzen in den oben bezeichneten Ansnahmetarif einbezogen:

	5 Tonnen	10 Tonnen
	Francs pro 100 kg	
Singen—Piuo	2·79	2·45
Singen—Chiasso	3·13	2·74

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr. (Ausnahmetaxen für Lithopone [Lithoponefarben] ab Salzburg.) Mit Giltigkeit vom 10. Mai 1901 traten für den Transport von Lithopone (Lithoponefarben) folgende Ansnahmefrachtsätze in Kraft:

Von Salzburg nach	5000 kg	10.000 kg
	Centimes für 100 kg	
Aarburg—Oftringen	505	342
Bern	590	421
Zürich (Hauptbahnhof) . . .	421	273

Gütertarif Delle transit, Locle transit, Verrières transit und Genf transit—Buchs transit und St. Margrethen transit vom 1. Jänner 1889. (Ergänzungs- und Berichtigungsblatt zum Nachtrag VIII vom 1. December 1899.) Mit 10. Mai 1901 ist ein Ergänzungs- und Berichtigungsblatt in Kraft getreten, wodurch weitere österreichische Stationen in den Tarif einbezogen wurden.

Schweizer Bahnen. (Rückvergütungs-Frachtsätze für Transporte von Maschinen von Zürich H. B. nach Buchs transit [Triest].) Laut Publication der Vereinigten Schweizer Bahnen wird für Maschinen in Wagenladungen von 10.000 kg hinsichtlich des Durchlaufes Zürich H. B.—Buchs eine Taxe von 76 Cts. für 100 kg auf dem Rückvergütungswege eingehalten.

Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen. (Tarifirung von Torfstreu etc. im Localgüterverkehre.) Für die Artikel Torfstreu und Torfmull, Streutorf (getrockneter Stichtorf, Rohmaterial für Torfstreu), sowie für Waldstreu, welche in der Zeit vom 6. Februar bis einschliesslich 30. Juni 1901 zur Beförderung gelangen, wird im Württembergischen Localgüterverkehre eine 20percentige Ermässigung auf die Frachtsätze des Specialtarifes III, bezw. des Ausnahmetarifes 5 im Wege der Rückvergütung bei Vorlage der Original-Frachtbriefe an die General-Direction der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen gewährt.

Papiertransporte aus Steiermark nach Südfrankreich. (Rückvergütung.) Für Transporte von Schreib- und Druckpapier in Ladungen von 5000 und 10.000 kg aus Steiermark nach Südfrankreich (Cnloz und weiter und Bourg und weiter) werden laut einer Publication der Direction der Vereinigten Schweizer Bahnen bis auf Weiteres bei Leitung via Buchs- oder Romanshorn-Genf die über Süddeutschland erreichbaren Gesammtfrachten auf dem Rückvergütungswege eingehalten.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Sächsischen Staatseisenbahnen. (Einbeziehung neuer sächsischer Stationen.) Vom 5. Mai ab wurden die Stationen Altenbach, Borsdorf, Gautzsch und Zwenkau der Sächsischen Staatseisenbahnen in den oben genannten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Berlin - Stettin - Schlesischer Güterverkehr. (Einführung eines neuen Tarifes.) Am 1. Juni gelangte ein neuer Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif (II/III) zur Ausgabe, durch den der gleichnamige Tarif vom 1. April 1897 nebst Nachträgen aufgehoben wird. Der Inhalt des neuen Tarifes deckt sich im wesentlichen mit dem bisherigen, nur der Kilometerzeiger enthält nicht mehr ausgerechnete Entfernungen für alle Stationsverbindungen, sondern ist in Anstossform hergestellt. Die verschiedenen Abkürzungslinien im Kattowitzer Bezirk und im Bereiche der Tarifgruppe III haben ebenso wie die durch die Oppelner Umgebungsbahn bedingten geringfügigen Erhöhungen Berücksichtigung gefunden. Neu aufgenommen sind die vom 1. April 1901 giltigen Ansnahmetarife 14, 14 a und L für Zucker zur Ausfuhr, bezw. für Rohzucker an Raffinerien und eine Bestimmung, wonach Eil- und Stückgüter aus der Richtung Sorau—Kohlfurt — Liegnitz nach Berlin ohne Bahnhofsvorschrift auf Berlin Schlesischer Bahnhof abgefertigt werden. In den Ausnahmetarifen 1 für Holz, 6 a für Braunkohlen, 6 b für Rohbraunkohle etc. in 20 t-Ladungen, 7 für Eisenerze, 8 für Giesserei-Roheisen, 9 für Eisen und Stahl, 10 für Getreide und 16 und O für Zink sind theils Ergänzungen, theils Einschränkungen auf das Mass des thatsächlichen Verkehrsbedürfnisses und einige Aenderungen vorgenommen worden. Die Tariferhöhungen erlangen erst mit dem 1. Juli 1901 Geltung.

Abdrücke des neuen Tarifes können für Mk. 1.25 das Stück durch die Verkaufsstellen des Tarifes bezogen werden.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einführung eines neuen Tarifheftes Nr. 5.) Am 1. Juni 1901 trat für den Verkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Main-Neckarbahn, sowie der Station Käferthal der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn andererseits ein neues Tarifheft Nr. 5 in Kraft, durch welches das gleiche Tarifheft vom 1. Mai 1897 nebst Nachträgen I—V aufgehoben wird.

Durch das neue Tarifheft werden die directen Verkehrsbeziehungen durch Einbeziehung einer grösseren Anzahl sächsischer Stationen erheblich erweitert und folgende Ausnahmetarife neu eingeführt:

Ausnahmetarif 9 e für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art bei Aufgabe als Frachtstückgut;

Ausnahmetarif 29 für Obst, frisches, unverpackt.

Insofern durch das neue Tarifheft Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen niedrigeren Entfernungen und Frachtsätze noch bis zum 15. Juli 1901 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei denen das Tarifheft auch käuflich zu haben ist.

Schweizerbahnen. (Rückvergütungsfrachtsätze für Weintransporte von Buchs transit und Romanshorn transit [Triest, Fiume, Rumänien und Türkei] nach Genf loco und Bouveret loco, sowie herwärts gelegenen Stationen.) Laut Publication der Vereinigten Schweizerbahnen gelangen seit 1. Juni 1901 für die obbezeichneten Transporte nachstehende Frachtpreise zur Anwendung:

	Genf loco	Bouveret loco
	Ctms. für 100 kg	
Buchs transit	140	177
Romanshorn transit	110	147

Stationen herwärts Genf: Frachtsatz für Genf loco, plus die um 3 Ctms. gekürzten Normaltaxen Genf-Bestimmung.

Stationen herwärts Bouveret: Frachtsatz für Bouveret loco, plus die um 14 Ctms. gekürzten Normaltaxen Bouveret transit-Bestimmung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Ronte)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1418	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Schwefelsäure; dann Glaubersalz der Pos. G—18 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1899	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Rosenthal-Johannesthal	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller		Im Kartirungswege		
			Frachtgut Eilgut gewöhnliches							426				
			Frachtgut Eilgut ermässigtes							202				
			Frachtgut Eilgut besonders ermässigtes							186				
			Frachtgut Wagenladungsclasse Classe A bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen							184				
			Frachtgut Wagenladungsclasse Classe B bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen							150				
			Frachtgut Wagenladungsclasse Classe C							108				
			Frachtgut Specialtarif 1							108				
			Frachtgut Specialtarif 2							93				
			Frachtgut Specialtarif 3							70				
			Frachtgut Sperrige Güter							91				
				oder umgekehrt						84				
										65				
										247				
						1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) mindestens 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen				ad a) 100 Heller ad b) 76 „				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1419	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Gewöhnliches Eilgut	Ullersdorf (A.T.E.)	Marienbad (L.B.M.K.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. 2. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 526		Im Kartirungswege		
			Tarif-Classe I							216				
			Tarif-Classe II							184				
			Blei der Pos. B—21 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1898							156				
			Bleiwaaren der Pos. B—27 b							174				
				oder umgekehrt										
1420	**Oesterr. Nordwestbahn**	Localbahn Chlumetz-Königstadtl	Steine des Specialtarifes 3	Lititz a. d. Adler	Königstadtl (Localbahn)	Bei Zahlung der Fracht für 10.500 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1901	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	34 Heller		Im Kartirungswege		
1421	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Schleifholz, laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes (Abschnitt III, Abtheilung a und b)	Hall Jenbach Terfens-Weer	Aschaffenburg	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 21. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	Tarif, Theil IV, Heft 1 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Abtheilung a und b Frachtsätze für 100 kg in Mark 1·25 1·14 1·21		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1422	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Positionen 497/866, 498/868 und 2148/7 des Waarenverzeichnisses des Tarifes vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Segen-Gottes	Peri trs. Pontebba trs.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen und nach italienischen Stationen bestimmt sein. Das Aufladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 24. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Francs 3·00 2·19	Kartirung		
1423	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Malz	Velencze	Stadlau	Bei frachtgutmässiger Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, bezw. Localtarif	Ein directer Frachtsatz besteht nicht	142 Heller		Im Kartirungswege		
1424	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	a) Brennholz b) Holzkohle	Spisic-Bukovica Vukosavljevica Stationen der Körös-Belovár-Veröcze-Barcser Localbahn	Wien-Matzleinsdorf	Bei frachtgutmässiger Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen Das Auf- und Abladen obliegt dem Aufgeber, bezw. dem Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller ad a) ad b) 98 121 100 123		Im Kartirungswege		
1425	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände zum Ausbau einer Kohlengrube, als: Cement, Holz, Kalk, Steine, Ziegel, Kessel, Maschinen etc.											

Den Kohlenwerken der Prager Creditbank wurde für die nebenbezeichneten Artikel, welche zum Ausbau der derselben gehörigen Karolinengrube in Franz Josef-Stollen bestimmt sind, die im Ausnahmetarife XIV des Localgütertarifes, Theil II, bezw. im Ausnahmetarife III des zugehörigen Nachtrages V festgesetzte Frachtbegünstigung mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901, bewilligt. Von der Bedingung eines Durchlaufes von mindestens 40 Kilometern auf den Linien der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurde abgesehen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1426	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	allen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Siebenbrunn-Leopoldsdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif, Theil II, Heft 1, bezw. Ausnahmetarif 12, sowie Anhang zum Localtarife, Theil II, Heft 1	25% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes der St.E.G., bezw. des Ausnahmetarifes 12, sowie des Anhanges zum Localtarife der St.E.G. mit der Massnahme, dass der Minimalfrachtsatz mindestens 8 h per 100 kg betragen muss			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen das niederösterr. Landesbauamt oder die landwirthschaftliche Genossenschaft Siebenbrunn als Empfänger erscheinen müssen, einzusenden bis spätestens Ende Februar 1902	Die Transporte müssen für den Ban des genossenschaftlichen Lagerhauses in Ober-Siebenbrunn bestimmt sein. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
1427	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Kokslösche	Karwin	Mährisch-Ostrau	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der auf Mineralkohlen bezughabenden tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	Localtarife	160 Heller für die metrische Tonne (à 1000 kg)			Im Kartirungswege		
1428	**k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz**	Bukowinaer Localbahnen	Baumaterialien, Maschinen, Schienen und sonstige Einrichtungsstücke	Hatna	Kimpolung	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zur Herstellung des Sägewerkes in Sadowa, sowie der Geleiseanlagen hiezu bestimmt sein	vom 7. Juni 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Verschieden			Im Rückvergütungwege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist	

50% Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt B, Abtheilung B, unter 3.a.11 enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungs-Tabelle, unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·4 h per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h per 100 kg

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1429	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes III	Grossotta	Trebultz-Stadt	Unter Einhaltung der für den Specialtarif III des in Colonne 8 bezeichneten Verbandstarifes enthaltenen Bestimmungen	vom 22. Juni 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Sächsisch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, Tarif vom 1. Juni 1897	Besteht kein directer Frachtsatz	58 Pfge.		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
39	Nr. 138 vom 1. December 1900	2795	K. k. österr. Staatsbahnen		Salz der Pos. 8—7a der Güterclassification	Ebensee und Hallein	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Die für die Stationen Nussdorf und Wien II (K. F. J. B.) verlautbarten ermässigten Frachtsätze gelten auch für die Station Heiligenstadt	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
56	Nr. 68 vom 13. Juni 1901	1397	K. k. österr. Staatsbahnen		Zündhölzchen	Bolechow, Iwoniez, Satybusch-Zywiec, Skole und Stryj	allen Stationen der im Abschnitte A des Localtarifes, Theil II, Heft 2, angeführten Linien, ferner nach allen Stationen sämmtlicher Linien der Neuen Bukowinaer und der Ostgalizischen Localbahnen, dann der Localbahnen Krakau-Kocmyrzów und Czernowitz-Nowosielitza	In der Rubrik 5 sind ausser den angeführten Aufgabsstationen noch einzubeziehen die Stationen Kolomea und Stanislau	

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch öffentliche Versteigerungen der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 71. **Wien, 20. Juni 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate April 1901. — Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen im Monate April 1901. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. - Inserate.

Dieser Nummer liegt die „Uebersicht der Längen der auf dem Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder gelegenen, für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen mit 31. December 1900“ bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung der Localbahn Chlumetz-Königstadtl.

Die normalspurige Localbahnstrecke Chlumetz—Königstadtl mit den Stationen Chlumetz a. d. Cidlina, Lovčic, Běronic und Königstadtl und der Verladestelle Lišic wurde am 9. Mai 1901 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Stationen Chlumetz a. d. Cidlina (Anschlussstation der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn), Lovčic, Běronic und Königstadtl (Anschlussstation der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen) für den Gesammtverkehr (ausgenommen explosive Güter) und die Verladestelle Lišic für den Güterverkehr in Wagenladungen zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal“ mit dem Sitze in Joachimsthal.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium der Stadtgemeinde Joachimsthal als Concessionärin der den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 5. September 1895, R.-G.-Bl. Nr. 155, bildenden Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal“ mit dem Sitze in Joachimsthal ertheilt und die Statuten derselben genehmigt.

Wien, am 8. Juni 1901. — Z. 19.791. E.-M.-Z. 27.110.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Gross-Reifling nach Maria-Zell mit Abzweigungen von Palfau nach Göstling, von Gusswerk nach Wegscheid und von Rasing in das Hallthal.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Dr. Hermann Fialla, Hof- und Gerichtsadvocaten in Wien, im Vereine mit dem behördlich autorisirten und beeideten Bauingenieur Oswald Liss und dem Maschinenfabriks-Director i. P. Josef Kleinpeter, beide in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Gross-Reifling der k. k. Staatsbahnen nach Maria-Zell mit Abzweigungen von Palfau nach Göstling, von Gusswerk nach Wegscheid und von Rasing bis zur Einmündung des Wolsterbaches in das Hallthal im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 20. April 1901. Z. 13.433.

Betriebsergebnisse der ungarischer

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate April		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittlic Betriebslängc vom Anfang c Jahres bis Er des Monates April	
					1901				1900				
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten		
	1901	1900										1901	190
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . .	8.034·6	8.009·6	3,181.900	1,414.900	3,856 100	10,285.400	14,141.500	1.760	14,346.867	1.791	— 1·7	8.034·6	8.0
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	239.794	180.816	299.542	1,008.658	1,308.200	1.858	1,305.644	1.854	+ 0·2	704·1	7
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·9	119·9	54.425	33.695	33.015	96.785	129.800	1.083	132.608	1.106	— 2·1	119·9	1
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·6	382·6	149.977	225.767	157.320	734.573	891.893	2.331	1,051.805	2.749	— 15·2	382·6	3
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	7.262	65.723	6.108	122.007	128.115	1.895	95 380	1.411	+ 34·2	67·6	
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	28.000	25.800	14.800	77.300	92.100	1·352	91.024	1.337	+ 1·1	68·1	
Hauptbahnen zusammen .	9.376·9	9.351·9	3,661.358	1,945.801	4,366.885	12,324.723	16,691.608	1.780	17,023.328	1.820	— 2·2	9.376·9	9.3
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	79.686	49.313	67.000	180.800	247.800	635	213.720	547	+ 16·1	390·5	3
Belisče-Kapelna-Noskovci L.-B. .	80·3	80·3	4.010	12.383	3.803	22.733	26.536	330	25.680	320	+ 3·1	80·3	
Budapester Localbahnen	56·7	47·0	275.211	11.965	65.918	7.244	73.162	1.290	75.397	1.604	— 19·6	56·7	
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	77.566	. . . .	15.622	. . . .	15.622	1.796	12.064	1.387	+ 29·5	8·7	
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·7	8·0	154.905	2.040	23.486	958	24.444	2.089	20 746	2 593	— 19·4	11·7	
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	5.233	2.980	6.201	10.542	16.743	373	15.760	351	+ 6·3	44·9	
Holics-Gödinger Localbahn . . .	3·4	3·4	1.710	1.367	419	1.327	1.746	514	2.262	665	— 22·7	3·4	
Keszthély—Balaton-Szt. György .	9·7	9·7	4.107	1.945	3.070	4.691	7.761	800	6.863	707	+ 13·2	9·7	
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges. .	58·0	58·0	16.289	13.450	3.950	28.993	32.943	568	30.554	527	+ 7·8	58·0	
Nagy-Károly—Somkuter L.-B. .	84·6	84·6	4.913	2.614	3.653	9.236	12.889	152	12.287	145	+ 4·8	84·6	
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	6.433	1.117	3.447	3.824	7.271	145	6.258	125	+ 16·0	50·0	
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	38.456	17 578	47.753	71.432	119.185	470	114 113	450	+ 4·4	253·6	2
Szatmár-Erdöder Localbahn . .	28·2	. . . .	22 621	2.224	4.527	4.742	9.299	330	. . . .	. . .	. . .	28·2	
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	3.600	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7	
Ungthalbahn	42·9	42·9	8.600	8.650	5.670	18.754	24.424	569	23.997	559	+ 1·8	42·9	
Zágráb (Leskovac - Samoborer L.-B.	19·2	. . . .	9.378	334	5.108	1.051	6.159	321	. . . .	. . .	. . .	16·8	
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges. .	66·0	66·0	3.614	1.436	1.461	2.546	4 007	61	2.474	37	+ 64·9	66·0	
Borossebes-Menyházaer Localb. .	21·1	21·1	429	709	270	1.060	1.330	63	940	45	+ 49·0	21·1	
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn .	27·3	27·3	14.868	1.125	6.864	2.034	8.898	326	8.988	329	— 0·9	27·3	
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	8.749	17.615	8.552	43.121	51.673	415	41.997	341	+ 21·7	123·2	1
Güns-Steinamanger Vicinalbahn .	17·4	17·4	8.927	865	4.514	2.751	7.265	418	7.705	443	— 5·6	17·4	
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	14.075	3.772	7.420	8.061	15.481	142	11.414	105	+ 35·2	109·2	1
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	70·5	70·5	12.475	2.050	9.969	6.963	16.932	240	24.543	348	— 31·0	70·5	
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	4.462	9.647	2.077	31.413	33.490	1.015	34.976	1.060	— 4·2	33·0	
Késmark—Szepes-Bélá L.-B. . .	8·6	8·6	2.922	3.482	898	2.140	3.038	353	3.280	381	— 7·3	8·6	
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	4.143	929	2.326	1.713	4.039	318	4.567	360	— 11·7	12·7	
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz .	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	9·1	
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	6.862	5.226	3.309	6.316	9.625	688	11.284	806	— 14·6	14·0	
Szepes-Béla—Podoliner Bahn . .	11·0	11·0	1.956	1.811	877	1.707	2.584	235	2.171	197	+ 19·3	11·0	
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.-B.	9·3	9·3	1.985	1.072	876	1.348	2.224	239	2.673	287	— 16·7	9·3	
Zsolna-Rajecser Localbahn . . .	21·2	21·2	7.382	1.031	3.024	2 112	5.136	242	4.040	191	+ 26·7	21·2	
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·5	4.319	2.714	3.989	6.431	10.420	132	10.101	129	+ 3·1	78·5	

Eisenbahnen im Monate April 1901.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates April

Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1901				1900							
ersonen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													I. Hauptbahnen.
221.900	6,269.900	13,460.593	46,856.701	60,317.294	7.507	13.124.231	45,998.712	59,122.943	7.383	+ 1·7	22 521	22.149	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
742.416	786.415	1,025.283	3,954.369	4,979.652	7.073	1,053.497	4,014.407	5,067.904	7.198	— 1·7	21.219	21.594	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
197.358	181.706	116.427	475.889	592.316	4.940	118.290	454.776	573.066	4.780	+ 3·3	14.820	14.340	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
494.519	979.285	506.592	3,183.762	3,690.714	9.646	532 926	3,101.885	3,634.811	9.500	+ 1·5	28.938	28.500	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
22.919	250.381	18.228	426.678	444.906	6.581	18.515	389.478	407.993	6.035	+ 9·0	19 743	18.105	Mohács-Fünfkirchner Bahn
99.500	111.700	47.100	327.700	374.800	5.503	47.019	333.151	380.170	5 583	— 1·4	16.509	16.749	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
778.612	8,579.387	15,174.583	55,225.099	70,399.682	7.508	14,894.478	54,292.409	69,186.887	7.400	+ 1·5	22.524	22.200	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
288.411	180.640	240 960	687.620	928.580	2.378	253.990	582.310	836.300	2.142	+ 11·0	7.134	6 426	Árader u. Csánader E.
13.982	46.548	13.184	93.932	107.116	1.334	12.386	88.824	101.210	1.260	+ 5·9	4.002	3.780	Belisče-Kapelna-Noskovci
980.492	28.42	220.818	24 751	245.569	4.331	226.654	26.142	252.796	5.379	— 19·5	12.993	16.137	Budapester Localbahnen
249.305	. . . .	49.114	. . . .	49.114	5.645	42.704	. . . .	42.704	4.909	+ 15·0	16.935	14.727	Budapest-Budafok
574.691	2.746	83.062	1.289	84.351	7.209	72.213	779	72.992	9 124	— 21·0	21.627	27.372	Budapest-Szt. Lörincz
19.830	11.239	23.002	39.063	62.065	1.382	24.131	37.287	61.418	1.368	— 1·0	4.146	4.104	Eperjes-Bartfeld
6.442	6.707	1.699	5.997	7.696	2.264	1.853	10.109	11.962	3 518	— 35·6	6.792	10.554	Holics-Gödinger Localbahn
13.626	5.438	9.769	15.098	24.867	2.564	9.878	14 811	24.689	2.545	+ 0·8	7.692	7.635	Keszthély—B.-Szt. György
56.475	56.437	13.413	127.710	141.123	2.433	13 273	118.374	131.647	2 270	+ 7·8	7.299	6.810	Marmaroser Salzb. A.-G.
17.520	14.377	12.854	61.063	73 917	874	13.399	43.372	56.771	671	+ 30·3	2.622	2.013	Nagy-Károly—Somkut
23.207	6.537	12.593	21.957	34.550	691	12.886	15.522	28.408	568	+ 21·7	2.073	1.704	Segesvár—Szent-Agota
127.688	63.401	155.370	276.760	432.130	1.704	161.733	259.844	421 577	1.663	+ 2·5	5.112	4 989	Számosthal-Bahn
62.182	9.291	11.692	20.645	32.337	1.147	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.441	. . .	Szatmár-Erdöder Localbahn
. . .	14.400	. . . .	8.400	8.400	1.474	. . .	8.400	8.400	1.474	. . .	4.422	4.422	Terret-Kovásznaer Bahn
30.200	34.800	19.685	78 670	98.355	2.293	18.161	73.009	91.170	2.125	+ 7·9	6.879	6.375	Ungthalbahn
23.901	705	13.148	2.260	15.408	917	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.751	. . .	Zágráb-Samoborer Localb.
													In Verwaltung der Ver. Árader und Csanader E.
16.284	6.167	6.442	11.918	18 360	278	6.043	10.977	17.020	258	+ 7·8	834	774	Erste Niederungar. landw Eisenb.-Act.-Ges.
1.349	2.806	800	4.600	5.400	256	770	3.700	4.470	212	+ 20·8	768	636	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
52.616	4.003	21.429	7.715	29.144	1.067	21.648	8.563	30.211	1.107	— 3·6	3.201	3.321	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
31.917	57.297	31.570	140.782	172.352	1.399	30.853	136.999	167.852	1.363	+ 2·6	4.197	4.089	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
32.552	3.848	16.904	11.951	28.855	1 658	16.106	11.639	27.745	1.595	+ 4·0	4.974	4.785	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
47.989	16.791	24.767	34.976	59.743	547	22.579	35.945	58.524	536	+ 2·1	1.641	1.608	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
41.021	11.886	31.061	38.151	69.212	982	27.706	53.411	81.117	1.151	— 14·1	2.946	3.453	Arvathalbahn
18.018	39.529	8.280	131.679	139.959	4.241	7.596	123.305	130.901	3 967	+ 6·9	12 723	11.901	Gölnitzthal-Bahn
9.673	15.303	2.899	9.027	11.926	1.387	3.382	9.399	12.781	1.486	— 6·7	4.161	4.459	Késmark—Szepes-Bélá
14.585	4.176	8.121	6.832	14.953	1.177	7.961	8.023	15.984	1.259	— 6·5	3.531	3.777	Löcsethal-Bahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
23.499	21.822	11.309	25 734	37.043	2.646	11.351	31 646	42.997	3.071	— 13·8	7.938	9.213	Poprádthal-Bahn
6.625	9.120	3.075	8.393	11.468	1.043	3.164	8.347	11.511	1.046	— 0·3	3.129	3.138	Szepes-Béla—Podoliner B
7.315	3.338	2.959	5.059	8.018	862	2.808	5.196	8.004	861	+ 0·1	2.586	2.583	Szepes Olaszi-S. Varalja
24.500	6.637	9.915	13.599	23.514	1.109	10.175	4.018	14.193	669	+ 65·7	3.327	2.007	Zsolna-Rajecser Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
16.437	8.200	14.630	19.736	34.366	438	14.805	22.666	37.471	477	— 8·2	1.314	1 431	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate April		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1901				Einnahmen 1900		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates April	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer			
	1901	1900										1901	1900
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·9	129·9	35.100	5.600	22.100	8.700	30.800	237	30.298	233	+ 1·7	129·9	129
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	37.300	4.700	26.100	14 900	41.000	283	40.467	279	+ 1·4	145·0	145
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	8.600	2 000	4.800	5.600	10.400	175	10.028	169	+ 3·6	59·4	59
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	27.600	3.200	19.600	10.000	29.600	273	29 080	268	+ 1·9	108·6	108
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	17 900	3 300	8.400	5.900	14.300	173	13.805	167	+ 3 6	82·7	82
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	88·3	88·3	15.200	4.100	8.200	7.900	16.100	182	15.620	177	+ 2·8	88·3	88
Bihárer Vicinalbahnen	177·8	177·8	33.500	5.700	27.800	20.600	48.400	272	48.021	270	+ 0·8	177·8	177
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	11.300	4.400	6.200	6.900	13.100	227	12.769	221	+ 2·7	57·8	57
Brassó-Háromszéker Localbahnen	104·6	104·6	33.700	16.200	25.200	44.300	69.500	664	68.844	658	+ 0·9	104·6	104
Budapest-Gran Localbahn	98·7	98·7	49.200	49.200	24.600	76.700	101.300	1.026	100 797	1.021	+ 0·5	98·7	98
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	9.900	3.300	9.400	8.900	18.300	290	18.856	298	— 2·7	63·2	63
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	2.400	3.100	800	5.100	5.900	248	6.412	269	— 7·8	23·8	25
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	9.500	1.100	5.300	2.300	7.600	193	7.214	184	+ 4·9	39·3	39
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	27.600	8.100	17.400	23.100	40.500	298	40.217	295	+ 1·0	136·1	136
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	24.500	5.100	13.500	10.500	24.000	423	23.576	415	+ 1 9	56·8	56
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	84.800	36.000	55.100	118.700	173.800	511	173.284	509	+ 0·4	340·2	340
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	11.100	4.900	9.000	9.600	18.600	175	19.628	184	— 4·9	106·4	106
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	8.400	1.100	7.000	2.300	9.300	179	9.055	174	+ 2·9	51·9	51
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	3.900	400	1.800	900	2.700	108	2.490	100	+ 8.0	25·0	25
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	12.800	3.500	8.800	9.200	18.000	272	17.474	264	+ 3·0	66·1	66
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	39.400	10.000	28.000	31.300	59.300	292	58.810	289	+ 1·0	203·2	203
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	4.500	2.400	3.800	6.400	10.200	242	10.884	259	— 6 6	42·1	43
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	8.700	1.300	5.300	3.800	9.100	164	8.611	155	+ 5·8	55·6	55
Szekler Bahn	35·3	35·3	8.100	3.700	5.300	7.200	12.500	354	12.180	345	+ 2·6	35·3	35
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.100	500	800	1.200	2.000	160	1.773	142	+ 12·7	12·5	13
Honter Localbahn	40·5	40·5	4.100	1.600	2.900	3.300	6.200	153	5.770	143	+ 7·0	40·5	40
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	7.000	1.700	5.300	3.900	9.200	170	8.807	163	+ 4·3	54·0	54
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	4.100	1.100	2 000	1.500	3.500	134	3.222	123	+ 8·9	26·2	26
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	7.900	1.500	4.400	2.600	7.000	158	6.555	148	+ 7·0	44·4	44
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	14.100	5.100	9.700	14.800	24.500	415	23.773	402	+ 3·2	59·1	59
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	7.000	500	4.600	1.000	5.600	145	5.185	135	+ 7·4	38·5	38
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·4	30·4	4.300	200	2.200	600	2.800	92	2.706	89	+ 3·4	30·4	30
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	10.000	1 500	6.800	4.100	10.900	107	10.634	104	+ 2·9	102·1	102
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	11.300	700	7.000	1.500	8.500	160	8.289	156	+ 2·6	53·2	53
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.100	1.200	300	900	1.200	64	975	52	+ 23·4	18·7	18
Körmend-Németujvárer	23·1	23·1	4.600	400	1.700	700	2.400	104	1.796	78	+ 33·3	23·1	23
Körös-Belovár Localbahn	97·4	86·2	16.700	4.100	10.500	9.100	19.600	201	17.281	200	+ 0·5	97·4	83
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	5.700	600	2.900	1.400	4.300	194	4.847	218	— 11·0	22·2	22
Lonjathalbahn	114·3	114·3	12.800	3.700	10.900	8.800	19.700	172	19.241	168	+ 2·4	114·3	114
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	23.800	9.800	17.400	31.700	49.100	262	48.302	258	+ 1·6	187·1	187
Ungar. Nordwestbahn	121·6	114·7	20.500	3.700	12.300	8.100	20.400	168	19.185	167	+ 0·6	121·6	114
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	7.300	2.800	6.900	8.000	14.900	135	14.368	130	+ 3·8	110·3	110
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	16.000	3.300	9.600	7.000	16.600	514	16.049	496	+ 3·6	32·3	32
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	43.500	11.900	26.100	27.800	53.900	174	53.374	172	+ 1·2	309·8	309
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	6.400	1.300	2.300	1.500	3.800	248	3.602	235	+ 5·5	15·3	15
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	7 000	4.100	3.300	10.800	14.100	345	14.523	355	— 2·8	40·9	40
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	5.700	1.600	3.300	3.400	6.700	236	6.931	244	— 3·3	28·4	2
Hermannstadt—Nagy-Disznód	11·9	11·9	4.300	500	1.300	600	1.900	160	1.659	139	+ 15·0	11·9	11
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	14.900	7.200	11.300	17.800	29.100	249	29.777	255	— 2·4	116·7	11
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	112·4	26.700	4.300	20.600	14.300	34.900	310	35.664	317	— 2·2	112·4	11

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates April													Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen													
		1901				1900				Differenz per Kilometer in Percenten					
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer				1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen											Kronen		
															In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
122.600	23.100	73.800	40.000	113.800	876	72 687	40.975	113.662	875	+	0·1		2.628	2.625	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
104.400	24.400	96.200	63.800	160 000	1.103	98.208	62.615	160.643	1.108	—	0·5		3.309	3.324	Baja-Zombor-Neusatz
30.200	10.700	16.600	23.000	39.600	667	16.245	22.837	39.082	658	+	1·4		2.001	1·974	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
114.800	17.700	74.400	51.400	125.800	1.158	74.671	49 615	124.286	1.144	+	1·2		4.474	3.432	Bacs-Bodrogher Comitatsb.
67.200	13.600	31.400	28.800	60.200	728	32.136	24.870	57.006	689	+	5·7		2.184	2.067	Békés-Csanáder Bahn
47.900	12.400	26.600	23.600	50.100	567	26.653	20.360	47.013	532	+	6·6		1.701	1.596	Bicske—Sárbogárd
130.700	17.200	97.900	75.700	173.600	976	98.161	62.910	161.071	906	+	7·7		2.928	2.718	Bihárer Vicinalbahnen
35.000	18.000	20.300	30.500	50.800	879	19.059	29.797	48.856	845	+	4·0		2.637	2.535	Boldvathalbahn
25.500	41.400	88.200	120.900	209.100	2.000	87.787	114.992	202.779	1.939	+	3·1		6.000	5.817	Háromszéker Localb.
150.800	177.300	78.900	329.400	408.300	4.137	78.490	325.982	404.472	4.098	+	1·0		12.411	12.294	Budapest-Gran Localb.
31.100	13.500	29.700	31.400	61.100	967	29.599	35 619	65.218	1.032	—	6·3		2.901	3.096	Budapest-Lájosmizse
9.900	12 900	3.300	26.800	30.100	1.265	3.607	23.744	27.351	1.149	+	10·1		3.795	3.447	Csetnekthal-Bahn
32.000	3.600	19.500	10 200	28.700	730	18.301	8.101	26.402	672	+	8·6		2.190	2.016	Debreczin—Nagy-Léta
88.500	35.800	57.700	98.500	156.200	1.148	58.602	95.042	153.644	1.129	+	1·7		3.444	3.387	Debreczin-Füzesabony
84.700	22 700	44.600	47.100	91.700	1.614	45.500	45.388	90.888	1.600	+	0·9		4.842	4.800	Debreczin-Hajdu-Nánás
261.900	138.400	174.400	451.800	626.200	1.840	175.895	475 457	651.352	1.915	—	3·9		5.520	5.745	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
42.300	19.400	37.900	39.900	77.800	731	38.246	40.806	79.052	743	—	1·6		2.193	2.229	Weissenb. und Tolnaer C.-B.
25.400	4.100	21.400	11.300	32.700	630	20.748	8.559	29.307	565	+	11·5		1.890	1.695	Felek-Fogaraser Bahn
13.700	1.800	7.300	3.400	10.700	428	6.915	2.852	9.767	391	+	9·5		1.284	1.173	Félegyháza-Majsaer L.-B.
39.500	12.900	27.400	34 100	61.500	930	26.980	32.652	59.632	902	+	3·1		2.790	2.706	Garamberzencze-Léva L.-B.
113.000	47.600	83.900	145.800	229.700	1.130	83.227	141.267	224 494	1.105	+	2 3		3.390	3.315	Raab-Veszprém-Uj-Domb
15.300	10.300	12.400	32.500	44.900	1.067	13.045	33.147	46.192	1.097	—	2·7		3.201	3.291	Gyula-Fehervar-Zalathna
31.300	5.700	19.400	14.700	34.100	613	18.844	13.849	32.693	588	+	4·3		1.839	1.764	Hegyes-Feketeh.-Palanka
31.100	11.700	19.400	23.700	43.100	1.221	18.567	24.044	42.611	1.207	+	1·2		3.663	3.621	Székler Bahn
4.600	2.000	3.100	3.800	6.900	552	2 568	3 867	6.435	515	+	7·3		1.656	1.545	Hidegkut-Gyönk-Tamási
14.200	5.100	10.200	13.300	23.500	580	9.257	9.298	18.555	458	+	26·2		1.740	1.374	Honter Localbahn
23.000	5.300	17.600	14.200	31.800	589	17.077	11.245	28.322	524	+	12·4		1.767	1.672	Kaposvár-Fonyod
14.600	5.100	7.100	7.400	14.500	553	6.768	6.229	12.997	496	+	11·5		1.659	1.488	Kaposvár-Mocsolad
29.200	4.500	15.800	9.200	25.000	563	15.132	8.178	23.310	525	+	7·2		1.689	1.575	Karczag-Tiszafüred
41.200	22.700	31.300	63.600	94.900	1.606	30.983	61.755	92.738	1.569	+	2·4		4.618	4.707	Kaschau-Torna
25.900	2.400	16.600	5.000	21.600	561	16.586	3.652	20.238	526	+	6·7		1.683	1.578	Kecskemét-Füllöpszállás
16.000	1.100	8.800	2.700	11.500	378	8.592	2.764	11.356	374	+	1·1		1.134	1.122	Kecskemet-Tisza-Ugher
32.500	6.300	22.500	17.100	39.600	388	22.078	15.824	37.902	371	+	4·6		1.164	1.113	Kis-Küküllöthalbahn
40.300	2.800	25.000	5.600	30 600	575	24.170	4.958	29 128	548	+	4·9		1.725	1.644	Komorn-Dunaszerdahely
5.400	4.900	1.200	5.000	6.200	332	1.338	4.565	5.903	316	—	5·1		996	948	Komló—Bakócza-Felsöm.
21.500	3.400	8.300	4.600	12.900	558	7.867	3.428	11.295	489	+	14·1		1.674	1.467	Körmend-Németujvár
56.800	13.800	35.700	36.600	72.300	742	30.848	29.545	60.393	703	+	5·5		2.226	2.109	Körös-Belovár Localb.
24.300	2.700	10.200	5.900	16.100	725	11.412	6.604	18.016	812	—	10·7		2.175	2.436	Kun-Szt. Márton-Szentes
47.200	17.000	37.500	37.800	75.300	659	36.913	36.814	73.727	645	+	2·2		1.977	1.935	Lonjathalbahn
76.800	35.900	62.900	123.500	186.400	996	61.876	115.046	176.922	946	+	5·3		2.988	2.838	Ungarische Südostbahn
85.700	26.900	51.600	53.900	105.500	867	49.677	51.096	100.773	879	—	1·3		2.601	2.637	Ungar. Nordwestbahn
24.400	9.700	21.800	30 300	52.100	472	21.184	28.031	49.215	446	+	5·8		1.416	1.338	Máros-Ludás—Bistritz
44.000	14.600	26.500	29.800	56.300	1.743	25.867	28.277	54.144	1.676	+	4·0		5.229	5.028	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
156.400	43.400	89.000	112.700	201.700	651	91.080	107.867	198.947	642	+	1·4		1.953	1.926	Mátra-Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
20.900	4.600	7.200	5.600	12.800	837	7.006	5.512	12.518	818	+	2·3		2.511	2.454	Mezötur-Turkeve
24.400	18.900	11.100	50.300	61.400	1.501	11.627	53.314	64.941	1.588	—	5·5		4.503	4.764	Muránythalbahn
19.300	6.700	11.700	12.900	24.600	866	12.270	13.552	25.822	909	—	4.7		2.598	2.727	Nagy-Belicz—Privigye
13.400	1.300	4.100	1.800	5.900	496	3.847	1.490	5.337	448	+	10·7		1.488	1.344	Hermannstadt—N.-Disznod
52.900	27.700	39.900	76.800	116.700	1.000	40.808	77.576	188.384	1.014	—	1·4		3.0 0	3.042	Grosswardein-B.-Vaskoh
85.100	18.500	66.500	70.700	137.200	1.221	66.460	62.751	129.211	1.150	+	6·2		3.663	3.450	Nógráder Comitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate April		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1901				Einnahmen 1900		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang d Jahres bis En des Monates April	
	1901	1900	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1901	190
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E. .	57·0	57·0	10.000	3.900	7.700	14.600	22.300	391	22.727	399	— 2·0	57·0	5
Ó-Becse—Neusatz—Titel . . .	102·6	102·6	25.400	800	16.500	3.100	19.600	192	19.090	186	+ 3·2	102 6	10
Pancsova-Petrovoszello Localb. .	33·5	33·5	6.300	2.200	4.700	3.200	7.900	235	8.494	253	— 7·1	33 5	3
Pápa-Csornaer Localbahn . . .	36·4	36·4	4.300	1.200	2.200	1.800	4.000	110	3.518	97	+ 13·4	36·4	3
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	7.600	26.100	2.800	37.300	40.100	2.215	39.130	2.165	+ 2·3	18·1	1
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	16.800	2.600	10.900	7.700	18.600	423	19.313	439	— 3 7	44·0	4
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	11.600	8.000	6.400	16.300	22.700	656	23.308	674	— 2·7	34·6	3
Püspökladány-Füzesgyarmat . .	37·1	37·1	5.400	1.700	2.600	3.800	6 400	173	6.130	165	+ 4 8	37·1	3
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	700	4.700	300	2.400	2.700	155	2.823	162	— 4·3	17·4	1
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn .	47·1	47·1	9.800	2 200	5.100	5.300	10 400	221	10.839	230	— 3·9	47·1	4
Oedenburg-Pressburg	92·7	92·7	21.300	4.100	9.600	8.700	18.300	197	18.854	203	— 3 0	92·7	9
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	9.600	800	5.000	2.400	7.400	187	7.016	177	+ 5·6	39·6	3
Szátmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·3	60·3	6.500	4.600	8.900	18.300	27.200	451	27.744	460	— 2·0	60·3	6
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	140·2	140·2	34 900	3.400	23.700	15.600	39.300	280	39.987	285	— 1·8	140·2	14
Szegzárd-Báttaszék L.B.	19·2	19·2	10.300	300	3.300	700	4.000	208	4.166	216	— 3·7	19·2	1
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	12.500	1.500	6.900	3.100	10.000	289	9.741	282	+ 2 5	34·6	3
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B. .	93·2	93·2	16.700	12.700	10 000	24.900	34.900	374	35.630	382	— 2·1	93·2	9
Szigetvár-Kaposvár	53·5	. . .	4.800	1.800	2.800	3 100	5.900	110	. . .	. . .	. . .	53·5	. .
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	12.100	8 400	13.700	26.900	40.600	377	41.691	387	— 2 6	107·8	10
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	17.000	20.800	15.500	40.900	56.400	466	56.140	464	+ 0·4	121·1	12
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza .	65·0	65·0	8.000	1.000	4.800	2.600	7.400	114	7.822	120	— 5·0	65·0	6
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	15 500	4.600	12.700	13.400	26 100	498	25.507	487	+ 2·3	52·4	5
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	5.900	600	2.600	600	3.200	152	3.307	157	— 3·2	21·0	2
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	3.700	800	3.100	1.700	4.800	157	5.210	170	— 7·6	30·6	3
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	11.700	1.300	6.900	3.800	10.700	167	11.065	173	— 3·5	64·1	6
Temesvár-Módos-Temesvár . . .	52·3	52·3	10.300	2.300	8.900	7.300	16.200	309	15.985	305	+ 1·3	52·3	5
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	62·9	12 500	2.200	8.500	5.400	13.900	221	14.267	227	— 2·6	62·9	6
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	7.000	1.200	3.800	3.500	7.300	131	7.503	135	— 3·0	55·8	5
Torontáler Localbahn	350 7	350·7	51.300	14 200	35.900	44.800	80.700	230	82.390	235	— 2·1	350·7	35
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	8.600	4.200	3.800	5.700	9.500	301	9.295	294	+ 2·4	31·6	3
Warasdin-Golubovecer Localb. .	36·5	36·5	5.100	5.000	2.400	6 200	8.600	236	8.968	246	— 4·1	36·5	3
Versecz—Kubin-Dunapart . . .	84·6	84·6	13.600	2.200	9.100	5.900	15.000	177	14.630	173	+ 2·3	84·6	8
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	5.600	5.400	5.700	13.300	19.000	358	18.264	344	+ 4·1	53·1	5
Zolyom-Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	6.800	8.600	3.000	21 300	24.300	564	24.588	570	— 1·1	43·1	4
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	8.900	1.100	3.200	2.100	5.300	110	4.551	94	+ 17·1	48·3	4
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	5.600	5.600	3.500	10.600	14.100	316	14 202	318	— 0·6	44·6	4
Localbahnen zusammen . .	8.187·9	8.055·5	2,042.886	614.453	1,122.453	1,503 673	2,626.126	321	2,539.607	315	+ 1·9	8.185·5	8.05
Hauptsumme . . .	17.564·8	17.407·4	5,704.244	2,560.254	5,489 338	13,828 396	19,317.734	1.100	19,562.935	1.124	— 2·1	17.562·4	17.40

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen

Eisenbahnen mi

K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	14.686	6.900	11.231	29.815	41.046	391	30.566	292	+ 33·9	105·0	10
Bosnisch-hercegov. Staatsbahnen	640·0	640·0	76.907	65.344	109.744	455.873	565.617	884	470.200	735	+ 20·0	640·0	64

Eisenbahn mi

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	105.180	4.796	8.517	6.198	14.715	2.582	12.817	2.249	+ 15·0	5·7	

Beförderte		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates April: Einnahmen 1901				1900				Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
ersonen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer		1901	1900	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
37.500	14.600	27.600	58.200	85.800	1.505	27.596	53.656	81.252	1.425	+ 5·6	4.515	4.275	Nyiregyháza—M.-Szalka
86.100	4.700	62.600	17.000	79.600	776	60.995	14.982	75.977	741	+ 4·7	2.328	2.223	Ó-Becse—Neusatz—Titel
24.500	7.400	16.500	12 200	28.700	856	17.357	12.224	29.581	883	— 3·1	2.568	2.649	Pancsova-Petrovoszello
23.400	5.500	13.400	9.700	23.100	635	13.503	9.857	23.365	642	— 1·1	1.905	1 926	Pápa-Csornaer Localbahn
25.100	102.500	10 100	172.700	182.700	10.094	8.121	166 370	174.491	9.641	+ 4·7	30.282	28.923	Petroszény-Lupény
56.400	11.000	38.100	30.400	68.500	1.557	38.280	29.465	67·745	1.540	+ 1.1	4.671	4.620	Pressburg-Dunaszerdahely
43.600	18.600	22.600	37.100	59.700	1.725	24.729	39.534	64.263	1 857	— 7·1	5.175	5.571	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
23.600	5.900	10.100	13 400	23.500	633	9.709	12.274	21.983	593	+ 6·7	1.899	1.779	Püspökladány—F.-Gyarmat
3.000	16.900	1.400	11.500	12.900	741	1.566	12.920	14.486	833	— 11·0	2.223	2.499	Ruma-Vrdnik
38.800	8.700	18.200	20.200	38.400	815	18.132	19.797	37.929	805	+ 1·2	2.445	2.415	Somogy-Szobb—Barcs
74.000	25.100	35.200	48.100	83.300	896	37.172	56.956	94 128	1.015	— 11·7	2.688	3.045	Oedenburg-Pressburg
34.500	3.600	18.200	11.900	30 100	760	17.597	9.376	26.973	681	+ 11·6	2.280	2.043	Szatmár-Fehérgyarmat
26 300	21.100	31 100	76 300	107.400	1.781	31.996	74.547	106.543	1.767	— 0·8	5.343	5 301	Szátmar-Nagybánya
130.600	18.700	85.600	72.400	158.000	1.128	87.553	82.904	170.457	1.217	— 7·3	3.384	3.651	Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek
34.600	2.100	11.500	4.100	15.600	813	11.198	4.417	15.615	813	. . .	2.439	2.439	Szegzárd-Báttaszek
51.300	6.000	25 100	10.500	35.600	1.029	25.446	10.330	35.776	1.034	+ 0·5	3.087	3.102	Szentes—H.-M.-Vasárhely
58.900	65.200	34.900	103.300	138.200	1.483	35.855	110.326	146.181	1.568	— 5·4	4.449	4.704	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
16.500	6.500	12.000	11.900	23.900	446	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.338	. . .	Szigetvár-Kaposvár
38.800	29.700	44.000	85.700	129.700	1.203	45.516	90.925	136.441	1.266	— 5·0	3.609	3.789	Szilágyságer Eisenbahn
58.900	70.400	51.100	154.000	205.100	1.694	52.309	153.463	205.772	1.699	— 0·3	5.082	5.097	Slavonische Localbahn
29.000	4.700	18.400	10.900	29.300	451	19.583	11.352	30.935	476	— 5·3	1.353	1.428	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
55 000	19.400	44.000	53.600	97.600	1.863	44.496	53.712	98.208	1.874	— 0·6	5.589	5.622	Steinamanger-Pinkafeld
21 800	3.200	9.700	3.000	12.700	605	10.069	3.031	13.100	624	— 3·0	1.815	1.872	Steinamanger-Rum
13.300	2.500	11.600	6.600	18.200	595	11.530	5.623	17.153	561	+ 6·1	1.785	1.683	Temesvár—Buziás
43.900	5.100	26 000	14.200	40.200	627	26.214	12.336	38.550	601	+ 4·3	1.881	1.803	Temesvár—Lippa-Radna
35.900	10 300	30.300	26.200	56.500	1.080	32.265	26.466	58.731	1.125	— 3·8	3.240	3.369	Temesvár-Modos
45 500	7.600	30.700	20.000	50.700	806	30.894	16.616	47.510	755	+ 6·8	2.418	2.265	Temesvár—N.-Szt. Miklos
26.100	5.700	14.300	14.200	28.500	511	14.597	13.140	27.737	497	+ 2·8	1.533	1.491	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
165.400	45.400	134.500	161.500	296.000	844	142.616	174.680	317.296	905	— 6·8	2.532	2.715	Torontáler Localbahn
31 700	14.700	13.700	22.300	36.000	1.139	13.465	21.115	34.580	1.094	+ 4·1	3.417	3 282	Ujszász—Jasz-Apáti
18.200	18.900	8.800	27.100	35.900	984	9.544	28.773	38.317	1.050	— 6·3	2.952	3.150	Varasdin-Golubovec
51.800	9.200	34.400	26.500	60.900	720	34.305	23.477	57.782	683	+ 5·4	2.160	2.049	Versecz—Kubin-Dunapart
20.600	22 900	21.100	58.000	79.100	1.490	20.167	58.545	78 712	1.482	+ 0·5	4.470	4.446	Vinkovce-Brčka
25.500	34.800	10.500	46.900	97.400	2 260	11.158	89.279	100.437	2.330	— 3·0	6.780	6.990	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz Localb.
34.000	3.500	11.500	7.500	19.000	393	11.418	6.039	17.457	361	+ 8·9	1.179	1.083	Zsebely-Csákovár-Bóka
20.100	21.700	12.500	49.300	61.800	1.386	12.863	44.285	57.148	1.281	+ 8·2	4.158	3.843	Zsitvathal-Bahn
141.632	2,370.010	3,880.524	6.042.067	9,922.591	1.212	3.855.311	5,794.127	9,649.438	1.198	+ 1·2	3.636	3.594	**Localbahnen zusammen**
920.244	10,949.397	19,015.107	61,267.166	80,322.273	4.574	18,749.789	60,086.536	78,836.325	4.529	+ 1·0	13 722	13.587	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate April 1901.

Dampfbetrieb.

51.539	25.336	37.318	112.293	149.611	1.425	37.081	87.394	124.475	1.185	+20·25	4.274	3.556	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
256.554	282.884	337.816	1,597.211	1,935.027	2.023	322.334	1,441.898	1,764.232	2.757	+ 10·0	9.069	8 271	Bosn.-Herceg. Staatsb.

Elektrischem Betriebe.

416.132	19 289	31.411	22.753	54.164	9.052	27.691	19.044	46.735	8.199	+ 16·0	27.506	24.597	Stadtbahn in Sarajevo

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Fälschung des Viehpasses in der Stückzahl der Thiere (Durchführungsvorschrift zu § 4 des Gesetzes vom 29. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35) ist nach § 199, lit. d, St.-G. zu beurtheilen, sofern sie erfolgte, um Uebereinstimmung mit der Zahl der durch den Pass zu deckenden Thiere (§ 8 l. c) zu erzielen.

(Entscheidung vom 23. Februar 1901, Z. 16.213.)

Der von der Staatsanwaltschaft erhobenen Nichtigkeitsbeschwerde wider das Urtheil des Landesgerichtes in Brünn vom 12. October 1900, mittelst dessen Johann R. von der Anklage wegen des Verbrechens des Betruges nach §§ 197 und 199 a St.-G. gemäss § 259, Z. 3, St.-P.-O. freigesprochen wurde, fand der Cassationshof stattzugeben. Das angefochtene Urtheil wurde aufgehoben und die Strafsache zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an das Landesgericht zurückverwiesen.

Gründe:

Der auf § 281, Z. 9 a und b (richtig blos a), St.-P.-O. gestützten Nichtigkeitsbeschwerde der Staatsanwaltschaft ist Berechtigung nicht abzusprechen. Das Urtheil stellt fest, Angeklagter habe nach Abverkauf zweier Ferkel den ursprünglich auf sieben Ferkel lautenden Viehpass dadurch gefälscht, dass er die Stückzahl sieben in fünf abänderte. Ferner erkennt der Gerichtshof an, dass die Fälschung ein wesentliches Erforderniss des Viehpasses betrifft und ist hieran im Hinblicke auf § 4 der Durchführungsvorschrift vom 12. April 1880, R.-G.-Bl Nr. 36, auch nicht zu zweifeln. Die Stückzahl der durch den Viehpass gedeckten Thiere soll zunächst den Aufsichtsorganen die Prüfung der Identität des Viehes erleichtern und ist nach § 8, Abs. 12, der Durchführungsvorschrift zu dem Gesetze vom 12. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35, nicht nur jede Veränderung in der Zahl der Thiere, sondern auch jede Veranlassung derselben vom Gemeindevorstande im Viehpasse zu bemerken. Letztere Bestimmung zeigt, was das Gesetz ferner mit dieser Ueberwachungsmassregel bezweckt. Veränderungen in der Stückzahl des Viehes können nämlich auch durch bedrohliche und verdächtige Anlässe, z. B. Erkrankung einzelner Thiere oder Umstehen derselben während des Transportes eintreten. Die Verheimlichung solcher Verhältnisse soll die Vorschrift des Abs. 12 des § 8 der citirten Verordnung hintanhalten.

Trotz obiger Feststellungen ging der Gerichtshof mit einem Freispruche von der Anklage wegen Verbrechens des Betruges vor, indem er annahm, Angeklagter habe die Fälschung nur aus Bequemlichkeit — um den Gemeindevorsteher zur Nachtzeit nicht zu belästigen — und nicht in einer auf Schadenszufügung gerichteten Absicht, sondern vielmehr in Unkenntniss der Folgen seines Thuns und der Vorschriften des Thierseuchengesetzes verübt. Dieser Freispruch erweist sich als rechtsirrthümlich. Es fällt zunächst auf, dass der Gerichtshof — die Vorschrift des § 262 St.-P.-O. ausseracht lassend — die Anklagethat vom Standpunkte des § 320, lit. f, St.-G. nicht geprüft hat. Aber auch die Zurechnung der That als das in §§ 197 und 199 d St.-G. bezeichnete Verbrechen auszuschliessen, reichen die Urtheilsfeststellungen nicht aus. Dass Unkenntniss des Thierseuchengesetzes und der einschlägigen Verordnungen den Angeklagten nicht zu entschuldigen vermag, ergibt sich aus dem in § 3 St.-G. aufgestellten Principe; ebensowenig kann ihn die Unkenntniss der rechtlichen Folgen seines Thuns — und nur solche können hier mit Rücksicht auf die Verantwortung des Angeklagten gemeint sein — der strafrechtlichen Verantwortung entziehen. Zur Zurechnung der That genügt vielmehr, dass Angeklagter bewusst gesetzwidrig gehandelt, genügt der dolus facti. Dass Angeklagter blos aus Bequemlichkeit zur Fälschung schritt, war lediglich das für die Zurechnung der That strafrechtlich belanglose Motiv. Die Schädigungsabsicht des § 197 St.-G. aber lag schon dann vor, wenn Angeklagter durch sein Thun irgend eine vom Staate zur Abwehr und Tilgung ansteckender Thierkrankeiten getroffene concrete Massregel zu vereiteln gedachte.

Bei Bestand der Statthalterei-Verordnung vom 3. Juli 1893, mähr. L.-G.-Bl. Nr. 48, mit welcher im Bereiche der Markgrafschaft Mähren auch rücksichtlich der Schweine, welche auf Märkte und Auctionen aufgetrieben werden, die Beibringung von Viehpässen vorgeschrieben wurde, war der Abverkauf der beiden Ferkel im Viehpasse amtlich zu bemerken. Nach dem letzten Absatze des § 8 der Durchführungsvorschrift vom 12. April 1880, R.-G.-Bl. Nr. 36, hätte der Mangel der Uebereinstimmung der im Viehpasse angegebenen Stückzahl mit der Zahl der aufgetriebenen Ferkel deren Zulassung zum Markte verhindert. War nun die Absicht des Angeklagten darauf gerichtet, durch die Fälschung des Passes in der Stückzahl eine Uebereinstimmung herbeizuführen und dadurch die Zulassung der Ferkel auf den Seelowitzer Markt zu bewirken, so handelte er im Dolus des § 197 St.-G., denn dann zielte sein Thun auf Vereitelung einer vom Staate getroffenen concreten Massregel und damit auf die Schädigung des Zweckes selbst ab, den die staatliche Aufsicht anstrebt, nämlich zur Abwehr ansteckender Thierkrankheiten nur solche Thiere auf den Markt zuzulassen, betreffs deren kein Verdacht besteht, dass sie mit aus bedenklichem Anlasse während des Transportes in Abfall gebrachten Thieren in Berührung waren. Ob Angeklagter in dieser, den Dolusbegriff des § 197 St.-G. erschöpfenden Absicht handelte, darüber spricht sich das Urtheil nicht aus, weshalb der Cassationshof nicht in der Lage war, sofort in der Sache selbst zu erkennen, eventuell die Anklagethat vom Standpunkte des § 320 f St.-G. der Beurtheilung zu unterziehen. Bei Bestand des angerufenen Nichtigkeitsgrundes war sonach wie oben zu erkennen.

[Beilage zum J.-M.-V.-Bl. 1901, Nr. 2567.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Karlsbad-Merkelsgrün. (Variante km 2·67 bis km 5·05. Schleppbahn zum Neuschachte in Sodau und zur Eleonora-Zeche in Ottowitz: Ergebniss der politischen Begehung: Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 1. bis 3. März 1900 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Variantenprojectes km 2·6/7 bis km 5·05 der Localbahn Karlsbad-Merkelsgrün mit Anschluss an die projectirte Station Dallwitz der Buschtěhrader Eisenbahn, sowie ferner der Projecte der Schleppbahnen zum Neuschachte in Sodau einerseits und zur Eleonora-Zeche in Ottowitz andererseits wurde zur Kenntniss genommen. Auf Grund des Ergebnisses der obgenannten Amtshandlungen hat das k. k. Eisenbahnministerium unter Genehmigung der von der Commission getroffenen Bestimmungen

den Bauconsens für die begangenen Projecte mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe selbstverständlich erst mit dem Zeitpunkte der Concessionsertheilung in Kraft tritt, und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. Gleichzeitig hat das k. k. Eisenbahnministerium unter dem gleichen Vorbehalte den Bauconsens auch für die Theilstrecke km 5·05—5·5 des ursprünglichen Projectes unter Genehmigung der auf dieselbe bezughabenden Bestimmungen ertheilt. [E.-M.-Z. 13.738 ex 1900.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung und Behebung einer solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

18. Juni. — In der Strecke Mikuliczyn—Tartarów wurde der Personenverkehr mit dem Zuge Nr. 3111 wieder aufgenommen.

19. Juni. — In der Strecke Mikuliczyn—Tartarów wurde der Güterverkehr mit den Zügen Nr. 3173 und 3174 wieder aufgenommen.

Südbahn-Gesellschaft.

18. Juni. — Infolge Beschädigung des Bahnkörpers durch Hochwasser wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Auer—San Michele eingestellt. — Voraussichtliche Dauer der Unterbrechung 14 Tage.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Lemberg: Einführung eines Rollfuhrdienstes in der Station Przemyśl.) Zufolge einer Kundmachung obiger Staatsbahn-Direction wurde auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder mit 15. Juni in der Station Przemyśl der k. k. österr. Staatsbahnen eine Rollfuhrunternehmung errichtet. Diese Rollfuhrunternehmung wurde der Firma „Fortuna“ übertragen, deren Geschäftslocale sich in Przemyśl ul. Kolejowa l. 3 befindet. Derselben obliegt unter der im Betriebsreglement diesfalls festgesetzten bahnseitigen Haftung und zu dem mit obiger Kundmachung (Vrdgs.-Bl. Nr. 69 vom 15. Juni, Seite 1673) verlautbarten Tarife und sonstigen besonderen Bestimmungen: a) die Abstreifung der in der Station Przemyśl zur Abgabe gelangenden Eil- und Frachtgüter an die Behausung oder an das Geschäftslocale der Empfänger innerhalb des im Tarife bezeichneten Zustellungsgebietes. Die seitens der Rollfuhrunternehmung zuzustellenden Güter werden den Empfängern nicht avisirt und werden die Frachtbriefe über selbe nebst den etwaigen Beilagen den Adressaten bei Zustellung derselben durch die Rollfuhrunternehmung übermittelt. Dieser sind seitens des Adressaten die auf dem Gute aushaftenden Beträge zu bezahlen und die Empfangsbescheinigung auf dem Aviso- und Bezugscheine durch Datirung, sowie Beisetzung der Stunde der Zustellung und Unterschrift desselben zu ertheilen. Bei Annahme von Kronenwährung für in fremden Währungen zahlbaren Ueberweisungen werden seitens der Rollfuhrunternehmung die gleichen Umrechnungscurse wie bei der Frachtencasse der Station Przemyśl angewendet. b) Die Zustreifung der von den Parteien der obgenannten Rollfuhrunternehmung übergebenen Eil- und Frachtgüter von der Behausung oder dem Geschäftslocale der Parteien nach dem vorbezeichneten Bahnhofe zur Veranlassung der Aufgabe.

— (Staatsbahn-Direction Olmütz: Auflassung der Güternebenstelle in Engelsberg.) Die seit 1. Jänner 1898 bestandene Güternebenstelle in Engelsberg wurde am 31. Mai 1901 aufgelassen.

Localbahn Neuhof-Weseritz. (Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung: Betriebsconsensertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Localbahn Neuhof-Weseritz wurde der Betriebsconsens ab 2. Juni 1901 ex commissione ertheilt.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ungarisch-Italienischer Güterverkehr via Fiume—Ancona—Venedig.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass für den Ungarisch-Italienischen Güterverkehr via Fiume—Ancona und Fiume—Venedig mit 16. Juni 1901 ein neuer Tarif in Kraft tritt, durch welchen der vom 16. Mai 1897 giltige gleichnamige Tarif sammt Nachtrag I und II ausser Wirksamkeit gesetzt wird. Abgesehen von unbedeutenden Frachtermässigungen und Frachterhöhungen, welche der neue Tarif dem bisherigen gegenüber aufweist, unterscheidet sich der erstere vom letzteren noch dadurch, dass zahlreiche Artikel und Stationen, welche nach den bisherigen Erfahrungen keinen Verkehr hatten, behufs Vereinfachung im neuen Tarif nicht aufgenommen wurden.

— (Einführung eines neuen Personen- und Reisegepäckstarifes im combinirten Eisenbahn- und Schiffsverkehre via Fiume.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im combinirten Eisenbahn- und Schiffsverkehr über Fiume mit 1. Juni 1901 ein neuer Tarif für die directe Beförderung von Personen- und Reisegepäck ins Leben trat, welcher ausser geänderten Tarifbestimmungen noch im Verkehre zwischen der Station Oderberg der Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und Abbazia oder Lovrana und Ancona oder Venedig andererseits, ferner zwischen Prag St.E.G. einerseits und Abbazia oder Lovrana und Ancona oder Venedig andererseits, schliesslich zwischen Wien St.E.G.—K.F.N.B. und Lussinpiccolo neue Fahrpreise und directe Gepäcksätze enthält. Hiedurch wird der Personentarif für den combinirten Eisenbahn- und Schiffsverkehr über Fiume, giltig vom 1. October 1899, ferner der Personen- und Gepäckstarif nebst Antheilstabelle zwischen Wien—Budapest einerseits, sowie Ancona—Venedig über Fiume, giltig vom 1. October 1898, andererseits ausser Kraft gesetzt.

— (Eröffnung der Haltestelle Bashalom [Bashalma] für den bedingten Gesammtverkehr.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die bisher nur für den facultativen Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Bashalom der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Tisza-Polgár—Bashalom—Nyiregyháza mit 10. Mai 1901 für den Gesammtverkehr eröffnet wurde. Von der Auf- und Abgabe sind bis auf Weiteres lebendes Vieh, ferner solche Stückgüter ausgeschlossen, deren Auf- oder Abladung besondere Einrichtungen, als Hebekrahne etc. bedingt.

— (Begünstigungen für den Export von Lebensmitteln nach Deutschland.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die Genehmigung ertheilt, im Einvernehmen mit der Kaschau-Oderberger Bahn, von zahlreichen Productionsstationen des Landes in speciell zur Ausfuhr geeigneten, directen Anschluss besitzenden Zügen dem Verderben leicht ausgesetzte Lebensmittel, und zwar lebende und frische Fische, frisches Obst, Weintrauben, grüne Fisolen und Erbsen, Salat, Gurken u. s. w., mit Berührung der Grenzstation Oderberg als Eilgut mit Eilgutfrachtbriefen unter Anwendung der Frachtsätze für Frachtgüter zu befördern. Die deutschen Eisenbahnen befördern solche mit Anwendung der Frachtgütertarife zur Aufgabe gelangenden Sendungen ebenfalls als Eilgutsendungen. Damit nun ein ähnlicher begünstigungsweiser Transport auch in der Richtung nach anderen Grenzstationen hin ermöglicht werde, wurden, wie berichtet wird, seitens der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen bereits Verhandlungen mit den Verwaltungen anderer interessirter Anschlussbahnen eingeleitet, um im gegenseitigen Einvernehmen auch im Verkehre mit diesen ähnliche Begünstigungen einzuführen.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen). Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Local-, bezw. Strasseneisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 16. April 1901, Z. 16.860, dem Civilingenieur Samuel Horowitz, Eisenbahnbau-Unternehmer in Kolozsvár (Klausenburg) und Consorten für eine von der Station Beszterce-Bánya der Linie Zólyom (Altsohl)—Beszterce-Bánya—Zólyom-Brezó der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über Zábava-Irtvány-Telep, Élesd, Jakabfalva und die Gemarkung der Gemeinde Olmányfalva bis Hermand (Comitat Zólyom [Sohl]) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 19. April 1901, Z. 25.874, der Direction der Actiengesellschaft „Villamos és közlekedési vállalatok számára“ (Actiengesellschaft für elektrische und Verkehrsanlagen) in Budapest für eine in Fortsetzung der von der Station Budafok der Hauptlinie Budapest—Budafok—Bruck a. d. L. (—Wien) der kgl. Ungar. Staatsbahnen und Endstation der Strasseneisenbahn Budafok—Nagy-Tétény in deren Fortsetzung über die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Tétény und weiterhin über Érd, Tárnok, Sóskut und die Gemarkung der Gemeinde Puszta-Zámor bis Etyek führende normalspurige Strasseneisenbahn, eventuell Localbahn, in beiden Fällen mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 20. April 1901, Z. 18.468, dem Advocaten Dr. Josef Molnár, Einwohner von Csik-Szereda, für eine von der Station Tasnád-Szántó der Linie Nagy-Károly—Tasnád-Szántó—Zilah der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Szilágyságer Localbahnen Nagy-Károly — Tasnád-Szántó — Zilah und Szilágy-Somlyó — Sarmaság ausgehende und diese im Bereiche der Comitate Szilágy und Bihar über Ér-Szodoro, Ér-Endréd und die Gemarkung der Gemeinde Várad, in der Station Ér-Mihályfalva mit der Hauptlinie (Budapest—)

Püspök-Ladány — Debreczen — Ér - Mihályfalva — Marmaros-Sziget — Körösmező (—Woronienka—Stanislau) der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Nagyvárad (Grosswardein)—Er-Mihályfalva verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 20. April 1901, Z. 25.986, dem Baron Gerhard Lepel, Gutsbesitzer in Samobor (Croatien), für eine in Fortsetzung der schmalspurigen Localbahn Zágráb (Agram)-Podsused-Samobor von deren Endstation Samobor ausgehende, im Bereiche des Comitates Zágráb bis Bregana mit Berührung der dortigen Bergbaureviere führende schmalspurige Strassen-eisenbahn, eventuell Localbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 23. April 1901, Z. 26.309, dem Budapester Einwohner Simon Silberstein und Consorten für:

a) eine von der Station Kapuvár-Gartha der im Eigenbetriebe stehenden Eisenbahn Györ (Raab)—Kapuvár-Gartha—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurt abzweigende und diese im Bereiche der Comitate Sopron und Moson (Wieselburg) in der Station Valla mit der im Betriebe der Direction der Eisenbahn Györ-Sopron-Ebenfurt stehenden Localbahn Kis-Czell — Valla—Pándorf (Barendorf) verbindende;

b) eine von der Station Valla aus die Linie a) über Tétény (Comitat Moson) Tarcsa, Lehndorf und die Gemarkung der Gemeinde Mosony-Szolnok in der Station Óvár - Vashegy (Magyar-Óvár) im Bereiche des Comitates Vas (Eisenburg) mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Szombathely—Óvár—Vashegy—Pinkafö (Pinkafeld) verbindende;

c) eine von der Station Kis-Czell der Hauptlinie (Budapest—) Györ — Kis-Czell — Szambathely (Steinamanger)—Fehring—(Graz) der kgl. Ungar. Staatsbahnen, deren Linie Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Kis-Czell und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen Kis-Czell — Boba — Csáktornya und Kis-Czell—Eszterháza—Pándorf abzweigende und diese im Bereiche des Comitates Vas (Eisenburg) in der Station Marczaltö mit der Localbahn Pápa-Marczaltö Csorna des Staatsbetriebes verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

6. Mit Erlass vom 26. April 1901, Z. 27.560 der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Franz Réthey und Hermann Pallós (Pollák) für eine von der Knotenpunktstation Debreczen der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende und diese im Bereiche des Comitates Szabolcs über Sámson, Tamási (Szabolcz-Tamási), Nyir-Adony und die Gemarknng der Gemeinde Szanád in der Station Nyir-Bátor mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Nyiregyháza — Nyir-Bátor—Mátészalka verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

7. Mit Erlass vom 2. Mai 1901, Z. 20.045, dem Budapester Civilingenieur Emil Várnai et Consorten für eine von der Station Pöstyén der Hanptlinie (Budapest - Westbahnhof)—Galánta—Pöstyén—Zsolna— (Sillein)—Czácza (—Oderberg ausgehende und diese mit dem Badeorte Pöstyén und der dortigen Curanstalt verbindende schmalspurige Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 31. Mai 1901, Z. 31.740, der Direction der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Torontáler Comitats-Localbahnen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Endstation Pancsova der Linien Nagy-Becskerek—Pancsova-Temespárt (Temes-Umschlagstation) nnd Pancsova—Petrovosello abzweigende, und diese von Pancsova-Temespárt aus über Hertelendyfalva, Starcsova, Homolics, Sándoregyháza, Bresztovácz und die Gemarkung der Gemeinde Plasicz in der Station Kubin-Dunapart mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Automobilverkehr in Budapest. (Betriebsstatut.) Der kgl. Oberstadthauptmann (Polizeipräsident) von Budapest hat, kraft des ihm nach § 7, G.-A. XXI ex 1881 zustehenden Rechtes, zur Regelung des Automobilverkehres mit Giltigkeit vom 15. Juni 1901 folgende Verfügungen getroffen:

In den Verkehr darf kein Automobil gebracht werden, das nicht zuvor seitens der hiezu berufenen Polizeicommission als verkehrsfähig bezeichnet, mit einer Ordnungsnummer und dem Stempel der Oberstadthauptmannschaft versehen worden ist. — Gesuche um Prüfung des Automobils sind, mit einem Kronen-Stempel versehen, an die Oberstadthauptmannschaft zu richten. Zugleich sind die Untersuchungsgebühren an der Polizeicasse zu deponiren. Zur Führung eines Automobils ist die Ablegung einer Prüfung vor der Polizeicommission, beziehungsweise eine polizeiliche Licenz erforderlich. Jedes Automobil ist alljährlich einmal, im Monate April, polizeilich zu untersuchen. Die Automobile sind auf Anordnung der Polizei zur bestimmten Stunde und an dem bezeichneten Orte vorzuführen. Wo das Zweirad verboten ist, darf auch das zweirädrige Automobil nicht verkehren. Drei- und mehrrädrige Personen-Automobile dürfen überall verkehren, wo gewöhnliches Personenfuhrwerk verkehren darf. Auf der Stefaniestrasse darf bei Wettrennen, ferner an Sonn- und Feiertagen von 4 Uhr Nachmittags bis 9 Uhr Abends, und an anderen Orten bei Massenaufzügen mit Automobilen nicht verkehrt werden; doch bezieht sich diese Bestimmung nicht auch auf Post-Automobile. Lasten-Automobile dürfen nur dort verkehren, wo gewöhnliche Lastwagen verkehren, doch dürfen sie nicht schneller als diese fahren. Mit Zweirad-Automobilen darf nicht schneller gefahren werden als mit gewöhnlichen Zweirädern. Drei- und mehrrädrige Personen-Automobile dürfen entlang der elektrischen Bahnen mit der für diese bestimmten Schnelligkeit verkehren; sonst in breiten, nicht stark frequentirten Strassen, mit einer Schnelligkeit von höchstens 15 Kilometern; in schmalen oder stark frequentirten Gassen mit einer Schnelligkeit von höchstens 10 Kilometern; in Strassen, wo auch die Fahrbahn zum Spazierengehen benützt wird, ist im Schritt-Tempo zu fahren. Im Extravillan, wo der Weg frei, kann die Schnelligkeit bis zu 30 Kilometer gesteigert werden. Geht ein bei der Polizei in Evidenz gehaltenes Automobil in den Besitz eines Anderen über, so ist dies der Polizei anzumelden. Auf den Wink eines Polizisten hat der Automobilführer zu halten und seine Licenz vorzuzeigen. Für längere Zeit darf der Führer das Automobil nicht verlassen, und auch für kurze Zeit nur, wenn er die erforderlichen Vorsichtsmassregeln getroffen hat. Während der Fahrt ist häufig Signal zu geben. Bei einem Unfalle ist sofort anzuhalten und die polizeiliche Anordnung abzuwarten. So wie die Strassenlaternen angezündet werden, muss dies auch mit der Lampe am Automobil geschehen. Bei nebliger Witterung hat die Lampe stets angezündet zu sein. Automobile, deren Signalhorn verdorben, dürfen nicht benützt werden. Verdirbt das Horn während des Fahrens, so ist in schwach frequentirte Gassen einzubiegen und im Schritt-Tempo zu fahren. Dasselbe hat auch zu geschehen, wenn irgend ein Theil der Maschine verdirbt, oder wenn die Lampe nicht angezündet werden kann. Ausschreitungen werden mit einer Geldstrafe bis 100 Kronen bestraft. In dem Urtheile kann auch die Befugniss zum Fahren für immer oder für eine bestimmte Zeit entzogen werden.

Diesen Verfügungen gemäss werden die Automobil-Eigenthümer aufgefordert, ihre Gesuche um Untersuchung ihrer Fahrzeuge unverzüglich bei der Oberstadthauptmannschaft einzureichen. Ferner sind daselbst auch Gesuche um die Bewilligung zur Führung eines Automobils einzureichen. Nach dem 15. Juni darf auf den Strassen der Hanptstadt nur mit polizeilich genehmigten Automobilen und durch polizeilich autorisirte Automobilführer gefahren werden.

Budapester Stadtbahn - Gesellschaft für Strassen-eisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Thätigkeit der Direction im Jahre 1900.) Das Betriebsnetz der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft wurde im Laufe des Jahres 1900 um zwei neue Linien vermehrt, und zwar dnrch die von der Hauptlinie über den Franzensring abzweigende, durch die Mestergasse bis zur Station Budapest-Ferenczváros (Franzstadt, nächst der Eisenbahnverbindungsbrücke, dem Central - Schlachthause und der Donauuferstation der kgl. Ungarischen Staatsbahnen [vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 94 ex 1900]), ferner die von Petöfitér (Petöfi-Platz) aus als Fortsetzung der bis dahin als Sackbahn verbliebenen Linie Vámháztér (Zollamtsplatz nächst der Franz Josef-Brücke) —Petöfitér, längs dem Promenadequai zum Anschlusse an die Ausgangsstation der Hauptlinien nach dem Városliget (Stadtwäldchen) und über die grosse Ringstrassenlinie führende Verbindungsbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 60 und 138 ex 1900). Nebst den vorerwähnten Bauten wurde der einer neuen Wagenremise für 20 Motoren und 20 Beiwagen ausgeführt. Der Wagenpark wurde nm 15 Motoren- und eine gleiche Anzahl von Beiwagen vermehrt. Im Bereiche einer Anzahl eingeleisiger Strecken wurde das zweite Geleise gelegt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsunfälle auf deutschen Eisenbahnen im Monate März 1901.) Im Monate März 1901 sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 20 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 15 bei Personenzügen), 22 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen), 2 Zusammenstösse auf freier Bahn (davon 1 bei Personenzügen), 15 Zusammenstösse zwischen Güter- und Rangirzügen in Stationen vorgekommen. Dabei wurden 2 Reisende und 10 Bahnbedienstete verletzt.

— (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate März.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates März folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. März die Station Strassburg-Rheinhafen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen für die Abfertigung von Wagenladungen, deren Bereitstellung auf den Geleisen des städtischen Hafengeländes oder den mit diesen verbundenen Anschlüssen erfolgt; der neue Personenbahnhof Dresden-Neustadt der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr; die Haltestelle Wrotzk an der Bahnstrecke Schönsee—Strasburg Wpr. im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Viehverkehr; die Stationen Bonn-Güterbahnhof, Dransdorf, Efferen, Fischenich, Merten, Pingsdorf-Badorf, Walberberg und Waldorf der Köln-Bonner Kreisbahnen für den Güterverkehr in Wagenladungen.

Am 10. März die Haltestelle Kazmierz zwischen den Stationen Polko und Röhrfeld an der Bahnstrecke Meseritz—Rokietnice im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Posen, auf welcher bisher nur Fahrzeuge abgefertigt wurden, die durch die Seitenthüren der Wagen verladen werden konnten, auch für die Abfertigung solcher schwerwiegender Fahrzeuge, deren Verladung nur von der Stirnseite der Wagen möglich ist.

Am 11. März die Station V. Classe Erlenbach der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, auch für die Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg.

— (Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Actiengesellschaft.) Der „Reichs-Anzeiger“ vom 17. Mai veröffentlicht die Concessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb vollspuriger Nebeneisenbahnen von Schöningen über Hötzum nach Gliesmarode und von Mattierzoll nach Hötzum innerhalb des preussischen Staatsgebietes.

Preussen. (Unterbringung allein reisender junger Mädchen in den Frauenabtheilen.) Mehrfache Beschwerden haben dem preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Anlass gegeben, die kgl. Eisenbahn-Directionen zu beauftragen, das Zugpersonal anzuweisen, dass auf Unterbringung junger Mädchen, die ohne Begleitung Erwachsener reisen, möglichst in Frauenabtheilungen Bedacht genommen wird. Sollten die Frauenabtheile bereits besetzt und die Einrichtung weiterer Frauenabtheilungen nicht angängig sein, so ist dafür zu sorgen, dass den jungen Mädchen thunlichst in solchen Abtheilungen Plätze angewiesen werden, in denen sich bereits andere weibliche Personen befinden. Etwaigen Beschwerden ist selbstverständlich seitens des Zugpersonales und der diensthabenden Stationsbeamten bereitwillig und ohne Verzug nachzugeben.

— (Aprilcinnahmen der Staatsbahnen.) Im Monat April haben die Preussischen Staatsbahnen gegen die gleiche Periode des Vorjahres eine Mehreinnahme von insgesammt Mk. 1,298.000 erzielt, und zwar Mk. 370.000 im Personenverkehr, Mk. 861.000 im Güterverkehr und Mk. 67.000 aus sonstigen Quellen. Die Verkehrssteigerung beträgt 1·21 Percent, sie hat damit nicht diejenige Stärke wieder erlangt, welche sie vor etwa einem Jahre in sich trug. Immerhin ist aber doch für den Monat April eine Verkehrssteigerung zu verzeichnen — ein Kennzeichen dafür, dass die wirthschaftliche Lage sich nach und nach erholt und auf neubefestigter Grundlage fortentwickelt.

— (Verlegung des Sitzes der Betriebsleitung der Ostawieck-Wasserlebener Eisenbahn nach Berlin.) Infolge Ueberganges der Ostawieck-Wasserlebener Eisenbahn von der Stadt Ostawieck in das Eigenthum der neu gegründeten Ostawieck-Wasserlebener Eisenbahn-Actiengesellschaft wurde der Sitz der Betriebsleitung der obgenannten Eisenbahn von Ostawieck nach Berlin in die Geschäftsräume der Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrmann Bachstein in Berlin, S.W. 46, Grossbeerenstrasse Nr. 88, verlegt und sind daher alle auf den Betrieb der Ostawieck-Wasserlebener Eisenbahn bezughabenden Correspondenzen nunmehr an letztere zu adressiren.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrschein-(Rundreise)-Verkehr.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gelten die zusammenstellbaren Fahrscheine für den Eisenbahnverkehr auf den nachstehenden Strecken während der Dauer der offenen Schiffahrt auch für die Personenschiffe der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft: Passau—Linz, Linz—Wien, Wien—Pozsony (Pressburg), Wien—Marchegg, bezw. Wien—Bruck (in Verbindung mit Pozsony — Budapest), Budapest — Báziás, Budapest — Zimony (Semlin) und Budapest—Orsova (Eisernes Thor). Die bezüglichen Fahrscheine sind vor Antritt der Schiffsreise an den Personencassen der Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft gegen Schiffskarten umzutauschen. Die Fahrscheine für die II. Bahnclasse (grün) berechtigen zur Benützung des I. Schiffsplatzes, jene für die III. Bahnclasse (braun) zur Benützung des II. Schiffsplatzes. Auf den Dampfern wird per Fahrbillet 25 km Freigepäck gewährt.

Elbe-Travecanal. Ueber den Verkehr auf dem Elbe-Travecanale nach Lübeck liegen nunmehr genauere Daten vor. Im Jahre 1900 wurden 359 Schleppfahrten ausgeführt, darunter 35 Leerfahrten. Der durchschnittliche Anhang eines Schleppdampfers betrug 446 t Raum und 232 t Ladung. Daneben haben die zur Ladeschleppschiffahrt zugelassenen Schraubendampfer der Lübeck-Magdeburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Gebrüder Burmester in Lauenburg 30.000 t Schiffsraum und 14.000 t Ladung befördert. Der Canal ist im Ganzen von 1578 Schiffen befahren worden mit 223.000 t Raum und 115.000 t Ladung. Daran sind die Häfen der Unterelbe inclusive Hamburg mit 47.000 t betheiligt, die Häfen der Mittelelbe mit 33.000 t, die der Oberelbe mit 16.000 t, die Canalhäfen unter sich mit 20.000 t. Der Verkehr mit Hamburg allein erreichte die Höhe von 44.000 t. Der geringe Verkehr von der Oberelbe her steht mit den fehlenden Verbindungen nach den westungarischen Plätzen im Zusammenhange. Obgleich der Canal einen Güteraustausch von 115.000 t bewirkte, hat die Seeausfuhr doch nur ein Mehr von 1500 t gebracht. Diese Resultate beweisen, dass sich die auf den Canal gesetzten Hoffnungen im Grossen und Ganzen erfüllt haben, dass aber die Seeausfuhr keine grössere Belebung erfahren dürfte, so lange nicht die ehemaligen Beziehungen Lübecks zu den westeuropäischen Hafenplätzen verwirklicht werden können.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 25. Mai 1901 bei der Firma:

„Neue Wiener Tramway-Gesellschaft“

Josef Strobl als Procurist über Ableben gelöscht.

Bei der Firma:

„Privilegirte österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft“

wurde Moriz Graf Vetter von der Lilie als Mitglied des Verwaltungsrathes über Resignation gelöscht; dagegen Se. Durchlaucht Alexander Prinz Thurn und Taxis, k. u. k. wirkl. Geheimer Rath, Kämmerer u. s. w. in Wien, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes, und zwar des Wiener Verwaltungsrathes, mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen.

Am 4. Juni 1901 wurde bei der Firma:

„Ybbsthalbahn“

Ludwig Prasch, freiherrlich Albert von Rothschild'scher Güterdirector in Waidhofen a. d. Ybbs, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen.

Am 11. Juni 1901 wurde bei der Firma:

„Privilegirte österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft“

Dr. Max Freiherr von Mayr, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrathes, und zwar des Wiener Ver-

waltungsrathes, mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen.

Bei dem k. k. Landes- als Handelsgerichte Salzburg wurden am 21. Mai 1901 im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen bei der Firma;

„Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft"

1. die aus dem Verwaltungsrathe ausgeschiedenen Actionäre Curt Sobernheim, Friedrich Zezula und Carl Spängler jun. gelöscht;

2. unter Anzeigung der bei der XIII. Generalversammlung am 29. April 1901 erfolgten Wiederwahl der statutenmässig zur Ausscheidung gelangten Actionäre Josef Saliger und Friedrich Wilhelm Freiherr von Verschner in den Verwaltungsrath mit je einer dreijährigen Functionsdauer — die Actionäre Dr. Moriz Landau, Privat, in Wien, I. Grünangergasse 2, Albert Kuhn, k. k. Staatsgewerbeschul-Professor i. R., Ernst-Thunstrasse Nr. 9 in Salzburg, und Franz Stefanský, Director in Charlottenburg Berlin W., Ansbacherstrasse 15, als bei der vorerwähnten Generalversammlung neugewählte Verwaltungsrathsmitglieder, und zwar die beiden ersteren mit einer dreijährigen, letzterer mit einer zweijährigen Functionsdauer eingetragen.

Vom k. k. Landes- als Handelsgerichte in Lemberg wird kundgemacht, dass am 23. Mai 1901 im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen bei der Firma:

„Localbahn Borki-Wielkie-Grzymałów"

ersichtlich gemacht wurde, dass in der am 30. Juni 1900 abgehaltenen Generalversammlung k. k. Ministerialrath Stanislaus Graf Piniński und Dr. Ludwig Graf Koziebrodzki zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes gewählt wurden.

Bei dem k. k. Landes- als Handelsgerichte Salzburg wurde am 3. Juni 1901 im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen bei der Firma:

„Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft"

die bei der X. ordentlichen Generalversammlung erfolgte Wiederwahl der ausgeschiedenen Verwaltungsrathsmitglieder Julius von Szajbely und Victor Krüzner mit einer dreijährigen Functionsdauer eingetragen.

Am 12. Juni 1901 ist im Register für Gesellschaftsfirmen des k. k. Kreisgerichtes Teschen bei der Firma:

„Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahngesellschaft, Actiengesellschaft"

Alfred Fraenkel als Mitglied des Verwaltungsrathes der Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahngesellschaft infolge Austrittes aus demselben gelöscht und Robert Jaworek als Verwaltungsrathsmitglied der genannten Gesellschaft eingetragen worden.

Verlosungen.

Am 1. Mai:

Ungarische Südost-Localbahn-Actiengesellschaft. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 1. Juni:

Böhmische Landesbank. 4 pCt. Eisenbahnschuldscheine (Rückzahlung ab 2. September).

Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 1. December).

Am 3. Juni:

Localbahn Debreczen—Derecske—Nagy-Léta. (Rückzahlung ab 31. December).

Am 7. Juni:

Budapester elektrische Stadtbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1902).

Am 15. Juni:

Oesterr. Nordwestbahn. Actien lit. B (Rückzahlung ab 1. Juli).

Generalversammlungen.

Im Monate Juni:

17. (Salzburg.) Gaisbergbahn-Gesellschaft.
18. (Wien.) Localbahn Asch-Rossbach.
18. (Wr. Neustadt.) Actiengesellschaft der Schneebergbahn.
18. (Gablonz a. d. N.) Gablonzer Strassenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft.
19. (Wien.) Bozen-Meraner Bahn.
20. (Wien.) Eisenbahn Wien-Aspang.
20. (Wien.) Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft.
20. (Graz.) Grazer Tramway-Gesellschaft. (Ausserordentliche Generalversammlung).
22. (Wien.) Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft.
22. (Tachau.) Localbahn Plan-Tachau.
22. (Graz.) Localbahn Fehring-Fürstenfeld.
22. (Graz.) Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau).
25. (Wien.) Localbahn Stramberg-Wernsdorf.
25. (Wien.) Localbahn Saitz-Czeicz-Göding.
25. (Brünn.) Brünner elektrische Strassenbahnen.
25. (Lemberg.) Ostgalizische Localbahnen.
25. (Wien.) Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen.
26. (Wien.) Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft in Liquidation.
26. (Prag.) Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn.
26. (Czernowitz.) Neue Bukowinaer Localbahn-Gesellschaft.
27. (Wien.) Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts.
27. (Wien.) Localbahn Radkersburg-Luttenberg.
27. (Wien.) Localbahn Starkenbach-Rochlitz.
27. (Budapest.) Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
27. (Graz.) Elektrische Kleinbahn Graz—Maria-Trost.
27. (Graz.) Localbahn Gleisdorf-Weiz.
27. (Linz.) Mühlkreisbahn.
28. (Wien.) Actiengesellschaft Dolina-Wygoda.
28. (Wien.) Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz.
28. (Budapest.) Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.
28. (Prag.) Localbahn Postelberg-Laun.
28. (Gmunden.) Gmundner Elektricitäts-Actiengesellschaft.
30. (Budapest.) Barcs-Pakraczer Eisenbahn-Actiengesellschaft.

Im Monate Juli:

10. (Prag.) Localbahn-Gesellschaft Potscherad-Wurzmes.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 2·80 km lange, nur dem Güterverkehr dienende Strecke Heilbronn Hauptbahnhof—Heilbronn Südbahnhof der württembergischen Staatseisenbahnen, welche am 11. April 1901 eröffnet worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden. Ferner wurden die der kgl. Eisenbahn-Direction Stettin unterstellten Strecken vom vorläufigen Haltepunkt Ostswine bis Ostswine und von Ostswine bis Swinemünde (3·92 km), welche am 15. Mai, bezw. 1. Juni 1901 dem öffentlichen Verkehr übergeben wurden, vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet.

— (Vereinswagenübereinkommen.) Der Nachtrag II zu dem Vereinswagenübereinkommen ist von den Vereinsverwaltungen in Vollzug gesetzt worden.

— (Arithmetisches Fahrscheinverzeichniss.) Das arithmetische Fahrscheinverzeichniss ist in der Zeit vom 6. bis 8. Mai 1901 an die Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen versandt worden.

— (Sammlung von Vereinskilometerzeigern.) Die Vereinskilometerzeiger Nr. 29 und 59 sind neu und zu den Vereinskilometerzeigern Nr. 38 und 88 ist je der I. Nachtrag, zu den Vereinskilometerzeigern Nr. 39 und 111 ist je der II. Nachtrag, zu dem Vereinskilometerzeiger Nr. 42 der IV., zu dem Vereinskilometerzeiger Nr. 3 der IX. und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der V. Nachtrag ausgegeben worden. Durch die neu aufgelegten Vereinskilometerzeiger Nr. 29 und 59 sind die früher ausgegebenen Vereinskilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben worden.

— (Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen.) Die neu aufgelegten Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 4 a, 17 und 42 c, der I. Nachtrag zu dem Vereins-Güterwagenparkverzeichniss Nr. 32 und der IX. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" sind an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden. Durch die neu aufgelegten Verzeichnisse sind die früher ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben worden.

— (Thätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereines in der Zeit vom 1. April 1900 bis Ende März 1901.) Innerhalb des vorbezeichneten Zeitraumes wurden 136.005 Forderungs- und Schuldposten verrechnet, und zwar in deutscher Währung 115.884, in österreichischer Währung (Kronen) 10.252, desgleichen in Noten 13 und in Gold 718, in russischer Währung 1378 und in Frankenwährung 7760 Posten. Ein Vergleich mit der Thätigkeit der Abrechnungsstelle im Jahre 1890/91 ergibt, dass sich die Zahl der angemeldeteu Posten von 124.938 auf 136.005, als um 11.067 Posten vermehrt hat, von denen auf die deutsche Währung 7082, auf die österreichische Währung 1463 und auf die Frankenwährung 3524 Posten entfallen, während bei der russischen Währung ein Rückgang um 1002 Posten eingetreten ist. Diese Zahlen beziehen sich indessen nur auf die Arbeit der Abrechnungsstelle. Von der erspriesslichen Thätigkeit

derselben erhält man erst eine klare Vorstellung aus einer Vergleichung der angemeldeten und der schliesslich durch die Ausgleichung gezahlten verringerten Beträge.

Der Gesammtbetrag der im Rechnungsjahre 1900/1901 angemeldeten und verrechneten Posten belief sich in deutscher Währung auf Mk. 384,269.386, in österreichischer Währung, und zwar Kronen, auf 35,954.383, Noten auf fl. 180 und Gold auf fl. 33.840 (von letzterer Summe wurden die seit dem 1. October 1890 angemeldeten Beträge mit fl. 10.080 bestimmungsgemäss in die deutsche Währung — Mk. 20.412 — umgerechnet), in russischer Währung R. 1,414.767, in Frankenwährung (Gold) Frcs. 6,850.665, desgleichen ohne jede Nebenbezeichnung Frcs. 13,518.876 (von letzterer Summe wurden die seit dem 1. October 1890 angemeldeten Beträge mit Frcs. 11,875.107 bestimmungsgemäss in die deutsche Währung — Mk. 9,618.026 — umgerechnet). Gegen das Rechnungsjahr 1890/91 haben sich die angemeldeten Beträge erhöht in deutscher Währung um die ansehnliche Summe von Mk. 136,725.995 oder rund 55 Percent, in österreichischer Währung (auf Kronen umgerechnet) um K 10,172.181 oder rund 39 Percent und in Frankenwährung um Frcs. 10,688.688 oder 110 Percent, während in russischer Währung eine Minderung um R. 262.467 oder 16 Percent zu verzeichnen ist.

Die angemeldeten Posten und Summen sind durch Ausgleichung von 136.005 auf 3255 Posten, gegen 124.938 und 4128 Posten im Jahre 1890/91, verringert worden.

Die zur Verrechnung angemeldeten Gesammtsummen aller Währungen betrugen Mk. 434,142.743, während die schliesslich baar gezahlten Beträge Mk. 143.656.966 ausmachten.

In dem gleichen Zeitraum des Jahres 1890/91 betrug der zur Verrechnung angemeldete Geldwerth aller Währungen Mk. 280,625.411 und die Summe der gezahlten Beträge Mk. 127,741.499.

Das Verhältniss der Gesammtsumme aller angemeldeten Beträge zur Gesammtsumme der baar gezahlten Saldi gestaltet sich wie 1 : 0·331 und ist seit dem Rechnungsjahre 1890/91, in welchem dasselbe 1 : 0·46 betrug, stetig günstiger geworden.

Da die angemeldeten und verrechneten 83.820 Forderungsposten durch Begleichung auf 3255 gezahlte Posten verringert worden sind, so wurden durch je eine Zahlung = 25·75 (im Jahre 1890/91 = 19·46) Forderungen beglichen, während das Verhältniss rücksichtlich der deutschen Währung allein (bei 72.619 Forderungsposten, welche durch Begleichung auf 1693 gezahlte Posten verringert wurden) sich wie 1 : 42·89 (im Jahre 1890/91 wie 1 : 40·12) stellt. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Fahrbegünstigung für pensionirte Civil-Staats- und Hofbedienstete. Laut einer im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium getroffenen Verfügung des k. k. Eisenbahnministeriums gelangen für die pensionirten Civil-Staats- und Hofbediensteten auf den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen mit 1. August 1901 besondere dauernde, mit der Photographie des Inhabers zu versehende Legitimationen zur Einführung, welche die Pensionisten direct zur Lösung der ermässigten Civilfahrkarten bei den Personencassen der k. k. österreichischen Staatsbahnen berechtigen. Die Ausgabe der Legitimationen an die Bezugsberechtigten wird durch die von den einzelnen obersten Centralstellen, bezw. Hofämtern zu bestimmenden Behörden und Aemter erfolgen, an welche sich nach durchgeführter amtlicher Verlautbarung die betreffenden, auf eine dauernde Legitimation reflectirenden Herren Civil-Staats- und Hofpensionisten zu wenden haben werden.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 27. April 1901 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Dr. Moriz Ritter von Schreiner und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Oberbergrath Josef Schardinger die diesjährige 46. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 26 Actionäre erschienen, welche 7655 Actien mit 1531 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellen sich für die Linie Graz—Köflach die Betriebseinnahmen auf K 2,991.660·94, die verschiedenen Einnahmen auf K 6760·15, die Ausgaben auf K 1,323.706·85; für die Linie Lieboch—Wies die Betriebseinnahmen auf K 851.605·98, die verschiedenen Einnahmen auf 1888·52 und die Ausgaben auf K 322.154·89. Der Betriebsüberschuss beträgt für beide Linien zusammen K 2,206.053·85 (gegen K 2,109.902·28 im Vorjahre). Der Bergbaubetrieb schliesst mit einem Gewinne von K 595.105·53 (+ K 210.238·16 gegen das Vorjahr). Der Kohlenverschleiss schliesst mit einem Gewinne von K 3859·59 (+ K 346·95), die Kalkwerke mit einem Ertrage von K 38.444·45 (+ K 4560·71) und die Glasfabrik mit einem solchen von K 5199·05 (— K 2117). Das Erforderniss für Prioritäten und Zinsen hat K 636.645·87 (— K 15.636·19), die Eisenbahnsteuern K 442·844·81 (+ K 19.289·35), die Bergbausteuern K 96.824·14 (+ K 17.124·51) beansprucht; endlich betragen die Mehrsteuern für die Kalkwerke, die Glasfabrik und diverse Betriebe K 50·70. Die Ansprüche für die Arbeiterversorgungscassen haben den Betrag von K 66.217·81 (— K 1360·75), die Beiträge zum Pensionsfonds den Betrag von K 79.121·25 (+ K 12.441·10) erreicht. Nach Abrechnung der vorgenannten Lasten, der Zinsen und Abschreibungen resultirt ein Reinertrag von K 1,212.904·08 (+ K 112.573·90). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss die Versammlung aus obigem Reinertrage K 46.174·50 zur Dotirung des Reservefonds, K 60·257.72 als Tantième für den Verwaltungsrath und die Direction zu verwenden, eine Dividende von K 28 = 7 Percent (gegen K 27 = 6¾ Percent im Vorjahre) an die Actionäre zur Vertheilung zu bringen und K 284.752·54 auf neue Rechnung vorzutragen. Der bisherige Revisionsausschuss wurde wiedergewählt, womit die Generalversammlung schloss. In der darauffolgenden Verwaltungsrathssitzung wurde Dr. Moriz Ritter von Schreiner und Dr. Hermann Beer zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 24.701 ex 1901.]

Eisenbahn Marienbad-Karlsbad. (Generalversammlung.) Am 20. Mai 1901 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Dr. Anton Stöhr und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialsecretärs Dr. Hans Kolisko die diesjährige 2. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad statt. Bei derselben waren 14 Actionäre erschienen, welche 2122 Actien mit 424 Stimmen vertraten. Laut Geschäftsbericht betrugen die Einnahmen K 846.464·67 (gegen K 713.935·28 im ersten Geschäftsjahre), die Ausgaben K 542.873·44 (K 509.551·66), der Betriebsüberschuss K 303.591·23 (K 204.383·62). die Fructificationszinsen K 2640·19 (K 26.002·68). Nachdem für die Bedeckung des Obligationsdienstes und der societären Auslagen K 358.428·75 benöthigt werden, beträgt das Erforderniss aus der Staatsgarantie K 52,197·33 (K 126.807·48) = 15·23 Percent (37 Percent). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die ausscheidenden Verwaltungsräthe wurden wiedergewählt. An Stelle des verstorbenen Prälaten Alfred Clementeo wurde Prälat Gilbert Helmer, Abt des Stiftes Tepl, in den Verwaltungsrath neugewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurde Dr. Anton Stöhr zum Präsidenten wieder- und Prälat Gilbert Helmer zu Vicepräsidenten neugewählt. [E.-M.-Z. 24.423 ex 1901.]

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 18. Mai 1901 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Hofrathes Dr. Eduard Freiherrn von Sochor und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Regierungsrathes Rudolf von Amberg die diesjährige (32.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ostrau-Friedlander Eisenbahn statt. Bei derselben waren 21 Actionäre erschienen, welche 5880 Actien mit 588 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre die Betriebseinnahmen K 1,015.882·79 (+ 99.465·93 gegen das Vorjahr), die Betriebsausgaben K 591.555·46 (+ 18.924·23). Nach Abzug des Erfordernisses des Prioritätendienstes und der Abschreibungen ergab sich ein Reinerträgniss von K 368.607·33 (+ 79.941·70). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss dieselbe, aus dem zu ihrer Disposition stehenden Ertrage K 36.860·73 als Tantième für den Verwaltungsrath, K 290.000 zur Auszahlung einer zehnpercentigen (+ 1 pCt.) Dividende auf die Actien zu verwenden und K 110.612·19 auf neue Rechnung vorzutragen. Der Werth der Präsenzmarken für die Theilnahme an den Verwaltungsrathssitzungen wurde wie im Vorjahre mit K 20 bestimmt. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Regierungsrath Wilhelm Ast und David Ritter von Gutmann, sowie die bisherigen Revisoren bis auf H. Rudolf Mayer, an dessen Stelle Peter Pacholik trat, wurden wiedergewählt.

[E.-M.-Z. 21.204 ex 1901.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 27. Mai d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Staatsbahn-Director in Triest, Hofrath Arthur Freiherr Borowiczka von Themau, und der Staatsbahn-Director in Pilsen, Hofrath Jaromir Tuček, den königlich spanischen See-Verdienst-Orden zweiter Classe mit der weissen Distinction, letzterer nebstdem den k. persischen Löwen- und Sonnen-Orden zweiter Classe;

der Oberinspector der österreichischen Staatsbahnen Bohuslav Widimský in Wien das Officierskreuz des königlich rumänischen Ordens „Krone von Rumänien“;

der bei der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen in Constantinopel angestellte Oberbaurath Rudolf Friedrich, der Oberinspector der österreichischen Staatsbahnen und Staatsbahn-Director-Stellvertreter in Pilsen Carl Pátek, der Oberinspector der österreichischen Staatsbahnen Alfred Sika, der Inspector der österreichischen Staatsbahnen Franz Bentl und der Oberrevident und Verkehrscontrolor der österreichischen Staatsbahnen Josef Leimer in Pilsen den k. persischen Löwen- und Sonnen-Orden dritter Classe;

der Capitän des Oesterreichischen Lloyd Peter Ivellich in Triest den kaiserlich ottomanischen Osmanié-Ordon vierter Classe und den königlich serbischen Takovo-Orden vierter Classe;

der Lloyd-Capitän i. R. Vincenz Gherzmann in Finme den kaiserlich ottomanischen Osmanié-Orden vierter Classe und die kaiserlich ottomanische Rettungs-Medaille „Thalisié“;

der Revident der österreichischen Staatsbahnen Anton Maschek in Wien das Ritterkreuz des königlich rumänischen Ordens „Stern von Rumänien“;

der Oberconducteur der österreichischen Staatsbahnen Adalbert Richter in Pilsen die k. persische goldene Löwen- und Sonnen-Medaille

annehmen und tragen dürfen.

Bau-Ausschreibung.

Auf der schmalspurigen Staatsbahnlinie **Spalato—Sinj** ist die Ausführung der Arbeiten des **Unterbaues**, dann aller **Ober-** und **Hochbauarbeiten** und **Einfriedungen, Bahnzeichen** und **Grenzsteine**, ausschliesslich der Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Brücken und der mechanischen Ausrüstung für die Wasserbeschaffungsanlagen, sowie der Lieferung der Oberbaumaterialien und der Gebäudeausrüstung, im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt zum Theile auf Nachmass gegen Einheitspreise, zum Theile gegen Pauschalpreise, getrennt nach Baulosen.

Die Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Kronen abgerundet:

Bezeichnung der Theilstrecke	Los	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometern	Unterbau	Oberbau	Einfriedung, Bahnzeichen und Grenzsteine	Hochbau	Zusammen
				K	K	K	K	K
Von Dnimovač (Abzweigung von der Staatsbahnlinie Spalato — Knin) bis oberhalb der Jadroquelle . .	1	5·790—11·500	5·738	341.268	27.406	3.074	35.000	406.748
„ der Jadroquelle bis Rupotina . .	2	11·500—16·585	5·092	629.256	26.357	4.706	—	660.319
„ Rupotina bis Kurtovič	3	16·585—23·620	5·923	852.826	38.511	6.053	58.000	955.390
„ Kurtovič bis Ercegovce	4	23·620—31·181	7·590	142.173	37.194	3.894	39.000	222.261
„ Ercegovce bis Mojanka	5	31·181—39·300	8·093	133.219	42.344	3.974	10.000	189.537
„ Mojanka bis Sinj	6	39·300—46·805	7·536	142.161	48.952	4.146	140.000	335.259
		Zusammen . . .	39·972	2,240.903	220.764	25.847	282.000	2,769.514

Die Vollendungstermine sind für alle Lose derart festgesetzt, dass ab 1. Februar 1903 die Aufstellung der eisernen Tragwerke der Brücken, ab 30. April 1903 die Montirung der mechanischen Einrichtung der Wasserbeschaffungsanlagen, der Entleerungsgruben, Wasserkrahne, Brückenwaagen und der Drehscheiben, sowie der Telegrapheneinrichtungen ungehindert begonnen werden kann, dass ferner ab 15. Juli 1903 sämmtliche Hochbauten der anstandslosen Benützung übergeben werden und von demselben Tage an durchlaufende Materialzüge verkehren können und dass vom 1. September 1903 an auf dieser Linie die Betriebseröffnung anstandslos stattfinden kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben **vorgeschriebenen** Formulare, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die sonstigen Offertbeilagen sind bei dem Departement 18 des k. k. Eisenbahnministeriums (Wien, I. Elisabethstrasse 9) und bei der k. k. Eisenbahnbauleitung in Spalato einzusehen und von den Offerenten zu fertigen.

Diese Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei den vorbezeichneten Dienststellen auch gegen Bezahlung erhältlich. Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis **1. August 1901, 12 Uhr Mittags,** bei dem Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums einzureichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags beim Departement 18 statt. Das Offert muss auf die sämmtlichen ausgeschriebenen Herstellungen eines Loses lauten, da nur die gesammten Arbeiten je eines Loses als Ganzes vergeben werden. **Für jedes Los ist ein besonderes Offert einzubringen und hat der Offertleger bis zum** 10. September 1901 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen. Das zu erlegende Vadium beträgt: für Baulos 1 K 20.300, Baulos 2 K 33.000, Baulos 3 K 47.800, Baulos 4 K 11.100, Baulos 5 K 9.500 und Baulos 6 K 16.800 und wird im Erstehungsfalle als Caution zurückbehalten. Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von den Offertlegern nicht unterschrieben wurde, oder betreffs welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einbringung der Offerte bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Juni 1901. — E.-M.-Z. 26.146.

K. k. Eisenbahnministerium.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Grenzverkehr Russland—Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

Verschiebung des Einführungstermines des Tarifes, Theil II.

Der in diesem Blatte, Nr. 50, vom 30. April 1901 sub Pos. 365 verlautbarte Einführungstermin des neuen Tarifes für den obbezeichneten Verkehr wird auf den 1. August 1901 verschoben und bleiben daher die Frachtsätze des derzeit bestehenden Tarifes bis zu diesem Zeitpunkte in Kraft.

Wien, am 15. Juni 1901. [544]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung neuer Fahrpreise.

Ab 15. Juli 1901 gelangen zwischen Hronow und Königgrätz einfache Fahrkarten III. Classe für Personenzüge zum Preise von K 1·50 über Starkoč zur Einführung.

Wien, am 14. Juni 1901. [545]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Auflassung einer Bestimmung betreffs Abfertigung von Musterkoffern.

Die im Local-Personentarife der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn auf Seite 10, 2. Absatz, enthaltene Bestimmung:

„Der ermässigte Gepäckssatz findet keine Anwendung, wenn die Gepäcksfracht in einer Unterwegsstation oder erst in der Bestimmungsstation entrichtet wird."

wird aufgehoben.

Wien, am 15. Juni 1901. [546]

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife vom 1. November 1898.

Am 1. August 1901 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. November 1898 giltigen Tarife für den Sächsisch-Oesterreichischen Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg in Wirksamkeit.

Derselbe enthält nebst einigen Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement auch neue Tarifsätze und Aenderungen der besonderen Bestimmungen über die Abfertigung von Musterkoffern.

Wien, am 13. Juni 1901. [547]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Aenderung der Bestimmungen über die Fahrpreisermässigungen für Arbeiter und Arbeiterinnen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1901 treten an Stelle der im Localtarife vom 1. August 1898 auf Seite 9 unter d) enthaltenen Bestimmungen die Folgenden:

1. Arbeiter und Arbeiterinnen, welche sich mit einer Legitimation ausweisen, werden in der III. Wagenclasse der Züge mit Personenbeförderung zum halben Preise der für den benützten Zug giltigen Fahrkarten III. Classe befördert.

Anspruch auf diese Fahrpreisermässigung haben folgende Kategorien von Arbeitern und Arbeiterinnen, und zwar:

a) Gehilfen (ausgenommen Werkführer, Mechaniker, Factore, Buchhalter, Cassiere, Expedienten, Zeichner, Chemiker, Baupoliere, Aufseher u. dgl.), welche nicht im Jahres- oder Monatsgehalte stehen;
b) Fabriksarbeiter;
c) Lehrlinge;
d) land- und forstwirthschaftliche Arbeiter;
e) Bergarbeiter;
f) Taglöhner.

Der Anspruch besteht, mit Ausnahme der Sonntage, nur für Fahrten von der dem Wohnorte nächst gelegenen Bahnstation (Haltestelle) des Arbeiters zu der dem Arbeitsorte nächstgelegenen Bahnstation (Haltestelle) oder umgekehrt.

Arbeiter, welche nur vorübergehend vom Arbeitsgeber zur Arbeitsleistung ausserhalb des gewöhnlichen Arbeitsortes entsendet werden, geniessen für diese Fahrten keine Ermässigung.

Inwieweit auf einzelnen Bahnstrecken die Beförderung der Arbeiter auf bestimmte Züge beschränkt ist, ist aus den besonderen Kundmachungen zu ersehen.

Die Arbeiter-Legitimationen berechtigen als solche zur fallweisen Lösung ermässigter Fahrkarten bei den Bahncassen.

Die gebührenfreie Mitnahme von leicht unterbringlichem Handwerkzeug und Speisegeschirr in die Wagenabtheilungen ist gestattet.

Die Arbeiter-Legitimation ist stets gleichzeitig mit der Fahrkarte dem Revisionspersonale vorzuzeigen.

Nicht gänzlich ausgefüllte, radirte oder unvollständige Arbeiter-Legitimationen werden als ungiltig zurückgewiesen.

Die Bestätigung einer Unwahrheit oder die fälschliche Ertheilung der Bestätigung, dass der Inhaber der Arbeiter-Legitimation in eine der angeführten Arbeiterkategorien falle, macht den Arbeitsgeber der Bahnanstalt gegenüber schadenersatzpflichtig und behält sich die letztere in solchen Fällen die gerichtliche Verfolgung vor.

Jede missbräuchliche Benützung der Arbeiter-Legitimation zur Inanspruchnahme der Fahrpreisermässigung hat die Entziehung derselben zur Folge und wird der Inhaber derselben zur Nachzahlung eines Betrages von 6 Kronen verhalten. Ueberdies bleibt die Erstattung der Strafanzeige vorbehalten.

Formulare der zur Erlangung der Fahrpreisermässigung erforderlichen Legitimationen sind an den

Personencassen zum Preise von 4 Hellern das Stück erhältlich.

Diese Formulare sind dem Vordrucke entsprechend genau auszufüllen, vom Inhaber, sowie von dem sie ausfertigenden Arbeitsgeber zu unterschreiben und hierauf von der Gemeindevorstehung des Wohnortes des Arbeiters unter Beidruck der Stampiglie zu bestätigen.

Die Arbeiter-Legitimationen haben jeweilige Giltigkeit für die Dauer von drei Monaten, vom Tage der Ausfertigung an gerechnet. Die Arbeiter-Legitimationen sind von der Gemeindevorstehung für die ganze dreimonatliche Giltigkeit nur einmal zu bestätigen, dagegen hat der Arbeitsgeber allmonatlich an der betreffenden Stelle der Legitimationen zu bemerken und mit seiner Unterschrift zu bestätigen, dass der Inhaber der Legitimation noch in seinen Diensten steht.

Wien, am 15. Juni 1901. [548]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung
der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Berichtigung des Tarifnachtrages IV vom 1. Juni 1901.

1. Auf Seite 4 ist bei Leitmeritz A.T.E.—Aussig-Landungsplatz im Specialtarife III die Schleppbahngebühr von 5 Pfg. auf **9·5 Pfg.** abzuändern.

2. Auf Seite 7 ist im Ausnahmetarife Nr. 4 für Düngemittel etc. bei Leitmeritz A.T.E. in der Rubrik „Schleppbahngebühr" statt 5 zu setzen **5*)**, wodurch dieselbe für Aussig-Landungsplatz auf **9·5 Pfg.** erhöht wird.

Diese Erhöhungen treten mit 1. September 1901 in Giltigkeit.

Wien, am 14. Juni 1901. [549]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Italienischer Rundreiseverkehr über den Gardasee.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1901 gelangt der Nachtrag I zu obigem Tarife zur Einführung.

Zufolge desselben werden die Rundreisehefte für die Touren V und VI auch in der Station Mori zur Ausgabe gelangen.

Exemplare dieses Nachtrages sind ab 15. Juli 1901 bei den betheiligten österreichischen Bahnverwaltungen kostenlos erhältlich.

Wien, am 14. Juni 1901. [550]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Auflassung der Güternebenstelle in Engelsberg.

Die seit 1. Jänner 1898 bestandene Güternebenstelle in Engelsberg wurde am 31. Mai 1901 aufgelassen.

Olmütz, am 15. Juni 1901. [551]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Nachtrag I zum Tarife für die directe Personen- und Gepäcksbeförderung zwischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Stationen der Bulgarischen Staatsbahnen der Linie Rustzuk—Varna vom 1. Juni n. St./20. Mai a. St. 1898.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli n. St./18. Juni a. St. gelangt der Nachtrag I zu obgenanntem Personentarife zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 Centimes erhältlich.

Wien, am 18. Juni 1901. [552]

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Einführung eines Nachtrages I zu dem Localtarife (Theil II) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, und zum Theil II, Besondere Bestimmungen und Gebührentarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern im Localverkehre der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Mit 1. Juli 1901 gelangt der Nachtrag I zu den vorangeführten Tarifen zur Einführung.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den Dienststellen der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn und bei der Direction, Wien. I. Börsegasse 1, um den Preis von 10 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 15. Juni 1901. [553]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Ausscheidung Algiers als Anlaufhafen aus dem Verbande.) Mit dem 1. Juli 1901 scheidet Algier als Anlaufhafen aus dem Verbande aus. Vom genannten Tage ab können daher Sendungen nach Algier, ferner nach Arzew, Bona, Bougie, Dellys, Djedjelli, Oran und Philippeville nur noch mit Umladnug in Malta, und Güter nach den Häfen Mostagauen und Tenis überhaupt nicht mehr angenommen werden. Ueber die ab Malta nach den erstgenannten Häfen zu erhebende Weiterfracht geben die Verbandsverwaltnngen einschliesslich der Deutschen Levantelinie in Hamburg, sowie die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 17 für Cement etc.) Die in den Heften 1 und 5 des Verbandsgütertarifes vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 17 für Cement und Cementwaaren im Verkehre von Strassburg, Ludwigshafen a. Rh., Mannheim, Mannheim Industriehafen, Rheinau und Kehl nach den deutsch-schweizerischen Uebergangsstationen wurden vom 15. Mai 1901 ab auch in umgekehrter Richtung für Sendungen nach dem Zollauslande im Rückvergütungswege gewährt.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Aenderung einer Stationsbezeichnung.) Mit Wirkung vom 1. Juni 1901 erhielt die Station „bei Rheinfelden" die Bezeichnung „Badisch-Rheinfelden".

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn. [Verkehr der Stationen Basel und Schaffhausen.] (Neuer Tarif.) Am 1. Juni 1901 trat an Stelle des bisherigen Tarifes vom 10. April 1891 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft, der neben vielfachen Verkehrserweiterungen

und Frachtermässigungen auch theilweise Frachterhöhungen in sich schliesst. Soweit letzteres der Fall ist, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juli 1901 in Kraft.

Der Tarif ist durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Sächsisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. (Neue Tarife.) Am 1. Juni 1901 traten neue Tarife in Kraft, die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und den Stationen Elsterwerda (Oberl. Bhf.), Gera (Reuss), Gera (Reuss) Schlachthof, Görlitz in Schles., Grosszschocher, Kamenz, Leipzig (Berliner, Eilenburger, Magdeburger und Thüringer Bhf.), Leipzig-Eutritzsch, Plagwitz-Lindenau, Schönfeld b. Leipzig, Weida, Zeitz und Zwötzen der Preussischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn, der Badischen Staatseisenbahnen, der Bregthalbahn und der Kaiserstuhlbahn andererseits enthalten.

Durch diese Tarife werden bezüglich der Stationsverbindungen, für die sie Bestimmungen und Frachtsätze enthalten, nachverzeichnete Tarife nebst den dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben:

a) die Sächsisch-Südwestdeutschen Verbandsgütertarife, Heft 2—4 vom 1. März 1891;
b) die Ost - Mittel - Südwestdeutschen Verbandsgütertarife, Heft 2—4 vom 1. Mai 1897;
c) der Tarif für den Reichsbahn - Staatsbahnverkehr vom 1. October 1898;
d) der Ausnahmetarif für die Beförderung phosphorhaltiger Converterschlacken u. s. w. im Verkehre von Deutsch-Oth u. s. w. nach Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen u. s. w. vom 1. August 1899.

Gleichzeitig werden die im Heft 4 des Ost-Mittel-Südwestdeutschen Verbandsgütertarifes vom 1. Mai 1897 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die badischen Stationen Buchen, Eppingen, Heidelsheim, Malsch und Waibstadt im Verkehre mit den obgenannten Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen ohne Ersatz aufgehoben.

Durch die neuen Tarife werden neben vielfachen Verkehrserweiterungen und Frachtermässigungen auch theilweise Frachterhöhungen herbeigeführt. Soweit letzteres der Fall ist, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juli 1901 in Kraft.

Die in den seitherigen Tarifheften bestehenden Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Mineralölrückständen von Godramstein nach einigen sächsischen Stationen werden mangels Bedürfnisses nicht wieder erneuert. Ferner sind die bisherigen Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Maschinentheilen (nach Spanien bestimmt) von Chemnitz nach Altmünsterol in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommen worden; die Abfertigung derartiger Sendungen erfolgt fortan auf Grund der Frachtsätze des Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischen Tarifes vom 1. Juni 1900. Dagegen werden neue Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Dolom-Mituschelkalkmehl, von Obst, frischem, und von verschiedenen Artikeln der Specialtarife I und II eingeführt.

Ferner werden die neuen Frachtsätze für die Stationen Saargemünd und Scheidt der Pfälzischen Eisenbahnen gleichzeitig auch für die gleichnamigen Stationen des Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken im Rheinisch-Frankfurt-Sächsischen Verkehre angewendet.

Das bisherige Heft Nr. 1 des Sächsisch-Südwestdeutschen Verbandsgütertarifes vom 1. März 1891, welches Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Mainz enthält, bleibt noch bis auf Weiteres bestehen und erhält die Nr. 1 a.

Abdrücke der neuen Tarife sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif vom 16. Juli 1900. (Aenderungen und Ergänzungen.)

a) Mit Wirksamkeit vom 13. Mai 1901 ermässigen sich die Anstosssätze für Holz des Specialtarifes III und für Stammholz im Verkehre mit den Stationen Rosshaupten, Steinbach im Allgäu, Stötten am Auerberg und der Ladestelle Sameister, dann der Anstosssatz für Holz des Specialtarifes III im Verkehre mit der Station Lechbruck um je Mk. 0·06 für 100 kg.

In dem Abschnitte „Frachtermittlung zum Specialtarif III bei einer Entfernung bis 100 km von der ausserbayerischen Station bis zur bayerischen Anschlussstation“ (Seite 58 des Tarifes) ist dementsprechend am Schlusse (unter Ziffer 3) nachzutragen, dass für Holz des Specialtarifes III im Verkehre mit Lechbruck, Rieder, Rosshaupten, Sameister, Steinbach im Allgäu und Stötten am Auerberg der sonst vorgesehene Zuschlag zum Satze des Specialtarifes III nicht zur Einrechnung kommt.

b) Unter den auf Seite 58, 61 und 62 des Schnitttarifes aufgeführten Stationen Buchhaus etc., bezw. Alling etc. ist die Station Dettelbach Stadt nachzutragen. Hiedurch eintretende Frachterhöhungen haben erst Giltigkeit ab 1. Juli 1901.

Magdeburg - Halle - Bayerischer Verband. (Aenderungen und Ergänzungen des Gütertarifes vom 1. Jänner 1897.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1901 ab sind im Verkehre mit Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn der Frachtberechnung für die dem Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) angehörenden Artikel allgemein die sich nach den Tarifentfernungen und der Kilometer-Tariftabelle ergebenden Frachtsätze zugrunde zu legen.

Ausserdem ist die Station Tangermünde in den Ausnahmetarif 4 (Düngekalk-Tarif) und — als Empfangsstation — in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau etc. etc. von See- und Flussschiffen nach binnenländischen Stationen aufgenommen worden.

Im Tarife, sowie in den zugehörigen Nachträgen sind deshalb folgende Ergänzungen und Aenderungen vorzunehmen:

1. Bezüglich des Ausnahmetarifes 2:

Auf Seite 13 des Tarifnachtrages 9 unter B 1 ist hinter „der Braunschweigischen Landeseisenbahn“ nachzutragen: „der Stendal-Tangermünder Eisenbahn“. Die Bestimmung unter 4 auf derselben Seite ist zu streichen.

2. Bezüglich des Ausnahmetarifes 4:

Auf Seite 391 des Tarifes ist in der 11. Zeile hinter „der Braunschweigischen Landeseisenbahn“ nachzutragen: „der Stendal-Tangermünder Eisenbahn“.

3. Bezüglich des Ausnahmetarifes 9 S:

Auf Seite 44 des Tarifnachtrages 7 sind u. A. folgende Frachtsätze nachzutragen:

Von	Nach Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn	
	Classe I	Classe II
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Lindau (Bayer. St.B.) . .	1·80	0·98

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Schliessung des Bahnhofes Coblenz Rheinb. für den Eilgutverkehr.) Am 10. Juni 1901 wurde der Bahnhof Coblenz Rheinb. für den Eilgutverkehr geschlossen. Vom 11. Juni 1901 ab werden infolgedessen die für Coblenz bestimmten oder dort zur Aufgabe gelangenden Eilgüter nur noch auf Bahnhof Coblenz Moselbahn ausgeliefert oder angenommen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Localgütertarif, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1898.) Mit Wirksamkeit vom 13. Mai 1901 wurde für Holz, wie in dem Ausnahmetarif 1 b und Specialtarif III genannt, bei Aufgabe in Wagenladungen im Verkehre mit den Stationen der Localbahn Markt-Oberdorf—Lechbruck (einschliesslich der Ladestelle Sameister) der Localbahnzuschlag von 6 Pfg. für 100 kg aufgelassen.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901. (Auflassung des Localbahnzuschlages für Holz.) Mit Wirksamkeit vom 13. Mai 1901 kommt für Holz, wie in dem Ausnahmetarif 1 b und Specialtarif III genannt, bei Aufgabe in Wagenladungen im Verkehre mit den Stationen Lechbruck, Rosshaupten, Steinbach im Allgäu, Stötten am Auerberg und der Ladestelle Sameister der in der Tariftabelle c (Seite 76 des Tarifes) vorgesehene Zuschlag von Mk. 0·06 für 100 kg, soweit dies nicht auf Grund der Ausnahmebestimmungen zur Tariftabelle c bereits der Fall ist, in Wegfall.

Tarif für den directen Viehverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Juli 1899. (Neue Zusatzbestimmungen.) Mit Giltigkeit vom 13. Mai 1901 sind folgende neue besondere Zusatzbestimmungen zn § 16 bis 21 (neu) der Allgemeinen Tarifvorschriften in Kraft getreten:

Zu § 16—21.

Zuchtthiere.

Für Znchtvieh in Wagenladungen werden nnr zwei Drittel der Wagenladungstaxe berechnet.

Für einzelne zur Beförderung in gewöhnlichen Wagen aufgegebene Stücke Zuchtvieh werden, insoweit die Berechnung zu zwei Drittel der Wagenladungstaxe sich nicht billiger stellt, zwei Drittel der Stücktaxen — mindestens aber zwei Drittel der vorgeschriebenen Minimalfrachten — erhoben.

Der Nachweis, dass die betreffenden Thiere wirklich Zuchtvieh sind, kann auch durch die Zuchtinspectoren und die Vorstände von Zuchtverbänden und Heerdebuchgesellschaften erbracht werden.

Die für Znchtvieh festgesetzten Frachtermässigungen werden für alle Sendungen gewährt, für welche der Nachweis, das die betreffenden Thiere wirklich Znchtvieh sind, in der vorgeschriebenen Weise geführt wird, gleichviel ob die Sendungen Züchtern oder Händlern gehören.

Weidevieh.

Für Weidevieh in Wagenladungen, sowie für einzelne zur Beförderung in gewöhnlichen Wagen aufgegebene Stücke Weidevieh, sofern die Thiere zur Sommerung anf Almweiden verbracht und von da auf der gleichen Bahnstrecke wieder zurückbefördert werden, wird im Rückvergütnngswege die gleiche Frachtermässigung gewährt, welche dem Zuchtvieh in Wagenladungen und Einzelsendungen zugestanden ist.

Die Frachtrückerstattungsgesuche sind bei dem Frachterstattnngsbureau der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen oder bei der Direction der Localbahn-Actiengesellschaft in München einznreichen, je nachdem die Station, nach welcher die Weidethiere nach der Sommerung zurückbefördert wurden, im Bereiche der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen oder der Localbahn-Actiengesellschaft liegt. Den Gesuchen ist eine stationsseitige Bestätigung über den auf der gleichen Strecke erfolgten Hin- und Rücktransport der Thiere, sowie eine gemeindebehördliche Bestätigung oder eine Bestätigung des Zuchtinspectors über die Identität der auf die Almweiden verbrachten und der nach dem ursprüngllchen Versandtorte zurückbeförderten Thiere beizugeben.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 1. Heft (Verkehr mit N.O.B.), vom 1. Juni 1899. (Ausnahmefrachtsätze für Lithopone.) Mit Giltigkeit vom 10. Mai 1901 traten für die Beförderung von Lithopone (Lithoponefarben) in Wagenladungen von 5000 und 10.000 kg nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Nach	Von Salzburg	
	5000 kg	10.000 kg
	Centimes für 100 kg	
Zürich Hauptbahnhof	421	273

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S.C.B. und weiter), vom 1. Jänner 1900. (Ausnahmefrachtsätze für Lithopone.) Mit Giltigkeit vom 10. Mai 1901 traten für die Beförderung von Lithopone (Lithoponefarben) in Wagenladungen von 5000 und 10.000 kg die nachstehendon Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Nach	Von Salzburg	
	5000 kg	10.000 kg
	Centimes für 100 kg	
Aarburg-Oftringen	505	342
Bern	590	421

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_2$, k. k. Prater) erhältlich.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1430	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend	G y ö r	Cormons transit	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 6000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit directen, internationalen Frachtbriefen nach Italien zur Aufgabe gelangen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehl kein directer Frachtsatz	159 Heller		Im Kartirungswege		
1431	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt, der Pos. E—5 Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 } der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Brüx (k.k.St.B.)	T r i e s t	Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandtarifes. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die betreffenden Transporte müssen zur See nach dem Auslande (aus dem „Oesterreichisch-Ungarischen Zollgebiete) zum E x p o r t e gelangen. Das Anfladen bezüglicher Sendungen obliegt den Absendern	vom 1. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife, bezw. Tarif-Theil II, Heft 2, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	308	256	52	Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" (Pos. VIII) im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	Mit dieser Publication wird die Position 11 des Anhanges zum Tarife, Theil II, Heft 2, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband e r g ä n z t abgeändert
				Floridsdorf (K.F.N.B.)					Directe Frachtsätze bestehen nicht	193	—			
				Homhok (k.k.St.B. [M.S.])						272	—			
				Olmütz (K.F.N.B.)					296	257	39			
				Sternberg (K.F.N.B.)					303	260	43			
				Aussig (Oe.N.W.B., St.E.G.)					320 hezw. 290	280	40 bezw. 10			

Fortlaufende Nummer	1432	1433	1434	1435	1436
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
	betheiligten Verwaltungen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Für Artikel	Frachtgüter der Classen: A / II	Holz der Classe C	a) Thon, auch Schieferthon, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen oder präparirt, lose oder in Säcken verpackt; Thon, auch Schieferthon, roh in Säcken verpackt b) Thon, auch Schiefertbon, roh, wenn unverpackt	Mineralische Kohle und Coaks	Artikel des Ausnahmetarifes 3 A a (Wolle) des Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1
Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Pürstein	Oderberg (K.F.N.B.)	Rakonitz (B.E.B. oder k.k.St.B.)	Bnbna / Kralup	Skalitz-Boskowitz
Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Častolowitz	Nestersitz-Pömmerle	Trzynietz / Müglitz	Königstadtl	Luckenwalde
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufrechtbaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Juli 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarife	Localtarife	Directer Tarif vom 1. Jänner 1900	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze	692 / 740	Besteht kein directer Frachtsatz
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	240 / 289 Heller	131 Heller	a) 164 Heller b) 146 Heller / a) 109 Heller b) 96 Heller	592 / 640	299 Pfennige
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg				100 / 100	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				Anf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, und längstens bis Ende März 1902 vorzulegen sind	
Besondere Bemerkungen		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Der im Vrdgs.-Bl. Nr. 145 vom 18. December 1900 sub Post 3436 für dieselben Transporte in den gleichen Relationen publicirte Frachtnachlass von 40 Hellern per Tonne à 1000 kg tritt gleichzeitig ausser Kraft	

Fortlaufende Nummer	1437	1438
	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya	Localbahn Wolframs-Teltsch
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	Cellulosepackpapier (Holzzeilstoffpackpapier)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Schwarzenau	Hallein
nach	Waidhofen a. d. Thaya	Hallein
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauleitung oder die Bauunternehmung der Localbahn Wolframs-Teltsch, bezw. Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya als Empfängerin zu erscheinen hat, und unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	vom 1. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif	Tarif-Theil II, Heft 1 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Es bestehen keine directen Frachtsätze
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	50% / 50%	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung oder Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1902, hinsichtlich der Transporte nach Teltsch bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag und hinsichtlich der Transporte nach Waidhofen a. d. Thaya bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu bewirken ist. Im Falle als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	
Besondere Bemerkungen		Die Frachtsätze nach Bregenz transit, Lindau transit, Buchs transit und St. Margrethen transit finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben im letzteren Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit oder St. Margrethen transit zu lauten

Centimes	a)	b)
Bregenz transit, Lindau transit Buchs transit St. Margrethen transit	236	169
Basel (N.O.B. u. Bad. B.) Biel Reinach-Menziken Romanshorn St. Gallen Schaffhausen (N.O.B. u. Bad. B.) Zürich (Hauptbahnhof) Zürich-Tiefenbrunnen	236	165
	241	169
	354	252
	452	344
	393	294
	266	189
	282	206
	295	211
	351	260
	358	266
Bregenz transit, Lindau transit Buchs transit St. Margrethen transit	236	169
Basel (N.O.B. u. Bad. B.) Biel Reinach-Menziken Romanshorn St. Gallen Schaffhausen (N.O.B. u. Bad. B.) Zürich (Hauptbahnhof) Zürich-Tiefenbrunnen	236	165
	241	169
	354	252
	452	344
	393	294
	266	189
	282	206
	295	211
	351	260
	358	266
	417	318
	266	189
	291	218
	351	252
	489	380
	241	169
	236	165
	236	169
	295	211
	370	279
	380	288

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1439	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes III	Obererottendorf Sächs. St.B.	Knpferberg B.E.B. Schmiedeberg B.E.B. Sonnenberg B.E.B.	Einhaltung der für den Specialtarif III des in Rubrik 8 benannten Tarifes enthaltenen Tarifbestimmungen	vom 26. Juni 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Sächsisch-Oesterr.-ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfg. 26 23 31		im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
1440	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Holz, laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Grün Hammern-Eisenstrass Plan	Cham Selb Stadt	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 23. Juni 1901 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1901	Tarif, Theil IV, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz Abschnitt I (Holz) Abtheilung a / b / c Frachtsätze für 100 kg in Mark 0·37 0·41 0·41 0·39 0·43 0·43 0·36 0·37 0·39		Im Kartirungswege		
				Mühldorf	Närschan					Abschnitt II (Schwartenbretter zu Grubenzwecken) Frachtsatz für 100 kg in Mark 0·79				
1441	**Oesterr. Nordwestbahn** als betriebführende Verwaltung der Reichenau a. K.—Solnitzer Localbahn	Tarif der Reichenau a. K.—Solnitzer Localbahn	Güter der Classe I und II	Castolowitz trans.	Reichenau a. K.	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901			Heller 30	Heller 26	Heller 4	Im Kartirungswege	
			Petroleum			Bei Aufgabe als Frachtgut a) für beliebige Quantitäten, b) für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				a) 30 b) 24	a) 20 b) 18	a) 10 b) 6		
				und umgekehrt										

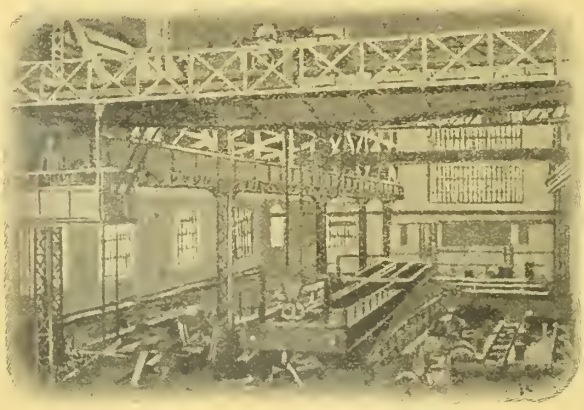
Fortlaufende Nummer	1442	1443
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Hopfen	Getreide etc. des Ausnahmetarifes Nr. 1, Abtheilung I, giltig im Rückvergütungswege
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Poiepp	Bisenz-Pisek und Bisenz-Stadt
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien Oe.N.W.B. und Floridsdorf-Jediesee / Redi-Zipf	Dresden-Elbkai / Schönpriesen-Umschlag / Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen / Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen / Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief / Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen / Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Locaitarif der Oe.N.W.B. / Bestebt kein directer Tarif	Eibenmschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. November 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	211 / 170 / 175
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	291 / 275 / 540 / 299 / 283	208**) / 167*) / 172*)
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	3 / 3 / 3
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Stationen zwischen Wallwitzhafen (inclusive) und Hamburg (inclusive). Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1902 in Vorlage zu bringen
Besondere Bemerkungen		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg. **) Dieser Frachtsatz ermässigt sich für Kleie, Oelkuchen etc. (Ausnahmetarif Nr. 1 B) um 14 Pfennige für 100 kg
	1	2

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1444	Localbahn Stramberg-Wernsdorf		Kalk, gebrannt	Stramberg	Wernsdorf (für a) Dombrau, Karwin, b) Orlau)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	vom 17. Juni 1901 bis 31. December 1901	Localtarif	12 Heller	ad a) 10 Heller ad b) 9 Heller	ad a) 2 Heller ad b) 3 Heller	Im Kartirungswege		
1445	k. k. Staatsbahn-Direction Linz		Reexpeditionsbefugniss für Holz der Tarif-Pos. H—18/3	in der Station Linz		Laut Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft I, Abschnitt A—VIII/2	vom 23. Juni 1901 bis Ende December 1901					Im Rückvergütungswege		

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.



Krahnbau-Werkstätte von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, I. Wipplingerstrasse 21.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

Die Längen

der für den

öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen

mit Dampf- (auch elektrischem) Betriebe

in den

im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern

(einschliesslich Liechtenstein)

am 31. December 1900.

Buch- und Kunstdruckerei Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse Nr. 10.

Laut Nr. 122 des „Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt", Jahrgang 1900, betrug die Länge der mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen Oesterreichs, inclusive Liechtenstein (mit Ausschluss der Schleppbahnen), am Schlusse des Jahres 1899, und zwar:

Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) . . . . . 19.008·259 km

Betriebslänge . . . . . 19.259·100 km

Im Laufe des Jahres 1900 sind nachstehende Längen hinzugekommen:

I. Neu eröffnete Bahnstrecken:

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge)	Betriebslänge im Ganzen *)	Tag der Betriebseröffnung	Betriebstage	Im Jahre 1900 sind durchschnittlich im Betriebe gestanden
	Kilometer			Anzahl	Kilometer
Oesterreichische Eisenbahnen.					
A. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung.					
a) K. k. Staatsbahnen.					
Przeworsk-Rozwadów	74·423	75·403	14. Jänner	352	72·717
Linz-Urfahr	2·105	5·455	14. November	48	0·717
b) Privatbahnen.					
α) Auf Rechnung des Staates.	.	.	.	.	.
β) Im Namen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien.	.	.	.	.	.
γ) Auf Rechnung sonstiger Eigenthümer.					
Zeltweg-Wolfsberg	49·717	50·426	10. Jänner	356	49·183
Modřan-Čerčan (Theilstrecke Abzweigung—Eule)	13·048	12·892	1. Mai	245	9·866
Krakau-Kocmyrzów (Zweiglinie Czyzyny—Mogyła)	2·469	2·399	16. Juni	199	1·308
Tirschnitz-Schönbach	20·370	20·808	30. Juni	185	10·547
Winterberg-Wallern (Theilstrecke Winterberg—Elconorenhain)	27·995	28·666	9. Juli	176	13·823
Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg	19·536	21·667	6. August	148	8·786
Gross-Siegharts—Raabs	11·081	10·998	15. October	78	2·350
Piła-Jaworzno	21·176	21·287	27. October	66	3·849
Raudniz-Hospozin	23·646	24·872	23. October / 2. November	70 bezw. 60	4·733
Kolin-Čerčan (Theilstrecke Kolin—Neuhof an der Sazawa)	32·500	32·889	15. December	17	1·532
B. K. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe.	.	.	.	.	.
C. Privatbahnen im Privatbetriebe.					
a) Hauptbahnen und in deren Eigenthum stehende Localbahnen.					
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Lundenburg-Landesgrenze-Kutti	9·537	17·121	8. September	115	5·394
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Bahn: letzte Theilstrecke der Linie Teplitz (Settenz)-Reichenberg incl. Schleppbahnen	45·898	46·248	17. September	106	13·431
b) Selbstständige Localbahnen mit Ausnahme der im Staatsbetrieb befindlichen.					
Friedlander Bezirksbahnen: Raspenau-Liebwerda-Weissbach	6·072	6·213	3. Mai	243	4·136
Mutenitz-Gaya	16·002	15·362	2. Juni	213	8·964
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn: Berg Isel-Igls	8·546	8·368	28. Juni	187	4·287
Niederösterr. Waldviertelbahn: Gmünd-Litschau	26·020	25·427	4. Juli	181	12·609
„ „ Alt-Nagelberg—Heidenreichstein	13·039	12·969	4. Juli	181	6·431
Friedlander Bezirksbahnen: Friedland-Hermsdorf	10·781	10·468	25. August	129	3·699
Schneebergbahn: Sollenau L.B.-Feuerwerksanstalt incl. Verbindungscurve	8·633	8·837	27. August	127	3·075
Zillerthalbahn: Theilstrecke Jenbach—Fügen	10·546	10·246	20. December	12	0·337
Fürtrag	453·140	469·021	.	.	241·744

*) Gesammtlänge der eigenen, in Betrieb übernommenen und gemeinsam benützten Bahnstrecken.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge)	Betriebslänge im Ganzen *)	Tag der Betriebseröffnung	Betriebstage	Im Jahre 1900 sind durchschnittlich im Betriebe gestanden
	Kilometer			Anzahl	Kilometer
Uebertrag . .	453·140	469·021	.	.	241·774
c) Zahnradbahnen.	.	.	.	.	.
d) Dampftramways.	.	.	.	.	.
e) Drahtseilbahnen.	.	.	.	.	.
f) Elektrische Bahnen.					
Gablonzer Strassenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft:					
Theilstrecke Gablonz (Alter Markt)-Reichenau . .	9·424	9·412	7. Februar	328	8·458
Bahnhofstrasse-Gablonzer Bahnhof	0·428	0·416	7. Februar	328	0·374
Bau- und Betriebsgesellschaft für städt. Strassenbahnen in Wien:					
Quellengasse-Gellertplatz	0·421	0·421	29. März	278	0·321
Gablonzer Strassenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft:					
Theilstrecke Lindengasse-Neudorferstrasse	1·701	1·690	2. April	274	1·269
Lindengasse-Bahnhof Brandl	1·402	1·364	10. Mai	236	0·882
Theilstrecke Alter Markt-Reinowitz	2·750	2·839	10. Mai	236	1·836
Prager elektrische Strassenbahn:					
Graben-Wenzelsplatz-Museum	0·823	0·736	14. Mai	232	0·468
Karolinenthal-Josefsplatz	1·985	1·975	14. Mai	232	1·255
Museum-Königl. Weinberge	1·125	1·118	23. Juni	192	0·588
Straka-Akademie—Schlachthaus-Centrale	4·727	4·687	2. Juli	183	2·350
Kleinbahnen im Gebiete der königl. Stadt Pilsen und Umgebung:					
Abzweigung zum Bahnhofe der k. k. Staatsbahnen	0·173	0·157	4. August	150	0·065
Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft:					
Schulplatz-Stefansplatz	0·623	0·585	6. August	148	0·237
Bau- und Betriebsgesellschaft für städt. Strassenbahnen in Wien:					
Rundlinie durch den V.—IX. Bezirk	3·037	3·037	20. August	134	1·115
Gablonzer Strassenbahn- und Elektricitäts-Gesellschaft:					
Theilstrecke Reinowitz-Johannesberg	3·439	3·339	5. September	118	1·079
Brandl-Reinowitz	2·250	2·250	5. September	118	0·727
Bau- und Betriebsgesellschaft für städt. Strassenbahnen in Wien:					
Invalidenstrasse-Hintere Zollamtsstrasse	0·787	0·750	12. September	111	0·228
Società Triestina Tramway:					
Südbahnhof-Barcola	3·670	3·433	3. October	90	0·846
Theilstrecke Giardino Statione-Volti di Chiozza .	0·726	0·726	3. October	90	0·179
Gesellschaft der Brünner elektr. Strassenbahnen:					
Zeile-Grosser Platz	1·930	1·854	6. October	87	0·442
Società Triestina Tramway:					
Theilstrecke Boschetto-Via del Lloyd	5·769	4·769	9. October	84	1·307
Bau- und Betriebsgesellschaft für städt. Strassenbahnen in Wien:					
Taborstrasse-Nordwestbahnhof	1·696	1·457	22. October	71	0·283
Stubenring-Invalidenstrasse	0·432	0·432	22. October	71	0·084
Porzellangasse-Spittelauergasse	2·257	2·083	24. October	69	0·394
Eschenbachgasse-Gumpendorferstrasse	2·542	2·542	25. October	68	0·955
Kärnthnerring-Altes Landgut	3·963	3·868	25. October	68	1·337
Grazer Tramway-Gesellschaft:					
Griesplatz-Centralfriedhof-Puntingam	4·323	4·212	1. November	61	0·704
Società Triestina Tramway:					
Theilstrecke Via del Lloyd-Servola	1·531	1·481	2. November	60	0·243
Piazza del Legna-Barriera Vecchi	0·578	0·515	2. November	60	0·085
Theilstrecke Piazza-Negozianti-Giardino Stazione .	0·734	0·628	2. November	60	0·103
Via St. Antonio-Roiano	1·905	1·860	8. November	54	0·275
Ponte della Fabra-Via Sette Fontana	1·204	1·157	8. November	54	0·171
Grazer Tramway-Gesellschaft:					
Annenstrasse-Curhaus-Eggenberg	2·818	2·695	28. November	34	0·251
Prager elektrische Strassenbahnen:					
Tešnow-Smichow	4·580	4·569	17. December	15	0·188
Bau- und Betriebsgesellschaft für städt. Strassenbahnen in Wien:					
Theilstrecke Verb. Praterstrasse	0·088	0·088	. **)	365	0·088
Neueröffnete Bahnstrecken: Zusammen . .	528·981	543·166	.	.	270·961

*) Gesammtlänge der eigenen, in Betrieb übernommenen und gemeinsam benützten Bahnstrecken.
**) Unbekannt, Nachtrag früherer Jahre.

II. Längenänderungen bestehender Bahnen im Laufe des Jahres 1900.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge +	Baulänge −	Betriebslänge +	Betriebslänge −	Anmerkung
	Kilometer				Die Längenänderung trat ein:
1. Oesterreichische Eisenbahnen.					
A. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung.					
a) K. k. Staatsbahnen.					
Absdorf-Krems	.	0·001	.	.	infolge Richtigstellung der Kilometrirung.
Braunau-Strasswalchen	.	0·005	.	0·005	durch Verschiebung des provis. Anschlusses an die Linie Neumarkt-Simbach.
Hadersdorf-Siegmundsherberg	0·003	.	0·001	.	infolge Richtigstellung der Kilometrirung.
Herzogenbuch-Krems	.	.	0·001	.	
Hetzendorf (Maxing)-Kaiser Ebersdorf	0·101	.	.	.	durch Verlängerung des Auszugsgeleises in Kaiser-Ebersdorf.
Linz (Bahnhof)-Linz (Donauumschlagplatz)	.	.	.	3·250	durch den Bau der Linie Linz-Urfahr, bei welcher diese Länge eingerechnet wurde.
Leobersdorf-St. Pölten	.	0·013	.	0·006	infolge genauer Kilometrirung und Verschiebung des Anschlusswechsels.
Leobersdorf-Wittmannsdorf-Gutenstein	.	0·047	.	.	infolge Aenderung der Lage des Ansfahrtswechsels.
Nadbrzezie-Weichselumschlag	0·141	.	0·034	.	infolge Richtigstellung auf Grund des definitiven Längenoperates.
Nusle-Modřan	0·037	.	.	.	durch Vergrösserung der Station Modřan anlässlich Einmündung der Bahn Modřan-Dobřis.
Penzing-Hetzendorf	0·047	.	.	.	infolge Geleiseumändernng in Hetzendorf.
Klosterneuburg-Donaulände	.	0·042	.	.	infolge Verschiebnng des Abzweigewechsels und bauliche Umstaltung a. d. Donaulände.
Pöchlarn—Kienberg-Gaming	.	0·101	.	.	infolge des Stationsumbaues und Aendernng der Lage des Ausfahrtwechsels in Pöchlarn.
Prag-Duxer Bahn: Linie Prag-Moldau	.	0·289	.	.	infolge Vergrösserung und Umbaues der Station Obernitz.
Scheibmühl-Schramhof-Kernhof	.	0·002	0·012	.	infolge Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in Scheibmühl und Geleisekürzung in Kernhof.
Schleppbahn zum Sudhause in Ebensee	.	0·248	.	0·248	infolge totalen Umbaues und Einbeziehung in die Kategorie der Schleppgeleise.
Tarnow-Leluchow-Ungar. Grenze-Orlo	0·520	.	0·520	.	infolge Einbeziehung der Verbindungscurve bei Tarnow.
Wien-Eger (Franz Josefsbahn)	0·274	.	0·004	.	anlässlich Umbaues der Station Eger und Einschaltung der Station Heiligenstadt.
Wien-Salzburg-Reichsgrenze (K.E.B.)	.	0·004	.	0·004	durch Bau der Umfahrungscurve zwischen Penzing und Hütteldorf (3. u. 4. Geleise).
Zlonic-Hospozin	.	.	.	0·004	infolge Rectificirung durch Anschluss der Linie Raudnitz-Hospozin.
b) Privatbahnen.					
α) auf Rechnung des Staates.	.	.	.	.	
β) Im Namen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien.					
Wiener Stadtbahn:					
Heiligenstadt-Penzing (Vorortelinie)	.	0·171	.	.	wegen Bau des 3. und 4. Geleises von Penzing nach Hütteldorf.
Heiligenstadt-Meidl. Hptstr. (Gürtellinie)	.	0·002	.	0·001	wegen Richtigstellung der Kilometrirung.
Heiligenstadt-Brigittenau-Floridsdorf	0·646	.	0·709	.	wegen Weiterführung des eigenen Geleises bis zur Haltestelle Brigittenau-Floridsdorf.
Meidlinger Hauptstr.-Hauptzollamt (Unterc Wienthallinie)	.	.	.	0·001	wegen Richtigstellung der Kilometrirung.
γ) Auf Rechnung sonstiger Eigenthümer.					
Berhometh-Mezebrody	0·098	.	0·001	.	infolge Richtigstellung auf Grund des Längenoperates.
Chabowka-Zakopane	.	0·238	.	.	
Delatyn-Kolomea-Stefanowka	1·622	.	.	.	
Hliboka-Berhometh	0·186	.	.	0·003	
Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz	0·101	.	.	0·226	infolge Richtigstellung auf Grund des Längenoperates und infolge Baues eines neuen Aufnahmsgebäudes in Obernitz.
Fürtrag	3·776	1·163	1·282	3·748	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge +	Baulänge −	Betriebslänge +	Betriebslänge −	Anmerkung
	Kilometer				
Uebertrag . .	3·776	1·163	1·282	3·748	Die Längenänderung trat ein:
Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya . .	.	.	0·002	.	infolge Richtigstellung der Kilometrirung.
Schwarzenau-Zwettl	0·180	.	.	.	infolge Geleiseänderung und Verschiebung des Abzweigewechsels in Schwarzenau.
Skawce-Trzebinia-Siersza	1·228	.	0·027	.	infolge Richtigstellung auf Grund des Längenoperates.
Tłumacz-Palahicze—Tłumacz Stadt	.	0·367	.	0·291	
Wittmannsdorf-Ebenfurth-Landesgrenze . .	0·079	.	.	0·010	infolge Vergrösserung des Anfnahmsgebäudes in Wittmannsdorf und Verlängerung der Ansfahrt in Ebenfurth.
Wodňan-Prachatitz-Wallern	0·061	.	.	.	durch Anschluss der Linie Winterberg-Wallern, bezw. Verlängerung der Station Wallern.
Ybbsthalbahn: Flügel Gstadt-Ybbsitz . . .	.	.	0·004	.	infolge Verschiebung der Anfnahmsgebäude-Mitte in Ybbsitz.
Zeltweg-Fohnsdorf (Antonischacht)	.	2·594	.	1·997	weil die Linie Fohnsdorf-Antoniesbacht-lediglich als Schleppgeleise betrieben wird und mitbin nicht mehr dem öffentlichen Verkehre dient.
B. K. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe.	.	.	.	.	
C. Privatbahnen im Privatbetriebe.	.	.	.	.	
a) Hauptbahnen und in deren Betriebe stehende Localbahnen.					
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft					
Linie Wien-Triest	0·039	.	0·039	.	durch Umbau des Frachtenbahnhofes in Matzleinsdorf und der Station Bruck a. d. Mur.
„ Marburg-Franzensfeste	1·317	.	1·814	.	durch Verlegung der Einmündung in der Station Franzensfeste der Linie Knfstein—Ala (Brenner).
„ Verbindungscurve in Marburg . .	.	0·012	0·622	.	infolge baulicher Umstaltung und Activirung des Verkehres.
„ Verbindungscurve bei Pragerhof .	0·163	.	0·751	.	
K. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	.	0·047	.	.	infolge geänderten Anschlusses an die Linie Ebenfnrth-nngar. Grenze (Mitte Leitbabrücke).
b) Selbstständige Localbahnen mit Ausnahme der im Staatsbetriebe befindlichen.					
Mühlkreisbahn	0·008	.	.	.	anlässlich Anschlusses der Staatsbahnlinie Linz-Urfahr, bezw. Vergrösserung der Station Urfahr.
Königshof-Beraun-Konĕprus	0·018	.	.	.	anlässlich Verlängerung des Flügels zu der Verladestelle Kopyla.
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft					
Ischl-Localbahnhof-Pfandl	.	0·583	.	.	infolge Benützungsnahme als Schleppbahn.
Verbindungscurve bei St. Lorenz	.	0·214	.	0·214	
c) Zahnradbahnen.	.	.	.	.	
d) Dampftramways.					
Innsbruck-Hall i. T.	.	.	.	0·015	durch Umban des Aufnahmsgebäudes in der Station Berg Isel, anlässlich Anschlusses der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn.
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft					
Westbahnlinie-Hütteldorf	0·011	.	0·013	.	auf Grund des rectificirten Längenoperates.
Abzweigung zum Vororte-Friedhof . . .	..	0·790	.	.	weil das Geleise demolirt wurde.
Sternwartestrasse-Nussdorf nebst Flügel nach Heiligenstadt	0·084	.	0·068	.	auf Grund des rectificirten Längenoperates.
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft					
Salzburg-St. Leonhard-Drachenloch . . .	.	0·547	.	.	weil das Geleise demolirt wurde.
e) Drahtseilbahnen.	.	.	.	.	
Fürtrag . .	6·964	6·317	4·622	6·275	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge		Betriebslänge		Anmerkung
	+	−	+	−	
	Kilometer				
Uebertrag . .	6·964	6·317	4·622	6·275	Die Längenänderung trat ein:
f) Elektrische Bahnen.					
Gesellschaft der Brünner elektrischen Strassenbahn					
Ugartestrasse-Centralfriedhof	0·136	.	0·138	.	durch Umbau der früher mit Dampf betriebenen Linien auf elektrische Traction.
Schreibwald-Karthaus	0·167	.	0·114	.	
Bau- und Betriebsgesellschaft für städt. Strassenbahnen in Wien					
Wallgasse-Vorgartenstrasse	0·055	.	0·055	.	durch Anschluss an die Linie Eschenbachgasse-Gumpendorferstrasse.
Schleifengeleise Erzherzog Karlplatz . .	0·002	.	0·002	.	durch kleinere bauliche Veränderungen.
Radetzkybrücke-Prater Hauptallee . . .	0·026	.	0·026	.	durch Verlegung der Geleise in die definitive Lage.
Gumpendorferstrasse-Keplerplatz	.	0·592	.	0·592	weil diese Theilstrecke in die Linie Eschenbachgasse - Gumpendorferstrasse einbezogen und dort ausgewiesen wurde.
Invalidenstrasse-Einmündung Himbergerstrasse	.	0·758	.	0·758	weil diese Theilstrecke in die Linie Kärnthnerring-Altes Landgut einbezogen und dort ausgewiesen wurde.
Ringstrasse—Franz Josefs-Quai	0·069	.	0·069	.	durch Verlegung einzelner Geleisestrecken.
2. Ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete.	.	.	.	.	
Summe . .	7·419	7·667	5·026	7·625	
Die Längenveränderungen der bestehenden Bahnen ergaben sonach im Ganzen:					
Bei der **Baulänge** einen Abfall von	.	0·248	.	.	
Bei der **Betriebslänge** einen Abfall von	.	.	.	2·599	

III. Gesammtlänge der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1900.

Die Gesammtlänge der öffentlichen, mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen Oesterreichs, inclusive Liechtenstein (mit Ausschluss der Schleppbahnen), betrug am Schlusse des Jahres 1900, und zwar:

Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) . . . . . 19.536·992 km
Betriebslänge . . . . . 19.799·667 „

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge)				Betriebslänge					Anmerkung
		im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig: im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig: im Auslande	der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	
		Kilometer									
	1. Oesterreichische Eisenbahnen.										
	A. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung.										
	a) K. k. Staatsbahnen.										
1	**Arlberg-Bahn** (Innsbruck-Bludenz)	135·184	.	11·629	.	135·802	.	0·478 [1]	136·280	.	[1] In der Station Innsbruck gemeinsam mit der S.B.
	Péagestrecke Wörgl-Innsbruck	.	.	.	.	.	.	59·563 [2]	59·563	.	[2] Eigenthum der Südbahn-Gesellschaft.
	Zusammen	135·184	.	11·629	.	135·802	.	60·041	195·843	.	
2	**Bärn-Andersdorf—Hof**	11·484	.	.	.	11·041	.	.	11·041	.	
3	**Barzdorf-Jauernig** (Localbetrieb)	5·169	.	.	.	5·192	.	.	5·192		
4	**Beraun-Duschnik**	15·259	.	.	.	15·490	.	.	15·490	.	
5	**Böhmisch-Mährische Transversalbahn**										
	Wessely-Neuhaus-Iglau	92·328	.	.	.	92·774	.	0·157 [3]	92·931	.	[3] Im Bahnhofe Iglau gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Obercerekve-Tabor	68·794	.	.	.	69·433	.	.	69·433	.	
	Tabor-Pisek	59·021	.	.	.	59·780	.	.	59·780	.	
	Putim-Ražice	2·727	.	.	.	3·317	.	.	3·317	.	
	Horaždovic-Klattau	57·825	.	.	.	58·233	.	.	58·233	.	
	Janovic-Taus	31·033	.	.	.	31·680	.	.	31·680	.	
	Zusammen	311·728	.	.	.	315·217	.	0·157	315·374	.	
6	**Böhmische Westbahn**										
	Prag-Reichsgrenze (Furth)	183·250	.	.	.	183·682	6·721 [4]	.	190·403	.	[4] Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Furth Eigenthum der Kgl.B.St.B.
	Chrast—Stupno-Bras—Radnitz	16·541	.	.		16·435	.	.	16·435	.	
	Zusammen	199·791	.	.	.	200·117	6·721	.	206·838		
7	**Braunau-Strasswalchen** (Localbetrieb)	36·489	.	.	.	36·662	.		36·662	.	
8	**Budweis-Salnau** (Localbahn)	71·543	.	.		71·348	.	.	71·348	.	
9	**Chodau-Neudek** (Localbahn)	15·157	.	.	.	15·084	.	.	15·084	.	
10	**Chodorów-Podwysokie**	42·245	.	.		42·592	.	0·752 [5]	43·344	.	[5] In der Station Chodorów gemeinsam mit der L.Cz.J.E.
11	**Czernowitz - Nowosielitza - Reichsgrenze (Russ.-Nowosielitza)** (Localbahn)	31·406	.	1·335	.	31·406	.	5·174 [6]	36·580	.	[6] Von der Einmündung nächst der Station Czernowitz bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst (1·690 km) gemeinsam mit der L.Cz.J.E. Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Russisch-Nowosielitza 3·484 km lang (österr. Spurweite), gemeinsam mit der R.S.W.B.
12	**Dalmatiner Bahn**										
	Spalato-Knin (Localbetrieb)	102·969	.	.	.	102·043	.	.	102·043	.	
	Perković-Slivno-Sebenico (Localbetrieb)	21·683	.	.	.	21·509	.	.	21·509	.	
	Zusammen	124·652	.	.	.	123·552	.	.	123·552		

13	**Dniester-Bahn**									
	Chyrów-Stryj	100·169	.	.	.	100·518	.	0·423 [7])	100·941	.
	Drohobycz-Borysław	11·430	.	.	.	11·576	.	.	11·576	.
	Verbindungsgeleise mit der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn in Chyrów	0·811	.	.	.	0·811	.	.	0·811	.
	Zusammen	112·410	.	.	.	112·905	.	0·423	113·328	.
14	**Donau-Uferbahn** (Nussdorf—Stadlauer Brücke—Kaiser-Ebersdorf) (Localbetrieb)	13·501	.	6·928	.	13·644	.	.	13·644	.
15	**Dux-Bodenbacher Eisenbahn**									
	Dux-Ladowitz—Bodenbach	51·823	.	.	.	51·800	.	0·031 [8])	51·831	.
	Verbindungsgeleise nächst Dux	0·347	.	.	.	0·347	.	0·034 [9])	0·381	.
	Verbindungscurve gegen das Aufnahmsgebäude der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bodenbach	0·779	.	.	.	0·813	.	.	0·813	.
	Schleppbahn zur Elbe [10])	1·514	.	.	.	2·048	.	.	2·048	.
	Ossegg-Komotau	34·291	.	.	.	35·198	.	0·031 [11])	35·229	.
	Verbindungscurve nächst Ossegg	0·926	.	.	.	0·984	.	.	0·984	.
	Zusammen	89·680	.	.	.	91·190	.	0·096	91·286	.
16	**Eisenerz-Vordernberg** (Zahnrad- u. Adhäsionsbahn) (Localbahn)	19·498 [12])	.	.	.	19·764	0·189 [13])	.	19·953	.
17	**Elbogen-Neusattl Station-Elbogen Stadt** (Localbahn)	5·327	.	.	.	5·278	.	.	5·278	.
18	**Erbersdorf-Würbenthal** (Localbahn)	20·533	.	.	.	20·483	.	.	20·483	.
19	**Erzherzog Albrecht-Bahn**									
	Lemberg-Stryj	73·448	.	.	.	73·448	.	1·364 [14])	74·812	.
	Stryj-Stanislau	107·504	.	.	.	107·504	.	0·308 [15])	107·812	.
	Zusammen	180·952	.	.	.	180·952	.	1·672	182·624	.
20	**Friedburg-Lengau—Schneegattern** [16]) (Localbetrieb)	5·715	.	.	.	6·040	.	.	6·040	.
21	**Galizische Carl Ludwig-Bahn**									
	Krakau-Lemberg	342·366	.	342·119	.	341·688	.	0·065 [17])	341·753	.
	Bierzanów-Wieliczka	4·833	.	.	.	4·615	.	.	4·615	.
	Verbindungsgeleise bei Bierzanów	0·541	.	.	.	0·541	.	.	0·541	.
	Podłęże-Niepołomice [10])	4·688	.	.	.	4·812	.	.	4·812	.
	Lemberg-Podwołoczyska-Reichsgrenze (Wołoczyska)	192·185	.	77·717	.	192·863	.	4·155 [18])	197·018	.
	Krasne-Brody-Reichsgrenze (Radziwiłow)	49·234	.	7·913	.	49·553	.	3·143 [19])	52·696	.
	Jaroslau-Sokal (Localbahn)	146·271	.	.	.	145·908	.	.	145·908	.
	Dembica-Rozwadów (Localbahn)	99·457	.	.	.	99·551	.	.	99·551	.
	Sobów-Nadbrzezie (Localbahn)	7·753	.	.	.	7·549	.	.	7·549	.
	Zusammen	847·328	.	427·749	.	847·080	.	7·363	854·443	.
22	**Galizische Transversalbahn**									
	Oświęcim-Podgórze (Localbetrieb)	64·165	.	64·158	.	63·665	.	0·561 [20])	64·226	.
	Sucha-Skawina (Localbetrieb)	45·577	.	.	.	46·264	.	.	46·264	.
	Zwardoń-Saybusch	37·281	.	.	.	36·851	.	.	36·851	0·430 [21])
	Saybusch—Neu-Sandec	146·580	.	.	.	146·811	.	.	146·811	.
	Grybów—Stróże—Neu-Zagórz—Osławabrücke	113·750	.	.	.	114·069	.	.	114·069	.
	Flügel Zagórzany-Gorlice (Localbetrieb)	4·180	.	.	.	4·162	.	.	4·162	.
	Verbindungscurve zwischen den Stationen Neu-Zagórz und Zagórz	0·550	.	.	.	0·959	.	0·170 [22])	1·129	.
	Stanislau-Husiatyn (Localbetrieb)	143·957	.	.	.	143·567	.	4·547 [23])	148·114	.
	Zusammen	556·040	.	64·158	.	556·348	.	5·278	561·626	0·430
23	**Grulich—Mährisch-Schildberg** (Localbahn)	16·450	.	.	.	16·418	.	.	16·418	.
24	**Halicz—Ostrów-Berezowica (Tarnopol)**	101·557	.	.	.	101·557	.	9·393 [24])	110·950	.
25	**Hannsdorf-Ziegenhals** (Localbahn)	51·177	4·753	.	.	56·253	.	0·887 [25])	57·140	.
26	**Haugsdorf-Weidenau—Weidenau Stadt** (Localbetrieb)	4·512	.	.	.	4·379	.	.	4·379	.

[7]) In der Station Chyrów gemeinsam mit der E.U.G.E.

[8]) In der Station Bodenbach (0·031 km) gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.

[9]) In der Station Dux gemeinsam mit der A.T.E.

[10]) Dient nur dem Güterverkehre.

[11]) In der Station Komotau gemeinsam mit der B.E.B.

[12]) Von der Baulänge per 19·498 km entfallen 14·623 auf die Zahnstangenstrecke.

[13]) Von der Eigenthumsgrenze in Vordernberg bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst Eigenthum der L.V.E.

[14]) In der Station Lemberg gemeinsam mit der L.Cz.J.E.

[15]) In der Station Stanislau gemeinsam mit der L.Cz.J.E.

[16]) Stand bis 1. Mai 1899 als Schleppgeleise in Verwendung.

[17]) In der Station Krakau gemeinsam mit der K.F.N.B.

[18]) Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Wołoczyska (öst. Spurweite) gemeinsam mit der R.S.W.B.

[19]) Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Radziwiłów (mit österr. Spurweite) gemeinsam mit der R.S.W.B.

[20]) In der Station Oświęcim gemeinsam mit der K.F.N.B.

[21]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Zwardón bis ungar. Grenze im Pachtbetriebe der Kaschau-Oderberger Bahn.

[22]) In der Station Zagórz gemeinsam mit der E.U.G.E.

[23]) Mit der L.Cz.J.E. gemeinsam benützte Strecke Stanislau-Cbryplin.

[24]) Von der Station Ostrów-Berezowica bis zur Station Tarnopol mit der Localbahn Tarnopol-Kopyczynce gemeinsam benützte Strecke (8·809 km), ferner in der Station Halicz (0·292 km) gemeinsam mit der L.Cz.J.E. und in der Station Ostrow-Berezowica (0·292 km) gemeinsam mit der Localbahn Tarnopol-Kopyczynce.

[25]) In der Station Ziegenhals (0·887 km) gemeinsam mit der Oberschl. Eisenbahn.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
27	**Herzogenburg-Krems-Siegmundsherberg** (Localb.)										
	Herzogenburg-Krems	19·870	.	.	.	20·273	.	.	20·273	.	
	Hadersdorf-Siegmundsherberg	43·451	.	.	.	43·844	.	.	43·844	.	
	Zusammen	63·301	.	.	.	64·117	.	.	64·117	.	
28	**Jasło-Rzeszów** (Localbahn)										
	Jasło-Rzeszów	69·243	.	.	.	70·116	.	.	70·116	.	
	Verbindungscurve mit der G.C.L.B. bei Rzeszów	0·810	.	.	.	1·001	.	.	1·001	.	
	Zusammen	70·053	.	.	.	71·117	.	.	71·117	.	
29	**Istrianer Bahn**										
	Divača-Pola	122·256	.	.	.	121·820	.	0·237[1]	122·057	.	
	Canfanaro-Rovigno (Localbetrieb)	21·031	.	.	.	20·851	.	.	20·851	.	
	Herpelje-Triest	21·502	.	.	.	21·694	1·354[2]	.	23·048	.	
	Schleppbahn Triest-St. Andrae-S. Sabba[3]	4·264	.	.	.	3·681	.	.	3·681	.	
	Zusammen	169·053	.	.	.	168·046	1·354	0·237	169·637	.	
30	**Kaiserin Elisabeth-Bahn**										
	Wien-Salzburg-Reichsgrenze	319·015	.	243·265	.	313·421	.	.	313·421	5·594[4]	
	Penzing-Hetzendorf	5·673	.	4·906	.	6·161	.	.	6·161	.	
	Hetzendorf (Maxing)—Kaiser-Ebersdorf	17·772	.	.	.	17·635	.	.	17·635	.	
	Verbindungscurve zur Station Centralfriedhof	.	.	.	.	.	0·768[5]	.	0·768	.	
	St. Veit b/W.-Hütteldorf	1·733	.	.	.	2·305	.	.	2·305	.	
	St. Valentin-Budweis	118·472	.	.	.	119·257	.	.	119·257	.	
	Linz—Gaisbach-Wartberg	24·435	.	.	.	24·670	.	.	24·670	.	
	Linz Bahnhof-Linz Donauumschlagplatz[3]	3·653	.	.	.	1·083	.	.	1·083	.	
	Wels-Reichsgrenze (Passau)	79·418	.	.	.	79·636	1·602[6]	.	81·238	.	
	Neumarkt-Reichsgrenze (Simbach)	58·853	.	.	.	59·285	1·227[7]	.	60·512	.	
	Lambach-Gmunden (schmalsp.[8]) (Localbetrieb)	27·498	.	.	.	27·335	.	.	27·335	.	
	Salzburg-Bischofshofen	51·800	.	.	.	52·657	.	.	52·657	.	
	Selzthal (Bischofshofen)-Wörgl	237·681	.	.	.	237·943	.	0·269[9]	238·212	.	
	Zusammen	946·003	.	248·171	.	941·388	3·597	0·269	945·254	5·594	
31	**Kaiser Franz Josef-Bahn**										
	Wien-Eger	455·968	.	44·321	.	455·057	.	.	455·057	.	
	Schleppbahn Klosterneuburg-Donaulände [10]	0·872	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Absdorf-Krems	31·325	.	.	.	31·501	.	.	31·501	.	
	Gmünd—Prag-Hrabovka	186·798	.	3·201	.	187·329	.	.	187·329	.	
	Budweis-Wessely	36·903	.	.	.	37·601	.	.	37·601	.	
	Nusle-Smichow (Prager Verbindungsbahn)	3·417	.	.	.	3·506	.	.	3·506	.	
	Verbindungscurve der Prager Verbindungsbahn	0·398	.	.	.	0·398	.	.	0·398	.	
	Verbindungsgeleise in Smichow	0·320	.	.	.	0·641	.	.	0·641	.	
	Zusammen	716·001	.	47·522	.	716·033	.	.	716·033	.	
32	**Kaschitz-Schönhof-Radonitz** (Localbahn)	16·005	.	.	.	15·962	.	.	15·962	.	
33	**Kriegsdorf-Römerstadt** (Localbahn)	13·757	.	.	.	13·467	.	.	13·467	.	

[1] In der Station Divača gemeinsam mit der S.B.
[2] Hafengeleise vom Endpunkte der Rivabahn bis zur Mitte des Betriebsgebäudes in Barcola Rangirbahnhof Eigenthum der k. k. Seebehörde.
[3] Dient nur dem Güterverkehre.
[4] Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Salzburg bis Mitte Saalachbrücke an der Reichsgrenze im Betriebe der Kgl. B.St.B.
[5] Eigenthum der Eisenbahn Wien-Aspang.
[6] Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Passau Eigenthum der Kgl. B.St.B.
[7] Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Simbach Eigenthum der Kgl. B.St.B.
[8] Spurweite 1·106 m.
[9] In der Station Wörgl gemeinsam mit der S.B.
[10] Ausser Betrieb.

34	**Kronprinz Rudolf-Bahn**									
	St. Valentin-Tarvis	406·047	.	.	.	405·448	.	.	405·448	.
	Tarvis-Laibach	101·367	.	.	.	102·335	.	0·370[11])	102·705	.
	Kastenreith (Klein-Reifling)-Amstetten	43·524	.	.	.	43·819	.	.	43·819	.
	Hieflau-Eisenerz	14·726	.	.	.	14·480	.	.	14·480	.
	St. Michael-Leoben	11·099	.	.	.	11·304	0·531[12])	.	11·835	.
	Verbindungscurve bei St. Michael[13])	0·474	.	.	.	.	.	.	.	.
	Launsdorf-Mösel (Localbetrieb)	24·299	.	.	.	24·472	.	.	24·472	.
	Glandorf-Klagenfurt	17·210	.	.	.	17·589	.	0·371[14])	17·960	.
	Verbindungsgeleise mit der Südbahn in Villach	0·576	.	.	.	0·725	.	1·050[15])	1·775	.
	Steinach-Schärding	171·667	.	.	.	173·626	.	.	173·626	.
	Schleppbahn zum Seeufer in Ebensee	0·413	.	.	.	0·413	.	.	0·413	.
	Holzleithen-Tomasroith (Localbetrieb)	5·818	.	.	.	5·818	.	.	5·818	.
	Zusammen .	797·220	.	.	.	800·029	0·531	1·791	802·351	.
35	**Laibach-Stein** (Localbahn)	23·070	.	.	.	23·616	.	.	23·616	.
36	**Linz-Urfahr**[3])	2·105	.	.	.	5·355	.	0·100[16])	5·455	.
37	**Mährische Grenzbahn**									
	Sternberg-Grulich-Lichtenau	92·821	.	.	.	92·821	0·402[17])	1·905[18])	95·128	.
	Hohenstadt-Zöptau { Hohenstadt-Blauda	7·502	.	.	.	7·651	.	0·039[19])	7·690	.
	Hohenstadt-Zöptau { Mähr.-Schönberg—Zöptau	9·160	.	.	.	9·246	.	.	9·246	.
	Zusammen .	109·483	.	.	.	109·718	0·402	1·944	112·064	.
38	**Mährisch-Schlesische Centralbahn**									
	Olmütz-Jägerndorf-Reichsgrenze (Leobschütz)	90·268	.	.	.	86·934	.	0·314[20])	87·248	3·346[21])
	Jägerndorf-Troppau	27·753	.	.	.	28·343	.	0·728[22])	29·071	.
	Jägerndorf-Hennersdorf-Reichsgrenze (Ziegenhals) (Localbetrieb)	25·678	.	.	.	26·361	10·334[23])	0·899[24])	37·594	.
	Zusammen .	143·699	.	.	.	141·638	10·334	1·941	153·913	3·346
39	**Mürzzuschlag-Neuberg** (Localbahn)	11·433	.	.	.	11·269	.	0·153[25])	11·422	.
40	**Nadbrzezie—Weichsel-Umschlag**[3])	2·229	.	.	.	2·122	.	.	2·122	.
41	**Niederlindewiese-Barzdorf** (Localbetrieb)	26·092	.	.	.	26·380	.	0·498[26])	26·878	.
42	**Niederösterr. Staatsbahnen**									
	Leobersdorf-St. Pölten	74·783	.	.	.	75·219	.	0·043[27])	75·262	.
	Leobersdorf (Wittmannsdorf)-Gutenstein (Localbetrieb)	33·428	.	.	.	33·530	.	.	33·530	.
	Scheibmühl-Schrambach-Kernhof (Localbetrieb)	34·291	.	.	.	34·267	.	.	34·267	.
	Pöchlarn—Kienberg-Gaming (Localbetrieb)	37·444	.	.	.	37·495	.	.	37·495	.
	Zusammen .	179·946	.	.	.	180·511	.	0·043	180·554	.
43	**Niklasdorf-Zuckmantel** (Localbetrieb)	8·760	.	.	.	8·605	.	.	8·605	.
44	**Nusle-Modřan** (Localbetrieb)	12·319	.	.	.	12·332	.	.	12·332	.
45	**Olmütz-Čelechowitz** (Localbahn)									
	Nordbahnhof Olmütz-Rangirbahnhof Hodolein	0·926	.	.	.	0·719	.	.	0·719	.
	Rangirbahnhof Hodolein-Čelechowitz	34·339	.	.	.	33·953	.	.	33·953	.
	Verbindungsgeleise für den Personenverkehr mit der K.F.N.B. in Olmütz	0·597	.	.	.	0·587	.	.	0·587	.
	Zusammen .	35·862	.	.	.	35·259	.	.	35·259	.
46	**Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau)**									
	Pilsen-Eisenstein	97·433	0·024	.	.	97·457	.	.	97·457	.
	Pilsen-Saaz	106·085	.	.	.	106·085	.	0·307[28])	106·392	.
	Saaz-Dux	42·613	.	.	.	42·613	.	1·467[29])	44·080	.
	Schaboglück-Priesen[30])	10·457	.	.	.	.	.	.	.	.
	Littitz-Nürschan[3])	9·917	.	.	.	9·917	.	.	9·917	.
	Zusammen .	266·505	0·024	.	.	256·072	.	1·774	257·846	.

[11]) In der Station Laibach gemeinsam mit der S.B.

[12]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Leoben Eigenthum der S.B.

[13]) Derzeit nicht benützt.

[14]) In der Station Klagenfurt gemeinsam mit der S.B.

[15]) In der Station Villach gemeinsam mit der S.B.

[16]) In der Station Urfahr gemeinschaftlich mit der Mühlkreisbahn.

[17]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Sternberg bis Eigenthumsgrenze Eigenthum der K.F.N.B.

[18]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Lichtenau gemeinsam mit der Oe.N.W.B.

[19]) In der Station Hobenstadt gemeinsam mit der St.E.G.

[20]) In der Station Olmütz gemeinsam mit der K.F.N.B.

[21]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Jägerndorf bis zur Reichsgrenze im Betriebe der Kgl.P.St.B.

[22]) In der Station Troppan gemeinsam mit der K.F.N.B.

[23]) Strecke von der Reichsgrenze bis zur Einmündung in die Station Ziegenhals Eigenthum der Kgl.P.St.B.

[24]) In der Station Ziegenhals gemeinsam mit den Kgl.P.St.B.

[25]) In der Station Mürzzuschlag gemeinsam mit der S.B.

[26]) In der Station Ottmachau gemeinsam mit den Kgl.P.St.B.

[27]) In der Station Leobersdorf gemeinsam mit der S.B.

[28]) In der Station Saaz gemeinsam mit der B.E.B.

[29]) In der Station Saaz (0·283 km) und nächst der Station Dux (1·184 km) gemeinsam mit der B.E.B., bezw. mit der A.T.E.

[30]) Betrieb mit 30. Juni 1879 bis auf Weiteres eingestellt.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
47	**Prag-Duxer Eisenbahn**										
	Prag (Smichov)-Obernitz-Brüx-Ossegg-Klostergrab-Eichwald-Moldau	156·882	0·031	.	.	158·051	.	.	158·051	0·304[1]	[1] Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Moldau im Betriebe der Kgl.S.St.B.
	Verbindungsgeleise nächst der Station Brüx	0·680	.	.	.	0·868	.	.	0·868	.	
	Zlonitz-Hospozin (Localbahn)	8·036	.	.	.	7·782	.		7·782	.	
	Zusammen	165·598	0·031	.	.	166·701	.	.	166·701	0·304	
48	**Przeworsk-Rozwadow** sammt Verbindungscurve nach Gorliczyna	74·423	.	.	.	75·403	.	.	75·403	.	[2] Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Körösmezö Eigenthum der Kgl.U.St.B.
49	**Rakonitz-Protivin**										
	Protivin-Zditz	101·600	.	.	.	102·330	.	.	102·330	.	[3] Von Mitte Aufnahmsgebäude Stanislau bis zum Beginne des als zweites Geleise neben der Lemberg-Czernowitzer Bahn bis Chrypiin geführten Geleises gemeinsam mit der L.Cz.J.E.
	Beraun-Rakonitz	42·925	.	.	.	42·665	.	.	42·665	.	
	Zusammen	144·525	.	.	.	144·995	.	.	144·995	.	
50	**Röwersdorf-Hotzenplotz**	20·614	.	.	.	20·218	.	.	20·218	.	
51	**Stanislau-Woronienka-Ung. Grenze (Körösmezö)**	95·561		.	.	95·561	14·792[2]	0·904[3]	111·257	.	
52	**Stryj-Beskid**	79·302	.			71·731	.	.	71·731	8·388[4]	[4] Von Mitte Aufnahmsgebäude Lawoczne bis zur galiz.-ungar. Landesgrenze im Betriebe der Kgl.U.St.B.
53	**Stryj-Chodorów**	40·637	.	.		40·994	.	0·385[5]	41·379	.	[5] Gemeinsam in der Station Chodorow 0·385 km mit der L.Cz.J.E.
54	**Tarnów-Leluchów-Ungar. Grenze** (Orló) incl. Verbindungscurve bei Tarnow	145·751	0·550	31·302	.	146·780	5·150[6]	.	151·930	.	[6] Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Orló Eigenthum der K.O.E.
55	**Tarvis-Pontafel-Reichsgrenze** (Pontebba)	24·741		0·929	.	24·930	.	0·456[7]	25·386		[7] Mit der ital. Adria-Eisenbahn-Compagnie gemeinsam benützte Streeke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Pontebba.
56	**Tulln-St. Pölten** (Localbahn)	46·147	.	.	.	46·755	.	.	46·775	.	
57	**Unterdrauburg-Wolfsberg** (Localbahn)	38·033			.	37·708	.	0·268[8]	37·976	.	[8] In der Station Unterdrauburg gemeinsam mit der S.B.
58	**Vorarlberger Bahn**										
	Bludenz-Reichsgrenze (Lindau)	62·423	.	.	.	61·805	5·941[9]	.	67·746	.	[9] Strecke bayerische Grenze-Lindau Eigenthum der Kgl.B.St.B.
	Feldkirch-Buchs	16·590	0·922	.	.	18·260	.	0·267[10]	18·527	.	[10] In der Station Buchs gemeinsam mit den Vereinigten Schweizer Bahnen.
	Lautrach-St. Margrethen	7·744	1·298	.	.	9·288	.	0·306[11]	9·594	.	[11] In der Station St. Margrethen gemeinsam mit den Vereinigten Schweizer Bahnen.
	Verbindungscurve in Lautrach	0·536	.	.	.	0·536	.	.	0·536	.	
	Zusammen	87·293	2·220	.	.	89·889	5·941	0·573	96·403	.	
59	**Wiener Verbindungsbahn**[12]	6·888	.	6·888	.	6·678	.	3·605[13]	10·283	0·285[14]	[12] Längendaten provisorisch.
	Summe a) k. k. Staatsbahnen	7.607·196	7·578	846·611	.	7.607·173	49·011	106·177	7.762·361	18·347	[13] Gemeinsam mit der Südbahn in der curr. Strecke Matzleinsdorf 3·454 km, gemeinsam mit der Nordbahn 0.151 km.
	b) Privatbahnen.	7.614·774									[14] Im Betriebe der Nordbahn 0·285 km.
	α) **Auf Rechnung des Staates.**										
60	**Erste ungar.-galiz. Eisenbahn**										
	Przemyśl-Łupków (ungar. Grenze)	146·034	.	146·034	.	146·034	.	0·983[15]	147·017	.	[15] In der Station Przemyśl gemeinsam mit der G.C.L.B.
	Verbindungsgel. mit d. G.C.L.B. in Przemyśl[16]	0·297	.	.	.	.	.	.	.		[16] Betrieb nicht eröffnet.
	Zusammen	146 331	.	146·034	.	146·034	.	0·983	147·017	.	
61	**K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn**										
	Lemberg-Czernowitz-Suczawa-Itzkany-Reichsgrenze	356·553	.	.	.	354·428	.	1·087[17]	355·515	0·846[18]	[17] In der Station Lemberg gemeinsam mit der G.C.L.B.
62	**Ungarische Westbahn**										
	Graz-ungar. Grenze (Jennersdorf)	68·066	.	.	.	68·066	.	0·311[19]	68·377	.	[18] Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Suczawa-Itzkany bis zur Reichsgrenze im Betriebe der rumänischen St.E.B.
	Summe α) Privatbahnen auf Rechnung des Staates	570·950	.	146·034	.	568·528	.	2·381	570·909	0·846	[19] Von der Einmündung in der Station Graz der S.B. bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der S.B.
									571·755		

	β) **Im Namen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien.**										
63	**Wiener Stadtbahn**										
	Heiligenstadt-Penzing (Vorortelinie)	9·949	.	9·949	.	9·584	.	.	9·584	.	
	Heiligenstadt-Meidlinger Hauptstr. (Gürtellinie)	8·888	.	8·888	.	8·407	.	.	8·407	.	
	Heiligenstadt-Brigittenau-Floridsdorf	1·357	.	.	.	1·768	.	0·260[20]	2·028	.	
	Meidlinger Hauptstr.—Hütteldorf-Hacking (Obere Wienthallinie)	5·879	.	5·879	.	5·409	.	.	5·409	.	
	Meidlinger Hauptstr. — Hauptzollamt Untere Wienthallinie)	5·650	.	5·650	.	5·443	.	.	5·443	.	
	Summe *β)* im Namen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien	31·723	.	30·366	.	30·611	.	0·260	30·871	.	
	γ) **Auf Rechnung sonstiger Eigenthümer.**										
64	**Unterkrainer Bahnen**										
	Laibach-Grosslupp-Rudolfswerth	74·559	.	.	.	74·243	.	1·858[21]	76·101	.	
	Rudolfswerth-Strascha	8·308	.	.	.	8·294	.	.	8·294	.	
	Grosslupp-Gottschee (Localbetrieb)	49·689	.	.	.	49·600		.	49·600	.	
	Zusammen	132·556	.	.	.	132·137	.	1·858	133·995	.	
	Localbahnen.										
65	**Asch-Rossbach**	15·020	.	.	.	14·749	.	.	14·749	.	
66	**Beneschau-Wlaschim**	22·598	.	.	.	22·392	.	0·445[22]	22·837	.	
67	**Borki wielkie-Grzymałów**	33·025	.	.	.	32·571	.	.	32·571	.	
68	**Bukowinaer Localbahnen**										
	Hliboka-Berhometh a/S.	53·103	.	.	.	52·602	.	0·322[23]	52·924	.	
	Abzweigung: Karapcziu a/S.-Czudin	18·844	.	.	.	18·710	.	.	18·710	.	
	Schleppbahn Berhometh-Mezebrody[24]	9·115	.	.	.	9·222	.	.	9·222	.	
	Hatna-Kimpolung	67·529	.	.	.	66·866	.	.	66·866	.	
	Wama—Russ-Moldawitza	19·959	.	.	.	20·047	.	.	20·047	.	
	Zusammen	168·550	.	.	.	167·447	.	0·322	167·769	.	
69	**Chabówka—Zakopane**	43·092	.	.	.	42·922	.	0·362[25]	43·284	.	
70	**Delatyn-Kolomea-Stefanówka**	112·622	.	.	.	111·977	.	.	111·977	.	
71	**Deutschbrod-Saar**	31·226	.	.	.	30·989	.	2·000[26]	32·989	.	
72	**Dolina-Wygoda**	8·246	.	.	.	8·071	.	0·275[27]	8·346	.	
73	**Fehring-Fürstenfeld**	20·092	.	.	.	19·858	.	0·268[28]	20·126	.	
74	**K. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft**										
	Monfalcone-Cervignano	16·555	.	.	.	16·364	.	0·040[29]	16·404	.	
	Cervignano-Reichsgrenze	2·777	.	.	.	.	.	.	.	2·968[30]	
	Zusammen	19·332	.	.	.	16·364	.	0·040	16·404	2·968	
75	**Fürstenfeld-Hartberg**										
	Fürstenfeld-Hartberg	29·695	.	.	.	29·506	0·234[31]	.	29·740	.	
	Flügel Bierbaum-Neudau	9·007	.	.	.	8·882	.	.	8·882		
	Zusammen	38·702	.		.	38·388	0.234	.	38·622	.	
76	**Gailthalbahn**										
	Arnoldstein-Hermagor	30·471	.	.	.	30·220	.	0·466[32]	30·686	.	
77	**Gleisdorf-Weiz**	14·594	.	.	.	14·359	.	0·421[33]	14·780	.	
78	**Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs**	19·387	.	.	.	19·051		0·421[34]	19·472	.	
79	**Gurkthalbahn[35] (Treibach-Althofen—Klein-Glödnitz)**	28·991	.	.		28·849	.	.	28·849	.	
80	**Heřmann-Městetz—Borohradek** mit der Abzweigung Hrochow—Teinitz—Chrast	56·698	.	.	.	56·858	.	2·264[36]	59·122	.	

[20]) Gemeinsam in der currenten Strecke mit der k. k. Donauuferbahn bis Mitte Wartehalle Brigittenau—Floridsdorf.

[21]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Laibach St.B. bis Eigenthumsgrenze der K.R.B. bei der Station Laibach S.B. (0·370 km) gemeinsam mit der K.R.B. und in der Station Laibach S.B. (1·488 km) gemeinsam mit der S.B.

[22]) In der Station Benescbau gemeinsam mit der K.F.J.B.

[23]) In der Station Hlihoka gemeinsam mit der L.Cz.J.E.

[24]) Dient in den Sommermonaten auch dem Personenverkehr.

[25]) In der Station Chahówka gemeinschaftlich mit der Staatsbahnlinie Zwardon—Neu-Sandec.

[26]) In der Station Deutscbbrod und der currenten Strecke der Oesterr. Nordwestbahnlinie Wien-Prag gemeinscbaftlich 2·00 km.

[27]) In der Station Dolina gem. mit der E.A.B.

[28]) In der Station Febring gemeinsam mit der U.W.B.

[29]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Monfalcone bis zur Abzweigung gegen Cervignano gemeinsam mit der S.B.

[30]) Im Betriebe der Società Veneta per imprese e costruzioni pubblicbe.

[31]) Von Mitte Aufnabmsgebäude Fürstenfeld bis Eigenthumsgrenze Eigentbum der Localbabn Febring-Fürstenfeld.

[32]) Von Mitte Aufnabmsgebäude Arnoldstein bis zur Abzweigung gegen Hermagor gemeinsam mit der Staatsbahnlinie St. Valentin—Tarvis.

[33]) In der Station Gleisdorf gemeinsam mit der U.W.B.

[34]) In der Station Göpfritz gemeinsam mit der K.F.J.B.

[35]) Schmalspurig 0·760 m.

[36]) In der Station Heřman-Městetz gemeinsam mit der Localbahn Přelouty-Prachowitz (St.E.G.) 0·828 km, in der Station Morowany der Linie Wien-Prag (St.E.G). 0·749 km, in der Station Borobradek der Linie Chotzen-Halbstadt (St.E.G.) 0·178 km, in der Station Chrast gemeinsam mit der Linie Deutscbbrod-Pardubitz (Oe.N.W.B.) 0.277 km und in der Station Chrudim derselben Linie gemeinsam 0·232 km.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
81	**Karlsbad-Johanngeorgenstadt**	35·887	.	.	.	35·299	0·688[1])	10·900 [2])	46·887	.	
82	**Kolin-Čerčan mit der Abzweiguug Rattay-Kácow** Theilstrecke Kolin-Neuhof a. d. Sazawa [3])	32.500	.	.	.	32·889	.	.	32·889	.	
83	**Kolomeaer Localbahnen** Kolomea-Peczeniżyn-Słoboda rungurska kopalnia	25·079	.	.	.	25·019	.	0·574 [4])	25·593	.	
	Abzweigung: Nadworniańskie przedmieście—Szeparowce-Kniażdwór	7·071	.	.	.	7·112	.	.	7·112	.	
	Zusammen	32·150	.	.	.	32·131	.	0·574	32·705	.	
84	**Krakau-Kozmyrzów und Zweiglinie Czyzyny-Mogyla**	18·910	.	.	.	18·560	.	1·387 [5])	19·947	.	
85	**Lemberg (Kleparów)-Janów**	17·512	.	.	.	17·278	.	4·974 [6])	22·252	.	
86	**Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)**	88·420	.	.	.	88·005	.	1·459 [7])	89·464	.	
87	**Marienbad-Karlsbad**	52·780[8])	.	.	.	52·519	.	0.756 [9])	53·275	.	
88	**Mährisch-Budwitz—Jamnitz**	20·630	.	.	.	20·466	.	0·309[10])	20·775	.	
89	**Mährische Westbahn**										
	Prossnitz-Triebitz	77·152	.	.	.	76·528	.	0·103[11])	76·631	.	
	Kosteletz-Čelechowitz	2·665	.	.	.	2·765	.	0·205[12])	2·970	.	
	Kornitz-Opatowitz	10·856	.	.	.	10·885	.	.	10·885	.	
	Zusammen	90·673	.	.	.	90·178	.	0·308	90·486	.	
90	**Mauthausen-Grein**	30·723	.	.	.	30·520	.	0·374[13])	30·894	.	
91	**Modřan-Čerčan mit Abzweigung Měchenic-Dobřis**	73·988	.	.	.	73.706	.	0·696[14])	74·402	.	
92	**Mösel-Hüttenberger Bahn**										
	Mösel-Hüttenberg	4·944	.	.	.	4·772	0·209[15])	.	4·981	.	
93	**Nakři Netolitz-Netolitz Stadt**	13·253	.	.	.	13·071	.	0·532[16])	13·603	.	
94	**Neue Bukowinaer Localbahnen**										
	Hadikfalva-Radautz-Brodina	49·453	.	.	.	49·263	.	0·241[17])	49·504	.	
	Hliboka-Sereth	15·121	.	.	.	14·931	.	3·334[18])	18·265	.	
	Itzkany-Suczawa	4·791	.	.	.	4·851	.	.	4·851	.	
	Karlsberg-Putna	5·464	.	.	.	5·456	.	.	5·456	.	
	Lużan-Zaleszczyki	42·609	.	.	.	42·608	.	0·933[19])	43·541	.	
	Nepolokoutz-Wiżnitz	43·846	.	.	.	43·650	.	0·264[20])	43·914	.	
	Zusammen	161·284	.	.	.	160·759	.	4·772	165·531	.	
95	**Neuhaus-Neubistritz** (schmalspurig 0·760 m)	30·418	.	.	.	32·869	.	.	32·869	.	
96	**Neu Łupkow-Cisna** (schmalspurig 0·760 m)	25·311	.	.	.	24·941	.	.	24·941	.	
97	**Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz**	36·397	.	.	.	35·921	.	0·919[21])	36·840	.	
98	**Ostgalizische Localbahnen**										
	Biała czortkowska-Zaleszczyki	51·234	.	.	.	50·806	.	0·232[22])	51·038	.	
	Tarnopol-Kopyczyńce	71·769	.	.	.	71·769	.	0·778[23])	72·547	.	
	Teresin-Iwanie puste	29·959	.	.	.	29·842	.	.	29·842	.	
	Wygnanka-Teresin-Skała	42·579	.	.	.	42·427	.	0·233[24])	42·660	.	
	Zusammen	195·541	.	.	.	194·844	.	1·243	196·087	.	
99	**Piła (Bolęcin)-Jaworzno**	21·176	.	.	.	21·050	.	0·237[25])	21·287	.	

[1]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Johanngeorgenstadt, Eigenthum der kgl. sächs. St.B. 0·688 km.

[2]) Gemeinsam in der currenten Strecke der Staatsbahnlinie Chodau-Neudek 8·752 km, Gemeinsam in der Station Karlsbad (B.B.) u. d. currenten Strecke d. B.E.B. 2·148 km.

[3]) Längendaten provisorisch.

[4]) In der Station Kolomea gemeinsam mit der L.Cz.J.E.

[5]) In der Station Krakau gemeinsam mit der Nordbahn 0·065 km, in der currenten Strecke gemeinsam mit der Staatsbahnlinie Krakau-Leuberg 1·322 km.

[6]) In der Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Lemberg bis Eigenthumsgrenze (nächst der Abzweigung) gemeinsam mit der E.L.B.T.

[7]) Mit der C.L.B. gemeinsam: Im Bahnhofe Lemberg (0·787 km), in der Station Rawa ruska (0·672 km).

[8]) Hievon 1·144 km gemeinsam mit der Localbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt.

[9]) In der Station Marienbad gemeinsam mit der Staatsbahnlinie Wien-Eger.

[10]) In Mährisch-Budwitz 0·309 km gemeinsam mit der Oesterr. Nordwestbahn.

[11]) In der Station Pressnitz gemeinsam mit der K.F.N.B.

[12]) In der Station Čelechowitz gemeinsam m. d. Staatsbahnlinie Olmütz-Čelechowitz.

[13]) In der Anschlussstation Mauthausen gemeinschaftlich mit der Staatsbahnlinie St. Valentin-Galsbach.

[14]) Gemeinschaftlich in der Station Modřan mit der Staatsbahnlinie Nusle-Modřan 0·327 km; gemeinschaftlich in der Station Čerčan-Pisely mit der Staatsbahnlinie Wien-Prag 0·369 km.

[15]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Mösel bis Eigenthumsgrenze Eigenthum der K.R.B.

[16]) In der Station Nakři-Netolitz gemeinsam mit der K.F.J.B.

[17]) In der Station Hadikfalva gemeinsam mit der L.Cz.J.E.

[18]) Von der Station Hliboka bis zur Abzweigung aus der currenten Strecke gemeinsam mit der L.Cz.J.E.

[19]) In der Station Lużan gemeinschaftlich mit der L.Cz.J.E. 0·501 km, und in der Station Zaleszczyki gemeinschaftlich mit der ostgal. Localbahn 0·432 km.

[20]) Gemeinsam in der Station Nepolokoutz mit der L.Cz.J.E.

[21]) In der Station Tschischkowitz (St.E.G.) Linie Lobositz-Libochowitz gemeinsam 0·369 km, in der Station Obernitz gemeinsam mit den k. k. öst. Staatsb. 0·550 km.

[22]) In der Anschlussstation Biała czortkówska gemeinschaftlich mit der Staatsbahnlinie Stanislau-Husiatyn.

[23]) In den Stationen Tarnopol u. Kopyczyńce gemeinsam mit den k. k. St.B.

[24]) In der Station Wygnanka gemeinsam mit der Staatsbahnlinie Stanislau-Husiatyn.

[25]) In der Station Bełecin gemeinsam mit der Localbahn Skawce-Trzebinia-Siersza.

100	**Pinzgauer Localbahn (Zell am See-Krimml)** (schmalspurig 0·760 m)	52·817	.	.	.	52·733	.	.	52·733	.
101	**Plan-Tachau**	11·888	.	.	.	11·710	.	0·829[26])	12·539	.
102	**Postelberg-Laun**	10·594	.	.	.	10·594	.	0·809[27])	11·403	.
103	**Potscherad-Wurzmes**	17·153	.	.	.	17·028	.	0·301[28])	17·329	.
104	**Rakonitz-Mlatz**	37·213	.	.	.	37·335	.	1·568[29])	38·903	.
105	**Rakonitz-Petschau** mit Abzweigung Protivitz-Buchau	103·396	.	.	.	103·144	.	1·183[30])	104·327	.
106	**Raudnitz-Hospozin**	23.646	.	.	.	23·646	.	1·226[31])	24·872	.
107	**Schlackenwerth-Joachimsthal**	8·484	.	.	.	8·123	.	.	8·123	.
108	**Schwarzenau-Waidhofen** a. d. Thaya	7·168	.	.	.	7·008	.	2·581[32])	9·589	.
109	**Schwarzenau-Zwettl**	21·470	.	.	.	21·360	.	0·162[32])	21·522	.
110	**Skawce-Trzebinia-Siersza**	59·263	.	.	.	57·828	.	1·955[33])	59·783	.
111	**Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg**	19·536	.	.	.	19·392	.	2·275[34])	21·667	.
112	**Starkenbach-Rochlitz**	20·204	.	.	.	19·934	.	0·259[35])	20·193	.
113	**Strakonitz - Březnitz, Blatna - Nepomuk, Březnitz-Rozmital**	79·917	.	.	.	80·096	.	3·294[36])	83·390	.
114	**Strakonitz-Winterberg-Wallern**	70·377	.	.	.	70·367	0·289[37])	0·124[38])	70·780	.
115	**Tirschnitz-Schönbach**	20.370	.	.	.	20·202	.	0·606[39])	20·808	.
116	**Tłumacz-Pałahicze—Tłumacz Stadt**	6·379	.	.	.	6·379	.	0·076[40])	6·455	.
117	**Unterdrauburg-Wöllan**	35·972	.	.	.	35·972	.	0·751[41])	36·723	.
118	**Valsuganabahn** Trient-Tezze (Reichsgrenze)	64·833	.	.	.	62·918	.	0·297[42])	63·215	.
119	**Vöcklabruck-Kammer**	8·540	.	.	.	8·315	.	2·603[43])	10·918	.
120	**Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth**	15·231	.	.	.	14·620	1·539[44])	0·440[45])	16·599	.
121	**Welser Localbahn-Gesellschaft**									
	Wels (Haiding)-Aschach	20·335	.	.	.	20·235	.	7·500[46])	27·735	.
	Schleppbahn z. Donaulandungspl. in Aschach[47])	0·773	.	.	.	0·873	.	.	0·873	.
	Wels-Unterrohr	24·935	.	.	.	24·796	.	0·509[48])	25·305	.
	Zusammen .	46·043	.	.	.	45·904	.	8·009	53·913	.

[26]) Von Aufnahmsgebäude Mitte Plau bis zur Eigenthumsgrenze (nächst der Abzweigung) gemeinsam mit der K.F.J.B.

[27]) In den Stationen Postelberg (0·221 km) und Laun (0·588 km) gemeinsam mit der E.P.P.K., hezw. mit der P.D.B.

[28]) In der Station Potscherad gemeinsam mit der E.P.P.

[29]) Gemeinsam in der Station Rakonitz der Staatshahnl. Rakonitz-Protivin 0·484 km, gemeinsam in der currenten Strecke mit der Localh. Rakonitz-Petschau 0·788 km, in der Station Mlatz gemeinsam mit der Staatshahnlinie Pilsen-Dnx 0·296 km.

[30]) In den Stationen Rakonitz 0·484 km nnd Pladen 0·699 km gemeinscbaftlich mit der Staatshahnlinie Rakonitz - Protivin, hezw. Pilsen-Dux-Eisenstein.

[31]) Gemeinscbaftlich mit der St.E.G. in der Station Raudnitz 0·712 km; gemeinschaftlich mit der Staatshahnlinie Zlonic-Hospozin in der Station Hospozin 0·514 km.

[32]) Von Mitte Anfnahmsgeh. Schwarzenau-Zwettl bis zur Abzweigung (Eigenthumsgrenze) gemeinsam mit der K.F.J.B.

[33]) Gemeinsam mit der k.k.St.B. Sucha-Skawina in der Station Skawce und der curr. Strecke 0·751 km; gemeinsam mit der Kaiser Ferd.-Nordbahnlinie Bielitz-Kalwarya in Wadowice 0·678 km; gemeinsam mit den k.k.St.B. in der Station Spytkowice (Linie Oświęcim-Podgórze) 0·526 km.

[34]) Von Mitte der Station Stankau bis zur Abzweigung gemeinsam mit der Staatsbahnl. Pilsen-Fürth (Station und cnrr. Strecke).

[35]) In der Station Starkenbach gemeinsam mit der Oesterr. Nordwesthahn 0·259 km.

[36]) Gemeinsam in der Station Nepomuk Staatsbahnlinie Wien-Eger 0·443 km; Strakonitz Staatsbahnlinie Wien - Eger 0·469 km; Březnitz Staatsh. Protivin-Zditz 0·205 km; gemeinsam in der Station Březnitz nnd der currenten Strecke der Staatsbahnlinie Protivin-Zditz 2·177 km.

[37]) In der Station Wallern Eigenthum der Localbahn Wodňan-Prachatitz-Wallern.

[38]) Von Mitte Aufnahmsgehäude Strakonitz bis znm Ausfahrtswechsel gegen Winterberg gemeinsam mit der K.F.J.B.

[39]) Gemeinschaftlich in der Station Tirschnitz mit der Buschtehrader Eisenbahn.

[40]) Gemeinscbaftlich in der Station Tłumacz-Palahicze mit der Staatshahnlinie Stanislau-Husiatyn 0·076 km.

[41]) In der Station Wöllan gemeinsam mit der steiermärkiscben Landesbahn Cilli-Wöllan 0·176 km, in der Station Unterdranhnrg gemeinsam mit der Südhahn 0·575 km.

[42]) In der Station Trient gemeins. mit der S.B.

[43]) Von Mitte Aufnahmsgehäude Vöcklabruck bis zur Abzweigungsstelle (Eigentbumsgrenze) mitbenützt mit der K.E.B.

[44]) Strecke Ebenfurth-Ungar. Grenze (Mitte Leithabrücke) Eigentbum der W.P.Wr.-N.B., im Betriebe der R.Oe.E.E. auf Rechnung der Localbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth.

[45]) In der Station Sollenau gemeinsam mit der Eisenhahn Wien-Aspang.

[46]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Wels bis Eigenthumsgrenze nächst der Station Haiding gemeinsam mit der K.E.B.

[47]) Dient dem Güter- und Personenverkehre.

[48]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Wels bis zum Ausfahrtswechsel gegen Unterrohr gemeinsam mit der Staatshahnlinie Wien-Salzburg.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
122	**Wodňan-Moldauthein**	20·976	.	.	.	20·720	.	0·340 [1]	21·060	.	[1] In der Station Wodňau gemeinschaftlich mit der Staatsbahnlinie Wien-Eger.
123	**Wodňan-Prachatitz-Wallern**	55·892	.	.	.	55·603	.	0·268 [2]	55·871	.	[2] Von Mitte Aufnahmsgebäude Wodňan bis zum Ausfahrtswechsel gegen Prachatitz gemeinsam mit der K.F.J.B.
124	**Wolframs-Cejl-Teltsch**	23·632	.	.	.	23·299	.	0·169 [3]	23·468	.	[3] In der Anschlussstation Wolframs-Cejl gemeinschaftlich mit der Staatsbahnlinie Iglau-Wessely.
125	**Wotic-Selčan**	16·620	.	.	.	16·410	.	0·205 [4]	16·615	.	[4] Von Mitte Anfnahmsgebäude Wotic bis zum Abzweigungswechsel gegen Selčan gemeinsam mit der Staatsbahnlinie Gmünd-Prag.
126	**Ybbsthalbahn**, Waidhofen—Lunz-Kienberg incl. Ybbsitz-Gstadt (sehmalsp.) [5]	76·187	.	.	.	76·383	.	.	76·383	.	[5] Spurweite 0·760 m.
127	**Zeltweg-Fohnsdorf**	5·907	.	.	.	5·673	.	0·254 [6]	5·927	.	[6] Gemeinsam in der Station Zeltweg mit der Staatsbahnlinie Amstetten-Pontafel.
128	**Zeltweg-Wolfsberg**	49·717	.	.	.	49·717	.	0·709 [7]	50·426	.	[7] Gemeinsam in der Station Zeltweg mit der Staatsbahnlinie Amstetten-Pontafel 0·384 km, gemeinsam in der Station Wolfsberg der Staatsbahnlinie Unterdrauburg-Wolfsberg 0·325 km.
129	**Zwittau-Polička-Skutsch**	51·999	.	.	.	51·999	.	0·493 [8]	52·492	.	[8] 0·373 km gemeinsam in der Station Zwittau mit der St.E.G., 0·120 km gemeinsam in der Station Skutsch mit der Oesterr. Nordwestbahn.
	Summe γ) Privatbahnen auf Rechnung sonstiger Eigenthümer	2819·123	.	.	.	2.801·392	2·959	70·368	2.874·719	2·968	
	Summe A, Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung im Ganzen	11.028·992	7·578	1.023·011	.	11 007·704	51·970	179·186	11.238·860	22·161	
		11.036·570									
	B. K. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe.										
	a) Im fremden Staatsbetriebe.										
130	**Bodenbach-Niedergrund-Reichsgrenze** [9]	11·945	.	11·945	.	11·005	.	0·289 [10]	11·294	.	[9] Im Betriebe der Kgl.S.St.B.
131	**Kufstein-Reichsgrenze** [11]	2·149	.	.	.	2·149	.	0·190 [12]	2·339	.	[10] In der Station Bodenbach gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.
132	**Troppau-Reichsgrenze** (Ratibor) [13]	2·012	.	.	.	2·012	.	.	2·012	.	[11] Im Betriebe der Kgl.B.St.B.
	Summe a) im fremden Staatsbetriebe	16·106	.	11·945	.	15·166	.	0·479	15·645	.	[12] In der Station Kufstein gem. mit der S.B.
	b) Im Privatbetriebe.										[13] Strecke von der Abzweigung bis zur Reichsgrenze im Betriebe der Kgl.P.St.B.
133	**Časlau—Zawratetz-Třemošnitz** [14] . . (Localbahn)										
	Časlau—Zawratetz-Třemošnitz	17·093	.	.	.	17·080	.	.	17·080	.	[14] Im Betriebe der Oe.N.W.B
	Skowie—Vrdy-Bučic	3·064	.	.	.	2·943	.	.	2·943	.	
	Zusammen	20·157	.	.	.	20·023	.	.	20·023	.	
134	**Časlau-Močowitz** [15] (Localbahn)	4·258	.	.	.	4·187	.	.	4·187	.	[15] Dient nur dem Güterverkehre.
135	**Königshan-Schatzlar** [16] (Localbahn)	5·691	.	.	.	5·238	.	0·193 [17]	5·431	.	[16] Im Betriebe der S.N.D.V.B.
	Summe b) im Privatbetriebe	30·106	.	.	.	29·448	.	0·193	29·641	.	[17] In der Station Königshan gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
	Summe B, k. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe	46·212	.	11·945	.	44·614	.	0·672	45·286	.	
	C. Privatbahnen im Privatbetriebe.										
	a) Hauptbahnen und in deren Eigenthum stehende Localbahnen.										

136	**K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn**									
	Auscha (A.T.E.)-Auscha (G.-Pr.W.A.)[18]	0·387	.	.	.	0·251	.	.	0·251	.
	Aussig-Komotau	64·971	.	64·971	.	64·290	.	0·261[19])	64·551	.
	Aussig-Aussig Landungsplatz[18]	5·080	.	.	.	5·549	.	.	5·549	.
	Czalositz (A.T.E.)-Czernosek (Oe.N.W.B.)	0·840	.	.	.	1·127	.	0.138[20])	1·265	.
	Türmitz-Bilin (Localbetrieb)	26·136	.	9·743	.	26·082	.	.	26·082	.
	Dux-Schwaz (Localbetrieb)	4·965	.	.	.	5·208	.	.	5·208	.
	Teplitz (Settenz)-Reichenberg (Localbahn)	142·905	.	.	.	143·101	.	0·805[21])	143·906	.
	Schleppbahn zum Localgüterbhf. Reichenberg	1·974	.	.	.	2·219	.	.	2·219	.
	Schleppb. zur Station Niemes (ehem. Localbahn)	3·047	.	.	.	3·047	.	.	3·047	.
	Zusammen	250·305	.	74·714	.	250·874	.	1·204	252·078	.
137	**K. k. priv. Böhmische Nordbahn**									
	Prag-Turnau	104·325	.	.	.	103·835	.	.	103·835	.
	Kralup-Neratovic	16·966	.	.	.	16·967	.	.	16·967	.
	Bakov-Georgswalde	97·580	0·493	.	.	98·193	.	.	98·193	.
	Rumburg-Nixdorf (Localbetrieb)	20·470	.	.	.	20·592	.	.	20·592	.
	Kreibitz-Neudörfl-Warnsdorf	11·458	.	.	.	11·315	.	.	11·315	.
	Bodenbach-Tannenberg	40·143	.	.	.	38·826	.	.	38·826	.
	Bensen—Böhm.-Leipa	20·218	.	.	.	20·647	.	.	20·647	.
	Schleppbahn zur Elbe in Tetschen[18]	0·818	.	.	.	0·730	.	.	0·730	.
	Zusammen	311·978	0·493	.	.	311·105	.	.	311·105	.
	Localbahnen.									
	Böhm.-Kamnitz—Steinschönau	4·471	.	.	.	4·451	.	.	4·451	.
	Kuttenthal—Unter-Cetno	8·334	.	.	.	8·354	.	.	8·354	
	Röhrsdorf-Zwickau	4·795	.	.	.	4·538	.	.	4·538	.
	Zusammen	17·600	.	.	.	17·343	.	.	17·343	.
	Im Ganzen	329·578	0·493	.	.	328·448	.	.	328·448[22])	
138	**A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn**									
	Prag (Bubna)-Komotau-Eger	237·819	.	113·364	.	237·273	.	1·817[23])	239·090	.
	Prag (Smichow)-Hostivic (Localbetrieb)	19·334	.	.	.	19·518	.	.	19·518	.
	Wejhybka (Kladno)-Kralup	24·816	.	.	.	25·092	.	.	25·092	.
	Duby—Alt-Kladno (Localbetrieb)	2·690	.	.	.	2 537	.	.	2·537	.
	Lužna Lišan-Rakonitz (Localbetrieb)	9·623	.	.	.	9·186	.	.	9·186	.
	Priesen-Kaaden (Brunnersdorf) (Localbetrieb)	9·939	.	.	.	10·771	.	.	10·771	.
	Komotau-Krima-Reichsgrenze (Reitzenhain)	35·373	0·870	.	.	36·298	0·967[24])	.	37·265	.
	Krima-Weipert-Reichsgrenze (Localbetrieb)	35·144	.	.	.	34·807	.	.	34·807	0·583[25])
	Falkenau (Reichsgrenze)-Klingenthal (Localbetr.)	26·888	0·898	.	.	27·766	0·215[26])	.	27·981	.
	Tirschnitz-Franzensbad	4·130	.	.	.	4·122	.	.	4·122	.
	Localbahn Krupa-Kolleschowitz	12·311	.	.	.	12 017	.	.	12·017	.
	Zusammen	418·067	1·768	113·364	.	419·387	1·182	1·817	422·386[27])	0·583
139	**K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft**[28])									
	Graz-Köflach	40·113	.	.	.	39·809	.	0·157[29])	39·966	.
	Lieboch-Wies (Localbetrieb)	50·847	.	.	.	50·690	.	.	50·690	.
	Zusammen	90·960	.	.	.	90·499	.	0·157	90·656	.
140	**K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn**									
	I. Besitz-Gruppe.									
	Wien-Krakau	411·787	0·628	387·673	0·628	412·268	.	.	412·268	.
	Verbindung des Wiener Nordbahnhofes mit der Donau-Uferbahn[18])	1·298	.	.	.	2·585	.	.	2·585	.

[18]) Dient nur dem Güterverkehre.
[19]) Mit der priv. Oe.U.St.E.G. nächst ihrer Station Anssig gemeinsam benütztes Anschlussgeleise.
[20]) Gemeinsam mit der Oesterr. Nordwestbahn in der Station Czernosek.
[21]) In der Station Lohositz gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.
[22]) Ansserdem steht im Betriebe der B.N.B. die Localhahn Mscheno—Unter-Cetno (14.938 km).
[23]) Mit der priv. Oe.U.St.E.G. gemeinsam für den Personenverkehr.
[24]) Strecke von der Reichsgrenze his Mitte Anfnahmsgehände in Reitzenhain Eigenthum der Kgl.S.St.B.
[25]) Strecke von Mitte Anfnahmsgehäude Weipert bis zur Reichsgrenze im Betriebe der Kgl.S.St.B.
[26]) Strecke von der Reichsgrenze his zum Beginn des Bahnhofes Klingenthal Eigenthum der Kgl.S.St.B.
[27]) Ausserdem ist im Betriebe der B.E.B. die Localhahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerhrunn.
[28]) Im Betriebe der S.B.G.
[29]) In der Station Graz der S.B. gemeinsam mit derselben.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	Floridsdorf-Jedlersdorf[1]	1·596	.	.	.	1·742	.	0·212[2]	1·954	.	[1] Dient nur dem Güterverkehre.
	Verbindungscurve bei Süssenbrunn[3]	0·997	.	.	.	0·510	.	.	0·510	.	[2] In der Station Jedlersdorf gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Gänserndorf-Marchegg	17·508	.	.	.	18·177	.	.	18·177	.	[3] Dient nur dem Viehverkehre.
	Lundenburg-Zellerndorf (Localbetrieb)	83·402	.	.	.	83·619	.	.	83·619	.	
	Neusiedl-Grussbach (Localbetrieb)	8·351	.	.	.	8·550	.	0·276[4]	8·826	.	[4] In der Station Grussbach-Schönau gem. mit der priv. Oe.U.St.E.G.
	Verbindungsgeleise der Station in Laa[5]	1·855	.	.	.	.	.	.	.	.	[5] Oberhan gegen Revers abgetragen.
	Lundenburg-Brünn	59·519	.	.	.	60·363	.	0·040[6]	60·403	.	[6] Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte des gemeinschaftlichen Aufnahmsgebäudes in Brünn gem. mit der priv. Oe.U.St.E.G.
	Prerau-Olmütz	22·655	.	.	.	22·390	.	.	22 390	.	
	Schönbrunn-Troppau	28·118	.	.	.	28·336	.	.	28·336	.	
	Oderberg-Reichsgrenze (Annaberg)[7]	3·264	.	.	.	3·745	.	.	3·745	.	[7] Den Fahrdienst besorgen die Kgl.P.St.B.
	Dzieditz-Saybusch	30 877	.	.	.	31·582	.	0·327[8]	31·909	.	[8] In der Station Saybusch-Zabłocie gem. mit der Galiz. Transversal-Bahn.
	Trzebinia-Reichsgrenze (Myslowitz)	26·019	0·044	.	.	26·639	.	.	26·639	.	
	Szczakowa-Reichsgrenze (Granica)	1·621	.	.	.	1·871	.	.	1·871	.	
	Krakau—Podgórze-Bonarka (Localbetrieb)	6·955	.	.	.	7·610	.	.	7·610	.	
	Verbindungscurve bei Krakau (Localbetrieb)	0·466	.	.	.	0·466	.	.	0·466	.	
	Verbindungscurve bei Podgórze-Płaszów[9]	0·469	.	.	.	.	.	.	.	.	[9] Betrieb nicht eröffnet.
	Brünn-Olmütz	100·531	.	.	.	101·448	.	0·040[10]	101·488	.	[10] In der Station Brünn gemeinsam mit der priv. Oe.U.St.E.G.
	Olmütz-Sternberg	14·397	.	.	.	14·376	.	.	14·376	.	
	Nezamislitz-Prerau	27·313	.	.	.	27·940	.	.	27·940	.	
	Kojetein-Bielitz	168·537	.	.	.	168·774	.	10·513[11]	179·287	.	[11] Péagestrecke Friedland—Friedek-Mistek; Eigenthum der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
	Verbindungscurve bei Bielitz	1·230	.	.	.	1·230	.	.	1·230	.	
	Zusammen	1.018·765	0·672	387·673	0·628	1.024·221	.	11·408	1.035·629	.	
	II. Besitz-Gruppe. Localbahnen.										
	Drösing-Zistersdorf	11·305	.	.	.	11·423	.	.	11·423	.	
	Branowitz-Pohrlitz	8·323	.	.	.	8·472	.	.	8·472	.	
	Göding—K. k. Aerarial-Tabakfabrik	1·408	.	.	.	1·894	.	.	1·894	.	
	Göding (k. k. Tabakfabr.)-ungar. Grenze (Holics)	0·814	.	.	.	0·814	3·450[12]	.	4·264	.	[12] Von der ungar. Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Holics Eigenthum der Holics-Gödinger Localbahn-Actien-Gesellschaft.
	Rohatetz-Strassnitz	4·721	.	.	.	5·078	.	6·909[13]	11·987	.	[13] Strecke von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Sudoměřitz-Petrau (0·303 km) und Péagestrecke Sudoměřitz-Petrau-Strassnitz (6·606 km) Eigenthum der Oe.U.St.E.G.
	Kremsier-Zborowitz	16·520	.	.	.	16·651	.	.	16·651	.	
	Rohrbach i. M.—Gross-Seelowitz	2·350	.	.	.	2·613	.	.	2·613	.	
	Kojetein-Tobitschau	10·534	.	.	.	10·765	.	.	10·765	.	
	Mähr.-Weisskirchen—Krasna	24·770	.	.	.	24·646	.	.	24·646	.	
	Wall.-Mesecritsch—Wsetin	18·154	.	.	.	18·131	.	.	18·131	.	
	Krasna-Rožnau	13·183	.	.	.	13·054	.	.	13·054	.	[14] Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Kalwarya gemeinsam mit den k.k.St.B.
	Zauchtl-Bautsch	38·831	.	.	.	39·011	.	.	39·011	.	
	Zauchtl-Fulnek	9·498	.	.	.	9·610	.	.	9·610	.	
	Hotzendorf-Neutitschein	10·073	.	.	.	10·184	.	.	10·184	.	[15] Von der Eigenthumsgrenze bis zum Anschluss an die Linie Sucha-Skawina gemeinsam mit den k.k.St.B.
	Golleschau-Ustroń	5·414	.	.	.	5·380	.	.	5·380	.	
	Stauding-Wagstadt	7·488	.	.	.	7·419	.	.	7·419	.	[16] Von der ungarischen Landesgrenze bis Aufnahmsgebäudemitte Kutti Eigenthum der ungar. Nordwest-Local-Eisenbahn-Actiengesellschaft.
	Troppau-Bennisch	29·660	.	.	.	30·144	.	.	30·144	.	
	Bielitz-Kalwarya	57·268	.	.	.	57·519	.	0·929[14]	58·448	.	
	Verbindungscurve bei Kalwarya	0·240	.	.	.	0·240	.	0·095[15]	0·335	.	[17] Ausserdem sind im Betriebe der K.F.N.B. die Ostrau-Friedlander Eisenb. (32·691 km), die Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding (37·672 km), die Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz (24·620 km), die Auspitzer Localbahn (6·780 km) und die Localbahn Mutenitz-Gaya (15·362 km).
	Petrowitz-Karwin	9·828	.	.	.	10·161	.	.	10·161	.	
	Lundenburg-Landesgrenze-Kutti	9·537	.	.	.	10·275	6·846[16]	.	17·121	.	
	Zusammen	289·919	.	.	.	293·484	10·296	7·933	311·713	.	
	K.F.N.B. im Ganzen	1.308·684	0·672	387·673	0·628	1.317·705	10·296	19·341	1.347·342[17]	.	

141	**K. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn**										
	Oderberg-ungar. Grenze (Csacza)	63·496	.	12.880	.	63·496	0·430[18])	0·322[19])	64·248	.	
142	**K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn**[20])										
	Leoben-Vordernberg (Localbetrieb)	15·200	.	.	.	14·925	.	0·531[21])	15·456	.	
143	**K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn**										
	Wien-Nimburg-Jungbunzlau	352.914	.	.	.	352·634	.	.	352·634	.	
	Schleppbahn Korneuburg-Donaulände[22])	1·550	.	.	.	1·639	.	.	1·639	.	
	Verbindung mit der Donauuferbahn bei Wien[22])	1·164	.	.	.	1·164	.	.	1·164	.	
	Zellerndorf-Sigmundsherberg (Localbetrieb)	19·711	.	.	.	19·852	.	.	19·852	.	
	Deutschbrod-Rossitz	92·296	.	.	.	91·693	.	.	91·693	.	
	Gr.-Wossek—Alt-Paka—Parschnitz	128·960	.	.	.	128·972	.	.	128·972	.	
	Wostroměř-Jičin (Localbetrieb)	17·462	.	.	.	17·492	.	.	17·492	.	
	Pelsdorf-Hohenelbe (Localbetrieb)	4·400	.	.	.	4·479	.	.	4·479	.	
	Trautenau-Freiheit (Localbetrieb)	9·862	.	.	.	10·030	.	.	10·030	.	
	Nimburg-Tetschen-Mittelgrund	136·796	.	.	.	136·648	.	.	136·648	.	
	Tetschen-Laube[22])	3·271	.	.	.	2 490	.	.	2·490	.	
	Zweites Verbindungsgeleise zwischen Tetschen und Laube[22])	1·071	.	.	.	2·474	.	.	2·474	.	
	Lissa-Prag	34·075	.	.	.	34·340	.	.	34·340	.	
	Schreckenstein-Aussig	1·467	.	.	.	1·561	.	.	1·561	.	
	Chlumetz-Reichsgrenze (Mittelwalde)	113·014	.	.	.	113·243	6·121[23])	.	119·364	.	
	Geiersberg-Wildenschwert	14·065	.	.	.	13·627	.	.	13·627	.	
	Zusammen	932·078	.	.	.	932·338	6·121	.	938·459[24])	.	
144	**Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.**										
	I. Altes Netz.										
	Brünn-Prag	254·211	.	254·211	.	254·171	.	.	254·171	.	
	Prag-Bodenbach	129·544	.	72·258	.	129·736	.	.	129·736	.	
	Verbindungscurve in Prag	0·630	.	0·630	.	0·630	.	.	0·630	.	
	Böhm.-Trübau—Olmütz	85·471	.	.	.	86·178	.	0·660[25])	86·838	.	
	Marchegg-ungar. Grenze	3·075	.	3·075	.	2·304	.	.	2·304	.	
	Zusammen	472·931	.	330·174	.	473·019		0·660	473·679	.	
	II. Ergänzungsnetz.										
	Wien-Strelitz	142·414	.	10·985	.	142·641	.	.	142·641	.	
	Schlachthausbahn in Wien[26])	2·791	.	2·791	.	2·526	.	.	2·526	.	
	Flügel zu den Szallasen[26])	0·670	.	.	.	0·526	.	.	0·526	.	
	Verbindung mit der Donau-Uferbahn[22])	1·118	.	.	.	0·865	.	.	0·865	.	
	Stadlau-Marchegg	34·475	.	34·475	.	35·606	.	.	35·606	.	
	Verbindung mit Süssenbrunn (K.F.N.B.)[26])	6·189	.	.	.	6·147	.	.	6·147	.	
	Grussbach-Znaim	25·214	.	.	.	25·604	.	.	25·604	.	
	Verbindungsbahn in Brünn	0·992	.	0·992	.	1·019	.	.	1·019	.	
	Zusammen	213·863	.	49·243	.	214·934	.	.	214·934	.	
	III. K. k. priv. Brünn-Rossitzer Bahn.										
	Strelitz-Brünn	12·442	.	12·442	.	12·116	.	.	12·116	.	
	Strelitz-Segen Gottes	10·650	.	.	.	10·547	.	.	10·547	.	
	Segen Gottes-Oslavan[27])	5·591	.	.	.	5·442	.	.	5·442	.	
	Schleppbahnen zu den Kohlenschächten[27])	1·403	.	.	.	0·946	.	.	0·946	.	
	Zusammen	30·086	.	12.442	.	29·051	.	.	29·051	.	
	IV. Ungarantirte Linien.										
	Wien-ungar. Grenze (Bruck a/L.)	39·092	.	.	.	40·712	.	0·458[28])	41·170	.	
	Chotzen-Halbstadt-Reichsgrenze (Friedland)	92·273	.	.	.	90·836	.	.	90·836	1·940[29])	
	Wenzelsberg-Starkotsch	2·250	.	.	.	2·369	.	0·297[30])	2·666	.	
	Halbstadt-Ottendorf (Localbetrieb)	13·636	.	.	.	13·477	.	.	13·477	.	
	Verbindungscurve in Halbstadt	0·516	.	.	.	0·516	.	.	0·516	.	
	Zusammen	147·767	.	.	.	147·910	.	0·755	148·665	1·940	

[18]) Strecke der Galiz. Transversalbahn von Mitte Aufnahmsgebäude in Zwardón bis znr ungar. Grenze.

[19]) Vom Anschlusspunkte nächst der Station Oderberg bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gem. mit der K.F.N.B.

[20]) Im Betriebe der S.B.

[21]) Von der Eigenthumsgrenze nächst der Station Leoben bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der SB.

[22]) Dient nur dem Güterverkebre.

[23]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude in Mittelwalde Eigenthum der Kgl.P.St.B.

[24]) Ausserdem sind im Betriebe der Oe.N.W.B. die Kuttenberger Localbahn . (2·875 km) die Linien der k.k.St.B.: Časlau—Zawratetz-Třemošnitz (17·080 km) Skowic—Vrdy-Bučic . . . . . (2·969 km) Časlau-Močowitz . . . . . (4·187 km) ferner die Localbahnen: Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha . . . . . (24·648 km) Častolowitz-Reichenau-Solnitz (15·382 km) Deutscbbrod-Humpoletz . . . (25·180 km) und Melnik-Mscbeno sammt Flügelbahnen (29·250 km).

[25]) In der Station Olmütz gemeinsam mit der K.F.N.B.

[26]) Dient dem Viebverkehre.

[27]) Nur für Kohlenverkebr.

[28]) Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude in der Station Bruck a/L. gemeinsam mit den Kgl.U.St.B.

[29]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude in der Station Halbstadt bis zur Reichsgrenze (g. Friedland) im Betriebe der Kgl.Pr.St.B.

[30]) In der Station Starkotscb gemeinsam mit der S.N.D.V.B.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	V. Localbahnen.										
	Bruck a/L.-Hainburg	21·650	.	.	.	21·206	.	.	21·206	.	
	Schwechat-Mannersdorf	28·738	.	.	.	28·530	.	0·252[1]	28·782	.	[1]) Von der Einmündung nächst der Station Kl.-Schwechat bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der K.E.B.
	Verbindungsgeleise der Linien Wien-Bruck und Schwechat-Mannersdorf in Götzendorf	0·413	.	.	.	0·413	.	.	0·413	.	
	Flügel in die Freudenau	1·318	.	.	.	1·160	.	.	1·160	.	
	Enzersdorf bei Staatz-Poisdorf	9·392	.	.	.	9·198	.	.	9·198	.	
	Segen Gottes-Okříško	51·139	.	.	.	51·299	.	.	51·299	.	
	Studenetz—Gr.-Meseritsch	22·273	.	.	.	22·260	.	.	22·260	.	
	Brünn-Tischnowitz	28·347	.	.	.	28·223	.	.	28·223	.	
	Zwittawa-Uferbahn[2])	1·127	.	.	.	1·127	.	.	1·127	.	[2]) Dient nur dem Güterverkehre.
	Schwarzbach-Littau	2·579	.	.	.	2·531	.	.	2·531	.	
	Rudelsdorf-Landskron	3·761	.	.	.	3·486	.	.	3·486	.	
	Ottendorf-Reichsgrenze-Mittelsteine	2·712	.	.	.	3·085	7·628[3])	.	10·713	.	[3]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Mittelsteine Eigenthum der Kgl.P.St.B.
	Čelakowitz-Brandeis a/E.	8·099	.	.	.	7·896	.	.	7·896	.	
	Čelakowitz-Mochow[2])	3·981	.	.	.	4·031	.	.	4·031	.	
	Chotzen-Leitomischl	22·018	.	.	.	21·778	.	.	21·778	.	
	Přelouč-Prachowitz	18·803	.	.	.	18·701	.	.	18·701	.	
	Tasowitz—Kalk-Podol	2·387	.	.	.	2·299	.	.	2·299	.	
	Peček—Zasmuk—Gr.-Bečvar	23·970	.	.	.	23·601	.	.	23·601	.	
	Bošic-Kaufim	3·010	.	.	.	2·738	.	.	2·738	.	
	Bošic-Svojšic (Karlsthal)	1·974	.	.	.	1·911	.	.	1·911	.	
	Poříčan-Sadska-Nimburg	13·434	.	.	.	13·478	.	.	13·478	.	[4]) Betrieb nicht eröffnet.
	Verbindungsgeleise m. d. Oe.N.W.B. in Nimburg[4])	0·892	.	.	.	.	.	.	.	.	[5]) Im Betriebe der B.C.B.
	Verbindungslinie Nimburg-Velelib	2·846	.	.	.	.	.	.	.	2·846[5])	
	Kralup-Welwarn	9·803	.	.	.	9·744	.	.	9·744	.	
	Minkowitz-Swoleňowes	7·893	.	.	.	7·593	.	.	7·593	.	
	Jenšovic-Lužec	3·214	.	.	.	3·173	.	.	3·173	.	
	Lobositz-Libochowitz	13·816	.	.	.	13·858	.	.	13·858	.	
	Zusammen .	309·589	.	.	.	303·319	7·628	0·252	311·199	2·846	
	Theilstrecken der Mähr. Transversalbahn.										
	Brünn-Vlarapass (Landesgrenze)	162·742	.	.	.	163·053	.	.	163·053	.	
	Verbindungsgeleise bei Schimitz	1·999	.	.	.	1·258	.	.	1·258	.	
	Verbindung mit der K.F.N.B. bei Holubitz[2])	2·380	.	.	.	2·016	.	.	2·016	.	
	Verbindung mit der K.F.N.B. in Bisenz-Pisek	1·483	.	.	.	1·449	.	.	1·449	.	
	Wessely a/M.-Strassnitz (Landesgrenze)	14·451	.	.	.	14·951	.	.	14·951	.	
	Kunowitz—Ungar.-Hradisch	4·726	.	.	.	4·854	.	.	4·854	.	
	Verbindungscurve bei Kunowitz[2])	0·535	.	.	.	0·535	.	.	0·535	.	
	Verbindung mit der K.F.N.B. in Ungar.-Hradisch[2])	0·992	.	.	.	0·679	.	.	0·679	.	
	Zusammen .	189·308	.	.	.	188·795	.	.	188·795	.	
	Oe.U.St.E.G. im Ganzen .	1.363·544	.	391·859	.	1.357·028	7·628	1·667	1.366·323	[6]) 4·786	[6]) Ausserdem ist im Betriebe der Oe.U.St.E.G. die Localbahn Swoleňowes-Smečna (9·957 km) und die Localbahn Brandeis a/E.—Neratowitz (15·327 km).
145	**K. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn**[7])										[7]) Im Betriebe der K.F.N.B.
	Mähr.-Ostrau—Friedland	33·005	.	.	.	32·526	.	0·165[8])	32·691	.	[8]) In der Station Mähr.-Ostrau gemeinsam mit der K.F.N.B.

146	**K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft**									
	Wien-Triest	577·231	.	577·231	.	577·231	.	.	577·231	.
	Mödling-Laxenburg	4·662	.	.	.	4·930	.	.	4·930	.
	Wr. Neustadt—ungar. Grenze (Oedenburg)	4·412	.	.	.	5·049	.	.	5·049	.
	Bruck-Leoben	17·029	.	.	.	16·541	.	.	16·541	.
	Marburg-Franzensfeste	375·080	.	2·585	.	375·577	.	.	375·577	.
	Verbindungsgeleise in Marburg	0·622	.	0·622	.	0·622	.	.	0 622	.
	Pragerhof-Polstrau-ungar. Grenze	51·853	.	.	.	51·695	.	.	51·695	.
	Verbindungsgeleise bei Pragerhof	0·751	.	0·718	.	0·751	.	.	0·751	.
	Steinbrück-Rann-ungar. Grenze (Sissek)	50·804	.	.	.	50·804	.	.	50 804	.
	St. Peter-ungar. Grenze (Fiume)	52·055	.	.	.	52·138	.	.	52·138	.
	Nabresina-Cormons-Reichsgrenze	49·688	.	13·656	.	47·475	.	.	47·475	2·213 [9]
	Verbindungsgeleise nächst Nabresina	0·683	.	0·683	.	0·683	.	.	0·683	.
	Kufstein-Ala-Reichsgrenze	305·716	.	141·815	.	294·711	.	.	294·711	10·815 [10]
	Zusammen	1.490·586	.	737·310	.	1.478·207	.	.	1.478·207	13·028
	Localbahnen.									
	Liesing-Kaltenleutgeben	6·680	.	.	.	6·737	.	.	6·737	.
	Spielfeld-Radkersburg	30·927	.	.	:	30·731	.	.	30·731	.
	Zusammen	37·607	.	.	.	37·468	.	.	37·468	.
	S.B.G. exclus. Elekt. Bahn Mödling-Hinterbrühl im Ganzen	1.528·193	.	737·310	.	1.515·675	.	.	1.515·675	[11] 13·028
147	**K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn**									
	Pardubitz-Reichenberg-Reichsgrenze (Seidenberg)	199·876	.	.	.	199·876	2·066 [12]	0·237 [13]	202·179	.
	Josefstadt-Reichsgrenze (Liebau)	62·151	.	.	.	62·574	2·628 [14]	.	65·202	.
	Eisenbrod-Tannwald (Localbetrieb)	17·515	.	.	.	17·732	.	.	17·732	.
	Zusammen	279·542	.	.	.	280·182	4·694	0·237	285·113	[15] .
148	**K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang**									
	Wien—Felixdorf—Wr. Neustadt—Aspang	75·916	.	5·430	.	75·567	.	9·590 [16]	85·157	.
	Centralfriedhof—Klein-Schwechat (Localbetrieb)	3·229	.	.	.	3·399	.	0·467 [17]	3·866	.
	Verbindungscurve zur Donaulände-Bahn gegen Oberlaa	0·768	.	.	.	.	.	.	.	0·768 [18]
	Zusammen	79·913	.	5·430	.	78·966	.	10·057	89·023	[19] 0·768
149	**K. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn** [20]									
	Meidling—Pottendorf—Wr. Neustadt	50·684	.	0·577	.	50·684	.	0·338 [21]	51·022	.
	Pottendorf—Grammat-Neusiedl (Localbetrieb)	13·866	.	.	.	13·517	.	.	13·517	.
	Ebenfurth-ungar. Grenze (Mitte Leithabrücke)	1·261	.	.	.	.	.	.	.	1·539 [22]
	Verbindungsgeleise mit der Donaulände-Bahn bei Inzersdorf	1·302	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen	67·113	.	0·577	.	64·201	.	0·338	64·539	1·539
	Summe a) Hauptbahnen und in deren Eigenthum stehende Localbahnen	6.759·678	2·933	1.723·807	0·628	6.746·250	30·351	35·836	6.812·437	20·704
		6.762·611								
	b) Selbstständige Localbahnen mit Ausnahme der im Staatsbetrieb befindlichen.									
150	**Auspitzer Localbahn** [23]									
	Auspitz Station-Auspitz Stadt	6·831	.	.	.	6·780	.	.	6·780	.
151	**K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn**									
	Bozen-Meran	31·606	.	.	.	31·117	.	0·156 [24]	31·273	.
152	**Brandeis a E.-Neratowitz** [25]	15·212	.	.	.	14·891	.	0·436 [25]	15·327	.

[9] Strecke von Mitte Anfnahmsgebäude Cormons bis zur Reichsgrenze im Betriebe der ital. Adria-Eisenbahn-Compagnie.

[10] Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Ala bis zur Reichsgrenze im Betriebe der ital. Adria-Eisenbahn-Compagnie.

[11] Ausserdem sind im Betriebe der S.B. die Graz-Köflacher Eisenbahn (90·656 km), die Leoben-Vordernberger Eisenbahn (15·456 km), die Wien-Pottendorf-Wr. Nenstädter Bahn (64·539 km), die Localbahn Cilli-Wöllan sammt Flügel Hundsdorf-Skalis (39·101 km), die Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au (22·747 km), die Localbahn Pöltschach-Gonobitz (14·767 km), die Localbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz (11·319 km) und die Localbahn Radkersburg-Luttenberg (25·450 km), die Uebertschcrbahn Bozen—Kaltern (14·973 km) nnd die Localbahn Laibach-Brczovic—Oberlaibach (19·298 km).

[12] Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Seidenberg Eigentbnm der Kgl.P.St.B.

[13] Von der Abzweigung nächst der Station Pardubitz bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.

[14] Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Liebau Eigenthum der Kgl.P.St.B.

[15] Ausserdem sind im Betriebe d. S.N.D.V.B. die Linie Königsban-Schatzlar der Oest. Staatsbahnen (5·431 km) nnd die Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald mit Flügel Morchenstern—Josefstbal-Maxdorf (zusammen 34·083 km).

[16] Vom Anschluss an die Wr.V.B. bis Eigentbumsgrenze (0·059 km) Eigentbum der k.k. St.B.; ferner von der Einmündung in die Station Fellxdorf bis zur Ausmündnng aus der Station Wr. Neustadt gemeinsam mit der S.B.

[17] In der Station Kl.-Schwechat gemeinsam mit der K.E.B.

[18] Im Betriebe der k.k.Oe.St.B.

[19] Ausserdem steht im Betriebe der Eisenbahn Wien-Aspang die Schneebergbahn mit 41·849 km Adbäsionsbahn u. 9·671 km Zahradbahnstrecke.

[20] Im Betriebe der S.B.

[21] In den Stationen Meidling (0·120 km) und Wr. Neustadt (0·218 km) gem. mit d. S.B.

[22] Im Betriebe der R.Oe.E.E. auf Recbnung der Localbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth.

[23] Im Betriebe der K.F.N.B.

[24] In der Station Bozen gem. mit der SB.

[25] Im Betriebe der St.E.G., gemeinsam in Brandeis a/E. mit der Localbahn Čelakowitz-Brandeis a/E. (St.E.G.) 0·185 km, gemeinsam in der Station Neratowitz mit der böbm. Nordbahn 0·251 km.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
153	**K. k. priv. böhm. Commercialbahnen**										
	Königgrätz-Wostroměř	33·996	.	.	.	33·996	.	0·927 [1])	34·923	.	
	Sadova-Smiřitz	10·699	.	.	.	10·699	.	1·090 [2])	11·789	.	
	Nimburg-Jičin	40·888	.	.	.	40·888	2·846 [3])	1·783 [4])	45·517	.	
	Křinec-Königsstadtl	11·955	.	.	.	11·856	.	.	11·856	.	
	Kopidlno-Libaň	4·055	.	.	.	3·988	.	.	3·988	.	
	Libaň-Bakov	33·303	.	.	.	33·370	.	2·435 [5])	35·805	.	
	Dětenitz-Dobrowitz	14·183	.	.	.	14·056	.	.	14·056	.	
	Rokycan-Miröschau-Nezvěstic	26·719	.	.	.	26·570	.	0·328 [6])	26·898	.	
	Smidar-Hochwessely	7·826	.	.	.	7·680	.	.	7·680	.	
	Zusammen	183·624	.	.	.	183·103	2·846	6·563	192·512	.	
154	**Častolowitz-Reichenau-Solnitz (Kwasnei)**[7])	15·277	.	.	.	15·122	.	0·260 [8])	15·382	.	
155	**Deutschbrod-Humpoletz**[7])	25·275	.	.	.	25·031	.	0·149 [9])	25·180	.	
156	**Friedlander Bezirksbahnen**										
	Raspenau-Liebwerda-Weissbach	6·072	.	.	.	5·919	.	0·294 [10])	6·213	.	
	Friedland-Hermsdorf [11])	10·781	.	.	.	10·468	.	.	10·468	.	
	Zusammen	16·853	.	.	.	16·387	.	0·294	16·681	.	
157	**Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha**[7])										
	Gross-Priesen—Loschowitz—Wernstadt	16·566	.	.	.	16·425	.	0·418 [12])	16·843	.	
	Loschowitz—Auscha	7·846	.	.	.	7·805	.	.	7·805	.	
	Zusammen	24·412	.	.	.	24·230	.	0·418	24·648	.	
158	**Innsbrucker Mittelgebirgsbahn**										
	Berg Isel-Igls [13])	8·546	.	.	.	8·368	.	.	8·368	.	
159	**Königshof-Beraun-Koněprus** schmalspurig[14])	10·534	.	.	.	9·870	.	.	9·870	.	
	Flügel zur Verladestelle Kopyla	0·802	.	.	.	0·775	.	.	0·775	.	
	Flügel zur Verladestelle bily-lom	0·898	.	.	.	0·874	.	.	0·874	.	
	Zusammen	12·234	.	.	.	11·519	.	.	11·519	.	
160	**Kremsthalbahn**										
	Linz-Kremsmünster-Klaus Steyerling	64·936	.	.	.	64·830	.	0·586 [15])	65·416	.	
	Unter-Rohr—Bad Hall	4·302	.	.	.	4·138	.	.	4·138	.	
	Zusammen	69·238	.	.	.	68·968	.	0·586	69·554	.	
161	**Kuttenberger Localbahn** [16])	2·809	.	.	.	2·786	.	0·089 [17])	2·875	.	
162	**Laibach-Brezovič-Oberlaibach** [18])	11·561	.	.	.	11·333	.	7·965 [19])	19·298	.	
163	**Melnik-Mscheno** mit Flügel Lhotka-Střednitz und Melnik Elbeumschlagplatz [16])	29·824	.	.	.	29·202	.	0·048 [20])	29·250	.	
164	**Mori-Arco-Riva** am Gardasee (schmalspurig [21])	24·502	.	.	.	24·063	.	.	24·063	.	
165	**Mscheno—Unter-Cetno** [22])	14·364	.	.	.	14·364	0·574 [23])	.	14·938	.	
166	**Mühlkreisbahn-Gesellschaft** [24])										
	Linz-Urfahr-Aigen Schlögl	57·790	.	.	.	57·584	.	.	57·584	.	
167	**Mutenitz-Gaya** [25])	16·002	.	.	.	15·362	.	.	15·362	.	
168	**K. k. priv. Neutitscheiner Localbahn**										
	Zauchtl-Neutitschein	8·360	.	.	.	8·150	.	.	8·150	.	

[1]) In den Stationen Königgrätz (0·570 km) nnd Wostroměř (0·357 km) gemeinsam mit der Oe.N.W.B.

[2]) Strecke von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Smiřitz der S.N.D.V.B. gemeinsam mit der S.N.D.V.B.

[3]) Strecke zwischen den Stationen Nimburg und Velelih Eigenthum der priv. Oe.U. St.E.G.

[4]) In der Station Nimburg (0·486 km) und vom Anschlusse nächst der Station Jičin bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst 1·297 km) gem. mit d. priv. Oe.U.St.E.G., bezw. mit der Oe.N.W.B.

[5]) Von der Einmündung nächst der Station Bakov bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der B.N.B.

[6]) Von der Einmündung nächst der Station Rokycan bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der B.W.B.

[7]) Im Betriebe der Oe.N.W.B.

[8]) Von Mitte des Aufnahmsgebäudes Častolowitz bis Endo dieser Station (Eigenthumsgrenze) gem. mit der Oe.N.W.B.

[9]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Deutschbrod bis Eigenthumsgrenze gemeinsam m. der Oe.N.W.B.

[10]) Gemeinschaftlich mit der S.N.V.B. in der Station Raspenau.

[11]) Schmalspurig 0·760 m.

[12]) In der Station Gross-Priesen gemeinsam mit der Oe.N.W.B.

[13]) Schmalspurig 1·00 m.

[14]) Schmalspurig 0·760 m, dient nur dem Güterverkehre.

[15]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Linz bis zur Abzweigstelle gemeinsam mit der K.E.B.

[16]) Im Betriebe der Oe.N.W.B.

[17]) Nächst der Station Sedletz-Kuttenberg gemeinsam mit der Oe.N.W.B.

[18]) Im Betriebe der S.B.

[19]) Gemeinsam i. d. Station Laibach Südbahn 0·172 km, in der currenten Strecke der Südbahnlinie Wien-Triest 7·793 km.

[20]) Gemeinsam mit der Nordwestb. in Melnik.

[21]) Spurweite 0·760 m.

[22]) Im Betriebe der B.N.B.

[23]) In der Station Mscheno der Localbahn Melnik-Mscheno 0·228 km und in der Station Unter-Cetno der Localbahn Cetno-Knttenthal 0·346 km.

[24]) Am 18. October 1900 in den Staatsbetrieb übernommen, wird einstweilen noch mit soparater Betriebsrechnung geführt, uud provisorisch unter den solbstständigen Localbahnen ausgewiesen.

[25]) Eigenthum der Brünnor Localeisenbahngesellschaft im Betriebe der K.F.N.B.

169	**Niederösterreichische Waldviertelbahn** [26])									
	Gmünd-Litschau	26·020	.	.	.	25·427	.	.	25·427	.
	Zweiglinie Alt-Nagelberg-Heidenreichstein	13·039	.	.	.	12·969	.	.	12·969	.
	Zusammen	39·059	.	.	.	38·396	.	.	38·396	.
170	**Otrokowitz-Zlin-Wisowitz** [27])	24·719	.	.	.	24·478	.	0·142[28])	24·620	.
171	**Pielachthalbahn** (schmalspurig 0·760 m)									
	St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach	31·523	.	.	.	31·316	.	.	31·316	.
	Obergrafendorf-Mank	18·013	.	.	.	18·007	.	.	18·007	.
	Zusammen	49·536	.	.	.	49·323	.	.	49·323	.
172	**Localbahn Radkersburg-Luttenberg** [18])									
	Radkersburg-Luttenberg	25·450	.	.	.	25·200	0·250[29])	.	25·450	.
173	**Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn** [30])									
	Reichenberg-Gablonz-Tannwald	25·792	.	.	.	25·792	.	1·597[31])	27·389	.
	Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf	6·625	.	.	.	6·694	.	.	6·694	.
	Zusammen	32·417	.	.	.	32·486	.	1·597	34·083	.
174	**Saitz-Tscheitsch-Göding** [27])	38·134	.	.	.	37·672	.	.	37·672	.
175	**Salzkammergut-Localbahn-Actien-Gesellschaft**									
	Ischl Staatsbahnhof-Pfandl-St. Lorenz-Salzburg (schmalspurig [21])	63·290	.	.	.	63·180	.	.	63·180	.
	St. Lorenz-Mondsee (schmalspurig [21])	3·675	.	.	.	3·578	.	.	3·578	.
	Zusammen	66·965	.	.	.	66·758	.	.	66·758	.
176	**Schneebergbahn** [32])									
	Wr. Neustadt-Puchberg mit Flügelbahn Fischau-Wöllersdorf	32·930	.	.	.	32·755	.	0·257[33])	33·012	.
	Verbindungscurve bei Fischau	0·216	.	.	.	0·216	.	.	0·216	.
	Sollenau (L.B.) Feuerwerksanstalt	8·417	.	.	.	8·621	.	.	8·621	.
	Zusammen	41·563	.	.	.	41·592	.	0·257	41·849	.
177	**Stauding-Stramberger Localbahn**									
	Stauding-Stramberg	18·568	.	.	.	18·479	.	.	18·479	.
178	**Steiermärkische Landesbahnen** [18])									
	Cilli-Wöllan	37·475	.	.	.	37·299	.	0·250[34])	37·549	.
	Hundsdorf-Skalis [35])	1·872	.	.	.	1·552	.	.	1·552	.
	Kapfenberg—Seebach-Au (schmalspurig [21])	22·958	.	.	.	22·747	.	.	22·747	.
	Pöltschach-Gonobitz (schmalspurig [21])	14·928	.	.	.	14·767	.	.	14·767	.
	Preding-Wieselsdorf—Stainz (schmalspurig [21])	11·502	.	.	.	11·319	.	.	11·319	.
	Zusammen	88·735	.	.	.	87·684	.	0·250	87·934	.
179	**Steyrthalbahn-Gesellschaft**									
	Steyer (Garsten)-Agonitz (schmalspurig[21])	32·132	.	.	.	31·681	.	.	31·681	.
	Pergern-Bad Hall (schmalspurig[21])	15·559	.	.	.	15·397	.	.	15·397	.
	Zusammen	47·691	.	.	.	47·078	.	.	47·078	.
180	**Localbahn Stramberg-Wernsdorf**	6·677	.	.	.	6·343	.	.	6·343	.
181	**Swoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Actienges.**[36])									
	Swoleňowes—Střebichowic-Vinařic	10·405	.	.	.	9·657	.	0·300[37])	9·957	.
182	**Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn)** (schmalspurig 0·760 m)	76·281	.	.	.	76·119	.	.	76·119	.
183	**Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)**[18])	10·817	.	.	.	10.623	0·312	4·038[38])	14.973	.
184	**Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn**[39])	8·049	.	.	.	7·884	.	0·253[40])	8·137	.
185	**Zillerthalbahn** [26]) (Theilstrecke Jenbach-Fügen)	10·546	.	.	.	10·246	.	.	10·246	.
	Summe b) Selbstständige Localbahnen mit Ausschluss der im Staatsbetriebe befindlichen	1.169·932	.	.	.	1.158·378	3·982	23·801	1.186·161	.

[26]) Schmalspurig 0·760 m.

[27]) Im Betriebe der K.F.N.B.

[28]) Gemeinsam in der Station Otrokowitz mit der K.F.N.B.

[29]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Radkersburg bis Eigenthumsgrenze Eigenthum der S.B.

[30]) Im Betriebe der S.N.D.V.B.

[31]) In den Stationen Reichenberg und Tannwald gemeinsam mit der S.N.D.V.B.

[32]) Im Betriebe der E.W.A.

[33]) In der Station Wöllersdorf gemeinsam mit den k.k.Oe.St.B.

[34]) In der Station Cilli gemeins. mit der S.B.

[35]) Dient nur dem Kohlenverkehre.

[36]) Im Betriebe der priv. Oe.U.St.E.G.

[37]) In der Station Swoleňowes gemeinsam mit der priv. Oe.U.St.E.G.

[38]) Abzweigstelle km 4·350 der Bozen-Meraner Bahn, und mit dieser Bahn gemeinschaftlich 4·038 km, mit der Südbahn gemeinsam in Bozen 0·312 km.

[39]) Im Betriebe der a. priv. Buschtěhrader-Eisenbahn.

[40]) In der Station Welchau-Wickwitz gemeinsam mit der Buschtěhrader Eisenbahn.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	c) Zahnradbahnen.[1]										[1] Exclusive Zahnrad-Theilstrecke Eisenerz-Vordernberg Pos. 16.
186	**Achenseebahn-Gesellschaft** Jenbach-Achensee[2]	6·369	.	.	.	6·310	.	.	6·310	.	[2] Zahnrad- u. Adhäsionsbahn, schmalspurig 1·000 m.
187	**Gaisbergbahn-Gesellschaft**[3] Parsch-Gaisbergspitze	5·309	.	.	.	5·252	.	.	5·252	.	[3] Spurweite 1·000 m.
188	**Kahlenberg-Eisenbahn** (Nussdorf-Kahlenberg)[3]	5·449	.	4·886	.	5·310	.	.	5·310	.	
189	**Salzkammergut-Localbahn-Actien-Gesellschaft** Schafbergbahn St. Wolfgang-Schafbergspitze[3]	5·862	.	.	.	5·836	.	.	5·836	.	
190	**Schneebergbahn**[4]), Puchberg am Schneeberg-Baumgartner-Schneeberg	9·726	.	.	.	9·671	.	.	9·671	.	[4] Im Betriebe der E.W.A.
	Summe c) Zahnradbahnen	32·715	.	4·886	.	32·379	.	.	32·379	.	
	d) Dampftramways.										
191	**Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft**										
	Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz[5]	6·062[5])	.	.	.	5·888[5])	.	.	5·888[5])	.	[5] Längendaten provisorisch, wegen Einführung elektrischer Traction in Umbau begriffen.
	Flügelbahn Mähr.-Ostrau—Ellgoth	2·786	.	.	.	2·718	.	.	2·718	.	
	Verbindungsgeleise mit dem Frachtenbahnhofe Mähr.-Ostrau d. K.F.N.B.[6]	1·050	.	.	.	0·946	.	.	0·946	.	[6] Dient nur dem Güterverkehre.
	Mähr.-Ostrau Localbahnh.—Ostrawitzabrücke[7]	0·821	.	.	.	0·821	.	.	0·821	.	[7] Betrieb eröffnet am 1. October 1896.
	Zusammen	10·719	.	.	.	10·373	.	.	10·373	.	
192	**Brünner Strassenbahnen**										
	Verbindungsgeleise mit der Station Brünn [St.E.G.][6]	0·221	.	.	.	0·221	.	.	0·221	.	
193	**Dampf-Tramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.**										
	Wien-Stammersdorf	10·675	.	.	.	10·522	.	.	10·522	.	
	Abzweigung zur Rangirstation u. zum Anschlusse an die Station Jedlesee der Oe.N.W.B.[6]	0·504	.	.	.	0·504	.	.	0·504	.	
	Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf	14·913	.	.	.	14·703	.	.	14·703	.	
	Hietzing—Perchtoldsdorf[8]	10·268	.	.	.	10·245	.	.	10·245	.	[8] Die früher bestandene Strecke Wien (Schönbrunner Linie)—Hietzing wurde am 1. Jänner 1895 gänzlich aufgelassen.
	Perchtoldsdorf-Mödling	3·299	.	.	.	3·293	.	.	3·293	.	
	Hietzing—Ober-St. Veit	2·406	.	.	.	2·354	.	.	2·354	.	
	Zusammen	42·065	.	.		41·621	.	.	41·621	.	
194	**Innsbruck-Hall** in Tirol (schmalspurig[3])	12·143	.	.	.	12·008	.	.	12·008	.	[9] Mit Dampf betriebene Theilstrecken.
195	**Neue Wiener Tramway-Gesellschaft**[9])										[10] Concessionirt der Kahlenberg-Eisenbahn. Formelle Eigenthumsübertragung an die N.W.T.G. im Zuge.
	Westbahnlinie-Hütteldorf	5·859	.	5·411	.	5·719	.	.	5·719	.	[11] Strecke Nussdorferstrasse (Linienwall-durchbruch)-Nussdorf (Zahnradbahnhof), formell concessionirt der Kahlenberg-Eisenbahn. Eigenthumsübertragung an die N.W.T.G. im Zuge.
	Flügelbahn nach Heiligenstadt	0·805	.	.	.	.	0·698[10])	.	0·698	.	
	Sternwartestrasse-Nussdorferstrasse-Nussdorf	4·329	.	3·498	.	0·735	3·465[11])	.	4·200	.	
	Zusammen	10·993	.	8·909	.	6·454	4·163	.	10·617	.	

196	**Salzburger Eisenbahn- u. Tramway-Gesellschaft**									
	Salzburg (Bahnhof)-Bayer. Grenze (Drachenloch)	12·696	.	.	.	12·188	.	.	12·188	.
	Karolinenbrücke-Parsch	1·700	.	.	.	1·669	.	.	1·669	.
	Verbindungsgeleise bei der Karolinenbrücke	0·180	.	.	.	0·180	.	.	0·180	.
	Salzburg-Lamprechtshausen	25·326	.	.	.	25·152	.	.	25·152	.
	Zusammen	39·902	.		.	39·189	.	.	39·189	.
197	**Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft**									
	Wien (Matzleinsdorfer Viaduct)—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf[12])	17·209	.	.	.	17·043	.	.	17·043	.
	Verbindung mit der Linie Hetzendorf-Kaiser-Ebersdorf der k. k. österr. Staatsbahnen	0·577	.	.	.	0·171	.	2·137[13])	2·308	.
	Zusammen	17·786	.	.	.	17·214	.	2·137	19·351	.
	Summe d) Dampftramway	133·829	.	8·909	.	127·080	4·163	2·137	133·380	.
	e) Drahtseilbahnen.									
198	**Kaiser Franz Josef-Brücke in Prag-Belvedereanhöhe in Prag**[14])	0·109	.	0·109	.	0·109	.	.	0·109	.
199	**Kleinseite (Oujezd) in Prag zur Hasenburg auf den Laurenziberg**[15])	0·397	.	.	.	0·397	.	.	0·397	.
200	**Schlossbergbahn in Graz**[15])	0·212	.	0·212	.	0·212		.	0·212	.
201	**Stadt Salzburg (Capitelplatz-Festungsstrasse)-Festung Hohensalzburg**[16])	0·199		.	.	0·199	.	.	0·199	.
	Summe e) Drahtseilbahnen	0·917	.	0·321	.	0·917	.	.	0·917	.
	f) Elektrische Bahnen									
	α) normalspurig.									
202	**Actien-Gesellschaft der Wiener Localbahnen**									
	Baden-Helenenthal	3·223	.	.	.	3·148	.	.	3·148	.
	Baden (Pelzgasse)-Vöslau	4·880	.	.	.	4·865	.	.	4·865	.
	Ringlinie in Baden	2·293	.	.	.	2·217	.	.	2·217	.
	Guntramsdorf-Leesdorf-Baden	9·197	.	9·197	.	9·150	.	.	9·150	.
	Flügel nach Station Traiskirchen (Aspang-Bahn)	1·979	.	.	.	1·964	.	.	1·964	.
	Zusammen	21·572	.	9·197	.	21·344	.	.	21·344	.
203	**Belvedereanhöhe in Prag zum königl. Thiergarten-Lustschloss in Bubenč**	1·400	.	.	.	1·377	.	.	1·377	.
204	**Gesellschaft der Brünner Elektr. Strassenbahnen**									
	Ugartestrasse-Centralfriedhof[17])	2·313	.	.	.	2·225	.	.	2·225	.
	Schreibwald-Karthaus[17])	8·124	.	3·660	.	7·936	.	.	7·936	.
	Zeile-Grosser Platz	1·930	.	1·435	.	1·854	.	.	1·854	.
	Zusammen	12·367	.	5·095	.	12.015	.	.	12·015	.
205	**Grazer Tramway-Gesellschaft**									
	Ringlinie (Hauptlinie)	6·030	.	5·814	.	6·030	.	.	6·030	.
	Hilmteichlinie	2·100	.	2·100	.	2·109	.	.	2·109	.
	Lendplatz-Schillerplatz	3·802	.	3·802	.	3·702	.	.	3·702	.
	Jacominiplatz-Staatsbahnhof	1·621	.	1·621	.	1·570	.	.	1·570	.
	Leonhardlinie	0·847	.	.	.	0·816	.	.	0·816	.
	Griesplatz-Centralfriedhof-Puntigam	4 323	.	.	.	4·212	.	.	4·212	.
	Annenstrasse-Curhaus-Eggenberg	2·818	.	.	.	2·695	.	.	2·695	.
	Zusammen	21·541	.	13·337	.	21·134	.	.	21·134	.

[12]) Längendaten provisorisch, die gesammte Bahnlinie wegen Einführung des elektrischen Betriebes und Anlage eines zweiten Geleises in Umban begriffen.

[13]) Eigenthum der k. k. Staatseisenbahnverwaltung.

[14]) Spurweite 1·000 m. Zahnstange als Sicherheitsvorrichtung, doppelgeleisig.

[15]) Spurweite 1·000 m. Zahnstange als Sicherheitsvorrichtung mit gemeinschaftlicher Mittelschiene ausserhalb der Ausweiche.

[16]) Desgleichen, Eigenthum der Salzburger-Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

[17]) Von Dampfbetrieb auf elektr. Traction umgebaut.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge)				Betriebslänge					Anmerkung
		im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig: im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig: im Auslande	der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	
		Kilometer									
206	**Kleinbahn im Gebiete der königl. Hauptstadt Olmütz und Umgebung**										
	Nordbahnhof—Artillerie-Kaserne	3·392	.	.	.	3·392	.	.	3·392	.	
	Oberring-Markt-Neugasse	1·961	.	.	.	1·961	.	.	1·961	.	
	Zusammen	5·353	.	.	.	5·353	.	.	5·353	.	
207	**Prag-Vysočan-Lieben**										
	Prag-Vysočan	5·765	.	.	.	5·655	.	.	5·655	.	
	Palmovka-Lieben	1·253	.	.	.	1·189	.	.	1·189	.	
	Zusammen	7·018	.	.	.	6·844	.	.	6·844	.	
208	**Prager elektrische Strassenbahn**										
	Prag (Königl. Weinberge)-Žižkov	5·846	.	5·846	.	5·846	.	.	5·846	.	
	Brentegasse-Königl. Weinberge	1·943	.	1·835	.	1·890	.	.	1·890	.	
	Brentegasse-Višehrad	1·075	.	0·945	.	1·060	.	.	1·060	.	
	Flügel Karlsplatz-Palackybrücke	0·361	.	.	.	0·350	.	.	0·350	.	
	Josefsplatz-Königl. Thiergarten	2·790	.	2·790	.	2·740	.	.	2·740	.	
	Purkyněplatz-Vrsovice	1·690	.	1·265	.	1·683	.	.	1·683	.	
	Josefsplatz-Nationaltheater	1·400	.	1·400	.	1·390	.	.	1·390	.	
	Prag (Smichov)-Košíř	1·800	.	.	.	1·697	.	.	1·697	.	
	Straka-Akademie-Schlachthaus Centr.	4·727	.	0·260	.	4·687	.	.	4·687	.	
	Graben-Wenzelsplatz-Museum	0·823	.	0·823	.	0·736	.	.	0·736	.	
	Karolinenthal-Josefsplatz	1·985	.	1·950	.	1·975	.	.	1·975	.	
	Museum-Königl. Weinberge	1·125	.	1·095	.	1·118	.	.	1·118	.	
	Tesnow-Smichov	4·580	.	4·496	.	4·569	.	.	4·569	.	
	Zusammen	30·145	.	22·705	.	29·741	.	.	29·741	.	
209	**Praterstern-Kagran**										
	Vorgarten-Kagran	4·330	.	.	.	4·217	.	.	4·217	.	
	Praterstern-Wiener Tramway [1])	0·080	.	.	.	.	.	.	.	.	[1]) Verbindung ausser Betrieb.
	Kaisermühlen-Schüttauplatz	1·150	.	.	.	1·063	.	.	1·063	.	
	Zusammen	5·560	.	.	.	5·280	.	.	5·280	.	
210	**Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien**										
	Wallgasse—Vorgartenstrasse	9·686	.	9·541	.	9·686	.	.	9·686	.	
	Schleifengeleise Mariahilferlinie	0·180	.	.	.	0·180	.	.	0·180	.	
	Schleifengeleise Erzherzog Carl-Platz	0·374	.	0·374	.	0·374	.	.	0·374		
	Radetzky-Brücke—Prater Hauptallee	2·360	.	2·360	.	2·360	.	.	2·360	.	
	Gumpendorferstrasse—Keplerplatz	3·190	.	3·190	.	3·190	.	.	3·190	.	
	Invalidenstrasse—Fasangasse—Himbergerstrasse	3·115	.	3·115	.	3·115	.	.	3·115	.	
	Ringstrasse—Franz Josefs-Quai [2])	5·309	.	5·309	.	5·309	.	.	5·309	.	[2]) Accumulatorenbetrieb und animalische Traction.
	Eschenbachgasse—Gumpendorferstrasse	2·542	.	2·139	.	2·542	.	.	2·542	.	
	Stubenring—Invalidenstrasse	0·432	.	0·432	.	0·432	.	.	0·432	.	
	Invalidenstrasse—Hintere Zollamtsstrasse	0·787	.	0·787	.	0·750	.	.	0·750	.	
	Quellengasse—Gellertplatz	0·421	.	0·421	.	0·421	.	.	0·421	.	
	Taborstrasse—Nordwestbahnhof	1·696	.	1·696	.	1·457	.	.	1·457	.	
	Kärnthnerring—Altes Landgut	3·963	.	3·963	.	3·868	.	.	3·868	.	

	Porzellangasse—Spittelauergasse	2·257	.	2·257	.	2·083	.	.	2·083	.
	Rundlinie durch V.—IX. Bezirk	3·037	.	2·574	.	3·037	.	.	3·037	.
	Praterstrasse Abzweigung	0·088	.	0·088	.	0·088	.	.	0·088	.
	Zusammen	39·437	.	38·246	.	38·892	.	.	38·892	.
211	**Società Triestina-Tramway**									
	Boschetto—Servola	7·300	.	4·470	.	7·250	.	.	7·250	.
	Südbahnhof—Barcola	3·670	.	.	.	3·433	.	.	3·433	.
	Via St. Antonio—Roiana	1·905	.	.	.	1·860	.	.	1 860	.
	Ponte della Fabra—Via Sette Fontane	1·204	.	.	.	1·157	.	.	1·157	.
	Piazza d'Legna—Barriera Vecchia	0·578	.	.	.	0 515	.	.	0·515	.
	Piazza-Negozianti—Chiozza	1·460	.	1·258	.	1·354	.	.	1·354	.
	Zusammen	16·117	.	5·728	.	15·569	.	.	15·569	.
	β) schmalspurig.									
212	**Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft**, Bielitz-Zigeunerwald [3])	4·960	.	.	.	4·848	.	.	4·848	.
213	**Czernowitzer Elektricitätswerk- und Strassenbahn-Gesellschaft** Czernowitzer-Strassenbahn [3])	6·516	.	.	.	6·438	.	.	6·438	.
214	**Gablonzer Strassenbahn und Elektricitäts-Gesellschaft** [3])									
	Reichenau—Gablonz (Alt-Markt)—Johannesberg	15·613	.	.	.	15·590	.	.	15·590	.
	Brandl—Alter Markt—Obergablonz	3·103	.	.	.	3·054	.	.	3·054	.
	Brandl—Reinowitz	2·250	.	.	.	2·250	.	.	2·250	.
	Bahnhofstrasse—Gablonzer Bahnhof	0·428	.	.	.	0·416	.	.	0·416	.
	Zusammen	21·394	.	.	.	21·310	.	.	21·310	.
215	**Graz—Maria-Trost** [3])	5·247	.	.	.	5·129	.	.	5·129	.
216	**Gmundner Elektricitäts-Actien-Gesellschaft**									
	Gmunden Station-Gmunden Stadt [3])	2·552	.	.	.	2·530	.	.	2·530	.
217	**Kleinbahnlinien im Gebiete der Stadt Aussig und Umgebung**									
	Prödlitz-Schönpriesen [3])	5·834	.	.	.	5·815	.	.	5·815	.
	Hauptpost Pockan [3])	1·352	.	.	.	1·343	.	.	1·343	.
	Verbindungscurve dieser Linien [3])	0·046	.	.	.	0·051	.	.	0·051	.
	Zusammen	7·232	.	.	.	7·209	.	.	7·209	.
218	**Kleinbahnen im Gebiete der königl. Stadt Pilsen und Umgebung**									
	Doudlevec-Lochotin [3])	3·250	.	.	.	3·190	.	.	3·190	.
	Nepomukstrasse-Škurňau [3])	4·030	.	.	.	3·975	.	.	3·975	.
	Abzweigung zum Bahnhofe der k. k. St.B. [3])	0·173	.	.	.	0·157	.	.	0·157	.
	Stefanspromenade-Männerstrafanstalt Bori [3])	3·050	.	.	.	2·965	.	.	2·965	.
	Zusammen	10·503	.	.	.	10·287	.	.	10·287	.
219	**Lemberger elektrische Strassenbahn**									
	Staatsbahnhof-Łyczaków [3])	5·814	.	5·098	.	5·814	.	.	5·814	.
	Abzweigung Hetmanskagasse-Sofienschule [3])	1·933	.	1·933	.	1·940	.	.	1·940	.
	Abzweigung Peter u. Paulskirche-Friedhof [3])	0·545	.	.	.	0·579	.	.	0·579	.
	Zusammen	8·292	.	7·031	.	8·333	.	.	8·333	.
220	**Reichenberger Strassenbahn-Gesellschaft**									
	Bahnhof-Volksgarten [3])	3·327	.	1·275	.	3·278	.	.	3·278	.
	Tuchplatz—Röchlitz [3])	2·870	.	.	.	2·862	.	.	2·862	.
	Zusammen	6·197	.	1·275	.	6·140	.		6·140	.
221	**K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft**									
	Mödling-Hinterbrühl [3])	4·476	.	.	.	4·431	.	.	4·431	.

[3]) Spurweite 1·000 m.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
222	**Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft**										
	Teplitz-Eichwald[1])	10·052	.	.	.	9·936	.	.	9·936	.	[1]) Spurweite 1·000 m.
	Schulplatz-Stefansplatz	0·623	.	.	.	0·585	.	.	0·585	.	
	Zusammen .	10·675	.		.	10·521	.	.	10·521	.	
223	**Tramway- u. Elektricitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr**										
	Strassenbahn Linz-Urfahr[1])	3·323	.	2·902	.	3·147	.	.	3·147	.	
	Pöstlingbergbahn[2])	2·900	.	.	.	2·900	.	.	2·900	.	[2]) Spurweite 0·900 m.
	Zusammen .	6·223	.	2·902	.	6·047	.	.	6·047	.	
	Summe f) Elektrische Bahnen .	254·777	.	105·516	.	250·772	.	.	250·772	.	
	Summe C. Privatbahnen im Privatbetriebe .	8.351·848	2·933	1.843·439	0·628	8.315·776	38·496	61·774	8.416·046	20·704	
	2. Ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete.										
224	**Staatsbahnen des Occupationsgebietes**										
	Theilstrecke Metković-Landesgrenze der Bahn von Mostar nach Metković[3])	1·330	.	.	.	0·882	.	.	0·882	.	[3]) Spurweite 0·760 m.
225	**Kgl. Bayerische Staatsbahnen**										
	Eger-Asch-Reichsgrenze (Selb)	29·601	.	.	.	29·601	.	.	29·601	.	[4]) Ausserdem sind im Betriebe der Kgl. B. St.B. die Strecken der k.k.Oe.St.B.: Mitte Aufnahmsgebäude Salzburg bis Mitte Saalacbbrücke (5·594 km) und Mitte Aufnahmsgebäude Kufstein bis zur Reichsgrenze (2·339 km).
	Eger-Reichsgrenze (Waldsassen)	6·818	.	.	.	6·818	.	.	6·818	.	
	Eger-Reichsgrenze (Schirnding)	10·163	.	.	.	10·810	.	.	10·810	.	
	Zusammen .	46·582	.	.	.	47·229	.	.	47·229 [4])	.	
226	**Kgl. Preussische Staatsbahnen**										[5]) Nächst der Station Dzieditz gemeinsam mit der K.F.N.B.
	Dzieditz-Reichsgrenze (Pless)	2·277	.	.	.	2·277	.	0·320 [5])	2·597	.	[6]) Nächst der Station Oświęcim gemeinsam mit der K.F.N.B.
	Oświęcim-Reichsgrenze (Neu-Berun)	2·411	.	.	.	2·411	.	0·571 [6])	2·982	.	[7]) Ausserdem stehen im Betriebe der Kgl. P. St.B. die Strecken von Mitte Aufnahmsgebäude Jägerndorf bis zur Reichsgrenze gegen Leobschütz (3·346 km) der k.k.Oe.St. B. und von Mitte Aufnahmsgebäude Halbstadt bis zur Reichsgrenze (1·940 km) der Oe.U.St.E.G., ferner besorgen die Kgl. P. St.B. den Fahrdienst auf der Strecke Oderberg-Reichsgrenze gegen Annaberg (3·742 km) der K.F.N.B.
	Zusammen .	4·688	.	.	.	4·688	.	0·891	5·579 [7])	.	
227	**Kgl. Sächsische Staatsbahnen**										
	Reichenberg-Grottau-Reichsgrenze (Zittau)	21·771	.	.	.	21·248	.	0·390 [8])	21·638	.	[8]) In der Station Reichenberg gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
	Eger-Voitersreuth-Reichsgrenze (Brambach)	21·040	.	6·015	.	19·564	.	0·565 [9])	20·129	.	[9]) In der Station Eger gemeinsam mit den Kgl.B.St.B.
	Warnsdorf-Reichsgrenze (Seifhennersdorf)	4·018	.	.	.	4·018	.	.	4·018	.	[10]) Ausserdem sind im Betriebe der Kgl. S. St.B. die Strecken: Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Moldau (0·304 km) der P.D.E. und Mitte Anfnabmsgebäude Weipert bis zur Reicbsgrenze (0·583 km der B.E.B., dann Aufnabmsgebände Mitte Bodenbacb bis z. Reichsgrenze (11·294 km).
	Zusammen .	46·829	.	6·015	.	44·830	.	0·955	45·785 [10])	.	
	Summe, Ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete .	99·429	.	6·015	.	97·629	.	1·846	99·475	.	

Recapitulation.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Längen	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge)				Betriebslänge				
		im Inlande	im Auslande	darunter zwei- oder mehrgeleisig: im Inlande	darunter zwei- oder mehrgeleisig: im Auslande	der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen
		Kilometer								
1—129	Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung	11.028·992	7·578	1.023·011	.	11.007·704	51·970	179·186	11.238·860	22·161
130—135	K. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe .	46·212	.	11·945	.	44·614	.	0·672	45·286	.
136—223	Privatbahnen im Privatbetriebe	8.351·848	2·933	1.843·439	0·628	8.315·776	38·496	61·774	8.416·046	20·704
224—227	Ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete	99·429	.	6·015	.	97·629	.	1·846	99·475	.
	Totalsumme .	19.526·481	10·511	2.884·410	0·628	19.465·723	90·466	243·478	19.799·667	42·865
		19.536·992								

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 72. **Wien, 22. Juni 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 5. Juni 1901,*) betreffend die Erstreckung der Baufrist für die Localbahn Teltsch-Zlabings.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die im § 2 der Concessionsurkunde vom 12. Juli 1899, R.-G.-Bl. Nr. 131, festgesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der Localbahn Teltsch-Zlabings bis zum 1. Juli 1903 erstreckt.

Wittek m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 18. Juni 1901, Z. 27.741, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Schweiz.

Das eidgenössische Post- und Eisenbahn-Departement hat mit Zuschrift vom 12. Juni 1901 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass die normalspurige Nebenbahn Uerikon-Bauma am 1. Juni 1901 eröffnet und dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt worden ist.

Diese 26 km lange Linie wird von der Tössthalbahn, mit Sitz in Winterthur, betrieben.

Da die Tössthalbahn dem Verbande des Internationalen Uebereinkommens bereits angehört (Schweiz A 9), so ist eine Aenderung der Liste nicht erforderlich und wird der Eintritt der neuen Linie in den internationalen Transportdienst vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet.

Das genannte Centralamt hat hievon den Vertragsstaaten und den betheiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 12. Juni 1901 Kenntniss gegeben.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Neu-Sandec nach Krościenko.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Gutsbesitzer und Bezirksobmann Ladislaus Ritter von Głębocki in Neu-Sandec im Vereine mit dem Gutsbesitzer Kasimir Lipinski in Sanok und dem Advocaten Dr. Leo Ader in Krakau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Neu-Sandec der k. k. Staatsbahnen über Podegrodzie, Kadeza, Jazowsko, Łacko-Zabrzeż und Tylmanowa nach Krościenko im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 29. Mai 1901. Z. 21.157/2.

*) Enthalten in dem am 20. Juni 1901 ausgegebenen XXXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 70.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Bahn niederer Ordnung von Přivoz bis zur Reichsgrenze.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Advocaten Dr. Alois Hilf in Mähr.-Ostrau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Bahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von der Gemeindegrenze zwischen Přivoz und Mähr.-Ostrau durch die Stadt Přivoz und sohin auf der Bezirksstrasse bis zur Reichsgrenze im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 5. Juni 1901. Z. 17.776/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Zuczka nach Okna.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Galizisch-bukowinaer Zuckerindustrie-Actiengesellschaft in Przeworsk die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Zuczka der k. k. Staatsbahnen über Szubranetz und dann entweder über Wasloutz, Bojanczuk, Jurkoutz und Pohorloutz oder über Walawa, Zastawna und Toutry nach Okna im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 7. Juni 1901. Z. 20.293/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Variante der projectirten Localbahn Taus-Tachau von Zemschen nach Neustadtl.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtvertretung Pfraumberg in Böhmen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Variante der projectirten Localbahn Taus-Tachau von Zemschen über Rail, Klein-Mayerhöfen, Godrusch nach Neustadtl im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 17. Mai 1901. Z. 21.988/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Bruck-Fusch bis zur Trauneralm mit einer Abzweigung nach Bad Fusch.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Hof- und Gerichtsadvocaten Dr. Hermann von Vilas in Salzburg im Vereine mit dem Realitätenbesitzer und Gastwirthe Johann Mayer in Bruck im Pinzgau und dem Civilingenieur David Pick in Salzburg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Bruck-Fusch der k. k. Staatsbahnlinie Bischofshofen—Wörgl durch das Fuscherthal bis zur Trauneralm mit einer Abzweigung vom Dorfe Fusch bis zum Bade Fusch im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 3. Juni 1901. Z. 21.476/2.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn von Böhmisch-Leipa nach Zwickau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Advocaten Dr. Julius Patzowsky in Böhm.-Leipa die mit dem Erlasse vom 19. Mai 1899, Z. 20.704/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 64 vom 6. Juni 1899), auf die Dauer eines Jahres ertheilte und mit dem Erlasse vom 28. Juli 1900, Z. 35.914/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 98 vom 30. August 1900), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Böhm.-Leipa der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn über Jägersdorf, Pihl, Pihlerbaustellen, Bürgstein und Lindenau nach Zwickau bis zum 19. Mai 1902 verlängert.

Wien, am 25. Mai 1901. Z. 22.995/2.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Ischl nach Kammer.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Fabrikanten und Bauunternehmer Carl P. Prybila in Wien die mit dem Erlasse vom 8. April 1900, Z. 11.971/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 45 vom 21. April 1900), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Ischl über Mitter-Weissenbach nach Weissenbach am Attersee und von da entweder über Unterach und Nussdorf oder über Seefeld und Weyregg nach Kammer auf die Dauer eines Jahres unter den in dem genannten Erlasse bezeichneten Modalitäten neuerlich ertheilt.

Wien, am 17. Mai 1901. Z. 21.569/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Złoczów nach Sassów.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Grossgrundbesitzer und Reichsrathsabgeordneten Heinrich Weiser in Sassów die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Złoczów der k. k. Staatsbahnen nach Sassów im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 7. Juni 1901. Z. 22.847/2.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 5. Juni 1901,*) betreffend die Abänderung einiger Bestimmungen der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 28. Juli 1886, R.-G.-Bl. Nr. 136, für die Localbahn Linz-Urfahr nach Aigen (Mühlkreisbahn).

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung werden die Bestimmungen des § 9, 1. Absatz, sowie der §§ 11 und 12 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 28. Juli 1886, R.-G.-Bl. Nr. 136, für die Localbahn Linz-Urfahr nach Aigen (Mühlkreisbahn) ausser Kraft gesetzt. An Stelle der vorbezogenen, die Dauer der Concession und die staatliche Einlösung der genannten Localbahn betreffenden Bestimmungen treten nachfolgende Anordnungen:

(§ 9 [1. Absatz]).

Die Concession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen endet mit Rücksicht auf den Umstand, dass sämmtliche Stammactien sich im Besitze des Staates befinden, mit der vollständigen Tilgung des Prioritätsactiencapitales der Mühlkreisbahn-Gesellschaft.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn in dem im § 11, Z. 2, für den Fall der Einlösung normirten Umfange.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Das im Falle der Einlösung zu leistende Entgelt hat mit Rücksicht auf den Umstand, dass sämmtliche Stammactien sich im Besitze des Staates befinden, darin zu bestehen, dass der Staat:

a) an Stelle der Mühlkreisbahn-Gesellschaft als Rechtsnachfolgerin der Concessionäre alle über Anordnung oder mit Genehmigung der Staatsverwaltung eventuell aufgenommenen Anlehen in dem zur Zeit der Einlösung noch ungetilgt aushaftenden Betrage zur Selbstzahlung übernimmt und

b) nach seinem Ermessen entweder die noch nicht amortisirten gesellschaftlichen Prioritätsactien im Wege der Abstempelung in abzugsfrei mit $3^1/_2$ Percent verzinsliche Staatsschuldverschreibungen, welche im Wege der Verlosung oder des freihändigen Rückkaufes in Gemässheit des genehmigten Tilgungsplanes zu amortisiren sind, umwandelt, oder an Stelle der gedachten Prioritätsactien gegen Ablieferung derselben gleich hoch verzinsliche staatliche Rententitres ausfolgt.

Die Staatsverwaltung behält sich jedoch das Recht vor, an Stelle der vorangeführten Staatsschuldverschreibungen einen dem Werthe derselben entsprechenden, seinerzeit eventuell noch näher zu vereinbarenden Baarbetrag an die genannte Gesellschaft auszubezahlen.

2. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, beziehungsweise nur mit den noch aushaftenden Resten der über Anordnung, beziehungsweise mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassabestände, des Reservefonds, des nicht in das Eisenbahnbuch einbezogenen Grundbesitzes der eventuell ein Eigenthum der Mühlkreisbahn-Gesellschaft bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte.

3. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 15. December des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;

b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche als Zubehör des Bahnunternehmens oder aus sonstigen Rechtstiteln in das Eigenthum des Staates mit überzugehen haben;

c) ob der Staat die gesellschaftlichen Prioritätsactien im Wege der Abstempelung in $3^1/_2$percentige rückzahlbare Staatsschuldverschreibungen umwandeln oder an Stelle der Prioritätsactien gleich hoch verzinsliche staatliche Rententitres oder aber den im Sinne der Schlussbestimmung im Punkte 1 durch vorhergehende Vereinbarung festzustellenden Baarbetrag ausfolgen wird.

4. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

*) Enthalten in dem am 20. Juni 1901 ausgegebenen XXXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 69.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs. Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

5. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 3) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Mühlkreisbahn-Gesellschaft ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

6. Gleichzeitig mit der Uebergabe der unter Z. 2 angeführten Vermögensobjecte in den Besitz des Staates hat die Mühlkreisbahn-Gesellschaft der Staatsverwaltung sämmtliche in ihrem Besitze befindlichen, auf den Bau und Betrieb dieser Objecte bezüglichen Acten, Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und sonstigen Aufschreibungen zu übergeben.

7. Nach erfolgter Einlösung tritt die Mühlkreisbahn-Gesellschaft mit dem von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Zeitpunkte in Liquidation.

Die Kosten der Liquidation, welche in der von der Staatsverwaltung vorzuschreibenden Weise zu erfolgen hat, sowie alle mit der Einlösung verbundenen Kosten und Gebühren werden vom Staate getragen.

Wittek m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Wlaschim—Unter-Kralowitz. (Bauvergebung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat namens der Localbahngesellschaft Beneschau-Wlaschim den Bau der Localbahn Wlaschim—Unter-Kralowitz, welche eine Fortsetzung der erstgenannten Bahnlinie und einen integrirenden Bestandtheil derselben bildet, an die Bauunternehmung Ing. B. Bořkovec und Arch. O. Dvořak in Prag, Kgl. Weinberge übertragen.

Zum Bauaufsichtsorgan mit dem Sitze in Wlaschim wurde der Bau-Obercommissär der k. k. Staatsbahnen Carl Resch bestellt.

Als Eröffnungstermin wurde der 15. October 1902 festgesetzt. [E.-M.-Z. 15.034.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

Südbahn-Gesellschaft.

19. Juni. — In der Strecke Salurn—San Michele wurde der Gesammtverkehr wieder eröffnet. Die Züge verkehren einerseits bis Neumarkt-Tramin, andererseits bis Salurn. Umsteigen der Reisenden und Ueberführen des Gepäcks findet noch nicht statt.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Bilowitz und Aenderung des Stationsnamens derselben Haltestelle.) Ab 1. Juni sind die Abfertigungsbefugnisse der an der Strecke Wien—Bodenbach zwischen den Stationen Brünn und Adamsthal gelegenen Haltestelle Bilowitz, welche bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet war, unter Aenderung der Stationsbezeichnung in „Bilowitz (Walzmühle und Brettsäge)“ nunmehr auch für den beschränkten Güterverkehr in Wagenladungen erweitert worden, und zwar nur für Sendungen von und nach den Etablissements Walzmühle und Brettsäge.

Verwendung von Frauen im executiven Betriebsdienste. Das Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 3. Juni 1901, Z. 16.312, der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn die probeweise Verwendung von Frauen im executiven Betriebsdienste, und zwar auch als Leiterinnen kleinerer Stationen, unter der Bedingung gestattet, dass die Bewerberinnen vorerst die Prüfung aus den Verkehrs- und Signalvorschriften in dem für Localbahnen vorgeschriebenen Umfange, sowie die Telegraphenprüfung abgelegt und ihre Eignung zur selbstständigen Ausübung des Verkehrsdienstes durch eine Probepraxis nachgewiesen haben.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Transportzulässigkeit von Munition für die Wetterkanonen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der kgl. ungar. Handelsminister Hegedüs vorläufig nur versuchsweise den Eisenbahntransport von Patronen für Wetterkanonen gestattet hat. Der Transport erfolgt auf Grund der Bedingungen und Emballagevorschriften, welche in den Beilagen zu § 50 des Betriebsreglements enthalten sind.

— (Einführung eines erweiterten Gepäckszustellungsdienstes ab Bahnhöfen in Budapest.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass an der Ankunftsseite des Budapester Ost- und Budapester Westbahnhofes ein Gepäckszustellungsdienst eingerichtet wurde, demzufolge gegen Ausfolgung von Uebernahmsscheinen die Zustellung des Hand- und aufgegebenen Reisegepäcks in die Wohnung der Parteien, sowie die Ueberführung desselben von einem Bahnhofe zu dem anderen gegen fixe Preise vermittelt wird. Die Zustellung des Gepäcks geschieht in dem I. bis III. Bezirke täglich zweimal, in den anderen Bezirken von den Morgenzügen Vormittags, von den Vormittagszügen Mittags, von den Mittagszügen Nachmittags, von den Nachmittagszügen im Laufe des Abends und von den Abendzügen werden dringende Colli bis 10 Ubr Abends, die übrigen bis $8^1/_2$ Uhr Morgens zugestellt. Die Zustellungsgebühren können entweder im voraus oder gelegentlich der Zustellung entrichtet werden

— (Einführung neuer Modalitäten der zollämtlichen Visitation von Reise- und Handgepäck in der Uebergangsstation Zimony [Semlin].) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass in der Station Zimony ihrer Hauptlinie Budapest—Zimony—Belgrad im Anschlussverkehre an die kgl. Serbischen Staatsbahnen, bezw. an die aus Serbien zu Schiff anlangenden und zur Weiterbeförderung über die vorbenannte Linie bestimmten Provenienzen vom 1. Juli 1901 an eine beschleunigte und erleichterte Gepäcksvisitation ins Leben tritt. Bis zur Beendigung dieser Visitation darf kein inländischer Reisender den Zug betreten. Das Handelsministerium hat demnach die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen beauftragt, dass bis zur Beendigung der zollämtlichen Untersuchung sämmtliche Zugänge, welche vom Bahnhofe zum Perron führen, gesperrt gehalten werden. Im Verkehr in der Richtung von Zimony gegen Osten findet die Gepäcksvisitation wie bisher im Bahnhofe von Belgrad statt.

— (Beförderung von gebranntem Kaffee ab Fiume nach ungarischen Stationen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass mit Rücksicht auf die grosse Entfernung Fiumes der genannte Artikel selbst bei Aufgabe als Frachtgut sowohl in kleinen Sendungen, wie auch in Wagenladungen stets mit den Eillastzügen befördert und in den Umladestationen unverzüglich weitergeschickt werden wird.

„Adria“, kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Ausübung des Bezugsrechtes der neu emittirten Titres.) Die Direction der „Adria“ verlautbart, dass das Bezugsrecht der Actionäre der Gesellscbaft auf die neu emittirten Actien, welche diesen zum Curse von K 300 angeboten wurden, bis auf einen verschwindenden Bruchtheil thatsächlich ausgeübt wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 70 ex 1901). Das aus der Pester Ungarischen Commercialbank und dem Wiener Bankverein für diese Emission bestehende Garantieconsortium wurde demnach zur Uebernahme von unbezogenen Actien nicht herangezogen und erscheint daher dieses Geschäft für die genannten Banken als vollständig abgewickelt.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen). Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Local-, bezw. Strasseneisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 22. März 1901, Z. 15.545, dem Budapester Advocaten Dr. Wilhelm Bleyer im Vereine mit der Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Hermann Pallós und Consorten für eine von der Endstation Kelenföld der mit elektrischer Kraft betriebenen Linie Budapest (Ferencz Jósefnid [Franz Josefsbrücke] nächst dem Hauptzollamte)—Kelenföld ausgehende, im Bereiche des Extravillans bis zur Sommerfrische Budakesz (im Schwabenberg-Gebirgsstocke) mit Benützung entsprechender Strassenzüge führende normalspurige Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 30. März 1901, Z. 19.269 dem Grossgrundbesitzer Theodor Béldy de Uzon in Bodola für eine von der Endstation Kézdi-Vásárhely der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Brassó (Kronstadt) — Sepsi-Szent-György—Kézdi-Vásárhely der Háromszéker Comitats-Localbahnen abzweigende und in deren Verlängerung über Oroszfalu, Sáifalva, Nyutód, Lemkény, die Gemarkung der Gemeinde Bereczk und weiterhin durch den Ojtosthalzug bis Sósmező im Ojtospasse und bis zur ungarisch-rumänischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 30. März 1901, Z. 19.480, der Direction der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Brassó (Kronstadt)—Háromszéker Comitats-Localbahnen, Brassó-Zernest, Brassó — Sepsi-Szent-György — Kézdi-Vásárhely und Brassó—Hosszufalu, für:

a) eine von der Endstation Zernest der als Sackbahn endigenden Linie Brassó—Ó-Tohan—Zernest, eventuell von deren Nachbarstation Ó-Tohan abzweigende, und in deren Fortsetzung über Almás-Mező, Uj-Sinka, Ó-Sinka, Ó-Haba, Vád und die Gemarkung der Gemeinde Sárkány bis Rensior;
b) als Variante der Linie a) eine von der Station Brassó der Hauptlinie Budapest—Nagy-Várad (Grosswardein)—Brassó—Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in a) benannten Localbahn abzweigende, über Fekete-Halom, Szunyogszék, Vledeny, Persány, Sárkány und Mundra gleichfalls bis Rensior führende;
c) in beiden Fällen aber von der zukünftigen Station Rensior aus die Linie a) oder b), bezw. durch deren Vermittlung, die Hauptstation Brassó in südwestlicher Richtung in der Endstation Fogaras mit der als Sackbahn endigenden, im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Nagy-Szeben (Hermannstadt) — Felek — Fogaras und derart die beiden Städte Brassó und Nagy-Szeben verbindende;
d) eine von der Endstation Kézdi-Vásárhely der als Sackbahn endigenden nördlichen Linie Brassó — Sepsi-Szent-György—Kézdi-Vásárhely ausgehende, über Kézdi-Szent-Lélek, Polyán und Lemkény bis Bereczk führende

normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Zahnradbahn auf die Höhe des Schwabenberges. (Einführung geschlossener Wagen.) Die Direction der Budapester Zahnradbahn hat im Interesse des Comforts eine Anzahl offener, bisher nur durch Lederrouleaux verschliessbar gewesener Wagen ihres Fahrparkes mit ein- und ausschaltbaren Fenstern versehen lassen, welche bei kühler oder regnerischer Witterung, ohne die Aussicht zu verdecken, den Fahrgästen Schutz bieten. Der während der Wintermonate eingestellt gewesene Betrieb wurde am 30. März bereits wieder aufgenommen.

Budapester Strasseneisenbahnverkehr. (Projectirte Einführung von Marktwagen.) Die Budapester hauptstädtische Municipalverwaltung strebt über Antrag der Approvisionirungssection und der Direction der städtischen Markthallen-Commission die Einführung eigener Marktwagen an, um jenen Käufern, die ihren Bedarf an frischem Fleisch, Geflügel, Wildpret, Fischen etc., überhaupt an solchen Waaren, die ihrem Volumen und ihrer Beschaffenheit nach nicht in die lediglich für den Personenverkehr bestimmten Wagen mitgenommen werden können, in der Centralmarkthalle decken, die Möglichkeit zu bieten, diesen Proviant auch bis an die äusserste Peripherie der Hauptstadt und selbst über diese hinaus in das Extravillan zu gewissen Stunden des Tages durch die Strassenbahnen befördern zu können. Ad hoc bestellte Vertreter der Communalverwaltung wurden delegirt, um diese allerdings einige Schwierigkeiten bietende Frage im Einvernehmen mit den Directionen der Strasseneisenbahn-Gesellschaften zu lösen.

Güterverkehr Ungarns in den Monaten Jänner und Februar 1901. (Statistischer Ausweis.) Dem officiellen statistischen Ausweise des kgl. ungarischen centralstatistischen Amtes für die Monate Jänner und Februar 1901 im Vergleiche zur gleichen Zeitperiode des Jahres 1900 zufolge ergibt sich in dem durch Eisenbahnen und Schiffe (See- und Flussschiffahrt) vermittelten Güterverkehre Ungarns eine Zunahme der Einfuhr und eine Abnahme der Ausfuhr. Die Steigerung der Einfuhr beträgt für das erste Sechstel des Jahres 700.000 q, der Rückfall der Ausfuhr 1,200.000 q. Die wesentlichste Veränderung zeigt sich bei der Kohle, deren Import um 648.000 q grösser ist, während der Export um 940.000 q zurückgegangen ist. Im Monate Februar wurden eingeführt: 2,777.377 q und 117.544 Stücke; hievon entfallen auf Oesterreich 1,757.792 q und 27.486 Stücke. Ausgeführt wurden: 4,539.629 q und 543.253 Stücke, hievon nach Oesterreich 3,387.922 q und 345.676 Stücke. Unter den ausgeführten Artikeln waren: 555.994 q Mehl, 389.748 q Weizen, 287.614 q Mais, 221.954 q Gerste, 178.885 q Roggen, 380.295 q Eisenerz, 306.567 q Braunkohle, 70.584 q Sand- und Kristallzucker, 53.511 q Raffinade, 48.243 q Wein in Fässern.

Strasseneisenbahn Miskolcz — Görömböly - Tapolcza. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten des Comitates Borsod und der Stadt Miskolcz haben den Bau einer von einem geeigneten Punkte des Strasseneisenbahnnetzes von Miskolcz ausgehenden und dieses mit dem Badeorte Görömböly-Tapolcza verbindenden, circa 5 km langen Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe beschlossen und ein Executivcomité mit dem Studium der Frage betraut.

Projectirte Eisenbahn Makó — Hódmezö - Vásárhely. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der Comitate Csanád und Csongrád haben den Beschluss gefasst, den Ausbau einer von der Station Makó der Hauptlinie Arad—Makó der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen ausgehenden und diese in der Station Hódmezö-Vásárhely mit der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Hódmezö-Vásárhely—Szeged und der Linie Szolnok—Szentes—Hódmezö-Vásárhely, der königl. Ungarischen Staatsbahnen, verbindenden Eisenbahn durch Gewährung entsprechender Subventionen, an welchen sich auch die Municipien von Makó und Hódmezö-Vásárhely betheiligen werden, zu fördern.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate März.) Im Deutschen Reich wurden im Laufe des Monates März folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. März die 3·1 km lange Verbindungsstrecke von der Leipzig-Dresdener nach der Görlitz-Dresdener Linie und die 1·6 km lange Strecke zwischen dem Bahnhof Dresden-Neustadt über die neue Elbebrücke bis nach dem Bahnhof Dresden-Wettinerstrasse der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr; mit der Eröffnung dieser Eisenbahnanlagen ist der Betrieb auf den in Dresden-Neustadt unter der Bezeichnung schlesischer und Leipziger Bahnhof bestehenden Verkehrsstellen und auf der Strecke vom schlesischen Bahnhof über die Marienbrücke bis nach dem Bahnhof Wettinerstrasse eingestellt worden; die zum preussisch-hessischen Eisenbahn-Directionsbezirke Mainz gehörige, auf hessischem Gebiete gelegene 15·94 km lange vollspurige Nebenbahnstrecke Mörlenbach—Wahlen mit den Verkehrsstellen Weiher in Hessen, Kreidach, Waldmichelbach, Unter-Waldmichelbach, Affolterbach, Aschbach in Hessen und Wahlen für den Gesammtverkehr; diese Strecke schliesst in der Gemeinschaftsstation Mörlenbach an die im Betriebe der Main-Neckarbahn stehende hessische Nebenbahn Fürth i. O.-Weinheim an; Leichen und Sprengstoffe werden nur in Waldmichelbach zur Beförderung zugelassen; für die Ver- und Entladung von Fahrzeugen sind nur die Haltestellen Unter-Waldmichelbach, Affolterbach und Wahlen eingerichtet; auf den Haltepunkten Weiher und Aschbach finden keinerlei Abfertigungen statt; die Fahrkarten werden dortselbst durch das Zugpersonale verabfolgt; die 1·806 km lange zweigeleisige Vollbahn Verbindungsbahn bei Kandrzin im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Kattowitz ohne Zwischenstation für den Güterverkehr; diese Verbindungsbahn ist der Betriebsinspection Gleiwitz I, Maschinen- und Verkehrsinspection Kattowitz und der Werkstätteninspection Gleiwitz unterstellt; die 4·5 km lange Schwebebahn von Elberfeld nach Barmen für den öffentlichen Verkehr;

am 15. März die 38·59 km lange schmalspurige Nebenhahn Möckmühl-Dörzbach, welche am 18. Decemher 1900 für den Güterverkehr eröffnet wurde, auch für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut nnd lebenden Thieren; die örtliche Leitung des gesammten Betriehes erfolgt durch die Betriebsverwaltung in Dörzbach; an der genannten Nebenhahn liegen die Stationen Möckmühl, Ruchsen, Widdern, Olnhausen, Jagsthansen, Berlichingen, Schönthal, Bieringen, Westernhausen, Winzenhofen, Marlach, Gommersdorf, Krautheim, Klepsau und Dörzbach;

ferner am 31. März die Kleinhahnstrecke Berzdorf—Wesseling Rheinwerft der Actiengesellschaft der Köln-Bonner Kreishahnen mit den Stationen Wesseling für den Personenverkehr und Wesseling Rheinwerft für den Güterverkehr der angeschlossenen Werke, und zwar für Stückgutsendungen von mindestens 1500 kg und für Wagenladungen; der Wasserumschlagsverkehr bleibt einstweilen noch ausgeschlossen.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate April.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uehersicht dieser Ergebnisse im Monate April ergiht für 70 Bahnen, die schon im April 1900 im Betriehe waren, Folgendes:

Gesammtlänge: 43.894·68 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im April 1901					
aus dem Personenverkehre . . .	43,644.470	+ 485.750	1.016	— 4	— 0·39
aus dem Güterverkehre . . .	89,272.873	+ 488.171	2.040	— 20	— 0·97
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende April 1901					
aus dem Personenverkehre . . .	37,070.720	+ 497.978	1.010	— 2	— 0·20
aus dem Güterverkehre . . .	78,314.043	+ 1,076.523	2.093	— 6	— 0·29
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. Decemher in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende April 1901					
aus dem Personenverkehre . . .	20,100.666	+ 20.885	3.213	— 36	— 1·11
aus dem Güterverkehre . . .	42,813.816	— 2,569.468	6.736	— 489	— 6·77

— (Einnahmen der preussisch-hessischen Eisenbahn-Gemeinschaft im Monate April.) Die Einnahmen im Monate April stellen sich auf Mk. 109,754.000 und waren um Mk. 1,298.000 höher als im gleichen Monate des Vorjahres. Der Personenverkehr brachte Mk. 32,875.000 (+ Mk. 370.000), der Güterverkehr Mk. 70,413.000 (+ Mk. 861.000) und ans sonstigen Quellen flossen Mk. 6,466.000 (+ Mk. 67.000).

Preussen. (Massregeln gegen die überhandnehmende Ueberschreitnng der Ladefristen.) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat sich in einem an eine der kgl. Eisenbahn-Directionen gerichteten und nachträglich den übrigen kgl. Eisenbahn-Directionen mitgetheilten Erlasse dahin ausgesprochen, dass die immer zunehmenden erheblichen Fristüberschreitungen hei der Entladung der Wagen, die sich in nicht geringer Zahl bis über sechs Tage erstrecken, auch durch die von der Direction angeführten Gründe nicht gerechtfertigt werden könnten. Die Eisenhahn-Verwaltung dürfe eine so übermässige Inanspruchnahme ihrer Betriebsmittel, die eine Rücksicht auf allgemeine Interessen vermissen lasse und nur dem jeweiligen Interesse des Einzelnen entspreche, nicht zulassen, während sie selbst die Befriedigung aller Ansprüche nur unter Aufwendung ganz ausserordentlicher Kosten zu erreichen vermöge. Mit genügender Einwirkung, nöthigenfalls vereinzelten zwangsweisen Entladungen hätte derartigen Missständen wohl vorgebeugt werden können. Das Ministerium veranlasst daher die kgl. Eisenbahn-Direction, in Zukunft die Interessen der Eisenhahn-Verwaltung gegenüber den Misshräuchen bei der Be- und Entladung der Wagen sorgfältig wahrzunehmen und daranf hedacht zu sein, dass solchen Misshränchen nicht etwa durch Erstattung von Wagenstandgeldern Vorschub geleistet werde.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionshezirke Altona und Magdehurg: Auflösung der Fahrkartendruckereien.) Nach einem Erlasse des preussischen Ministers der öffentlichen Arheiten sind mit 1. April 1902 die Fahrkartendruckereien bei den Eisenbahn-Directionen in Altona und Magdeburg aufzulösen und ihre Geschäfte von der Fahrkartendruckerei in Hannover wahrzunehmen. Vom gleichen Zeitpunkte an wird der Fahrkartendruckerei in Elherfeld die Herstellung der Fahrkarten für den Directionshezirk Cassel, die hisher in Hannover erfolgte, übertragen.

— (Nachnahmeprovisionen im Verkehre mit Kleinbahnen.) In einem an die kgl. Eisenhahn-Directionen gerichteten Erlasse des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arheiten wird ausgeführt, dass zwar die auf den Sendungen lastenden Versendernachnahmen nicht zu den bestimmungsgemäss im gegenseitigen Verkehre von Staatshahnen nnd anschliessenden Kleinbahnen provisionsfrei zu hehandelnden Vorfrachten gehörten. Auch könne die Zusatzhestimmung I zu § 62 (2) der Eisenbahn-Verkehrsordnung zunächst nur auf solche Sendungen bezogen werden, die einen Transport auf einer Eisenbahn hinter sich haben. Da aber eine doppelte Erhehung von Nachnahmeprovisionen (auf der Kleinbahn und auf der Staatsbahn) für dieselbe Sendung dem Sinne der vorbezeichneten Bestimmung nicht entsprechen würde, so erklärt sich der Herr Minister im Interesse des die Kleinbahnen henutzenden Puhlicums damit einverstanden, dass hei den von den Kleinbahnen auf die Staatshahn mit directem Frachtbriefe übergehenden Sendungen von der Berechnung der Nachnahmeprovision für die auf dem Gute haftenden Nachnahmen der Versender ahgesehen werde, wenn von der Kleinhahn tarifmässig bereits eine Nachnahmeprovision in Höhe der in dem Nebengebührentarif zum allgemeinen deutschen Gütertarif festgesetzten Beträge herechnet ist, und wenn ferner die Kleinbahn sich verpflichtet, bei den von der Staatshahn mit directem Frachtbriefe übernommenen Sendnngen ihrerseits von der Berechnung einer Nachnahmeprovision regelmässig abzusehen. Hiebei ist von der Voraussetzung auszugehen, dass das eine Bahnunternehmen die dem anderen tarifmässig gebührende Provision für dieses miterhebt, und dass daraus eine gegenseitige Ausgleichung sich ergibt.

— (Verringerung der Zahl der Special- und Stationswagen.) Hierüber hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten an die nachgeordneten Eisenbahn-Directionen folgenden Erlass gerichtet:

„Nach den Berichten der kgl. Eisenbahn-Directionen hat die Zahl der bedeckten Special- und Stationswagen im Staatsbahnbereich die auffallende Höhe von 5644 Stück erreicht; darunter befinden sich 3478 Stationswagen. Diese Zahl geht über das Bedürfniss hinaus. Beispielsweise sind in einem Directionsbezirk 54 Stationen mit derartigen Wagen ausgerüstet. Die Ausnutzung der hedeckten Special- und Stationswagen ist vielfach unvollkommen, insbesondere führen auch die Stationswagen in grossem Umfange zu Leerläufen. Auch die Controle sowohl über die Special- als anch die Stationswagen ist theilweise unzulänglich. Um eine möglichst weitgehende Ausnutznng der Wagen herheizuführen, sind in sämmtlichen Bezirken die hiefür in Betracht kommenden Verhältnisse einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Dahei sind folgende Grundsätze zu beachten: Bei bedeckten Wagen ohne Brems- oder Dampfleitung oder sonstige Einrichtung, durch die sie zur Benutzung als Gepäckswagen oder in Schnell- und Personenzügen hesonders geeignet erscheinen (zu vgl. Anl. B zu § 3, Ahs. 4, der Staatshahnwagenvorschriften I, 4), ist zu prüfen, ob nicht die Specialwageneigenschaft allgemein zn beseitigen ist (z. B. bei Gl, Gml). Stationswagen sind in Zukunft nur noch zuzulassen für ganz hesondere Verhältnisse (z. B. besonders eingerichtete Butterwagen) und auf grossen Bahnhöfen zum Zwecke der Zugshildung. Die Versorgung aller übrigen Bedürfnisse hat durch Verfügung des Wagenburean zu erfolgen. Alle Specialwagen und die in Zukunft noch verhleibenden Stationswagen sind täglich von allen Stationen im Bedarf nnd Bestand zu melden, und zwar ausschliesslich an das Wagenbureau, dem die Vertheilung der Güterwagen obliegt und welches auch die Zutheilnng der für Personenzüge erforderlichen gedeckten Wagen zu hewirken hat. Sofern es zweckmässig erscheint, die Wagen möglichst im Verfügungsbereich des Wagenhureau zu hehalten, kann geeignetenfalls ihre Verwendung im Nahverkehr,

insbesondere für die regelmässige Beförderung von Stückgut in bestimmten Verkehrsbeziehungen, allgemein geordnet werden."

Nach drei Monaten soll über den Erfolg der angeordneten Prüfung berichtet werden. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Bayern. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate April.) Im Monate April sind bei einer Betriebslänge von 5785 (1900: 5637) km 2,540.544 Personen und 1,424.217 t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehre Mk. 3,775.193, aus dem Güterverkehre Mk. 8,034.671, aus dem Gepäcksverkehre Mk. 226.209 und aus dem Thiertransporte Mk. 231.544, zusammen Mk. 12,267.617 (gegen Mk. 12,166.647 im gleichen Monate des Vorjahres). Die Einnahmen in den ersten vier Monaten bezifferten sich auf Mk. 43,091.657 (weniger gegenüber dem Vorjahre um Mark 956.506).

Sachsen. (Ausgabe von Ferienkarten im Bereiche der Sächsischen Staatsbahnen.) Auf den Sächsischen Staatsbahnen und den mitverwalteten Privatbahnen werden in diesem Sommer sogenannte Ferienkarten für die I., II. oder III. Classe ausgegeben. Es sind dies gewöhnliche Monatskarten und Monatsnebenkarten, die aber statt auf die Dauer eines Kalendermonates auf die Zeit vom 19. Juli (dem Beginne der grossen Sommerschulferien) bis zum 18. August Mitternacht gelten. Es können gelöst werden: Ferienmonatskarten in der Zeit vom 19. bis zum 31. Juli, Feriennebenkarten in der Zeit vom 19. Juli bis 18. August. Zur Erlangung der Nebenkarten ist eine Bescheinigung der Ortspolizeibehörde oder des Gemeindevorstandes unter Verwendung des vorgeschriebenen Vordruckes darüber beizubringen, dass die Personen, für welche die Nebenkarten beantragt werden, zu dem betreffenden Hausstande gehören. Im Uebrigen gelten die im Personen- und Gepäckstarife der Sächsischen Staatsbahnen vom 1. Jänner 1900 enthaltenen Bestimmungen über Monatskarten und Monatsnebenkarten auch für die Ferienkarten.

— (Betriebsergebnisse der Sächsischen Staatsbahnen und der mitverwalteten Privatbahnen im Jahre 1900.) Nach dem nunmehr vorliegenden endgiltigen Gesammtergebnisse für das Jahr 1900 hat die Zunahme des Verkehres auch in dem abgelaufenen Jahre angehalten. Ueber die Einzelergebnisse, denen die entsprechenden Zahlen des Vorjahres in Klammern beigefügt sind, ist Folgendes zu berichten: Bei den Staatseisenbahnen sind 67,222.491 (65,065.762) Personen und 37,550.570 (34,987.630) kg Reisegepäck, ferner 25,299.264 (23,949.003) t Güter, darunter 184.986 (150.110) t Eilgut, befördert worden. Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre Mk. 40,550.080 (39,386.785), aus dem Güterverkehre Mk. 79,900.473 (76,890.556). Die Gesammteinnahme bezifferte sich demnach auf Mk. 120,450.553 (116,277.341) und ergab eine Zunahme des Roherträgnisses um Mk. 4,173.212. Berücksichtigt man jedoch hiebei die Ausgaben, die sich im Jahre 1899 auf 75·42 pCt. der Einnahmen gestellt haben, so wird bei Annahme eines gleichen Verhältnisses ein Mehrüberschuss von nur Mk. 1,025.776 zu erwarten sein. Das Staatseisenbahnnetz umfasste am Schlusse des Jahres eine Länge von 3043·89 (3005·53) km.

Vor zehn Jahren, im Jahre 1890, betrug die Gesammteinnahme aus dem Personen- und Güterverkehre Mk. 82,693.174. Sie ist also seit jener Zeit um rund Mk. 37,750.000 oder 45·6 pCt. gestiegen. Das Bahnnetz hat sich in diesem Zeitraume von 2594·65 km auf 3043·89 km, demnach um 449·24 km = 17·3 pCt. erweitert.

Bei der Zittau-Reichenberger Eisenbahn erbrachte der Personen- und Gepäcksverkehr Mk. 368.608 (369.607) für die Beförderung von 816.825 (809.918) Personen und 496.890 (489.850) kg Reisegepäck, der Güterverkehr Mk. 549.383 (529.202) für die Beförderung von 433.619 (412.187) t Güter, darunter 2722 (2306) t Eilgut. Der Gesammtbetrag bezifferte sich auf Mk. 917.991 (898.809), das Mehrerträgniss auf Mk. 19.182. Bei der Zittau-Oybin-Johnsdorfer Eisenbahn beliefen sich die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre auf Mk. 104.655 (102.790), aus dem Güterverkehre auf Mk. 24.002 (21.264), im Ganzen auf Mk. 128.657 (124.054), die Mehreinnahme beträgt demnach Mk. 4603. Die Beförderung umfasste 394.149 (386.497) Personen, 87.080 (80.610) kg Reisegepäck und 27.910 (21.716) t Güter.

Die vorläufig festgestellten Einnahmen im Monate April 1901 betragen Mk. 10,744.549 (— 458.053), wovon Mk. 3,423.215 (— 48.402) auf den Personenverkehr, Mk. 6,034.307 (— 323.997) auf den Güterverkehr entfallen; aus sonstigen Quellen stammen Mk. 1,287.027 (— 85.654). Die Gesammteinnahmen vom 1. Jänner bis 30. April betragen Mk. 39,199.686 (— 1,624.596). Hiezu trugen der Personenverkehr Mk. 10,624.096 (— 88.204), der Güterverkehr Mk. 23,175.242 (— 1,272.958), sonstige Quellen Mk. 5,400.348 (— 263.431) bei.

Brasilien. (Stand des Eisenbahnnetzes im Jahre 1900.) Brasilien besass am 1. August 1900 63 selbstständige Eisenbahnen in einer Gesammtlänge von 14.801 km, darunter 1462 km breitspurige Linien, 12.459 km schmalspurige mit 1 m Spurweite und 887 km mit 0·75 m Spurweite. Die föderalistische Regierung betreibt fünf Linien in einer Länge von 2671 km, einzelne Staaten der Conföderation vier Linien mit 177 km. Von den durch Gesellschaften betriebenen Linien geniessen 7382 km die Staatsgarantie, während 5171 km ungarantirt sind. Vom Besitzstande der föderalistischen Regierung sind 1182 km seit zwei Jahren an Gesellschaften verpachtet, wegen der Verpachtung von weiteren drei Linien werden derzeit noch Verhandlungen gepflogen. Das Spurweitesystem der einzelnen Linien betreffend, wurde bei Anlage der Bahnen der geographischen Beschaffenheit des Landes Rechnung getragen, bei welchem Anlasse zu bemerken ist, dass längs der Seeküste die Bevölkerung am dichtesten ist, sowie auch bedeutendere Städte überhaupt nur an der Küste liegen, mit Ausnahme der im Inneren des Landes gelegenen grösseren Stadt Sao-Paulo, welche den Rang eines centralen Hauptemporiums einnimmt. Den eigenthümlichen Populationsverhältnissen Brasiliens entsprechend, führen die von der Küste ausgehenden Bahnen in radialer (geographisch genommen eigentlich in transversaler) Richtung von Osten nach Westen, und da die sich zumeist aus Colonisten ergänzende, Ackerbau, Viehzucht, Forstindustrie, Bergbau etc. betreibende Bevölkerung im Grossen und Ganzen sich längs der Bahntrassen ansiedelt, ergab sich bisher, zwei Ausnahmen abgerechnet, kein Bedürfniss, die voneinander getrennten einzelnen Bahnen im Inneren des Landes gegenseitig zu verbinden. Von commerzieller Bedeutung sind folgende nach den einzelnen Staaten benannte Linien:

a) Die Linie Para, Amazonengebiet im Norden Brasiliens; eine nur kurze Strecke von allerdings nicht zu unterschätzender localer Bedeutung, während der Exportgüterverkehr dieses Gebietstheiles sich per Schiff am Amazonenstrome abwickelt;

b) Maranhao, eine gleichfalls kurze Linie von localer Bedeutung im Itapicurugebiete, dessen Exportfracht am schiffbaren Itapicuruflusse zur Hafenstadt Sao-Luiz de Maranhao gelangt;

c) Ceara, dieser Staat besitzt zwei Linien, deren eine von der Seeküste bei Fortalezza ausgehend gegen Westen in das Innere des Landes, die andere von Camocim aus in diagonaler Richtung bis Sobral führt;

d) Rio-Grande de Norte, sowie

e) Parahyba besitzen nur je eine Linie;

f) Pernambuco, dieser durch Wohlstand und Naturschätze ausgezeichnete Staat besitzt sechs Linien, welche vom Hafen von Recife ausgehend, sich fächerförmig gegen Westen verzweigen. Eine dieser Linien führt nahezu parallel zum Sao-Franciscostrome, während die südlichste dieser Linien Anschluss an die nördliche Linie Alagoas (g) hat;

g) Alagoas, von den beiden Linien dieses Staates hat die nördliche von Maceio ausgehende Linie Anschluss an die südliche Linie Pernambucos (f), während die südliche, von Paulo-Alfonso aus längs dem Sao-Franciscostrome führend und dessen mächtige Wasserfälle umspannend, unschiffbare Theilstrecken dieses Stromes gegenseitig verbindet und derart die Verkehrscontinuität zwischen dem oberen und unteren Stromgebiete herstellt;

h) Bahia, von den fünf Linien dieses reichen Staates führen deren vier vom Hafen von Bahia aus tief in das Innere des Sao-Franciscogebietes, während die von Paravellas ausgehende Linie bis in den Bereich des Staates Minas reicht;

j) Espirito-Santo, von den beiden Linien, welche dieser Staat besitzt, wird die vom Hafen Victoria ausgehende ebenso Anschluss an die Rio-Bahn (k) finden, wie auch die südlicher gelegene, vom kleinen Hafen Cachoeira de Itapemirim ausgehende Linie;

k) Rio de Janciro, die Hauptstadt des Staatenbundes Rio de Janeiro ist das Hauptemporium nicht nur des gleichnamigen Staates, sondern des Gesammtreiches, in dessen in grossem Stile angelegten Hafen sich das Gros des transatlantischen internationalen Handels concentrirt. Die beiden, und zwar bedeutendsten Eisenbahnen dieses Staates, die Brasilianische Centralbahn und die Leopoldina-Bahn, in einer Gesammtlänge von 6000 km, ergänzen sich gegenseitig durch

ihre Anschlüsse an das Netz des Staates Sao-Paulo (l) und werden auch an das im Entstehen begriffene Netz des Staates Miras-Gereas angeschlossen werden;

l) Sao Paulo, Santos und der commerziell bedeutende grosse Hafen von Santos sind der Ausgangspunkt eines über 3000 km langen Netzes, Eigenthum einer englischen Gesellschaft, welcher die Linien Paulista, Sorocobana-Ituana und Moggana angehören, die sich in der Stadt Sao-Paulo vereinigen;

m) Parana, in welchem Staate eine französische Gesellschaft das verkehrspolitisch und commerciell bedeutende Netz der Paranagua-Eisenbahn betreibt, dessen Zweiglinien sich seinerzeit an die Linien von Sao Paulo (l) und Rio-Grande du Sud (o) anschliessen werden;

n) Santa Catharina, dieser Staat besitzt nur eine kurze vom Hafen von Laguna ausgehende Linie, vorläufig localer Bedeutung, deren Fortsetzung in Aussicht steht;

o) Rio-Grande du Sud, der südlichst gelegene Staat der Conföderation besitzt sechs Linien, von welchen deren vier fächerförmig vom Hafen Porto-Alegre, die fünfte vom Hafen Rio-Grande (am Ausflusse des gleichnamigen mächtigen Stromes) ausgehen, während die derzeit noch kurze Uruguayanalinie in nächster Zukunft zum Anschlusse an die Betriebsnetze der Nachbarrepubliken Uruguay und Argentinia ausgebaut und durch deren Vermittlung eine verkehrspolitisch wichtige Schienenverbindung zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ocean geschaffen werden wird.

Der Eisenbahnbau im Bereiche des ehemaligen Kaiserreiches Brasilien wurde im Jahre 1856 durch den Vicomte de Maûa inaugurirt, welcher die von Rio de Janeiro ausgehende Linie Rio-Petropolis erbaute, die seither als Theilstrecke in das Liniennetz der Leopoldina-Bahn (k) einverleibt wurde. Die Mehrzahl der brasilianischen Eisenbahnen wurde, durch staatliche Subvention begünstigt, von brasilianischen, englischen und französischen Gesellschaften erbaut, welchen sich in jüngster Zeit auch belgische Unternehmungen anschlossen. Die derzeit im Betriebe stehenden 14.801 km Eisenbahnen wurden mit einem Kostenaufwande von 571,000.000 Dollars erbant. Die Bruttoeinnahme des Jahres 1899 stellte sich auf 23,550.000 Dollars und ergab einen Nettogewinn von 2,750.000 Dollars, bezw. eine circa halbpercentige Verzinsung des Anlagecapitales. Wie nun berichtet wird, beabsichtigt die Centralregierung im Einvernehmen mit den einzelnen Staaten der Conföderation in erster Linie die Verstaatlichung sämmtlicher Eisenbahnen, welche durch staatliche Garantien subventionirt sind, und nach Durchführung dieser Transaction in zweiter Linie die successive Verpachtung des staatlichen Netzes an einzelne Privatunternehmungen, und zwar in der Hoffnung, auf diese Weise sowohl die derzeit minimale Rentabilität des Anlagecapitales zu erhöhen, als auch das Finanzärar durch Einstellung der bedeutenden Subventionskosten zu entlasten, eine Transaction, die durch Mitwirkung englichen Capitales durchzuführen in der Weise geplant ist, dass die Interessen der Geldgeber durch Gewährung gewisser Hypotheken sichergestellt erscheinen.

Ostasien, Französisch - Tonking. (Ausbau des Eisenbahnnetzes.) Die französische Regierung hat im Interesse der Vervollständigung des tonchinesischen Eisenbahnnetzes Concurrenzverhandlungen für den Bau von circa 450 km Eisenbahnlinien ausgeschrieben, und zwar der Linien:

1. Hanoï—Nam-Dih und Sang-Maï—Vihn-Benking circa . . . . . 80 km
2. Nihn-Vihn—Sang-Maï . . . . . 131 „
3. Theilstrecke Viëtry—Laokay der Linie Hanoï—Haïphong . . . . . 225 „

Des Ferneren ist der Fahrpark der vorbenannten Linien durch 25 Locomotiven und eine entsprechende Anzahl von Wagen verschiedener Typen zu ergänzen. Als Hauptzweck dieser Massnahmen wird die Sicherung der Colonisten und Schutzbefohlenen gegen Einfälle chinesischer Räuber- und Insurgentenbanden bezeichnet, da im Falle dringenden Bedarfes nur durch Vermehrung der Eisenbahnverbindungen etc. die rasche Mobilisirung von Truppen im Bereiche längerer Strecken ermöglicht werden kann.

Kleinasien. (Ausbau der projectirten Hauptbahn Beyruth - Damaskus - Hauran - Biredjik durch ein französisches Consortium.) Die französische Eisenbahnbau-Unternehmung Vitali, welche schon mehrere Eisenbahnlinien in Türkisch-Kleinasien, so z. B. Smyrna—Cassaba—Aïden etc. erbaute, hat, wie berichtet wird, die Concession zum Bau und Betrieb der Hauptlinie Beyruth—Damaskus—Hauran—Biredjik (am Euphrat) erworben, und wird selbe bereits in nächster Zeit die Arbeiten auf der Theilstrecke Rayac—Hamah in Agriff nehmen. Des Ferneren erwirkte der Concessionär die Erhöhung der ursprünglich mit Frcs. 12.500 bemessenen staatlichen Subvention per laufenden Bahnkilometer auf Frcs. 15.000. Die französische Finanzgrnppe, der nebst der „Banque Impériale Ottomane“ die Firma Vitali, die „Société Générale“ und das „Comptoir d'Escompte“ angehören, wird die auszugebenden Titres der diesbezüglichen neuen Emission garantiren. Des Ferneren wird im Einvernehmen mit der „Compagnie du Port de Beyrouth“ und der Gesellschaft der Libanon-Tramways, und zwar auf gemeinsame Kosten, die schon seit Längerem projectirte Schienenverbindung der Eisenbahnstation Nahs Beyrnth mit dem Hafen von Beyruth, und zwar bereits in nächster Zeit ausgeführt werden, so dass die Linie Hauran—Damaskus—Beyruth und die Libanon-Tramway auch in Besitz eines Bahnhofes im Bereiche des Hafengebietes gelangen werden. Aus diesem Anlasse wurde seitens des Consortiums Vitali ein Uebereinkommen mit der Direction der „Société Syrienne de Construction et d'Exploitation“ getroffen, kraft welchem Letztere die bereits früher erworbenen Concessionen für den Bau der Bahn Beyruth-Damaskus-Hauran, sowie der Beyruther Hafenbahn dem Consortium Vitali cedirt.

Russland-England. (Projectirter Export von Lebensmitteln russischer Provenienz nach England.) Vertreter russischer und englischer Eisenbahnverwaltungen, im Vereine mit jenen von Dampfschiffahrtsunternehmungen, welche von Riga aus die Verbindung zwischen den an der See ausmündenden russischen und englischen Eisenbahnen zu vermitteln berufen sind, werden demnächst zu einer Conferenz zusammentreten, um die Bedingnisse zur Activirung eines durch Schnellzüge und Schnelldampferfahrten zu creirenden Lebensmittel- nnd speciell Cerealientransportes zu vereinbaren.

Algerien und Tunis. (Betriebsergebnisse des französischen Eisenbahnnetzes in Algerien und Tunis im ersten Semester 1900.) Dem Ausweise des „Journal Officiel“ zufolge betrugen die Einnahmen der algerischen und tunesischen Eisenbahnen im Laufe des ersten Semesters des Betriebsjahres 1900 im Vergleiche zum correspondirenden Zeitabschnitte des Jahres 1899:

	1900	1899	Unterschied
Algerisch - tunesische Linien der Compagnie Paris — Lyon — Mediterranée	3,768.536	4,696.956	— 928.420
Est-Algérien	3,078.029	3,122.630	— 44.601
Bône-Guelma	3,548.870	3,846.358	— 297.488
Ouest-Algérien	1,502.080	1,611.095	— 109,015
Franco-Algérienne . . .	1,566.006	1,435.176	+ 130.830
Bône à Aïn-Mokra . . .	26.533	31.342	— 4.809

Mit Ausnahme der Linien der „Compagnie Franco-Algérienne“ mit einer Mehreinnahme von 9·5 Percent waren die Einnahmen der übrigen Eisenbahnen schwächer als jene des ersten Semesters des Jahres 1899.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 19. bis 25. Juni 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

19. Juni, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich Al), Dampfer „Almissa“, Capitän G. Merlato, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus nnd Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

20. „ *) um 8½ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän C. de Bretfeld, mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

21. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Sultan“, Capitän V. Ivellich, mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Caroher, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cursola, Orehich, Tersteuik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Casteinnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

22. Juni, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Danubio", Capitän R. Signorelli, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

25. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie) Dampfer „Selene", Capitän A. Bartole, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Venedig.

20. Juni, Dampfer „Metcovich", Capitän G. Grando
22. „ Dampfer „Metcovich", Capitän G. Grando
25. „ Dampfer „Metcovich", Capitän G. Grando
} um Mitternacht.

Vergnügungsfahrten:

19. Juni, um 1 Uhr Nachm., Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld,

23. „ 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld.

Levante und Mittelmeer.

20. Juni, um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

20. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Minerva", Capitän S. Lucovich, mit Berührung von Fiume,* Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineholi, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

23. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Tehe", Capitän G. Wessely, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Constantinopel, Kustendjè, Suliná, Braila und Galatz.

25. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Vorwärts", Capitän V. Gutmann, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Für Passagiere Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Durazzo, Medna, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Manra und Prevesa.

27. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän F. Kossovich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

25. Juni, um 4 Uhr Nachmittags, (Indien—China—Japan), Dampfer „China", Capitän A. Leva, [von Fiume†) am 21. Juni] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay**), Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

9. Juli, um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Silesia", Capitän P. Craglietto, [von Fiume†) am 5. Juli] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

Brasilien.

25. Juni, Dampfer „Orion", Capitän A. Foresti, nach Santos mit Berührung von Fiume,*) Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. und 25. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Auflassung der Agentie Milanovatz.) Zufolge Kundmachung obiger Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom 15. Juni wird die Agentie Milanovatz (in Serbien) mit 30. Juni für den Personen- und Frachtenverkehr aufgelassen.

Aichordnung für die Weser. Der Senat von Bremen hat für die bremische Weserstrecke eine Aichordnung für die Binnenschiffahrt beschlossen, die mit den vom deutschen Bundesrathe unter dem 15. Juni 1899 für die Elbe erlassenen Vorschriften übereinstimmt. Der Senat wünscht, dass auch für das Aichwesen im Bereiche dieser Wasserstrasse die Obliegenheiten der Revisionsbehörde dem kaiserlich deutschen Schiffsvermessungsamt in gleicher Weise übertragen werden, wie dies hinsichtlich preussischer, lübeckischer und meklenburgischer Schiffsaichbehörden geschehen ist. Der deutsche Reichskanzler hat nun beim Bundesrathe beantragt, sich damit einverstanden zu erklären, dass die Obliegenheiten der Revisionsbehörde für die Aichung der Binnenschiffe im Bereiche der bremischen Wasserstrecke dem kaiserlich deutschen Schiffsvermessungsamte übertragen werden und dass der hiedurch entstehende Mehraufwand an Verwaltungskosten auf das Deutsche Reich übernommen wird. Nach Einführung dieser Aichordnung werden sonach für die Weser die gleichen Vorschriften gelten, welche auf der österreichischen und deutschen Elbestrecke in Kraft getreten sind.

Amerika. (Canalproject in Südamerika.) Wie der „Hamburgische Correspondent" mittheilt, wurde auf einem in letzter Zeit in Montevideo abgehaltenen Congresse der Vertreter der südamerikanischen Staaten über ein Riesen-Canalproject verhandelt, dessen Verwirklichung in nicht allzu ferner Zeit zu erwarten sein dürfte. Es handelt sich um eine Wasserstrassenverbindung der grossen Stromgebiete des amerikanischen Südens, des Amazonenstromes, des Parana und des Orinoko. Verhältnissmässig unbedeutende Arbeiten würden genügen, um die natürlichen Flussgebiete in dem gedachten Sinne auszugestalten und die vorhandenen Wasserstrassen in noch höherem Masse als bisher dem Schiffsverkehre zu erschliessen. Schon jetzt können Oceandampfer den Amazonenstrom in einer Länge von 5000 km befahren und somit die peruanische Grenze bei Tobatinga erreichen; ebenso ist der Parana bis in sein Quellgebiet hinauf schiffbar und ermöglicht das Vordringen der Seeschiffe bis zum Plateau von Matto Grosso im Innern Brasiliens. Die Länge eines die Verbindung zwischen den Neben- und Zuflüssen dieser beiden Ströme herzustellenden Canales würde etwa 60 km betragen, die Einbeziehung des Orinoko würde gleichfalls grösseren Schwierigkeiten nicht begegnen, so dass mit einem verhältnissmässig geringen Aufwande an Geld und Zeit die fruchtbaren Ländergebiete des südamerikanischen Continents dem Welthandel direct zugänglich gemacht werden könnten. Der Congress hat beschlossen, den betheiligten Regierungen einen eingehenden Bericht über die im Interesse des geplanten Unternehmens bereits geschehenen Vorarbeiten, sowie über die Bedeutung des Canalsystems zugehen zu lassen, das in der That die wirthschaftliche und sociale Entwicklung der südamerikanischen Staaten in ausserordentlichem Masse beschleunigen dürfte. Die bauliche Ausführung der geplanten Wasserstrassen wurde bereits zum Gegenstande eingehender Studien gemacht und wurde die für den Bau erforderliche Summe auf 100 Millionen Dollars berechnet.

Verschiedene Mittheilungen.

Concursausschreibung. Bei der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen gelangen drei Obercommissärstellen in der VIII. Rangsclasse der Staatsbeamten (Gehalt K 3600, Activitätszulage K 1200) zur Besetzung.

Bewerber um diese Stellen, welche sich gegebenenfalls einer mindestens sechsmonatlichen Probedienstleistung bei der genannten Behörde zu unterziehen haben werden, müssen die Absolvirung der technischen Studien, sowie eine ungefähr fünfjährige Verwendung im executiven Verkehrsdienste nachweisen.

Die bezüglichen Competenzgesuche sind unter Angabe der Sprachkenntnisse bis spätestens 5. Juli 1901 im vorgeschriebenen Dienstwege an das Präsidium des Eisenbahnministeriums zu leiten.

Verzeichniss der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Lemberg pro 1901.) Laut Mittheilung des k. k. Oberlandesgerichtspräsidiums in Lemberg wurde ein landwirthschaftlicher Sachverständiger für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten ernannt.

Die Gesammtzahl der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten ist demnach auf 106 richtigzustellen. [E.-M.-Z. 25.083/7.]

Pinzgauer Localbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 21. Mai 1901 fand unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Hofrath Ritter von Poschacher und im Beisein des Ministerialsecretärs Dr. Hans Gaber als Vertreter des landesfürstlichen Commissärs die diesjährige (2.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Pinzgauer Localbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren neun Actionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 1655 Actien mit 331 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellen sich die Betriebseinnahmen auf K 177.537·05, die Betriebsausgaben auf K 179.586·68, so dass sich ein Betriebsnettoabgang von K 2049·63 (gegen K 27.061·39 im Vorjahre) ergibt. Die Fructificationszinsen beliefen sich auf K 1849·96. Der Prioritätendienst, sowie die societären Ausgaben erforderten K 119.878·52. Infolge

des unbedeckten Abganges von K 120.078·19 wird der Staat mit K 60.000, das Land Salzburg mit K 60.078·19 (gegen K 225.030·57 im Vorjahre) in Anspruch genommen werden. Die Generalversammlnng genehmigte den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss nnd ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner wnrde der bisherige Revisionsausschuss wiedergewählt und endlich die Abänderung der §§ 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 16, 17, 20, 21, 22, 24, 27, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 39, 40, 42 und 43 der Gesellschaftsstatuten beschlossen. In der nachfolgenden Verwaltnngsrathssitznng wurden Hofrath Ritter von Poschacher und Landtagsabgeordneter Dr. Keil zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten wiedergewählt.

[E.-M.-Z. 23.683 ex 1901.]

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 20. April fand in Brünn unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Dr. Carl Freiherrn von Offermann und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Statthaltereisecretärs Franz Karger die 15. ordentliche Generalversammlnng der Actionäre der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 10 Actionäre erschienen, welche 2576 Actien mit 124 Stimmen nnd K 515.200 Actiencapital vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellen sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Einnahmen auf K 290.855·99 (gegen K 287.646 im Vorjahre), wovon K 262.760·45 (gegen K 267.377·04) auf die Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz, K 23.403·82 (gegen K 20.268 96) auf die Localbahn Mähr.-Ostrau—Ellgoth und K 4691·72 auf die Localbahn Mutenitz-Gaya entfallen. Nach Abzug der Betriebsansgaben per K 182.511·98 (gegen K 180.520·78), wovon K 167.893·08 (gegen K 165.380·78) auf die Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostran—Witkowitz nnd K 14.618·90 (gegen K 15.140) auf die Localbahn Mähr.-Ostran—Ellgoth entfallen, ergibt sich ein Gesammtreinerträgniss per K 108.344·01 (gegen K 107.125·22), wovon K 94.867·37 (gegen K 101.996·26) auf die Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz, K 8784·92 (gegen K 5128·96) anf die Localbahn Mähr.-Ostrau—Ellgoth nnd K 4691·72 auf die Localbahn Mntenitz-Gaya entfallen. Unter Hinzurechnung des Gewinnvortrages ans dem Jahre 1899 per K 5930·56 gelangt ein Betrag von K 114.274·57 (gegen K 111.900·46) zu folgender Vertheilnng:

dem ordentlichen Reservefonds	K	1.320·—
dem ausserordentlichen Reservefonds .	„	1.965 65
dem Amortisationsfonds	„	2.424·30
dem Uebernahms- und Ablösungsconto .	„	4.000·—
5 pCt. Zinsen des Actiencapitales . .	„	66.500·—
Tantièmen nnd Präsenzmarken	„	4.406·46
Superdividende von 2 pCt.	„	26.600·—
auf neue Rechnnng	„	7.058·16

Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnnngsabschluss nnd ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die Mittheilung des Präsidenten über die Einführnng des elektrischen Betriebes anf den Localbahnen Přivoz—Mähr.-Ostran—Witkowitz und Mähr.-Ostrau—Ellgoth, sowie über die Durchführung der in der vorjährigen Generalversammlnng beschlossenen Actienemission wurde zur Kenntniss genommen und weiters die Beschlüsse gefasst, den Verwaltungsrath zu ermächtigen, die Concession für eine Localbahn von Lundenburg nach Eisgrub mit der Massgabe zu erwerben, dass die Barmittel entweder durch Ansgabe von 4 pCt. Prioritätsobligationen oder durch die Vermehrung des Actiencapitales zu beschaffen sind, sowie mit der Vereinigten Eisenbahnban- nnd Betriebs-Gesellschaft in Berlin den diessbezüglichen Bauvertrag abzuschliessen. Ausserdem wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, das Project einer Verbindung der Endstation Hulwaken der Localbahn Mähr.-Ostrau—Ellgoth mit dem Friedrichschachte, sowie eine eventnelle Fortsetznng über Zabřech nach Witkowitz zu verfolgen nnd in die Concessionsverhandlnngen einznteten, sowie gegebenen Falles ohne Verzng an den Ausban dieser Fortsetzungsstrecke zu schreiten und die erforderlichen Mittel inzwischen dnrch Aufnahme einer schwebenden Schuld zn decken. Hierauf wnrden die ansscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Victor Ritter von Baner, Dr. Adalbert Johanny und Nathan Lichtenstern in den Verwaltungsrath wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses (Mitglieder: Dr. Heinrich Sonneck und Carl Melion, Ersatzmann: Eugen Kuznitzky) schloss die Generalversammlung. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Dr. Carl Freiherr von Offermann und Hugo Landau neuerlich zum Präsidenten, resp. Vicepräsidenten erwählt. [E.-M.-Z. 20.853.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Mai 1901.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	6580·95	3033·81	3431·90	6182·86
Roggen	709·33	203·50	357·25	555·58
Gerste	786·90	102·—	434·95	453·95
Hafer	1411·96	504·07	1312·75	603·28
Mais	359·77	1210·22	583·10	986·89
Mehl	1727·78	1235·40	1445·45	1517·73
Wein	5738·88	594·—	748·64	5584·24
Verschiedene . . .	2596·14	794·14	901·67	2488·61
Znsammen .	19911·71	7677·14	9215·71	18373·14
Versicherungswerth K	650.600	109.700	138.800	621.500

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	26	3	3	26
Versicherungswerth K	159.755	19.900	26.920	152.735
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . K	—	—	—	—

Offert-Ausschreibung.

In der Station Blauda der Linie Sternberg — Grulich, gelangt im heurigen Jahre zur Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes die Herstellnng eines einstöckigen Gebäudes mit Veranda und ebenerdigen Anban eines doppelten Nebengebäudes mit Wirthschaftshöfen, einer Kehrichtgrube und die Adaptirung des bestehenden Gebäudes zur Ausführung nnd werden diese Banten im annähernden Kostenbetrage von K 43.148 an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die genannten Bauanlagen sollen bis Ende November l. J. unter Dach und bis zum 1. Juni 1902 vollkommen fertig gestellt nnd benützungsfähig übergeben werden.

Die Bestimmnngen über die Einbringung der Offerte liegen ab 20. Juni l. J. bei der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz (Abtheilung für Bahnerhaltung und Ban) zur Einsicht anf, woselbst auch Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibnng und Projectspläne, insoweit der Vorrath reicht, käuflich überlassen werden.

Die Offerte, sowie das Vadinm, welches K 2200 beträgt und im Falle der Annahme des Offertes als Caution zn gelten hat und zn dessen Erlag Sparcassebücher nicht verwendet werden dürfen, sind bis spätestens den **1. Juli l. J., 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz zu hinterlegen nnd werden dieselben am gleichen Tage um 3 Uhr Nachmittags eröffnet werden.

Den Offerenten steht es frei, dieser Eröffnnng anzuwohnen. Der Offertleger hat bis zum 1. Juli l. J. im Worte zu bleiben. Es wird bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Rücksicht gezogen werden können, welche ihre finanzielle nnd technische Leistungsfähigkeit darznthun vermögen, und dass sich die k. k. Staatsbahn-Direction das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme nach freien Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte abzulehnen.

Olmütz, im Juni 1901.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Auflage eines Verzeichnisses der Ladeflächen und Ladegewichte der Güterwagen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Exemplare des obigen Verzeichnisses sind bei der General-Direction und in sämmtlichen Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zum Preise von 8 Hellern per Stück erhältlich.

Prag, am 15. Juni 1901. [554]

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kremsthalbahn.

Einführung geänderter Fahrpreise.

Mit 1. Juli 1901 gelangen zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Kremsthalbahn über Wels—Unter-Rohr neue directe Fahrpreise zu Einführung.

Wien, am 17. Juni 1901. [555]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Frachtermässigung für Petroleum und Petroleumraffinerieproducte.

Die in den Nummern Nr. 147 und 149 ex 1900 unter Pos. 3589 und 3798 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt publicirten Frachtermässigungen für Petroleum und Petroleumraffinerieproducte ab Hütteldorf-Hacking transit und Nussdorf transit nach verschiedenen österreichischen Grenzübergangsstationen mit der Bestimmung zur Ausfuhr aus dem österr.-ungarischen Zollgebiete gelangen auch für Sendungen aus Ungarn nach dem Zollauslande bei Aufgabe derselben mit directen Frachtbriefen und bei Unterlassung von Kartirungs-, bezw. Abfertigungs- oder Routenvorschriften im Rückvergütungswege zur Anwendung; selbstverständlich sind hiebei die Bedingungen der obigen Frachtermässigungen einzuhalten.

Budapest, am 17. Juni 1901. [556]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Generalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1901. (Einführung eines Nachtrages IV.) Mit 1. Mai 1901 gelangte zum Generalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1901, ein Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält alle mit 1. Mai 1901 auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge, welch letztere theils mittelst Ersatzseiten, theils mittelst zu den einzelnen Abtheilungen des Generalgütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung gelangen.

Vereinfachungen der Verbandsgütertarife im Jahre 1900. (Massnahmen zur Herbeiführung derselben.) Zum Zwecke der Vereinfachung des Gütertarifwesens sind im Laufe des Jahres 1900 mehrfache Massnahmen theils durchgeführt, theils angebahnt worden, welche im Nachfolgenden für die davon betroffenen Verkehrsgruppen bekannt gemacht werden.

I. Inlandstarife.

A. Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Die in diesem Verkehre separat bestandenen Ausnahmetarife für Grosshornvieh, Borstenvieh und Schafe nach Wien-Nordbahnhof und Wien-St. Marx wurden in ein Tarifheft vereinigt, welches unter dem Titel: „Viehverkehr aus Galizien und der Bukowina nach Wien“ mit 1. Jänner 1901 zur Ausgabe gelangt ist.

B. Niederösterreichischer, beziehungsweise Niederösterreichisch-Böhmischer Eisenbahnverband.

Der bisherige Tarif, Theil II, Heft 2, für diesen Verkehr wurde in den vom 1. October 1900 giltigen Tarif, Theil II, Heft 1, für den Nord-Südösterreichischen Eisenbahnverband einbezogen.

C. Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband.

Der Ausnahmetarif für Zucker aller Art von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen via Wien fand in diesem Verkehre als Theil II, Heft 4, giltig vom 1. Jänner 1901, Aufnahme.

D. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Der Specialtarif für Zucker aller Art (exclusive Rohzucker etc.) von böhmischen, mährischen, niederösterreichischen und schlesischen Stationen nach Barcs, Csaktornya, Kanizsa, Nagy-Gorica, Szissek, Szombathely, Zagrab und Zapresic wurde mit 1. Februar 1901 aufgehoben, und wurden an dessen Stelle von einzelnen österreichischen Raffinadestationen directe Frachtsätze für Zucker nach ungarischen Stationen in den vom 1. Jänner 1901 giltigen Tarif, Theil II, Heft 3, für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband aufgenommen.

E. Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

In den Theil II, Heft 3, dieses Verkehres wurde der Ausnahmetarif für Wein, Spiritus und Sprit, sowie für leere Fässer zwischen ungarischen Stationen der Südbahn-Gesellschaft, sowie Budapest-Kelenföld und Budafok einerseits und österreichischen Stationen der genannten Gesellschaft andererseits, soweit die Frachtsätze desselben thatsächlich in Anspruch genommen wurden, einbezogen.

Weiters wurde der ab 1. September 1890 giltig gewesene

Prager Transittarif

mit 30. Juni 1900 ohne Ersatz aufgehoben.

Schliesslich wurde der

Ausnahmetarif für Holz in Wagenladungen von Südbahn-Stationen nach Wien-Matzleinsdorf

ausser Wirksamkeit gesetzt, und fanden die Frachtsätze im Localgütertarife, Theil II, der Südbahn-Gesellschaft, beziehungsweise im Anhange Berücksichtigung.

II. Auslandstarife.

A. Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Durch das mit 1. Jänner 1900 eingeführte Heft 3 und mit 1. Februar 1900 zur Einführung gebrachte Heft 1 des Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes wurden die Tarifhefte 1, 2, 3 und 4 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes gänzlich, dann die Hefte 5 und 6 rücksichtlich der k. k. österr. Staatsbahnen und Südbahn-Gesellschaft, sowie endlich die Hefte 1, 2 und 5 des Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes aufgehoben.

B. Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Mit Einführung der Hefte 1 und 2 für diesen Verkehr traten die Hefte 1 und 2 vom 1. September 1892, sowie der Anhang hiezu vom 1. April 1894 gänzlich, ferner das Heft 5 vom 1. September 1897 rücksichtlich der Südbahn-Gesellschaft ausser Kraft.

C. Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Durch Einführung des vom 1. Mai 1900 giltigen Tarifes für den directen Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits (via Oesterreich-Ungarn) wurden der gleichnamige Tarif vom 1. November 1893 und der Tarif für den Umschlagsverkehr nach Zimony aufgehoben.

Weiters sind für das Jahr 1901 nachstehende Tarifvereinfachuugen in Aussicht genommen, beziehungsweise seither schon veranlasst worden:

I. Inlandstarife.

A. Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Mit 1. Juli 1901 tritt für diesen Verkehr ein neuer Tarif, Theil II, in Kraft, in welchen der bisher selbstständige Ausnahmetarif für Kohle vom 1. September 1893 einbezogen ist.

B. Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Die für diesen Verkehr bestehenden Tarife sollen mit dem Oesterreich-Ungarn-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband zusammengelegt werden und sollen hiebei folgende Tarife unter diesem Titel zur Einführung gelangen, und zwar:

Theil II, Heft 1—4, für den Güterverkehr,
Theil IV, Heft 1, für Kohle, und
Theil V, Heft 1, 2 und 4, für Hornvieh.

Hiedurch werden aufgehoben werden:

Der Tarif, Theil I, nebst Theil II, Heft 1 und 2, für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband vom 1. März 1896, der Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau vom 1. November 1891, die beiden Ausnahmetarife für Wein etc. vom 1. October 1886, die beiden Specialtarife für Hornvieh in Wagenladungen, Heft 1 und 2, vom 1. März 1894 für den Oesterreich-Ungarn-Vorarlberger und Lindauer Verkehr und der Specialtarif für Grosshornvieh aus Galizien und der Bukowina nach Bregenz, Buchs etc. vom 1. März 1894.

II. Auslandstarife.

A. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit dem am 1. April 1901 zur Einführung gelangten neuen Tarife, Theil II, Heft 3, wurden folgende Tarifsachen ohne Ersatz aufgehoben:

1. der ab 1. September 1886 bestehende Tarif, Theil II, Heft 3, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehr,
2. der Ausnahmetarif für Bier vom 1. Juli 1890,
3. der Ausnahmetarif für Erde etc. vom 1. Juni 1892,
4. der Ausnahmetarif für Kartoffeln vom 1. November 1893, und
5. der Ausnahmetarif für bestimmte Artikel vom 1. December 1896 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband.

B. Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

In diesem Verkehre wird demnächst ein Tarif, Theil I, Abtheilung B, und ein Tarif, Theil II, Heft 1, zur Hinausgabe gelangen, wodurch aufgeboben werden:

1. der Tarif, Theil II a, Heft 1, und
2. der Tarif, Theil II b, vom 1. Juni 1890,
3. der Ausnahmetarif für todtes Wild vom 1. September 1893,
4. der Ausnahmetarif für Eier vom 1. October 1893,
5. der Ausnahmetarif für Dégras de peaux vom 1. December 1893,
6. der Ausnahmetarif für Bier vom 1. April 1894, und
7. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen vom 1. December 1899.

C. Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Bezüglich dieses Verkehres wurde die Zusammenlegung der bisherigen Hefte 1 und 2 in ein Heft in Aussicht genommen.

D. Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Für diesen Verkehr ist mit 1. Mai 1901 ein neuer Tarif zur Einführung gelangt, wodurch die Frachtsätze des allgemeinen Classentarifes für den Import aus Russland eliminirt wurden.

[E.-M.-Z. 15.026.]

Touren im Salzkammergute, in Böhmen und in Galizien. (Wiederausgabe der 15- und 30-tägigen Abonnements bei den k. k. österr. Staatsbahnen.) Die 15- und 30-tägigen Abonnements für Touren im Salzkammergut, in Böhmen und in Galizien gelangen gleichwie im Vorjahre in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September d. J. zur Ausgabe. Diese Abonnements werden für folgende Bahngruppen ausgegeben, und zwar:

Gruppe 1 (Salzkammergut): Amstetten—Linz—Salzburg—Bischofshofen, Bischofshofen—Selzthal—Amstetten, Wels—Passau, Neumarkt—Kallham—Simbach, Lambach—Gmunden, Attnang—Puchheim — Schärding, Steindorf—Braunau, Steinach-Irdning—Attnang-Puchheim, Selzthal — St. Michael — Leoben, Hieflau—Eisenerz-Vordernberg, Kl. Reifling—St. Valentin, Vöcklabruck—Kammer und Salzburg—Ischl inclusive St. Lorenz—Mondsee und Schiffahrt auf dem Wolfgangsee (Salzkammergut-Localbahn).

Ausgabestellen: Die Personencassen der Stationen Wien Westbahnhof, Wieu Franz Josefsbahnhof, Wien Südbahnhof; Amstetten, Linz, Wels, Passan, Simbach, Ischl, Aussee, Salzburg, Bischofshofen, Innsbruck, Leoben, St. Michael, Graz, Prag, k. k. St.B., dann die Stadtbureaux der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien und Salzburg, das Auskunftsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Innsbruck und die Reisebureaux Cook & Son, Schenker & Cie. und „Courier“ in Wien.

Gruppe 2 (nördliches Böhmen): Prag — Pilsen — Eger, Prag—Klostergrab—Moldau, Wiesa-Oberlentensdorf—Bodenbach, Pilsen—Dux, Beraun — Rakonitz — Petschau, Marienbad—Karlsbad—Johanngeorgenstadt.

Gruppe 3 (südliches Böhmen): Prag—Pilsen—Furth i. W., Pilsen — Eisenstein, Tans — Janowitz, Klattau — Horažďovic, Razice — Tabor, Prag — Budweis — Salnau, Budweis — Pilsen, Protivin — Zditz; Strakonitz — Winterberg-Wallern, Wodňan—Wallern.

Ausgabestellen für die Gruppen 2 und 3: Die Personencassen der Stationen Bilin, Bodenbach, Budweis, Eger, Eisenstein, Furth i. W., Johanngeorgenstadt, Karlsbad Centralbahnhof, Klattau, Marienbad, Moldau, Pilsen, Pisek, Prag k. k. St.B., Saaz, Smichow, Strakonitz, Tabor und Wien Franz Josefsbahnhof dann die Stadtbureaux der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien und Karlsbad.

Gruppe 4 (östliches Galizien): Lemberg—Stryj—Lawoczne, Przemyśl — Chyrów — Stryj — Stanislau — Kolomea, Stanislau—Halicz— Ostrów—Tarnopol, Stanislau—Woronieuka.

Gruppe 5 (westliches Galizien): Krakau — Sucha — Neu-Zagórz — Chyrow, Krakau — Wieliczka, Neu-Sandec — Muszyna—Krynica—Neu-Zagórz—Lupków, Stroze—Tarnów, Jaslo—Rzeszów, Chabówka-Zakopane.

Ausgabestellen für die Gruppen 4 und 5: Die Personencassen der Stationen Bochnia, Chyrów, Drohobycz, Gorlice, Jasló, Krakau, Lawoczne, Lemberg, Lupków, Neu-Sandec, Neu-Zagorz, Podgorze-Plaszów, Przemyśl, Rzeszów, Stryj, Sucha, Tarnopol, Tarnów, Wien Nordbahnhof, Zakopane, dann die Stadtbureaux der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien und Lemberg, die Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien und Krakau, endlich die Fahrkartenausgabestelle W. Bujanski Krakau.

Der Preis eines Abonnements für eine der vorstehend angeführten Gruppen beträgt:

	für 15 Tage	für 30 Tage
I. Classe	K 50.—	K 75.—
II. „	„ 35.—	„ 50.—
III. „	„ 20.—	„ 30.—

Der Besitzer des Abonnements kann innerhalb der Giltigkeitsdauer desselben die zum Abonnement gehörigen Bahnlinien beliebig oft nach allen Richtungen nnd mit allen fahrplanmässigen Zügen befahren; bei Fahrtunterbrechungen ist er an keinerlei Formalität gebnnden. Will der Besitzer des Abonnements die Reise in einer nicht zum Abonnementsgebiete gehörigen Station der österr. Staatsbahnen antreten oder beendigen oder im Anschluss an das Abonnementgebiet weitere Touren im Bereiche der österr. Staatsbahnen unternehmen, so kann er gleichzeitig mit dem Abonnement Fahrscheine zur einmaligen Befahrung der ausserhalb des Abonnemensgebietes gelegenen Strecken lösen.

So kann der Besitzer eines Abonnements, welcher von Wien aus die Reise in das Salzkammergut antreten und von Bischofshofen die Tour nach Zell am See machen will, bei Lösung des Abonnements ein Anschlussfahrscheinheft mit Fahr-

scheinen für die Strecken Wien — Amstetten und zurück, dann Bischofshofen—Zell am See und zurück erhalten.

In gleicher Weise können auch Fahrscheine der Südbahn (österr. Linie) und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie Fahrscheine der Bayerischen Staatsbahnen für die Strecken Salzburg—Prien und Prien—Kufstein gleichzeitig mit den Abonnementskarten gelöst werden.

Gegen Bezahlung eines Zuschlages von K 6 zu einem 15tägigen und K 9 zu einem 30tägigen Abonnement werden über Verlangen ausgegeben, welche die Besitzer von Abonnementskarten berechtigen, ihr Reisegepäck bis zum Gewichte von 30 kg beliebig oft innerhalb des Abonnementsgebietes ohne fallweise Bezahlung von Gepäcksgebühren zur Aufgabe zu bringen.

Die 15- und 30tägigen Abonnements bieten, wie aus Vorstehendem hervorgeht, den Reisenden ausserordentliche Vortheile und erfreuten sich dieselben schon bei ihrer erstmaligen Einführung grosser Beliebtheit. [E.-M.-Z. 18.575.]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

Offert-Ausschreibung.

In der Station Römerstadt der k. k. Staatsbahnlinie Kriegsdorf—Römerstadt werden im laufenden Jahre unten angeführte Baulichkeiten zur Ausführung gelangen:

1.	Herstellung eines ebenerdigen Anbaues von 19·0 m Länge, 7·6 m Breite zum Aufnahmsgebäude, laut Kostenanschlag	K 15.840 —
2.	Ebenerdiges Nebengebäude, laut Kostenanschlag	„ 3.760·—
3.	Abtragung der alten und Herstellung einer neuen Veranda, laut Kostenanschlag	„ 7.520·—
4.	Verlängerung des Frachtenmagazins	„ 4.752·—
5.	Verlängerung der Laderampe	„ 1.072·—
6.	Herstellung einer Stirnmauer für die neue Laderampe mit Viehverladeplatz und Saumhölzern	„ 3.290·—
7.	Adaptirung des alten Aufnahmsgebäudes . . .	„ 800·—
8.	Entwässerung des Aufnahmsgebäudes und des Magazins ausser der im Hochbauplane eingezeichneten Canalisirung	„ 1.500·—

Die ad 1 bis 7 angeführten Objecte kommen nach Pauschalpreisen, die ad 8 angeführte Arbeit auf Nachmass zur Vergebung.

Der Beginn der Arbeit hat spätestens 14 Tage nach definitiver Vergebung, die Uebergabe der vollendeten Bauherstellungen mit 1. December 1901 zu erfolgen.

Die Projectspläne, Bedingnisse, Baubeschreibungen und Offertformularien liegen in der Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau der Staatsbahn-Direction Olmütz ab 16. Juni 1901 zur Einsicht auf und können dort, insoweit der Vorrath reicht, käuflich erworben werden.

Die Offerte, sowie das Vadium, welches K 2000·— beträgt, und zu dessen Erlag Sparcassenbücher nicht angenommen werden, sind bis spätestens 1. Juli 1901, 12 Uhr Mittags, die Offerte versiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf Hochbauobjecte der Station Römerstadt“ versehen im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz zu überreichen und werden am selben Tage um 3 Uhr Nachmittags eröffnet werden.

Den Offerenten steht es frei, dieser Eröffnung beizuwohnen und sie haben bis 10. Juli 1901 im Worte zu bleiben.

Bei der Vergebung des Baues werden nur jene Offerenten berücksichtigt, welche ihre technische und finanzielle Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Arbeiten nachzuweisen vermögen, und die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, eventuell auch sämmtliche Offerte abzulehnen.

Olmütz, am 15. Juni 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen wird verschiedene Bauten in den Stationen Třemoschna, Ober-Břís und Podersam der Linie Pilsen—Dux im laufenden und nächsten Jahre in Ausführung bringen, welche im Offertwege vergeben werden. Diese Bauherstellungen sind mit einem beiläufigen Kostenbetrage berechnet, und zwar:

Für die Station	Třemoschna . . .	K 50.100
„ „ „	Ober-Břís	„ 123.800
„ „ „	Podersam	„ 160.400

Die bezüglichen Projectspläne, Offert- und Baubedingnisse, sowie der approximative Kostenvoranschlag sind bei der Abtheilung III für Bau- und Bahnerhaltung der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen ab 26. Juni 1901 einzusehen, woselbst auch Formularien für die Offerte ausgefolgt werden.

Die vollständig ausgefertigten, mit je einer Kronen-Stempelmarke per Bogen versehenen und versiegelten Offerte, welche die Aufschrift „Offerte auf die Herstellung von Erweiterungsbauten in der Station . . . . .“ unter ausdrücklicher Bezeichnung jener Station, auf welche sich das Offert bezieht, sind längstens bis 15. Juli 1901, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen, und zwar für eine jede Station separat, einzubringen und sind hiezu die vorgeschriebenen Offertformulare zu benützen. Die Eröffnung der Offerte findet am 15. Juli 1901 um 3 Uhr Nachmittags statt und können die Offerenten oder deren entsprechend legitimirte Bevollmächtigte an derselben theilnehmen. Der Bauwerber erklärt sich durch die Unterfertigung dieses Offertes bis zum Einlangen der Erklärung der k. k. Staatsbahn-Direction über die Annahme oder Nichtannahme des Offertes an dasselbe gebunden unter Verzichtleistung auf die im Artikel 862 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zur Annahme eines Versprechens festgesetzten Frist.

Gleichzeitig ist bei der k. k. Staatsbahn-Directionscassa ein Vadium, und zwar: für die Erweiterung der Station Třemoschna in dem Betrage von K 2500, für die Station Ober-Břís K 6200 und Podersam K 8000 zu erlegen. Wenn der Bewerber Ersteher bleibt, so muss derselbe das Vadium auf die Höhe einer zehnpercentigen Vertragscaution ergänzen.

Es wird hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes rechnen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen. Die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelaufenen Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden, eventuell auch sämmtliche eingelangten Angebote zurückzuweisen. Jenen Offerenten, deren Offert nicht angenommen wurde, wird das erlegte Vadium nach erfolgter Verständigung zur Disposition gestellt werden. Offerte, welche den vorstehenden Bedingnissen nicht entsprechen oder später eingebracht werden, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, im Juni 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen.

Fr. Cordes jun., Hamburg

Grosshandlung von Ketten, Ankern, Schiffsartikeln . . . . . .

Preisliste auf gefällige Anfrage.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1446	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Wolle der Pos. W—20 der Güterclassification im Tarife, Theil I	Budapest: Angyalföld, dunajparti tehérpályaudvár, fővárosi közraktárak, Józsefváros, Kőbérlő, Lipótváros, nyugoti pályaudvár, Kelenföld, Ó-Buda-Filatorigát Budapest-deli vasut	Počatek-Serowitz	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, bezw. Localtarife der betheiligten Eisenbahnverwaltungen		477 Heller 487 Heller		Im Kartirungswege		Das Aufladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1447	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Ziegel der Pos. Z—1	Plaňan	Peček	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif 12	Heller: 12	10	2	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
					Sadska				30	20	10			
					Nimburg (St.E.G.)				31	20	11			
					Anwal				27	21	6			
1448	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Böhmischen Commercialbahnen	Locomotiv-, Rauch- und Aschenkasten-Lösche	Prag (St.E.G.) und Bubna (St.E.G.)	Königstadtl	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife, bezw. Ausnahmetarife	Besteht kein directer Frachtsatz	20·2 Heller		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
1449	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Güter der Classen: I, II, A, B	Počatek-Serowitz	Brünn (St.E.G.) oder vice versa	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller: I 207, II 177, A 148, B 128		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1450	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	a) Steinkohlen b) Coaks	sämmtlichen Stationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, mit Ausnahme der Stationen Myslowitz und Myslowitz-Grube	Brody Reichsgrenze transit	Die Frachtzahlung hat a) bei Steinkohlen nach dem Ladegewichte, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) nach der Frachtkraftziffer der verwendeten Wagen; b) bei Coaks nach dem factischen Gewichte, in minimo für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zu erfolgen. Aufgabe der Sendungen als Frachtgut mit directen von der Aufgabsstation nach Nadbrzezie Landungsplatz trs. (für Russland), Nowosielitza trs. (für Rumänien), bezw. Skala trs. (für Russland) lautenden Frachtbriefen. Die Weiterbeförderung ab Nadbrzezie Landungsplatz auf dem Wasserwege, bezw. ab Nowosielitza per Achse nach Russland, bezw. Rumänien, bezw. ab Skala per Achse nach Russland hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tagen) vom Tage des Eintreffens der Sendungen in Nadbrzezie Landungsplatz, bezw. Nowosielitza, bezw. Skala an gerechnet, zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Die Abfertigung der Sendungen hat auf Grund der von der Versandstation bis Brody Bahnhof, bezw. Nadbrzezie Bahnhof (Zuczka), Skala Bahnhof und Podwołoczyska Bahnhof bestehenden directen Tarifen zu geschehen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Ausnahmetarif für den Oberschlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina, bezw. Localgütertarif, rücksichtlich der Ueberfuhrs- und Manipulationsgebühren		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per Tonne Heller: 160	Kopeken: 12	Im Rückvergütungswege		Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Nadbrzezie Landungsplatz, bezw. Nowosielitza, bezw. Skala bei frankirten Gebühren, und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr nach Russland, bezw. Rumänien, welche Belege keine Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und bis längstens Ende März 1902 rücksichtlich der Sendungen nach Nadbrzezie Landungsplatz bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau und rücksichtlich der Sendungen nach Nowosielitza trs., bezw. Skala trs. bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen sind. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr des Gutes nach Russland, bezw. Rumänien nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden	*)
					Nowosielitza Reichsgrenze transit (für Russland)	Aufgabe der Sendungen als Frachtgut mit directen von der Aufgabsstation entweder nach Russland oder nach Brody trs., Nowosielitza trs., bezw. Podwołoczyska trs. lautenden Frachtbriefen; in letzterem Falle hat die Neuaufgabe der Transporte in den Grenzstationen binnen sechs Wochen (42 Tagen) stattzufinden.				460	9				
					Podwołoczyska Reichsgrenze transit					120	6			
					Nadbrzezie Landungsplatz transit (für Russland)					150	—			
					Nowosielitza transit (für Rumänien)					460	—			
					Skala transit (für Russland)					30	—			

*) Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt:

1. Bei Aufgabe der Sendungen mit directen von der Aufgabsstation entweder nach Russland oder nach Brody trs., Nowosielitza trs., bezw. Podwołoczyska trs. lautenden Frachtbriefen gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate und der Aufnahmsscheine für die Weiterbeförderung der Sendungen ab den letzteren Stationen nach Russland.
2. Bei Aufgabe der Sendungen bis Brody trs., Nowosielitza trs., bezw. Podwołoczyska trs. und Weiterbeförderung ab diesen Stationen vorerst nach den gegenüberliegenden russischen Grenzstationen Radziwiłow, russ. Nowosielitza, bezw. Wołoczysk und von den letzteren nach der im ursprünglichen Frachtbriefe bezeichneten russischen Empfangsstation gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbriefe über die Beförderung bis zur österr. Grenzstation und von dieser bis zur russischen Grenzstation, wie auch der Frachtbriefe über die in dieser Station erfolgte Aufgabe zur Weiterbeförderung nach der russischen Bestimmungsstation. Die bezüglichen Documente sind längstens bis Ende März 1902 der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg vorzulegen.

Für die Zeit vom 1. Mai 1901 bis 31. August 1901 wird rücksichtlich der Sendungen nach Wołoczysk ein Nachlass von 150 Hellern und 6 Kopeken und rücksichtlich der Sendungen nach Wojtowcy und darüber ein Nachlass von 230 Hellern und 6 Kopeken per Tonne gewährt.

Hiedurch tritt die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 1 ex 1901 unter fortl. Nr. 20 enthaltene Verlautbarung ausser Kraft.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1451	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Lithopone (Lithoponefarben), nicht in Oel verrieben und nicht metallisirt	Salzburg Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Wien-Praterquai Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Tarifes giltigen besonderen Bestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Oesterreichischer Donauumschlagsverkehr via Wien, bezw. Kornenburg (Tarif, gültig vom 1. Juni 1895)	Besteht keiner	113 Centimes Gold		Im Kartirungswege		
1452	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Steine etc. des Ausnahmetarifes Nr. 42 des in Ruhrik 8 benannten Tarifverbandes	den in Schnitt-Tafel A des Ausnahmetarifes Nr. 42 angeführten Stationen	Poremba, kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz	Einhaltung der für den genannten Ansnahmetarif Nr. 42 vorgesehenen Tarif bestimmungen	bis auf Weiteres längstens bis 31. December 1901	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1899	Besteht kein directer Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz — Schnitt-Tafel B — Schnittpunkt I: 40	Schnittpunkt II: 32	Im Kartirungswege		Die Gesammtfrachtsätze ergeben sich durch Zusammenstoss der correspondirenden Theilfrachtsätze der Schnitt-Tafel A und B, wobei der billigste Gesammtfrachtsatz anzunehmen ist
1453	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Butter, bei eigentmässiger Beförderung	Vámos-Család	Wien St.E.G. und Wien K.F.N.B.	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	220 Heller	192 Heller	28 Heller	Im Kartirungswege		
1454	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		a) Eilgüter b) Stückgüter c) Wagenladungsgüter	Dobern	Böhm.-Leipa transit	Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Böhm. Nordbahn bestimmt sein	vom 1. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Localgütertarif, Theil II	Verschieden	Heller a) 14·8 b) 6·4 c) 5·8		Im Kartirungswege		
				Niemes Stadt						a) 22·0 b) 10·0 c) 8·5	Verschieden			
				Reichstadt						a) 16·4 b) 7·2 c) 6·4				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1455	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 a im Rückvergütungswege des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Bednarów	Lambe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1901	Elbenmschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897	Pfge.	Pfge.	Pfge.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Stationen der Strecke Schönebeck—Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1902 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Lambe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg	
				Lawoczne					232	197 *)	35			
				Skoła					230	195 *)	35			
				Bednarów	Schönpriesen-Umschlag				323	190 *)	33			
				Lawoczne					227	192 *)	35			
				Skoła					225	190 *)	35			
				Bednarów	Dresden-Elbkai				218	185 *)	33			
				Lawoczne					257	222	35			
				Skoła					255	220	35			
1456	Oesterr. Nordwestbahn		Soda, Glanbersalz und Chlorkalk	Anssig und Schreckenstein	Stockerau	Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	148	215	33			
					Korneuburg				208 Heller	162 Heller	46 Heller	Im Kartirungswege		
					Floridsdorf-Jedlesee									

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
40	Nr. 68 vom 13. Juni 1901	1396	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Locomotive etc.	Baden etc. etc. bis Zürich (Hptbhf.)	Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	In der 4. Rubrik, 2. Absatz, Locomotive, sind die Worte: „auf Plateauwagen verladen" zu streichen und an deren Stelle zu setzen: „welche auf Wagen der Eisenbahn oder auf gewöhnlichen Güterwagen der Absender befördert werden." Ferner ist in Colonne 10, Absatz 2, der Frachtsatz ad b), Zürich Hptbhf.—Granica trs. etc., von 253 auf 263 Centimes richtig zu stellen	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Anhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
52	Nr. 6 vom 12. Jänner 1901	334	K. k. österr. Staatsbahnen	Im Namen der betheiligten Verwaltungen	Fische, frische, lebende und todte, auch in Eis verpackt, als Eilgut	Cernavoda	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B.	30. Juni 1901	
53	Nr. 6 vom 12. Jänner 1901	336	K. k. österr. Staatsbahnen	Im Namen der betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art in Wagenladungen	Triest	Bucarest gara de nord Bucarest filaret oder umgekehrt	30. Juni 1901	
54	Nr. 30 vom 9. März 1901	805	K. k. österr. Staatsbahnen	Im Namen der betheiligten Verwaltungen	Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffinirt), Blau-, Grün-, Berg-, Erd-, Steinöl und Mineraltheer, in Fässern oder in Reservoirwagen	Adjud Albesti Baicoi Bucuresti gara de nord Buzen Campina Doftana Doicesti Gageni Monteor Onesti Ploesti Plopeni Targovistea Targul-Ocna Ulmeni	Bodenbach St.E.G. Elbeteinitz St.E.G. Floridsdorf K.F.N.B. Oderberg K.O.E. Oderberg K.F.N.B. Pardubitz Oe.N.W.B. Pardubitz St.E.G. Prag Oe.N.W.B. Prag St.E.G. Prag K.k.St.B. Tetschen Oe.N.W.B. Triest S.B. Wien K.F.N.B. Wien St.E.G.	30. Juni 1901	
55	Nr. 33 vom 16. März 1901	844	K. k. österr. Staatsbahnen	Im Namen der betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art	von oder nach Dzieditz Adjud Azuga Bacau Barlad Botosani Braila Braila transito Bucuresti-Filaret Bucuresti gara de nord Burdujeni Buzen Calarasi Calarasi transito Caracal Constanta Constanta-port Constanta-port transito Corabia Corabia transito Craiova Dorohoi Falticeni Focsani Galati Galati transito Giurgiu Giurgiu (Smarda) transito Jasi Pascani Piatra-Neamt Pitesti Ploesti Ramnicul-Sarat Ramnicul-Valcea Roman Slatina Targovistea Targul-Jiu Targul-Ocna Tecuci Turnul-Magurele Turnul-Magurele transito Turnul-Severin Vaslui		30. Juni 1901	

1	2	3	4	5	6	Bezeichnung der Relation		7	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
56	Nr. 7 vom 15. Jänner 1901	471	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Baumwollwaaren der Pos. B—7, sowie für die ans Baumwollwaaren der Pos. B—7 und Garne der Pos. G—3 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I für die österr.-ungar. Eisenbahnen gebildeten gemischten Wagenladungen	Bludenz Feldkirch	Prag St.B. loco und transit, Smichow St.B., Prag-Bnbna, Prag-Bandthor und Prag-Smichow B.E.B.	15. August 1901	Ab 16. August 1901 erfolgt die Frachtberechnung auf Grund der Tarife, Theil I und Theil II, für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband
					Baumwollwaaren der Pos. B—7, Garne aus vegetabilisch. Stoffen der Pos. G—3 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I für die österr.-ungar. Eisenbahnen und für aus diesen Artikeln gebildete gemischte Wagenladungen	Bludenz Feldkirch	Turnau B.N.B.		
57	Nr. 32 vom 14. März 1901	834	K. k. österr. Staatsbahnen	Im Namen der betheiligten Verwaltungen	Nutzholz laut Nomenclatur im Ausnahmetarife 41, Abtheilung a), auf Seite 479 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Adjud Bacau Buhusi Comanesti Darmanesti Falticeni Pascani Piatra Neamt Roznow Targul-Ocna	Itzkany Hatna Oświęcim	30. Juni 1901	
58	Nr. 37 vom 28. März 1901	905	K. k. österr. Staatsbahnen	Im Namen der betheiligten Verwaltungen	Nutzholz laut Nomenclatur im Ausnahmetarife 41, Abtheilung a), auf Seite 479 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Adjud Bacau Buhusi Comanesti Falticeni Pascani Piatra Neamt Roznov Targul-Ocna	Bodenbach St.E.G. Eger B.E.B. Tetschen Oe.N.W.B.	30. Juni 1901	
59	Nr. 149 vom 29. December 1900	3675	K. k. österr. Staatsbahnen	Im Namen der betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art	von oder nach Bielitz Adjud Azuga Bacau Barlad Botosani Braila Braila transito Bucuresti-Filaret Bucuresti Gara de Nord Burdujeni Buzeu Calarasi Calarasi transito Caracal Constanta Constanta-port Constanta-port transito Corabia Corabia transito Craiova Dorohoi Falticeni Focsani Galati Galati transito Giurgiu Giurgiu (Smarda) transito Jasi Pascani Piatra-Neamt Pitesti Ploesti Ramnicul-Sarat Ramnicul-Valcea Roman Slatina Targovistea Targul-Jiu Targul-Ocna Tecuci Turnul-Magurele Turnul-Magurele transito Turnul-Severin Vaslui		30. Juni 1901	

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

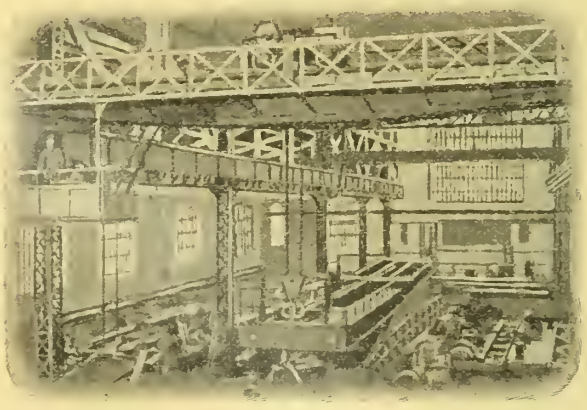
Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

GANZ & COMP. BUDAPEST, RATIBOR LEOBERSDORF

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung.



Krahnbau-Werkstätte von Ganz & Comp. in Budapest.

Bisher ausgeführt oder im Bau begriffen: 200 elektrische Kraftübertragungs-Anlagen mit zusammen 40.000 HP, darunter:

K. u. k. Arsenal in Wien (darunter 7 elektr. Krahne)	570 HP
Floridsdorfer Locomotivfabriks-Actien-gesellschaft	820 „
Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenb.-Ges., Wien	600 „
Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nord-bahn, M.-Ostrau	140 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Debreczin	200 „
Eisenbahnwerkstätte der königl. Ungar. Staatsb., Agram	250 „
Schiffswerfte d. Donau-Dampfschiffahrts-Ges. in Ofen	600 „
Schiffswerfte in Palermo	800 „

und viele Andere.

Kataloge und Kostenüberschläge auf Verlangen kostenfrei erhältlich bei dem

BUREAU in WIEN, I. Wipplingerstrasse 21.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wollfahrgasse 10.

STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.576.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 73. **Wien, 25. Juni 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien. Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 19. Juni 1901, womit für den Monat Juli 1901 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juli 1901 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19^1/_2$ %) Percent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Aus den Entscheidungen des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien.

Auch wenn der Empfänger die Fracht bereits bezahlt hat und ihm der Frachtbrief übergeben ist, so ist von dem bevorstehenden Verkaufe des Gutes wegen unterlassener Abnahme nach § 70 Betr.-Regl. stets der Absender zu verständigen.

Ansprüche aus der Ausserachtlassung dieser Verpflichtung unterliegen nicht der Verjährungsfrist des § 91 Betr.-Regl.

(Entscheidung vom 30. Juni 1900, Z. C I 317/00.)

Bei einer von W. nach B. beförderten Sendung Cognac hatte der am Frachtbriefe bezeichnete Empfänger die Annahme verweigert. Der hievon verständigte Absender ertheilte die Verfügung, das Gut an die Speditionsfirma N. N. zu avisiren und auszufolgen. Letztere, vom Absender beauftragt, den Frachtbrief auszulösen und den ursprünglichen Adressaten mit allen Mitteln zum Bezuge der Sendung zu veranlassen, löste auch thatsächlich den Frachtbrief aus; das Gut jedoch blieb länger als ein Jahr in der Empfangsstation unbezogen liegen. Infolgedessen liess die Bahnverwaltung das Gut im Licitationswege veräussern, ohne aber den Absender oder die zweitbezeichnete Empfangsfirma von dem bevorstehenden Verkaufe zu benachrichtigen. Von demselben erhielt die Empfangsfirma erst nachträglich, bei Einholung einer Erkundigung über das Gut, Kenntniss und verlangte hierauf wegen Unterlassung der Verständigung den Ersatz des Werthes der Sendung. Die Bahnverwaltung stellte jedoch nur den nach Abzug der Licitationskosten und des Lagergeldes verbliebenen Resterlös zur Verfügung. Dieser wurde nicht angenommen, sondern die Klage auf Schadenersatz eingebracht, wobei der Kläger (als Cessionär der Empfängerin) seinen Anspruch darauf stützte, dass die Bahn beim Verkaufe der Sendung vorschriftswidrig vorgegangen sei, indem sie die Empfängerin von dem bevorstehenden Kaufe nicht verständigt habe, weshalb letztere nicht in der Lage gewesen sei, den Verkauf zu verhindern.

Die beklagte Bahnverwaltung wendete den Eintritt der Verjährung nach § 91 Betr.-Regl., sowie den Umstand ein, dass in § 70, Absatz 3 Betr.-Regl., für den Fall, wenn der im Besitze des Aviso befindliche Empfänger den Frachtbrief bereits ausgelöst hat, eine Verpflichtung zur Verständigung von dem bevorstehenden Verkaufe nicht enthalten sei. Im Betriebsreglement sei

nur die Verständigung des Absenders vorgeschrieben, weil dieser keine Kenntniss davon habe, ob das Gut bezogen worden sei oder nicht und ihm Gelegenheit geboten werden müsse, eine Verfügung zu treffen, um den Verkauf womöglich abzuwenden. Vorliegend habe jedoch eine Verständigung des Absenders zu entfallen gehabt, weil gemäss § 64, Absatz 4 Betr.-Regl., nach Auslösung des Frachtbriefes seitens des Empfängers das Verfügungsrecht des Absenders erlischt und darum in dem hier in Frage kommenden Falle, wenn der Frachtbrief bereits ausgelöst ist, die Verständigung des Absenders, welchem ein Verfügungsrecht nicht mehr zusteht, überflüssig erscheine. Die Verständigung des Empfängers aber sei nicht vorgeschrieben, weil dieser ohnehin wissen müsse, dass das Gut lagere und dass der Bahn nach § 70 Betr.-Regl. das Recht zustehe, vier Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit das Gut ohne weitere Förmlichkeiten zu veräussern. Ueberdies sei diese Vorschrift auf der Rückseite des Aviso- und Bezugscheines, welcher sich in den Händen der Empfängerin befinde, ohnehin abgedruckt.

Der Richter g a b dem Klagebegehren aus nachstehenden Gründen F o l g e:

Das Gericht konnte sich der Ansicht der Beklagten nicht anschliessen. Obgleich § 70 Betr.-Regl. auch den Fall im Auge hat, dass der Empfänger nach Auslösung des Frachtbriefes das Gut nicht abnimmt, ist dennoch der Bahn ohne Unterschied, ob der Frachtbrief bereits ausgelöst ist oder nicht, zur Pflicht gemacht, von dem bevorstehenden Verkaufe den Absender zu verständigen. Zwar steht nach § 64, Absatz 4 Betr.-Regl., nach Auslösung des Frachtbriefes dem Absender kein Verfügungsrecht über das Gut mehr zu, nichtsdestoweniger kann es im Interesse und in der Macht des Absenders liegen, den bevorstehenden Verkauf abzuwenden, zum Beispiel wenn der Empfänger, der erst nach Auslösung des Frachtbriefes in der Lage ist, das Gut zu besichtigen, nachdem er das Gut in Augenschein genommen hat, die Abnahme verweigert. In diesem Falle wird die Verständigung des Absenders von der Nichtabnahme des Gutes die Folge haben, dass der Absender im Einverständnisse mit dem Empfänger irgendwelche Verfügung über das Gut trifft. Auch im vorliegenden Falle, in welchem die zweitbezeichnete Empfangsfirma nur als Mandatarin des Absenders den Frachtbrief auslöste, hätte die Verständigung des Absenders bewirkt, dass letztere diese Firma veranlasst hätte, das Gut von der Bahn abzunehmen. Dass ohne Unterschied, ob der Frachtbrief bereits ausgelöst ist oder nicht, im Betriebsreglement nur die Verständigung des Absenders vorgeschrieben ist, hat offenbar seinen Grund darin, dass die Bahn nicht immer in der Lage ist, die Adresse des Empfängers zu wissen, wie dies bei den Bahn restante-Sendungen zutrifft. Wie dem aber immer sein mag, geht aus der Bestimmung des § 70, Absatz 3, lit. b) Betr.-Regl., unzweifelhaft hervor, dass von dem bevorstehenden Verkaufe der A b s e n d e r zu benachrichtigen ist. Da die Bahn nicht behauptet, dass dies nicht möglich gewesen sei, und da die Bahn dieser ihr ausdrücklich auferlegten Verpflichtung nicht nachgekommen ist, so trifft sie die Verantwortung für den durch diese Unterlassung entstandenen Schaden. Der Absender, bezw. die Empfängerin, hätte im Falle der Verständigung eine Verfügung über das Gut treffen können, das Gut wäre nicht verkauft worden. Die Bahn ist daher verpflichtet, den Werth des Gutes zu ersetzen.

Die Bahn hat aber auch unter Hinweis auf § 91 Betr.-Regl. die Verjährung des Anspruches eingewendet. Allein im Gegensatze zu § 90 Betr.-Regl., nach welchem alle Ansprüche aus dem Frachtvertrage präcludirt sind, wenn die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut abgenommen ist, normirt § 91 die Verjährung von Entschädigungsforderungen, und zwar blos wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung. Vorliegend aber handelt es sich nicht um eine Entschädigungsforderung der vorangeführten Art, sondern um eine solche wegen Unterlassung der vorgeschriebenen Formalität beim Verkaufe des Gutes, auf welche Forderung § 91 Betr.-Regl. keine Anwendung findet. Da somit nicht die kürzere Verjährungsfrist des citirten § 91 eintritt, so kommen die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen über Verjährung zur Anwendung. In dem hier in Frage kommenden Falle gilt § 1489 a. b. G.-B., wonach Entschädigungsforderungen in drei Jahren von der Zeit an verjähren, zu welcher der Schaden dem Beschädigten bekannt geworden ist. Da aber im Klagefalle von diesem Zeitpunkte bis zur Anbringung der Klage noch nicht drei Jahre verflossen sind, so ist auch die Einwendung der Verjährung ungerechtfertigt und war somit dem Klagebegehren stattzugeben.

Inland.

Parlamentarisches.

In Nachstehendem tragen wir die Angabe der in den Sitzungen des A b g e o r d n e t e n h a u s e s vom 10. Juni an den Herrn Eisenbahnminister und an den Herrn Handelsminister gerichteten Interpellationen nach. In der 59. (Vormittags-) Sitzung wurden an den Herrn Eisenbahnminister Interpellationen eingebracht seitens der Herren Abgeordneten:

1. Dr. Sláma und Genossen, betreffend das Vorgehen der Eisenbahnbediensteten in Böhmisch-Skalitz;
2. Dr. E l l e n b o g e n und Genossen, betreffend die Arbeitszeit des Verschub- und Wächterpersonales bei der Aussig-Teplitzer Bahn;
3. Dr. E l l e n b o g e n und Genossen, betreffend die Regelung der Stundengelderverdienste des Zugsbegleitungs-Personales in Vordernberg Markt;
4. Dr. E l l e n b o g e n und Genossen, betreffend die definitive Anstellung der Heizer und Heizhausarbeiter in Landeck;
5. Dr. E l l e n b o g e n und Genossen, betreffend die Beförderung und Vorrückung der Locomotivführer bei den k. k. Staatsbahnen, sowie betreffend die Nebenbezüge derselben aus den sogenannten Prämien;
6. Dr. E l l e n b o g e n und Genossen, betreffend die Einführung von Fahrtaggeldern auf den Localbahnen;
7. Dr. T s c h a n und Genossen, betreffend die Bestellung von deutschen Eisenbahnbeamten und deutschen Eisenbahnbediensteten im deutschen Gebiete Böhmens, insbesondere in Bodenbach und auf der Strecke Bodenbach—Komotau;
8. B e r g e r und Genossen, betreffend die Aufhebung der Dienstpragmatik der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie Anwendung des staatlichen Aufsichtsrechtes rücksichtlich der Entlassung eines Oberofficials;
9. W i n t e r und Genossen, betreffend die Ausgestaltung des Innviertler Bahnnetzes;
10. P r o c h a z k a und Genossen, betreffend die Verhältnisse auf der Bahnstrecke Wien—Pottendorf—Wiener-Neustadt;
11. S e i t z und Genossen, betreffend den Bau eines zweiten Geleises auf der Strecke Wien—Stockerau der Nordwestbahn;
12. Ritter von J a v o r s k i und Genossen, betreffend den Zugang zum Bahnhofe der Haltestelle Jamnica bei Stanislau.

Ferner an den Herrn Handelsminister:

B i a n k i n i und Genossen, betreffend die Errichtung eines Wellenbrechers im Hafen Crkvice.

In der 59. (Abend-) Sitzung wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachbezeichnete Interpellationen gerichtet, und zwar seitens der Herren Abgeordneten:

1. Seitz und Genossen, betreffend Uebelstände bei der Dampftramway vormals Krauss & Co.;

2. Berger, Schreiter und Genossen, betreffend die Gewährung von Fahrpreisermässigungen an Lehrpersonen behufs Vornahme von Studienreisen;

3. Berger und Genossen, betreffend die Kohlentarifsätze der Nordwestbahn nach der Station Liebenau via Turnau;

4. Dr. Ploj und Genossen, betreffend die Wahrung der spracblicben Gleichberechtigung auf jenen Strecken der Staatsbahnen, die in slovenischen Landestheilen liegen;

5. Freiherrn von Morsey, Schweiger und Genossen, betreffend die Herabsetzung der Frachttarife auf der Graz-Köflach-Wieser Bahn.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Stadtbahn. (Donaucanallinie: Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung bezüglich Unterführung der Kabel der Allgem. österr. Elektricitäts-Gesellschaft in der Station Rossauerlände: Bauconsensertheilung.) Die k. k. niederösterr. Statthalterei in Wien hat auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 3. Mai 1901 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, hinsichtlich des von der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn vorgelegten Projectes für die Unterführung der Kabel der Allgem. österr. Elektricitäts-Gesellschaft bei km 2·339 in der Station Rossauerlände der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn, über Ermächtigung die Baubewilligung namens des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 21.211/B.D.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Errichtung einer Wasserbeschaffungsanlage in der Station Leipnik im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 23.483.]

Schleppbahnanlagen im Eisenwerke Witkowitz. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Erweiterung der normalspurigen Schleppbahnen im Eisenwerke Witkowitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 23.486.]

Elektrische Kleinbahn Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf. (Niveaukreuzung in km 2·5.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der am 10. Mai durchgeführten Localverhandlung, betreffend die Niveaukreuzung in km 2·5 der elektrischen Kleinbahn von Brüx über Oberleutensdorf nach Johnsdorf mit der zum Rangirbahnhofe Kopitz führenden Kohlenschleppbahn der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 24.073.]

Localbahn Lundenburg - Eisgrub. (Hochbaupläne für die Stationen Unter-Themenau und Eisgrub.) Die von der Repräsentanz der vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Berlin in Wien vorgelegten Projectspläne für die Hochbauten in den Stationen Unter-Themenau und Eisgrub erscheinen vom fachlichen Standpunkte entsprechend und wurden an die k. k. Statthalterei in Wien (rücksichtlich der Station Unter-Themenau) und Brünn (rücksichtlich der Station Eisgrub) zur Prüfung im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle eines anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst mit dem Zeitpunkte der Concessionsertheilung in Kraft tritt. Gleichzeitig wurden die für beide Stationen giltigen Normalien für Rampenanlagen, Hausbrunnen und Kehrichtgruben genehmigt. [E.-M.-Z. 24.790.]

Projectirte Localbahn Przeworsk - Bachórz - Dynów. (Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Detailprojectes für die schmalspurige Localbahn Przeworsk-Bachórz-Dynów, und zwar bezüglich der Theilstrecken km 0·0—10·0 und km 46·718 bis zum Ende der projectirten Localbahn die Erörterung der Trassen-, respective Stationsfragen, und rücksichtlich der von der principiellen Genehmigung ausgeschlossenen Theilstrecke von km 33·3/4 bis km 41·5/6 die Trassenrevision, sowie bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlungen anschliessend an dieselben die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen unter Ausschluss der Theilstrecke km 33·3/4 bis km 41·5/6 der ganzen Projectslinie auf den 26. Juni und folgenden Tagen anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Hofrath Johann Hild betraut. [E.-M.-Z. 27.807.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

Südbahn-Gesellschaft.

22. Juni. In der Strecke Neumarkt—Tramin—San Michele wurde der Personenverkehr zunächst mittelst Umsteigens wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Localbahn-Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 14. Juni 1901 fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten, General-Directors der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft Heinrich Jellinek, die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Budapester Localbahn-Actiengesellschaft (Budapesti helyi érdekü vasutak), d. i. der mit Dampfkraft betriebenen Linien Budapest—Soroksár—Haraszti, Budapest—Czinkota—Kerepes und Budapest—Szent-Endre (Eigenthum der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft), ferner Haraszti—Ráczkeve (im Betriebe der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft) statt. (Vergl. Generalversammlungsbericht pro 1899, Vrdgs.-Bl. Nr. 62 ex 1900.) Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1900 zur Verlesung. Diesem zufolge wurden im Jahre 1900 auf den Linien der Gesellschaft mittelst 48.465 Zügen zusammen 3,529.000 Passagiere befördert. Die Gesammteinnahmen ergaben K 1,033.258·64, denen K 707.403·49 Ausgaben gegenüberstehen. Der Reingewinn beträgt inclusive des Gewinnvortrages vom Jahre 1899 K 366.205·44, wovon K 351.575 zur Bezahlung einer Dividende verwendet werden; es entfallen per Actie K 7. Der Gewinnrest von K 14.630·44 wird auf neue Rechnung vorgetragen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie der Anträge der Direction wurde dieser und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt, worauf die Wahlen in beide Körperschaften erfolgten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Wagenladungsgüterverkehr [Aufgabe] seit 1. Jänner 1901 bis Ende Mai.) Dem officiellen Ausweise über den Wagenladungsgüterverkehr im Bereiche der Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen seit 1. Jänner bis Ende Mai 1901 zufolge (vergl. Bericht bis Ende April, Vrdgs.-Bl. Nr. 70) betrug dieser in der Aufgabe, und zwar sowohl auf den Stationen der Staatsbahnlinien als auch der von ihr verwalteten Localbahnen, 959.137 Wagenladungen, gegenüber von 927.181 im Vorjahre 1900, d. i. eine Zunahme um 3·4 pCt. Speciell im Monate Mai hat sich die Menge der auf den Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen, sowie der durch sie verwalteten Localbahnen aufgegebenen zahlenden Waaren gegenüber dem Mai des Vorjahres um ungefähr ein halbes Percent verringert. Bisher hat sich bekanntlich auf diesem Gebiete seit Jahren stets ein grösseres oder minderes Plus gezeigt. Die unmittelbare Ursache dieses Rückfalles ist die, dass geringere Quantitäten von Getreide und Kohle zur Aufgabe gelangten. Der im vorigen Jahre aus bekannten Gründen plötzlich gestiegene Export von Kohle nach Oesterreich ist nämlich wieder zurückgegangen; dieser Rückgang erfuhr aber, wenigstens vom Gesichtspunkte des Eisenbahnverkehres, durch die Steigerung des Importes österreichischer (schlesischer) Kohle auf das normale Mass grossentheils ein Gegengewicht. Ausser diesen beiden Artikeln hat sich die Aufgabe von Wein, Metallen, Eisen, Steinen und — in minder erheblichem Masse — von Mehl und Salz verringert; grössere Mengen wurden hingegen aufgegeben von Petroleum, Kalk, Heu, Stroh, lebenden Thieren, Bier und Zucker, insbesondere aber von Holz- und Stückwaaren.

— (Einrichtung und Eröffnung der Station Nyerges-Ujfalu als Vichverladestation.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die Station Nyerges-Ujfalu (Sattel-Neudorf) der in ihrem Betriebe stehenden Eisenbahn Budapest—Esztergom (Gran)—Nyerges-Ujfalu—Almas-Füzitö für den Viehverkehr ohne Unterschied der Gattung eröffnet wurde.

— (Aenderung des Stationsnamens Iványi auf Ivánka.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der bisherige Name der Haltestelle Iványi ihrer Hauptlinie Budapest — Galánta — Iványi — Pozsony (Pressburg)—Marchegg (—Wien) auf Ivánka abgeändert wurde.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate April.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates April folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. April die von der Bahnlinie Giessen—Fulda im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. abzweigende 10·66 km lange Nebenbahn zwischen Burg- und Nieder-Gemünden und Nieder-Ofleiden für den öffentlichen Verkehr; von der an dieser Nebenbahn gelegenen Verkehrsstellen Wäldershausen, Neuhaus (Oberhessen), Homberg (Oberhessen) und Nieder-Ofleiden dienen die Haltestellen Wäldershausen und Neubaus (Oberhessen) für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung mit Fahrkartenverkauf durch den Zugsführer; ausserdem ist Wäldershausen auch für den Wagenladungs- und Stückgutverkehr eingerichtet; dagegen dienen die übrigen Verkehrsstellen für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern, Leichen und lebenden Thieren; die Abfertigung von Sprengstoffen ist überhaupt ausgeschlossen; Fahrzeuge können weder in noch nach Wäldershausen und Neuhaus (Oberbessen) abgefertigt werden; die 25·7 km lange Nebenbahnstrecke Büren—Brilon Stadt im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Cassel für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr; diese Strecke schliesst in Büren an die Nebenbahnstrecken Büren—Geseke und Büren—Paderborn, in Brilon Stadt an die Nebenbahnstrecke Brilon Stadt — Brilon, sowie an die Strecke Brilon Stadt — Belecke der Westphälischen Landesbahn an; an der neuen Strecke liegen folgende Verkehrsstellen: Büren (Bahnhof), Siddinghausen (Haltestelle, 5·64 km von Büren), Ringelstein (Haltestelle, 9·61 km), Alme (Haltestelle, 16 62 km), Thülen (Haltepunkt, 20·81 km) und Brilon Stadt (25·70 km); auf den Haltestellen Alme, Ringelstein und Siddingbausen ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann, ausgeschlossen; die Haltestelle Alme gehört zur Betriebs- und Werkstätteninspection Arnsberg, ferner zur Verkehrs- und Maschineninspection Cassel I; die Haltestellen Ringelstein und Siddinghausen gehören zur Betriebsinspection I Paderborn und Maschinen-, Werkstätten- und Verkehrsinspection Paderborn; der zulässige grösste Radstand der Strecke Büren—Brilon Stadt ist 6 m, der Raddruck 7 t; der kleinste Bogenhalbmesser ist 300 m, die grösste Neigung 1 : 60; bei Beladung offener Wagen ist das Lademass I anzuwenden; die 3·7 km lange Reststrecke Freckenhorst — Warendorf der Linie Neubeckum — Warendorf der Westpbälischen Landeseisenbahn für den Gesammtverkehr; die Bahn schliesst damit, ausser in Neubeckum, auch in Warendorf an die kgl. Preussische Staatsbahn derart an, dass unmittelbarer Wagenübergang stattfindet; an der Gesammtstrecke Neubeckum—Warendorf liegen folgende Verkehrsstellen: Neubeckum (Station), Kalköfen (Personenhaltepunkt, 2·4 km), Ennigerloh (Station, 4·3 km), Finkenberg (Personenhaltepunkt, 6·5 km), Westkirchen (Station, 9·6 km), Freckenhorst (Station, 16 8 km) und Warendorf (Station, 20·5 km); die Stationen Neubeckum und Warendorf sind Gemeinschaftsstationen, auf welchen die kgl. Preussische Staatsbahn den gesammten Abfertigungsdienst auch für die Westphälische Landeseisenbahn besorgt; die Verladung von Sprengstoffen und die Annahme von Privatdepeschen sind allgemein, die Verladung, Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen ist auf den Stationen Freckenhorst und Westkirchen ausgeschlossen; die an dieser Bahnstrecke eingerichteten Haltepunkte Finkenberg und Kalköfen dienen nur dem Personenverkehre; Reisegepäck wird nur nach, nicht auch von diesen Haltepunkten abgefertigt; der zulässige grösste Radstand beträgt 5·2 m, der Raddruck 7 t; bei der Beladung offener Wagen ist das Lademass I anzuwenden; der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 200 m, die grösste Neigung 1 : 50; von der im Ban begriffenen normalspurigen Nebenbahn Berent-Bütow im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction in Danzig die weitere 18·233 km lange Tbeilstrecke Lippusch—Bernsdorf mit den Haltestellen Sonnenwalde und Bernsdorf für den öffentlichen Verkehr; diese beiden Haltestellen dienen vorläufig nur dem Wagenladungsgüter- und Viehverkehre; die Annabme und Auslieferung von Sprengstoffen, sowie von Fahrzeugen oder schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist ausgeschlossen; ferner am 11. April die 2·80 km lange Strecke Heilbronn Hauptbahnhof—Heilbronn Südbahnhof der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Güterverkebr.

— (Betriebslängen der vereinigten preussischen und hessiscben Staatsbahnen mit Scbluss des Rechnungsjahres 1900.) Dieselben betragen:

Bahnstrecken für öffentlichen Verkehr.

Directionsbezirk	Betriebslänge am Schlusse des Rechnungsjahres 1900		
	überhaupt	Hauptbahnen	Nebenbahnen
	Kilometer		
a) Vollspurbahnen			
Altona	1.720·36	1.257·85	462·51
Berlin	622·64	556·41	66·23
Breslau	1.916·53	1.278·07	638·46
Bromberg	1.675·31	832·75	842·56
Cassel	1.686·90	1.303·76	383·14
Köln	1.361·61	889.94	471·67
Danzig	1.702·68	731·57	971·11
Elberfeld	1.128·97	641·70	487·27
Erfurt	1.543·97	965·65	578·32
Essen a/Ruhr	955·31	892·07	63·24
Frankfurt a/Main	1·599·97	1.077·97	522·00
darunter hessiscber Besitz	290·49	175·82	114·67
Halle a/Saale	1.931·58	1.585·22	346·36
Hannover	1.675·72	1.296·58	379·14
Kattowitz	1.341·36	912·94	428·42
Königsberg i. Preussen	1.863·33	581·00	1.312·33
Magdeburg	1.775·65	1.276·53	499·12
Mainz	865·34	661·58	203·76
darunter hessiscber Besitz	702·03	536·01	166·02
Münster i. Westphalen	1.184·68	783·32	401·36
Posen	1.619·44	1.027·93	591·51
St. Johann-Saarbrücken	835·78	513·63	322·15
Stettin	1.703·96	1.007·75	696·21
im Ganzen a)	30.741·09	20.074·22	10.666·87
darunter hessischer Besitz	992·52	711·83	280·69
b) Schmalspurbahnen			
Erfurt	48·00	—	48·00
Kattowitz	130·45	—	130·45
im Ganzen b)	178·45	—	178·45

Bayern. (Monatsnebenfahrkarten auf den Staatseisenbahnen.) Am 1. Juni ist eine Neuernng im Personenverkehre der Bayer. Staatseisenbahnen durch Einführung von Monatsnebenkarten in Wirksamkeit getreten. Bisher wurden nur Monatskarten verabfolgt, die z. B. auf 30 km Entfernung in III. Classe Mk. 19·80, in II. Classe Mk. 28·80, in I. Classe Mk. 43·20 kosten. Die Monatsnebenkarten kosten auf gleiche Entfernungen in III. Classe Mk. 9·90, in II. Classe Mk. 14·40, in I. Classe Mk. 21·60, sind also um die Hälfte billiger, obwohl sie zur beliebigen Fahrt in allen Personen- und Schnellzügen (Expresszüge ausgenommen) berechtigen, sofern diese die betreffende Wagenclasse führen. Monatsnebenkarten werden bei Entnahme von Karten für mehrere Angehörige eines Haushaltes abgegeben; für eine Karte, die Stammkarte, wird der volle Monatspreis, für die Karten der übrigen dem gleichen Haushalte Angehörigen wird der verminderte, meist halbe Preis erhoben. Solche Nebenkarten werdeu jedoch nur gegen Vorweis einer amtlichen Bescheinigung abgegeben, in der bestätigt wird, dass diejenigen Personen, für die Nebenkarten verlangt werden, zu dem betreffenden Hausstande gebören und dass die als zum Hausstande gehörig bezeichneten entfernteren Verwandten aus Mitteln des Haushaltungsvorstandes unterhalten werden; diese Bescbeinigung kann entfallen, wenn die Familienverhältnisse des Inhabers der Stammkarte der Station bekannt sind.

— (Erhebung von Geldstrafen und Fahrgeldzuschlägen bei Benntzung ungiltiger Fahrkarten auf den Staatseisenbahnen.) Die General-Direction der Staatseisenbahnen hat an die Oberbahnämter eine Verfügung erlassen, gemäss welcher bei der Erhebung von Geldstrafen und Fahrgeldzuschlägen bei Benutzung ungiltiger Fahrkarten künftig nicbt zu rigoros gegen Reisende verfahren werden soll. Es sei zwar den Stationen kein Recht einzuräumen, dass sie etwa aus Billigkeitsrücksichten von der Erhebung der nach der Verkehrs-

ordnung verwirkten Fahrgeldzuschläge und Strafen absehen, doch seien bei eingereichten Gesuchen um Rückvergütung alle Umstände zu erwägen, welche zu Gunsten der betreffenden Reisenden sprechen. Wenn die Absicht einer Fahrgeldhinterziehung unzweifelhaft ausgeschlossen sei und ein in Mitte liegendes Verschulden des Reisenden oder eine Unkenntniss der bestehenden Vorschriften, wie z. B. über die Nothwendigkeit der Bestätigung der Fahrtunterbrechung, sei es wegen jugendlichen Alters, wegen Lebensunerfahrenheit u. s. w., ihm aus Rücksichten der Billigkeit zu seinem Nachtheil nicht angerechnet werden könne, so sei der Fahrgeldzuschlag im Höchstbetrage nicht zu erheben; auch werde es bei dem häufig vorkommenden Fall, dass ein Reisender seine Zielstation wegen Verschlafens überfährt, auf den nicht schwer zu erbringenden Nachweis ankommen, dass der Reisende kein Interesse hatte, auf die entferntere Station zu gelangen und ihm dadurch nur Widerwärtigkeiten enstanden.

— (Bahnproject Starnberg-Herrsching.) Die den bayerischen Elektricitätswerken in München ertheilte Bewilligung zur Vornahme von Vorarbeiten für eine elektrische Eisenbahn zwischen dem Starnberger und Ammersee von Starnberg über Kloster Andechs nach Herrsching wurde vom zuständigen Staatsministerium auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert.

Württemberg. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate April.) Im Monate April wurden bei einer Bahnlänge von 1843·28 km (im Vorjahre 1826·11 Kilometer) befördert 3,012.926 (2,861.014) Personen und 650·726 (654 308) t Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre Mk. 1,706.000 (Mk. 1,659.066), aus dem Güterverkehre Mk. 2,469.000 (Mk. 2,476.412) und aus sonstigen Quellen, wie im gleichen Monat des Vorjahres, Mk. 230.000, insgesammt somit Mk. 4,405.000 (Mk. 4,365.478).

— (Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen: Stationsnamenänderung.) Die Station Sontheim bei Heilbronn führt fortan die Bezeichnung: „Sontheim am Neckar".

Bulgarien. (Durch Eisenbahnen und Schiffahrt vermittelter Aussenhandel im Jahre 1900.) Dem officiellen Berichte des fürstlich bulgarischen Handelsministeriums zufolge betrug die Güter-Aus- und Einfuhr Bulgariens dem Werthe nach Frcs. 53,982 629 und hat im Vergleiche zum Vorjahre ein Plus von einer halben Million Francs zu verzeichnen. Ueber den Import nach Bulgarien im Jahre 1900 bringt der Bericht folgende Daten: Die Gesammteinfuhr nach Bulgarien weist einen Rückgang von 13·8 Millionen Francs auf. Der Import im Jahre 1900 bewerthete sich auf Frcs. 46,342.100, und war der geringste unter allen vorangehenden Jahren bis zum Jahre 1886 hinauf. Mit Ausnahme Russlands, Belgiens und Rumäniens, deren Ausfuhr nach Bulgarien eine Steigerung erfahren, hat der Import aller übrigen in Betracht kommenden Staaten eine Abnahme erlitten, welche bei folgenden Ländern am bedeutendsten war. Abnahme gegen 1899 in Millionen Francs: Oesterreich-Ungarn 5·79, England 2·92, Türkei 1·82. Auf die einzelnen Waarenkategorien vertheilt sich der Ausfall wie folgt in Millionen Francs: Textilwaaren 7·37, Maschinen, Instrumente 2·54, Flechtwaaren und Holzindustrie 1·32, alkoholische Getränke 0·77, Oele, Fette, Wachs etc. 0·74, Colonialwaaren 0 71, Steinerden, Glas und Waaren daraus 0·51. Zugenommen hat blos die Einfuhr von Harzen, Mineralölen und Klebstoffen (+ 1·09 Millionen Francs), ferner von Fahrzeugen, hauptsächlich Waggons (+ 0·61 Millionen Francs). Trotz des empfindlichen Rückganges, den der österreichisch-ungarische Import nach Bulgarien im Jahre 1900 erlitten hat, stand die Monarchie dennoch mit einem Antheil von 12·64 Millionen Francs an der Spitze der nach Bulgarien importirenden Staaten. Obwohl der Export von Cerealien im letzten Jahre um weitere 5·67 Millionen Francs zurückgegangen ist, konnte sich die allgemeine Ausfuhr Bulgariens über das Niveau des Vorjahres erheben, nachdem in allen übrigen Waarengruppen eine intensivere Ausfuhr stattgefunden hat; namentlich kamen dem Ausfuhrgeschäfte die günstigen Verhältnisse, unter welchen die Production in einigen Zweigen der Landwirthschaft, so z. B. beim Obst- und Gemüsebau, bei der Viehzucht etc. vor sich ging, dem Lande zustatten.

Frankreich. (Project einer in der Richtung von Norden nach Süden das Pariser hauptstädtische Gebiet unterfahrenden Untergrundbahn.) Der Civilingenieur Berlier hat dem Pariser Municipalrathe das bereits en détail ausgearbeitete Project einer in radialer Richtung den äussersten Norden der hauptstädtischen Gemarkung von der Place des Abesses (Arrondissement Buttes-Montmartre) aus mit dem äussersten Süden in der Hauptstation Gare Montparnasse der Westbahn (Arrondissement de l'Observatoire) in radialer Richtung verbindenden und weiterhin bis zum Boulevard Quinet führenden Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe vorgelegt und auch den Nachweis geliefert, dass die Ausführung dieses seines Projectes von Finanzkräften ersten Ranges patronisirt wird. Die projectirte Trasse der neuen Linie, welche die Seine nächst der Place de la Concorde (Arrondissement de L'Élisée) in einem Zwillingstunnel unterfahren wird, verbindet theils unmittelbar, theils mittelbar durch Anschlüsse an die Linien der Untergrundbahn Le Métropolitain, die Pariser Hauptbahnhöfe der Nordbahn, Westbahn, der Gesellschaft Paris-Orléans, sowie der theilweise als Untergrundbahn projectirten Stadtbahn. Dem Programme des Concessionswerbers zufolge soll nur eine Wagenclasse zum Einheitstarife von 15 Centimes, doch mit der Begünstigung eingeführt werden, dass im Umsteigeverkehr zwischen der Linie der voran beschriebenen Le Nord-Sud Berlier genannten Untergrundbahn und den Linien des von ihr berührten Métropolitain die beiderseits ausgegebenen Fahrkarten ohne Unterschied der Distanz und ohne weitere Aufzahlung vice versa benützt werden können. Bei diesem Anlasse sei bemerkt, dass anfangs 1900 bereits das Project einer von Norden nach Süden führenden, als erstclassige Linie zu betreibenden Untergrundbahn der Communalbehörde zur Ertheilung der Concession vorgelegt wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21 und 48 ex 1900), deren Proponenten die Firmen Cail und Thomson & Houston sind, gegen dessen Ausführbarkeit in absehbarer Zeit jedoch der mit Anlage einer erstclassigen Bahn verbundene enorme Kostenaufwand spricht. Nachdem aber die auch massgebenden Ortes anerkannte Nothwendigkeit einer radialen Verbindung des äussersten Nordens von Paris mit dem äussersten Süden vorliegt, hat das, wie eingangs erwähnt, finanziell als sichergestellt zu betrachtende Project Berlier in erster Linie Aussicht auf Realisirung. Die Erfolge des Métropolitain haben sowohl die öffentliche Meinung als auch die Behörden für das System der Untergrundbahnen gewonnen, so dass seither keinerlei Concessionswerbung für oberirdische Strassenbahnen stattgefunden hat.

Frankreich. (Eisenbahn-Automobil, System Aubert.) Die Directionen französischer Eisenbahnen haben die Einführung von vierrädrigen Automobilen im interlocalen Verkehre für die Beförderung der Brief- und Postpackete in Aussicht genommen, und bereits auf einigen Linien derartige Fahrbetriebsmittel probeweise in Verkehr gesetzt, um dem in stetiger Zunahme begriffenen Postverkehr auch auf solchen Localbahnlinien Genüge zu leisten, in deren Bereich der Personen- und Güterverkehr durch nur wenige Züge vermittelt wird, oder wo günstige Anschlüsse an die die Post befördernden Züge der Hauptlinien fehlen. Ein derartiges, nach seinem Erfinder „Lorry automobile Aubert" genanntes Automobil steht z. B. schon seit Beginn 1900, und zwar mit bestem Erfolge, auf der Linie Mamers—Saint-Calais (Flügelbahn der Linie Chateau-Du-Loire—Bessé-Sur-Brayé—Saint-Calais der Französischen Staatsbahnen im Betriebe. Der mit einem Daimler-Motor ausgerüstete, circa 3 m lange Wagen hat in beladenem Zustande ein Gewicht von 840 kg und ist nur mit einem Sitzbanket ausgerüstet, auf dem nebst dem Wagenführer noch zwei Personen Platz finden. Die Behälter für Briefschaften und Packete sind in dem nach rückwärts kofferartig verlängerten Wagenkasten unter dem Sitze angebracht. Der Wagen verkehrt mit einer Geschwindigkeit von durchschnittlich allerdings nur 27 km per Stunde, da im Bereiche der Bahntrasse nicht unbedeutende Steigungen vorkommen. Die Ausstattung des Wagens, dessen Mechanismus, Sitz und Behälter auf einer hölzernen Plattform angebracht sind, ist denkbarst einfach; das Vehikel ist mit einer allen Anforderungen der Sicherheit entsprechenden Bremsvorrichtung versehen.

— (Vergleichende Darstellung der Personenfrequenz im Bereiche der Pariser Gürtelbahn während der Dauer der Weltausstellung im Jahre 1900 und dem gleichen Zeitabschnitte des Vorjahres.) Dem officiellen statistischen Ausweise über den localen Personenverkehr im Bereiche der mit allen in Paris einmündenden Hauptbahnen direct verbundenen Pariser Gürtelbahn (Chemin de fer de Ceinture) zufolge ergab dieser innerhalb der Weltausstellungsperiode, d. i. vom 15. April bis 12. November 1900, im Entgegenhalte zum gleichen Zeitabschnitte im Vorjahre, zu Gunsten des Ausstellungsjahres eine Zunahme um 8,152.934 Köpfe, deren Anzahl sich auf nachfolgend verzeichnete Stationen vertheilte, und zwar:

Ausgangsstation	Anschluss an die Linien der Hauptbahnen	Anzahl der Reisenden		
		1899	1900	Zunahme im Jahre 1900
Correspondance Ouest	an die Westbahn	2,782.206	5,655.146	2,872.940
Conrcelles-Ceinture		693.058	727.415	34.357
Avenue de Clichy		631.740	818.824	187.084
Avenue de Saint-Ouen		706.826	967.583	260.757
Boulevard Ornano		811.348	1,091.387	280.039
Correspondanze Nord	an die Nordbahn	892.389	1,880.640	988.251
La Chapelle-Saint-Denis		309.848	410.634	100.786
Correspondance Est	an die Ostbahn	28.520	39.786	11.266
Est-Ceinture		166.970	197.553	30.583
Pont-de-Flandre		802.093	1,051.736	249.643
Belleville-Villette		823.443	1,086.276	262.833
Ménilmontant		1,233.689	1,639.225	405.536
Charonne		536.959	676.404	139.445
Rue d'Avron		459.715	577.803	118.088
Avenue de Vincennes	an die Mittelmeerbahn	599 963	730.018	130.055
Bel-Air { Vincennes		268.969	318.784	49.815
Bel-Air { Ceinture		624.464	682.969	58.505
Rue Claude-Decaen			617.078	617.078
Correspondance Lyon	an die Mittelmeerbahn	4.096	4.559	463
La Rapée-Bercy		501.196	535.678	34.482
Correspondance Orléans	an die Linie Paris—Orléans	72.640	104.313	31.673
Orléans-Ceinture		491.510	614.891	123 381
La Maison-Blanche		771.631	999.695	228.064
Parc de Montsouris		418.411	558.274	139.863
Montrouge		978.655	1,293.775	315.120
Versailles R. G.		173.223	200.070	26.847
Ouest-Ceinture		654.980	824.513	169.533
Vaugirard-Ceinture		665.230	776.193	110.963
Grenelle		242 579	296.689	54.110
Point-du-Jour		734.423	839.427	105.004
Auteuil-Boulogne		236.041	252.411	16.370
Insgesammt		18,316.815	26,469.749	8,152 934

Die Mehrzahl von 8,152.934 Reisenden auf die Dauer der Ausstellnng, d. i. auf 212 Tage des Jahres 1900, bezw. den gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres 1899, vertheilt, ergibt zn Gunsten des Jahres 1900 einen Verkehr von täglich 124.857 Fahrgästen, gegenüber von deren 86.400 im Jahre 1899, d. i. + 38.457 Köpfe per Tag.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXXIV. Stückes.) Das am 17. Jnni 1901 herausgegebene LXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5361: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 16. Juni 1901, Z. 22.583, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des LXXXV. Stückes.) Das am 18. Jnni 1901 herausgegebene LXXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5362: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 17. Jnni 1901, Z. 12.989, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5363: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 14. Juni 1901, Z. 7516, betreffend die Aufhebung des Einfnhrverbotes für Zucht- und Nutzschweine aus den politischen Bezirken Cilli, Marburg und Pettau in Steiermark.

Nr. 5364: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 4. Jnni 1901, Z. 105.362, betreffend die Festsetzung eines Controltermines bei dem k. k. Nebenzollamte Nr. II in Eisendorf für die Vieh-Ein- nnd Ausfuhr.

— (Inhalt des LXXXVI. Stückes.) Das am 19. Jnni 1901 herausgegebene LXXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5365: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 5. Juni 1901, Z. 87.387/I, betreffend die Aufhebung der Sperre im Landgemeindegebiete von Modrić gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 5366: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 17. Juni 1901, Z. 54.556, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5367: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 17. Juni 1901, Z. 110.536, betreffend die Wiedereröffnung der Vieheinbrnchstation Mühlbach für die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Bayern.

— (Inhalt des LXXXVII. Stückes.) Das am 20. Juni 1901 herausgegebene LXXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5368: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 18. Juni 1901, Z. 113.473, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5369: Kundmachung der k. k. Landesregiernng in Klagenfurt vom 17. Juni 1901, Z. 10.045, betreffend die Einfnhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5370: Kundmachung der k. k. Landesregiernng in Laibach vom 17. Jnni 1901, Z. 9907, betreffend die Einfnhrsbeschränknngen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 23. Mai dem öffentlichen Verkehre übergebene, 30·092 km lange, im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehende Linie Sattledt—Grünau, die Strecke Freudenthal—Klein-Mohrau der k. k. österr. Staatsbahnen, welche am 31. Mai dem öffentlichen Verkehre übergeben wnrde, ferner die 6·50 km lange Strecke Neuhaus (Kreis Sonneberg)—Stockheim der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt, welche am 1. Jnni dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, sind den Vereinsbahnstrecken zngerechnet worden.

Die 24·89 km lange Strecke Altenburg—Langenlenba-Oberhain der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie die 6·510 km lange Strecke Bernsdorf—Bütow der kgl. Eisenbahn-Direction Danzig werden vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zngerechnet werden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarifheft 3.

Mit dem 1. August 1901 tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag IV in Kraft.

Der Nachtrag enthält unter Anderem neu einbezogene Stationen, sowie Tarifänderungen.

Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 Pfennigen oder 6 Hellern zu haben.

Breslau, am 20. Juni 1901. [557]

Kgl. Eisenbahn-Direction.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Ausgabe eines Nachtrages II zum Ausnahmetarife, Theil III, Heft 1.

Am 1. Juli 1901 tritt der Nachtrag II zum Ausnahmetarife, Theil III, Heft 1, vom 1. Juli 1899 in Wirksamkeit. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, bezw. des Nachtrages I.

Wien, am 21. Juni 1901. [558]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Tarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1901.

Im Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1901, Seite 70, sind unter Ausnahmetnrif 11 in der siebenten Zeile hinter „Anwendungsbedingungen“ die Worte „zu Abtheilung I“ zu streichen.

Wien, am 20. Juni 1901. [559]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Ausscheidung der Stationen Amendola, Fontanarosa, Manfredonia und Lucera als Verbandsstationen.

Die obbezeichneten Stationen der Linien Foggia—Manfredonia und Foggia—Lucera sind ab 16. Juli 1901 nicht mehr Verbandsstationen.

Sendungen dorthin müssen von diesem Zeitpunkte ab im Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehre mit internationalen Frachtbriefen aufgegeben werden, in welchen als Empfangsstation der Uebergangspunkt Foggia angegeben ist.

Dementsprechend sind mit vorbezeichnetem Tage die genannten Stationen mit allen auf dieselben bezughabenden Daten aus dem Verzeichnisse der italienischen Verbandsstationen (Seite 193—211 des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr, zu streichen.

Wien, am 20. Juni 1901. [560]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr, bezw. Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Verlängerung der Giltigkeit von Tarifen.

Unter Hinweis auf die Kundmachungen (220 und 368) in Nr. 34 vom 19. März 1901 und Nr. 51 vom 2. Mai 1901 dieses Blattes wird bekanntgegeben, dass

1. der Tarif, Theil I, vom 1. August 1886 sammt Nachtrag I und
2. der Tarif, Theil II, Tarifheft Nr. 2, vom 1. September 1886 sammt den Nachträgen I—VII

bis auf Weiteres noch in Giltigkeit bleiben.

Wien, am 20. Juni 1901. [561]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeit von Tarifen.

Unter Bezugnahme auf die Kundmachungen (217 und 370) in Nr. 34 vom 19. März 1901 und Nr. 51 vom 2. Mai 1901 dieses Blattes wird bekanntgegeben, dass die nachstehend angeführten Tarife bis auf Weiteres noch in Giltigkeit bleiben, und zwar:

1. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. vom 1. Februar 1893 sammt Nachtrag I und Anhang;
2. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Lebensmitteln in Eilfracht vom 1. December 1893 sammt Nachtrag I;
3. der Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Artikeln vom 1. Februar 1895 sammt Anhang und
4. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, getrocknetem, und Pflaumenmus vom 1. November 1896 sammt Nachtrag I.

Wien, am 20. Juni 1901. [562]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Druckfehlers im Nachtrage I zum Tarife, Theil II, Heft 1.

In dem vom 1. September 1900 giltigen Nachtrage I zu dem Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, beziffert sich der berichtigte, auf Seite 68 im Druckfehlerverzeichnisse für Güter des Specialtarifes 1 rücksichtlich der Relation Székesfehérvár—Wien St.E.G. (loco) angeführte Frachtsatz nicht mit 173 h, sondern mit **137** h per 100 kg.

Diese Berichtigung tritt mit dem Tage der Giltigkeit des bezeichneten Tarifnachtrages in Kraft.

Wien, am 20. Juni 1901. [563]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung eines Ausnahmetarifes für Petroleum etc. von der Station Kolin (St.E.G.) und für leere, gebrauchte Petroleumfässer etc. nach Kolin (St.E.G.).

Am 1. August 1901 gelangt der Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum, sowie für Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, bei Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen à 10.000 Kilogramm von der Station Kolin nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie für leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer aller Art nach Kolin zur Einführung.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes können ab 1. Juli 1901 vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, um den Preis von 10 Hellern per Stück bezogen werden.

Wien, am 21. Juni 1901. [564]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Station Rapotitz für den Gesammtverkehr.

Am 15. Juli 1901 wird die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr, sowie für Frachtgüter in Wagenladungen von 5000 kg eröffnete Station Rapotitz der Linie Segen-Gottes—Okřischko auch für den Frachten-Stückgüter- und somit für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 21. Juni 1901. [565]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Sonder-Personenzüge anlässlich der Feiertage am 29. und 30. Juni 1901.

Um dem zu gewärtigenden starken Personenverkehre zu entsprechen, werden am 28., 29. und 30. Juni, ferner am 1. Juli 1901 auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nebst den fahrplanmässigen Schnell- und Personenzügen für den Bedarfsfall auch Vortrains dieser Züge verkehren, worauf das reisende Publicum besonders aufmerksam gemacht wird.

Wien, am 22. Juni 1901. [566]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages VI zum Kilometerzeiger.

Mit Giltigkeit vom Tage der Eröffnung der Haltestelle Santa Croce, bezw. vom 1. September 1901 gelangt der Nachtrag VI zu der vom 1. October 1899 giltigen Neuauflage des Kilometerzeigers für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (vom 1. April 1893), enthaltend Aenderungen und Ergänzungen, zur Ausgabe.

Preis 30 Heller per Exemplar.

Wien, am 21. Juni 1901. [567]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Stationsverzeichniss.) Das ausschliesslich in französischer Sprache bearbeitete Verzeichniss der Stationen der Eisenbahnen, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, ist soeben in dritter Ausgabe an die Eisenbahn-Verwaltungen zur Versendung gelangt.

Das Verzeichniss enthält auf 31 Druckbogen rund 40.000 Stationen, welche alphabetisch geordnet sind. Bei jeder Station ist angegeben, welcher Verwaltung sie angehört, mit welchen Ladeeinrichtungen sie versehen ist und welche Befugnisse hinsichtlich der Annahme und Abgabe der Güter ihr zukommen.

Für die Eisenbahn-Verwaltungen stehen Exemplare gegen Vergütung von Frcs. 1·50 und der Portoauslagen zur Verfügung. Einzelne Exemplare werden vom Centralamte franco zum Preise von Frcs. 2·10 geliefert, gleichviel ob sie von Verwaltungen oder Privaten bestellt werden.

Preussisch-Bayerischer Verkehr. Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897. (Tarifnachtrag VII.) Am 1. Juni 1901 trat der Nachtrag VII in Kraft. Durch denselben werden das Vorwort, die besonderen Tarifvorschriften, der Kilometerzeiger und die Tariftabellen geändert und ergänzt. Insbesondere werden Schnittsätze für den neuen Preussisch-Bayerischen Uebergangspunkt Stockheim i. Oberfr. zur directen Abfertigung von Grossvieh (ausschl. Pferde) und von Kleinvieh in Wagenladungen über den Bahnweg Köppelsdorf—Stockheim i. Oberfr. in den Tarif eingestellt. Ferner gelangen im Verkehre zwischen der Station Kasekow (Dir.-Bez. Stettin) einerseits und den bayerischen Stationen Arzberg und Marktredwitz andererseits Frachtsätze für die Abfertigung von Grossvieh (ausschl. Pferde) und von Kleinvieh in Wagenladungen zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Ostdeutsch-Oberschlesischer Kohlenverkehr. (Einbeziehung der Haltestelle Adlig-Neudorf.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1901 wurden Frachtsätze nach der zwischen den Stationen Jablonowo und Buchwalde i. Westpreussen gelegenen Haltestelle Adlig-Neudorf des Directionsbezirkes Danzig zur Einführung gebracht.

Bayerisch-Schweizerisch-Elsässisch-Südbadischer Gütertarif vom 1. Mai 1900. (Ausnahmetarif Nr. 9 für Abfälle von Baumwolle etc.)

1. Mit sofortiger Wirksamkeit tritt ein Ausnahmetarif Nr. 9 für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief im Verkehre zwischen Singen einerseits und — u. A. — folgenden bayerischen Stationen andererseits in Kraft: Asch, Haslau, Lindau Stadt, Marktredwitz. Passau, Tirschenreuth.

Der Frachtberechnung werden die Frachtsätze des Specialtarifes II zugrunde gelegt.

2. Im I. Nachtrag zum Haupttarif ist auf Seite 17 die Anstosstaxe des Specialtarifes I für Eschenlohe von 10 in 12 Cts. und auf Seite 19 der Stationsname „Leuterschach“ zu berichtigen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Neuausgabe des Localtarifes, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern vom 1. Juni 1901.) Das Heft C, Abschnitt II, des Bayerischen Localtarifes wurde mit Giltigkeit vom 1. Juni 1901 unter dem Titel:

„Eisenbahn-Verkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern“ neu ausgegeben.

Vom gleichen Zeitpunkte an tritt das ab 1. April 1898 giltige Tarifheft C, Abschnitt II, für die Beförderung von Gütern im inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit Nachträgen ausser Kraft.

Insoweit jedoch Frachterhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen eintreten, haben dieselben erst Giltigkeit ab 1. August 1901; insoweit ferner Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, haben die früheren Frachtsätze noch bis 1. August 1901 Giltigkeit.

Das neue Tarifheft C, Abschnitt II, kann um den Preis von Mk. 1.— für das Stück von dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München käuflich bezogen werden.

— (Neuausgabe des Localgütertarifes, Heft C, Abschnitt II, vom 1. Juni 1901.) Die am 1. Juni 1901 in Kraft getretene Neuausgabe des Tarifheftes C, Abschnitt II, für die Beförderung von Gütern im inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen gibt in der Hauptsache die Bestimmungen des seither giltigen, am 1. April 1898 eingeführten Tarifheftes C, Abschnitt II, nach dem Stande wieder, welchen dieselben durch die inzwischen erschienenen Nachträge und durch die im Verfügungswege durch Ausschreiben im Tarifanzeiger durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen erhalten haben.

Daneben bringt das neue Tarifheft mehrfach neue Bestimmungen. Dieselben berühren theilweise nur die Anordnung des Stoffes, theilweise enthalten sie eine anderweitige genauere Fassung oder auch sachliche Abänderungen der bisherigen Bestimmungen.

Von den Neuerungen der erstbezeichneten Art sind hervorzuheben:

a) die Einstellung ausführlicherer Vorbemerkungen über die Ermittlung der Frachtsätze im Allgemeinen (Seite 3/4),
b) die Weglassung der seitherigen besonderen Kilometer-Tariftabelle b für den Verkehr nach und von Vicinalbahnstationen, welche nur mehr für den Verkehr mit den Stationen Alling, Bruckdorf und Spalt in Betracht kam und durch die Bestimmung unter Ziffer V (²) der neuen Vorbemerkungen (Seite 4) ersetzt wurde,
c) die anderweitige Anlage des Verzeichnisses der in die Ausnahmetarife eingereihten Gegenstände (Seite 123—126),
d) die Einstellung von ausführlicheren Vorbemerkungen zu dem Abschnitte D. Ausnahmetarife (Seite 127/128),
e) die Aufnahme von Bestimmungen über die Abfertigung von Sendungen, welche ohne nähere Bahnhofsbezeichnung nach Orten mit mehreren Bahnhöfen aufgegeben werden (Seite 172/173, seither enthalten im Tarifanzeiger 40/1899, Seite 406/407),

Die Neuerungen, welche auf eine anderweitige Fassung oder auf eine Aenderung der seither giltigen Bestimmungen abzielen, berühren in der Hauptsache die Ausnahmetarife. Hiezu ist zu bemerken:

1. Ausnahmetarif Nr. 1, Abtheilung a, für Holz des Specialtarifes II etc.

Die Artikel: Holz, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), Strohstoff, Strohzellstoff waren seither bei diesem Ausnahmetarife mit der gleichen ausführlichen Bezeichnung wiedergegeben, unter welcher sie im Specialtarife II der allgemeinen Güterclassification erscheinen. In dem neuen Tarifhefte ist diese ausführliche Bezeichnung durch die Verweisung auf die entsprechenden Positionen des Specialtarifes II ersetzt.

2. Ausnahmetarif Nr. 1, Abtheilung b, für Stammholz.

a) Der Ausnahmetarif Nr. 1, Abtheilung b, findet auf das daselbst bezeichnete Stammholz nur mehr Anwendung, insoweit dasselbe unter den Specialtarif II fällt.

Die seitherige Ausdehnung desselben auf das gesammte europäische Stammholz ist beseitigt.

b) Die aus den bisherigen Bestimmungen sich ergebende Bedingung, dass Hopfenstangen und Gerüststangen unter den Ausnahmetarif Nr. 1, Abtheilung b, nur fallen, sofern sie nicht chemisch präparirt sind, ist deutlicher zum Ausdrucke gebracht.

3. Ausnahmetarif Nr. 2 für Schleifholz.

Die bestehende Dimensionsbestimmung von 20 cm Durchmesser wurde durch die Beifügung der Worte:

„am dünnen Ende“

genauer festgelegt.

Die Anwendungsbedingungen sind die gleichen wie seither, haben aber eine andere Fassung erhalten.

4. Ausnahmetarif Nr. 3 für Steine etc.

a) Der Ausnahmetarif galt seither nur für:

„Steine des Specialtarifes III (wie in der Güterclassification unter Position Steine sub 1—6 aufgeführt)“

und fand daher auf die unter Ziffer 7 der bezeichneten Position aufgeführten gemahlenen Steine keine Anwendung. Die Giltigkeit des Ausnahmetarifes ist nunmehr auf sämmtliche Steine des Specialtarifes III, insbesondere also auf die gemahlenen Steine der Ziffer 7, ausgedehnt.

b) Die frühere Position: Gipsdielen, Gipsschilfbretter und Gipsspreutafeln, ist unter der entsprechenden Bezeichnung der allgemeinen Güterclassification, nämlich: Gipsbauplatten, Gipsdielen in das neue Tarifheft herübergenommen und durch Einbeziehung des Artikels Gipsbausteine ergänzt.

5. Ausnahmetarif Nr. 5 für Torfstreu etc., abgelöschten Kalkstaub etc.

Der im Ausnahmetarif Nr. 5 seither unter der Bezeichnung: „Düngekalk (abgelöschter Kalkstaub), lose in offenen Wagen verladen“ aufgeführte Artikel ist in Uebereinstimmung mit dem besonders ausgegebenen „Ausnahmetarif für Düngemitteln und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation“, wie folgt, genauer bezeichnet worden:

„Abgelöschter Kalkstaub (Staubkalk, Kalkasche) zum Düngen, lose in offenen Wagen verladen.“

6. Ausnahmetarif Nr. 6 für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

a) Das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifes 6 b für Kalisalze etc. hat eine erweiterte und theilweise geänderte Fassung erhalten;
b) die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes Nr. 6 c für Kalk (auch Dolomit, Gips, Kreide) und Kalkschlamm zum Düngen oder zur Kunstdüngerfabrikation finden während der Geltungsdauer des ab 1. Mai 1897 eingeführten „Ausnahmetarifes für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation“ nur auf Sendungen nach dem Zollvereinsauslande Anwendung.

Im Uebrigen wird auf die gleichzeitig erschienene Neuausgabe des genannten Ausnahmetarifes und das hiezu ergangene Auschreiben verwiesen.

7. Ausnahmetarif Nr. 7 für Brennholz.

a) Die Erläuterungen des Begriffes „Brennholz“ sind in das neue Tarifheft herübergenommen;
b) die für die Anwendung des Ausnahmetarifes früher festgesetzte Bedingung der Verladung auf Bayerischen Wagen ist fallen gelassen worden.

8. Ausnahmetarif Nr. 9 für Stammholz nach den Mainländeplätzen gilt für das daselbst bezeichnete Stammholz nur mehr, insoweit dasselbe unter Specialtarif II fällt. (Siehe auch vorstehende Ziffer 2.)

9. Eine Reihe von Ausnahmefrachtsätzen sind wegen längerer Nichtbenützung in das neue Tarifheft nicht mehr aufgenommen woreen.

Ganz in Wegfall gekommen sind die seitherigen Ausnahmetarife Nr. 14 b (für Kaolin ab Amberg etc. nach bayerisch-österreichischen Uebergangsstationen) und Nr. 23 (für Bier von Münchener Bahnhöfen nach Simbach tr.)

— (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen u. A. auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die internationale Ausstellung von Rassehunden, Jagd- und Sportgegenständen in Bautzen
— 8. mit 10. Juni 1901 —;
2. die internationale allgemeine Ausstellung in Glasgow
— 15. Mai mit Ende October 1901 —;
3. die VIII. internationale Kunstausstellung in München *)
— 1. Juni mit 31. October 1901 —;
4. die Kunstausstellung der „Secession“ in München**) (Ausstellung von Meisterwerken der Renaissance aus deutschem Privatbesitz)
— 1. Juni mit 30. September 1901 —;
5. die Kunstausstellung in Salzburg***)
— 15. Juni mit 30. September 1901 —;
6. die II. internationale Ausstellung von Automobilen in Wien
— 23. Mai mit 6. Juni 1901 —.

— (Nachtrag I zum Localgütertarif, Heft C, Abschnitt II, vom 1. Juni 1901.) Ab 1. Juni 1901 gelangte zu Heft C, Abschnitt II, im inneren Verkehre der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. Juni 1901 der I. Nachtrag zur Einführung, welcher enthält:

1. Ergänzung, bezw. Aenderung des Tarifkilometerzeigers.
2. Berichtigung im Haupttarife.

Der I. Nachtrag kann — soweit der Vorrath reicht — von dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unentgeltlich bezogen werden.

*) Rücksendetermin bis 15. Jänner 1902.
**) Rücksendetermin bis 30. November 1901.
***) Rücksendetermin bis 15. December 1901.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Knndgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachnng angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- nnd Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllnng nachstehender Bedingnngen	nnd gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1457	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Flusseisen-Rundzaggeln	A l t k l a d n o	Komotau (B.R.B.)	1. Anfgabe als Frachtgnt nnd Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jnll 1901 bis anf Wlderruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Localgütertarif	51 Heller	47 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte, anf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Dnplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende Jänner 1902 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingnngen erlischt jeder Ansprnch anf eine Rückvergütnng
1458	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Niederschlesische Kohlen	Seidenberg transit	Friedland l. B. transit	**Einhaltung der Bestimmungen des citirten Tarifes.** Auf den Frachtbriefen muss die Station Dittershach (der Localbahn Friedland - Hermsdorf) als Bestimmungsstation angegeben sein nnd die Sendungen müssen daselbst bezogen werden	bis anf Widerrnf, längstens bis Ende December 1901	Niederschlesischer Kohlentarif nach Stationen der Oesterr. Nordwesthahn etc. vom 1. November 1897		6 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage der anf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, consignirt, spätestens bis Ende Mai bei der Süd-Norddeutschen Verbindungshahn	Falls sich innerhalb der Giltigkeitsdaner dieses Zugeständnisses die Frachtsätze des citirten Tarifes ermässigen, verringert sich der Nachlass in gleichem Ansmasse
1459	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Mühlkreishahn	S a n d	Iglmühle (km 39·2)	H a s l a c h	Anfgabe als Frachtgnt nnd Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- nnd Abladen der Sendnngen haben die Parteien anf elgene Kosten zn besorgen	bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Es besteht kein Frachtsatz	12 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1460	k. k. österr. Staatsbahnen		Petrolenm, roh, in Fässern oder Cisternenwagen	Biecz Boryslaw Drohobycz Gorlice Iwonicz Jaslo Jedlicze Kolomea Krechowice Krosno Lubience Marcinkowice Nadworna Nowosielce-Gniewosz Olszanica Posada-Chyrowska Rymanów Skole Skolyszyn Stanislan Usterzyki Wola Inżánska Zagórz Zagorzany	österreichischen Raffinerlestationen, behufs Raffinirung daselbst	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, Nachweis des Exportes von Raffinerieerzeugnissen in einem Gewichte, welches mindestens 75 Percent vom Gewichte vom bezogenen Rohpetroleums beträgt	vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Ausnahmetarif für Petrolenm etc. vom 1. Juni 1900	Verschieden	Verschieden	27 35 35 27 29 28 28 42 38 29 36 27 41 30 31 31 30 37 28 40 32 26 31 27	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma lautenden Original-Frachtbriefe für den Bezug von Rohpetroleum ab den in Rubrik 4 genannten Stationen und der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Duplicat-Frachtbriefe für den Versandt von Raffinade in dem in Rubrik 6 bezeichneten Mindestgewichte nach dem Auslande. Diese Documente sind bis längstens Ende März 1902 der k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg vorzulegen	
1461	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Thon, Schieferthon (Thonschiefer), roh, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken verpackt	Rakonitz, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	Frendenstadt Stuttgart Hanptbhf. Stuttgart Nordbhf. Stuttgart Westbhf. Friedrichsfeld B.B. Mannheim B.B. Eisenberg i. d. Pf. Grünnstadt Ludwigshafen a/Rh. Mannheim (D.B. Mainz) Mannheim (Neckar-vorstadt) Friedrichsfeld M.N.B. Biebrich (Mosbach) und Biebrich (Rheinbhf.) Friedrichsthal Lonisenthal Mettlach Ottweller R.N.E.	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den einzelnen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 15. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Theil II, Heft 7 und 9 des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·47 1·27 1·28 1·29 1·42 1·44 1·52 1·50 1·47 1·44 1·45 1·42 1·39 1·57 1·60 1·65 1·57		Im Kartirungswege		
1462	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Güter der Classe II	Domstadtl	Chabówka Chodorów Czernowitz Jasło Jeleśnia Jezierna Kolomea Lemberg Neu-Sandec Stanislan Trzclnica Zagórzany	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2a vom 1. Juni 1897	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 324 624 752 465 253 656 707 585 413 675 456 446		Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende eiserne (Fläschen (Cylinder) zur Füllung von flüssiger Kohlensäure	Domstadtl	Chabówka Czernowitz Jasło Krakau Lemberg Stanislan Trzinica Zagórzany	von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief				157 315 198 121 242 282 195 192				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1463	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eiserne Pflüge und eiserne Ackerbaugeräthe mit Bestimmung nach Marseille, Cette-Ville, Cette transit (Spanien) und St. Louis-du-Rhone	Rauduitz	Genf transit	a) Bei Aufgabe von Sendungen unter 5000 kg. b) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 1. 5.000 kg 2. 7.000 kg 3. 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif-Theil I, Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif-Theil I, Abtheilung B, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	vom 1. Juli bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Tarif für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr vom 1. December 1894	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Francs a) 87·15 b) 1. 60·40 2. 54·70 3. 45·15		Im Kartirungswege		Hiedurch werden die in Nr. 7 dieses Blattes vom 15. Jänner 1901 unter fort. Nr. 456 verlautbarten Frachtsätze aufgehoben und ersetzt
1464	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze 1. in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt, 2. unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt	Ernsdorf	Genf transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif-Theil I, Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif-Theil I, Abtheilung B, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	vom 15. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Tarif für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr vom 1. December 1894		Francs Gold für 1000 kg 1. a) 62·40 b) 43·10 2. a) 61·70 b) 42·00		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter. Dieselben finden unter Beobachtung der vorstehenden Bestimmung auch auf solche Sendungen nach Frankreich und weiter Anwendung, welche an eine Mittelperson in Genf adressirt sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern der Nachweis der erfolgten Rückexpedition genügend erbracht ist. Die Waare darf in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zur Weiterbeförderung verlassen.	

Die in Nr. 149 dieses Blattes vom 29. December 1900 unter fortlaufender Nummer 3659 verlautbarten Frachtsätze werden hiedurch aufgehoben und ersetzt.

k. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1		
Die Publication erfolgt	2		
und im der Namen	3		
für Artikel	4	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I, **mit Ausnahme von weichem Rundholz (Stammholz) in Längen über 6·3 m und mit einem Durchmesser über 25 cm am schwachen Ende** (Zopfstärke)
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Beckow	Beckow
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Tisowetz	Tisowetz
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Nowosielitza Reichsgrenze transit für Russland	
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7	Das Auf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung bei Verladung in Wagen mit einem Ladegewichte von 12.000 kg und darüber für mindesteus 12.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bei Verladung in Wagen mit einem geringeren Ladegewichte als 12.000 kg für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die betreffenden Frachtbriefe müssen entweder direct nach der russischen Bestimmungsstation oder nach Nowosielitza transit (für Russland) lanten. Im letzteren Falle muss die Weiteranfgabe nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen (42 Tagen) erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht steben müssen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	
		vom 1. Juli 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine directen Verbandsfrachtsätze	
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	37	40
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	60	64
		Heller	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14	Die nebenstehenden Frachtsätze finden auf Sendungen, welche in Nowosielitza per Bahn anlangen und ab da per Achse nach Russland weitergehen, im Rückvergütungswege Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), bezw. ausserdem auch des Frachtbrief-Duplicates (bei frankirten Gebühren) für den Transport bis Nowosielitza und des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1902 der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland auf den vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden	

Fortlaufende Nummer	1466	1467	1468	1469
Die Publication erfolgt von der Nr. 3 und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Maschinentheile (auch zerlegte Maschinen, andere als landwirthschaftliche) von Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen	Cement	Eisenbahnräder aus der Pos. E—5 der Güterclassification im Tarif-Theil I, Abtheilung B	Meersand
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Bielitz	Kufstein	Zeltweg	Triest
nach	Hof	Görz Monfalcone Ronchi Sagrado	Simmering E.W.A.	Tannwald-Schumburg
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Bei Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Versender, bezw. Empfänger	Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Bei Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandtarifes und bei Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen obliegt den Absender. Das Abladen haben die Empfänger in jenen Fällen selbst zu besorgen, in denen der Sand unverpackt (lose) zur Beförderung gelangt
und gilt in der Zeit	vom 1. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif, Theil II, Heft 3 B vom 15. October 1897 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Localtarife	Localtarife	Tarif, Theil II, Heft 3, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband, bezw. Anhang hiezu
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehet kein directer Frachtsatz	244 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	2·19 Mark	176 Heller 168 168 172	137 Heller	232 Heller*)
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)				12 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				*) Dieser Frachtsatz gelangt auch bei Verladung in gedeckt gebauten Wagen, und zwar **ohne** Berechnung des zehnpercentigen Zuschlages zur Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1470	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eier (russischer Herkunft)	Podwoloczyska (Bhf.) transit	Reichenberg der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Mai 1901	Heller 550	Heller 520 479 *)	Heller 30 71	Im Kartirungswege		*) Dieser Frachtsatz gilt nur für Sendungen von Schmerinka und darüber
1471	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft		Glas der Position G—11 des Tarif-Theiles I	Bürmoos	Salzburg k.k.St.B. transit	Mindestaufgabe von 3000 Tonnen während der Begünstigungsdauer und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis 31. December 1901	Localtarif	31 Heller	26 Heller	5 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende Februar 1902	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung im Verordnungs-Blatte veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
41	Nr. 51 vom 2. Mai 1901	1164	K. k. österr. Staatsbahnen	Neue Bukowinaer Localbahnen	Buchenbrennholz	Wiżnitz	Nepolokoutz	Die Artikelbezeichnung in der Rubrik 4 ist von „Buchenbrennholz“ abzuändern in „Brennholz“	
						Brodina Falkeu Karlsberg Ober-Wikow Putna Straża Unter-Wikow	a) Hadikfalva b) Radautz		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
57	Nr. 71 vom 20. Juni 1901	1431	Südbahn-Gesellschaft	diverse	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren	Brüx, Floridsdorf, Hombok, Olmütz, Sternberg und Aussig	Triest	In den Rubriken 8 und 14 ist „Heft 2" auf „Heft 3" zu berichtigen	

PUTZWOLLE cardirt in Strähnen, offerirt in allen erdenklichen Qualitäten die mechanische Putzwollfabrik

RUDOLF LÖWI

WIEN, II. Engerthstrasse 173—175.

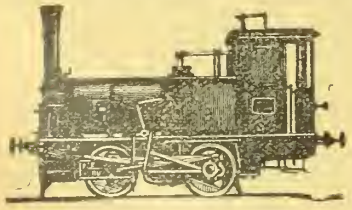
Erstes und grösstes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die cardirte Putzwolle vor fünf Jahren in Oesterreich mit grösstem Erfolge einführte.

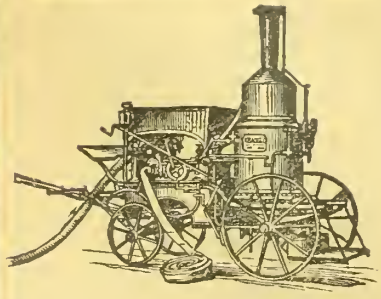
TELEPHON Nr. 15.147. — Heutiges monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.





613

Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,

LOCOMOBILEN

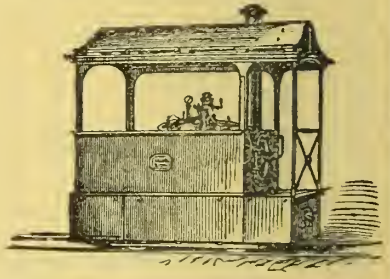
von 2—12 Pferdekraft.

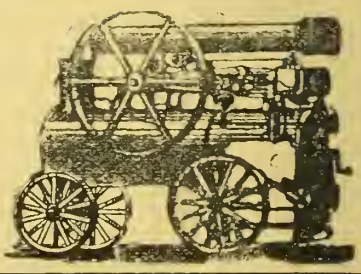
Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 74. **Wien, 27. Juni 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 5. Juni 1901,*) betreffend die Fristerstreckung für die Betriebseröffnung mehrerer Linien des Netzes von Kleinbahnlinien im Gebiete der königlichen Hauptstadt Prag und der angrenzenden Gemeinden.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die im § 2 der Concessionsurkunde vom 10. Mai 1899, R.-G.-Bl. Nr. 90, festgesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung eines Netzes von Kleinbahnlinien im Gebiete der königlichen Hauptstadt Prag und der angrenzenden Gemeinden rücksichtlich der Linien:

a) von der Chotekgasse bis zu den Belvedereanlagen;

b) von der Kreuzung der Ringbahn Prag-Žižkow-Königliche Weinberge mit der Schwarzkosteletzer Aerarialstrasse zu den Friedhöfen der Stadt Königliche Weinberge;

c) von der Chotekgasse zur Kinskystrasse und vom Westbahnhofe zum „Rothen Garten“ in Smichow;

d) von der Kleinseite nach Žižkow und

e) vom Nationaltheater zur Kreuzherrngasse bis zum 10. Mai 1902, rücksichtlich der Theilstrecke von Vršovic über Nusle nach Vyšehrad dagegen bis zum 10. Mai 1904 erstreckt.

Wittek m. p.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 13. Juni 1901,**) betreffend eine rücksichtlich der Concessionäre der Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach eingetretene Aenderung.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die Genehmigung ertheilt, dass aus der Gemeinschaft der Concessionäre der den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 16. October 1897, R.-G.-Bl. Nr. 246, bildenden Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach der bisherige Bürgermeister von Schönbach Carl Habermann ausscheidet und an dessen Stelle der dermalige Bürgermeister dieser Gemeinde Andreas Schuster als Mitconcessionär der gedachten Localbahn eintritt.

Wittek m. p.

*) Enthalten in dem am 25. Juni 1901 ausgegebenen XXXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 76.
**) Enthalten in dem am 25. Juni 1901 ausgegebenen XXXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 77.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 14. März 1901, Z. 18.427 ex 1900,*) an die Verwaltungen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, betreffend die Oelgastransporte.

Mit dem im beiliegenden Amtsblatte des Eisenbahnministeriums unter Nr. 19 ausgegebenen Erlasse*) wird für den Dienstbereich der k. k. österreichischen Staatsbahnen die Verfügung getroffen, dass die Oelgastransporte und die zu deren Versendung zur Verwendung kommenden Reservoirwagen den Bestimmungen in Nr. XLIV a der Anlage B (III. und IV. Nachtrag) zum Eisenbahn-Betriebsreglement, betreffend die Versendung von gasförmiger Kohlensäure und Grubengas, unterworfen sind, und dass jene Werkstätten, denen Oelgastransportwagen zur Erhaltung zugewiesen sind, die Prüfung der Behälter nach Inhalt dieser Bestimmung vorzunehmen und den Vermerk hierüber an den Behälter anzubringen haben.

Die geehrte Verwaltung wird eingeladen, analoge Verfügungen zu treffen und hierüber zu berichten.

Wittek m. p.

*) Der Erlass lautet:

Erlass des Eisenbahnministeriums vom 14. März 1901, Z. 18.427 ex 1900, an alle Organe, betreffend die Oelgastransporte und Ausgabe des V. Nachtrages zur Instruction Nr. XXXIV über die Beleuchtung der Wagen (Ausgabe v. J. 1883).

Die in der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement vom Jahre 1893 (III. und IV. Nachtrag) enthaltenen Bestimmungen über die Beförderung von gasförmiger Kohlensäure und Grubengas (Nr. XLIV a) finden im vollen Umfange auch auf die Oelgastransporte und auf die hiezu in Verwendung kommenden Reservoirwagen Anwendung.

Mit der Prüfung der Behälter der Oelgastransportwagen werden jene k. k. Werkstättenleitungen betraut, denen solche Wagen zur Erhaltung zugewiesen sind. Diese haben auch den vorgeschriebenen Vermerk über die stattgehabte Prüfung an den Behältern anzubringen.

Die Instruction Nr. XXXIV über die Beleuchtung der Wagen wird durch den V. Nachtrag hiezu mit den vorbezeichneten Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements in Einklang gebracht.

Dieser Nachtrag, welcher mit 1. Mai 1901 in Kraft tritt, wird auch in Buchform aufgelegt und ist vom Drucksortendepot der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien (VI. Gumpendorferstrasse Nr. 42) im vorgeschriebenen Wege zu beziehen.

Ueber das Verfahren bei der inneren Untersuchung der Behälter der Oelgastransportwagen werden besondere Vorschriften ausgegeben.

Wittek m. p.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Drahtseilbahn von der Piazza delle Legna bis auf den Castellhügel in Triest.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Advocaten und Grundbesitzer Dr. Gustav Adolf Krauseneck in Triest im Vereine mit dem Hausbesitzer und Präsidenten der k. k. Seebehörde i. P. Dr. August Freiherrn von Alber-Glanstätten, dem Grosshändler und Reichsraths-Abgeordneten Josef von Basevi, dem Präsidenten der Triester Tramway-Gesellschaft Philipp Artelli, dem Grosshändler Wilhelm Brunner, dem Civilingenieur und Grundbesitzer Dr. Eugen Geiringer und dem Grosshändler und Grundbesitzer Johann Ritter von Scaramangà, sämmtlichen in Triest, die mit dem Erlasse vom 17. Juli 1900, Z. 32.466/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 97 vom 28. August 1900), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Drahtseilbahn auszuführende Kleinbahn von der Piazza delle Legna in Triest bis auf den Castellhügel daselbst unter den in dem genannten Erlasse näher bezeichneten Bedingungen und Modalitäten auf die Dauer von sechs Monaten neuerlich ertheilt.

Wien, am 18. Mai 1901. Z. 21.987/2.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Linie von der Stiftgasse durch die Siebensterngasse und Westbahnstrasse bis zur Kaiserstrasse im VII. Bezirke: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. Juni die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojectes für die Linie von der Stiftgasse durch die Siebensterngasse und Westbahnstrasse bis zur Kaiserstrasse im VII. Bezirke die Trassenrevision, Stationscommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, für das ganze begangene Project bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 24.206.]

Projectirte Localbahn von Tischnowitz nach Neustadtl. (Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 13. Juni die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von einem Consortium vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn von Tischnowitz nach Neustadtl die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der fenersicheren Herstellungen vorzunehmen. Nachdem bezüglich der gegenständlichen Localbahn die Stationscommission nicht durchgeführt wurde, so wird die k. k. Statthalterei unter Einem beauftragt, die Erörterung der Stationsfragen unmittelbar der politischen Begehung vorangehen zu lassen. [E.-M.-Z. 41.481 ex 1900.]

Projectirte Localbahn von Blansko nach Wischau. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. Juni die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Josef Swoboda, Advocaten und Bürgermeister in Wischau, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Blansko nach Wischau im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 13.078.]

Stauding-Stramberger Localbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die projectirte Erweiterung der Station Freiberg im Namen des k. k. Eisenbahnministerinms ertheilt. [E.-M.-Z. 20.526.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Theilweise Beschränkung von Tarifbegünstigungen in einzelnen Positionen.) Anlässlich der diesjährigen Erneuerung von Jahresbegünstigungen seitens der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen wurden einige Positionen bezüglich Zuckerrüben, Zucker, Getreide und Holz, von der bisherigen Gepflogenheit abweichend, nicht für das ganze Jahr, sondern blos bis Juli gewährt, eine Verfügung, die einer Erklärung der Direction zufolge keineswegs eine Einschränkung des Refactiewesens und eine Erhöhung der Staatsbahntarife bedeutet. In den Zuckertarifen ist, von unwesentlichen Abweichnngen abgesehen, eine Veränderung nicht eingetreten. — Die Frage der Tarifirung von Zuckerrüben und Rübenschnitten wurde bereits vor anderthalb Jahren gelegentlich des Ablaufes der Vertragsbegünstigungen der grossen Zuckerfabriken erwogen, konnte jedoch erst jetzt gelöst werden. Nachdem die ungarische Zuckerindustrie in den letzten Jahren sich zusehends gekräftigt hat, glaubte man die äusserst niedrig bemessenen Rübensätze nicht länger aufrechterhalten zu sollen, wollte es jedoch vermeiden, mit den etwaigen Tariferhöhungen die an der Zuckerindustrie so lebhaft interessirte Landwirthschaft zu belasten. — Nach bereits erfolgter diesbezüglicher Verständigung zwischen der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und den Verwaltungen der ungarischen Zuckerfabriken, werden die Rübentarife sich nur um 2—4 h per 100 kg höher stellen. — Bezüglich der von der eingangs erwähnten Massnahme gleichfalls tangirten Holz- und Getreidefrachtsätze ist hervorzuheben, dass die Staatsbahn-Direction bereits seit vielen Jahren auf den der Schiffsconcurrenz ausgesetzten Linien an bedeutende Mindestquantitäten gebundene Getreidesätze gewährt, welche weder vom Producenten, noch vom mittleren oder kleineren Händler direct benützt werden können und bei deren Inanspruchnahme zumeist Spediteure herbeigezogen werden müssen. Nachdem jedoch die Vermittlung im Getreidehandel erfahrungsgemäss in vielen Fällen auch ohne Rücksicht auf die Art der bestehenden Frachtsätze nothwendig und zweckdienlich erscheint, so ist die Folge des erwähnten Systems eigentlich, dass die Staatsbahnen die von Rechtswegen durch das Publicum zu tragenden Spediteurskosten bezahlen. Andererseits hat dieses System den Nachtheil, dass auch solche Parteien zur Inanspruchnahme des Spediteurs gezwungen werden, welche dies sonst vermeiden würden, und sind diesbezüglich wiederholt Beschwerden aufgetaucht. Nachdem schliesslich das sogenannte Sammeln und Acquiriren der Getreidesendungen unter geordneten und stabilen Tarifverhältnissen für eine Staatsbahn auch nicht mehr jenen Erfolg haben kann, wie in früheren Zeiten, umsoweniger, als die Auftheilung des Verkehres zwischen Bahn- und Wasserweg erfahrungsgemäss von den Sammlern in nennenswerther Weise nicht beeinflusst wird, weil dieselbe bekanntlich auch von anderen Factoren abhängt, strebt die Staatsbahn-Direction den geänderten Verhältnissen Rechnung tragend und auch im Interesse der Hebung ihrer Einnahmen eine Aenderung des Systems an. Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit und den grossen Umfang der fraglichen Verkehre sollen vorderhand blos die Semliner Linie und deren Nebenlinien ans dem Rahmen der Refactien ausgeschlossen und die Jedermann zugänglichen ermässigten Sätze blos von diesen Stationen nach Budapest, Wien etc. im Kartirungswege erstellt und sodann successive auch die übrigen, an Quantitäten gebundenen Getreiderefactien in ähnlicher Weise aufgelassen werden. — Bezüglich der fraglichen Holztransporte bestehen ähnliche Verhältnisse, wenn es sich auch hier nicht ausschliesslich um Relationen handelt, welche der Wasserconcurrenz ausgesetzt sind. Auch bezüglich dieser Transporte sollen die Minimalquantitäten fallengelassen und die betreffenden ermässigten Sätze, blos nm einige Heller erhöht, im Kartirungswege zur Verfügung gestellt werden.

— (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Linie Székesfehérvár—Kis-Czell.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat mit Genehmigung des kgl. ungarischen Handelsministers die bisher mit 55 km per Stunde bemessen gewesene Maximalfahrgeschwindigkeit von Zügen im Bereiche ihrer Linie Székesfehérvár (Stuhlweissenburg—Kis-Czell (Anschluss an deren Hanptlinie Budapest—Györ [Raab]—Kis-Czell—Szombathely [Steinamanger]—Fehring [Graz]) auf 60 km erhöht. Nebst der in jüngster Zeit bereits eingeführten Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit im Bereiche einzelner Theilstrecken von Haupt- und zweitclassigen Eisenbahnen, sowie auch von Localbahnen gewisser verkehrspolitischer Bedeutung, ist eine weitere Ausdehnung dieser Massregel, und zwar auch zu Gunsten solcher Localbahnen in Aussicht genommen, deren construetive Beschaffenheit, Niveau- und Curvenverhältnisse die der Sicherheit des Verkehres beschleunigter Züge entsprechende Garantie bieten.

— (Ausbau des zweiten Geleises zwischen Kelenföld und Györ [Raab].) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Ausbau des zweiten Geleises der Hauptlinie Budapest—Kelenföld—Györ—Bruck a. d. L. (—Wien) zwischen den Stationen Kelenföld und Györ angeordnet und zur Ausführung dieser Arbeit die erste Rate pro 1901 im Betrage von 2,000.000 Kronen angewiesen. Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen wird die Unter- und Oberbauarbeiten theils in eigener Regie und in Accord, theils im Wege der Concurrenz ausführen lassen, welche demnächst zur Ausschreibung gelangen wird.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Massnahmen zur Verhinderung der Verschleppung von Gütern, insbesonders solcher mit versicherter Lieferfrist.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat im Interesse regelmässiger Abwicklnng des Güterdienstes im Allgemeinen und speciell zur Verhinderung der Verschleppung von mit Lieferzeitversichernng aufgegebenen Gütern durch irrige Abgabe derselben in einer anderen als der im Frachtbriefe bezeichneten Station, durch einen an das Stations-, und Zugbegleitungspersonale gerichteten strengen Erlass, alle an der Abwicklung des Güterdienstes betheiligten Bediensteten für Unregelmässigkeiten haftbar gemacht, welche zn Reclamationen, Klagen und Entschädigungsansprüchen seitens des Publicums Veranlassung geben. Die Untersuchung concreter Fälle ergab, dass an derartigen Verstössen sowohl das Personal der Aufgabs- als auch jenes der Abgabsstation, nicht minder aber auch das Zugbegleitungspersonal Schuld trägt und dass das öftere Vorkommen derartiger Unzukömmlichkeiten auf Unkenntniss und Nichteinhaltung der Manipulationsvorschriften, die mangelhafte oder irrige Bezettelung der Waggons, die ungenaue Ausstellung der Begleit-Rechnungsdocumente, die Trennung der Documente von dem Frachtgute und die nachlässige Uebernahme der Güter in den Abzweigestationen zurückzuführen ist. In der eingangs erwähnten Circularverordnung werden alle Schuldtragenden nicht nur für die aus der Güterverschleppung entstehenden Schäden, insbesonders bei dem Verderben unterliegenden Gütern für ersatzpflichtig erklärt, sondern ausserdem mit Einleitung des Disciplinarverfahrens und in Wiederholungsfällen mit der Entlassung bedroht.

Ungarische Waggonbau-Industrie. (Lieferungen für die ägyptischen Eisenbahnen.) Im Hafen von Fiume wurde vor Kurzem mit der Verladung von 530 Waggons für die ägyptischen Eisenbahnen, und zwar im Dampfer „Itria“ der Lloyd-Gesellschaft begonnen. Die von der Firma „Raaber Waggonfabrik“ effectuirte Lieferung umfasst 12 Wagen I. und 36 Wagen II. Classe sowie 480 Güterwagen, welche in zerlegtem Zustande zur Aufgabe gelangend, die volle Schiffsladung decken.

Weitzer'sche Waggonfabriks-Actiengesellschaft in Arad. (Generalversammlung.) Am 1. Mai 1901 fand in Arad unter dem Vorsitze des Directionspräsidenten Carl Hieronymi die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der „Weitzer'schen Waggonfabriks-Actiengesellschaft in Arad“ statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1900 zur Verlesung. Diesem zufolge hatte die Gesellschaft im letzten Jahre Verluste im Betrage von K 996.000 erlitten, welche theils durch die Oedenburger, theils durch die Borosjenöer Filialen verursacht wurden. Die Generalversammlung beschloss demzufolge, dass aus den Filialen eine separate Gesellschaft gegründet werde. Die darauf bezüglichen Verhandlungen sind bereits im Zuge. Ferner wurde beschlossen, Actien im Nominalwerthe von K 410.800, welche bei Gelegenheit der letzten Subscription keinen Absatz fanden, zu annulliren und das Stammcapital um weitere 25 Percent herabzusetzen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie der Anträge der Direction ertheilte die Generalversammlung dieser und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium, worauf die Wahlen in beide Körperschaften erfolgten.

Anlage der Strasseneisenbahngeleise über die neue Budapester Donaubrücke am „Eskütér“ (Schwurplatz). (Vertragsabschluss mit der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft.) Der kgl. ungarische Finanzminister hat im Einvernehmen mit dem

Handelsminister mit der Direction der Budapester Strassen-eisenbahn - Gesellschaft bezüglich der Benützung der Eskütér-Brücke für eine neue Strasseneisenbahn-Verbindung zwischen den an beiden Ufern der Donau gelegenen hauptstädtischen Gebietstheilen, einen die Benützung der Staatsbrücke für Geleiseanlagen betreffenden Vertrag abgeschlossen. Diesem zufolge soll die neue Strassenbahnlinie gleichzeitig mit der Brücke eröffnet werden, daher die Gesellschaft rechtzeitig den Bau jener Strecken in Angriff zu nehmen hat, welche die Anschlüsse an die gesellschaftlichen Linien des Pester und Ofener Netzes vermitteln werden. Die Gesellschaft wurde ferner beauftragt, sich mit der hauptstädtischen Communalverwaltung behufs Ertheilung des Strassenbenützungsconsenses ins Einvernehmen zu setzen.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Danzig: Eröffnung der Reststrecke Bernsdorf—Bütow der Nebenbahn Berent-Bütow.) Zufolge Kundmachung der obigen Eisenbahn-Direction vom 5. Juni wird von der im Bau begriffenen normalspurigen Nebenbahn Berent—Bütow die 6·510 km lange Reststrecke Bernsdorf—Bütow am 15. Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Neue Stationen liegen an dieser Strecke nicht.

— (Directionsbezirk Frankfurt a. M.: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Seulberg.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction vom 3. Juni zufolge wird ab 1. August der an der Bahnstrecke Homburg v. d. H.—Usingen zwischen den Stationen Homburg v. d. H. und Friedrichsdorf gelegene Haltepunkt Seulberg, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, nunmehr zu einer Güterhaltestelle für den Eil- und Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für lebende Thiere (auch Wagenladungen) und Leichen erweitert. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

— (Directionsbezirk Erfurt: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Cauerwitz.) Einer Kundmachung obiger Eisenbahn-Direction zufolge wurde am 15. Juni die an der Bahnstrecke Zeitz—Camburg gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre dienende Haltestelle Cauerwitz nunmehr auch für den Güterverkehr (Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, lebende Thiere) eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Privatdepeschen ist ausgeschlossen.

— (Winterschutzkleider für Bahnsteigschaffner, Schrankenwärter und Schrankenwärterinnen.) Da darüber Klage geführt worden war, dass die im Bahnsteigschaffnerdienste beschäftigten Bediensteten in einem preussischen Directionsbezirke im verflossenen Winter nicht mit hinreichenden Schutzkleidern gegen die Kälte ausgerüstet waren, und die Untersuchung ergeben hatte, dass in dem Bezirke an die Bahnsteigschaffner nach Bedürfniss nur Filzstiefel und an die in diesem Dienste beschäftigten Hilfsbeamten Tuchmäntel und, gleichfalls nach Bedürfniss Filzstiefel geliefert worden waren, so hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten die kgl. Eisenbahn-Directionen ermächtigt, insoweit nach Lage der örtlichen Verhältnisse und Diensteinrichtungen die Tuchmäntel im Winter einen hinreichenden Schutz gegen die Kälte nicht bieten, an die im Bahnsteigschaffnerdienste beschäftigten Personen nach Bedürfniss Winterschutzkleider aus den Beständen der Eisenbahn-Verwaltung auszugeben. Ferner hat das genannte Ministerium angeordnet, dass, sofern in einzelnen Bezirken auf Strecken mit ungünstigen klimatischen Verhältnissen ein Bedürfniss zur Verabreichung von Winterschutzkleidung an Schrankenwärter und Schrankenwärterinnen vorliegen sollte, Schulterkragen und Paletots innerhalb der durch den Etat gezogenen Grenzen auf Kosten der Verwaltung für sie beschafft und vorgehalten werden.

Bayern. (Bahnproject Starnberg—Herrsching: Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten.) Die den bayerischen Elektricitätswerken in München ertheilte Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten für eine elektrische Eisenbahn zwischen dem Starnberger und dem Ammersee über Kloster Andechs nach Herrsching wurde vom zuständigen Staatsministerium auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert.

— (Pfälzische Eisenbahnen: Aenderung der Bezeichnung der Station Meisenheim in „Meisenheim am Glan“.) Die an der Strecke Lauterecken—Staudenheim der Pfälzischen Eisenbahnen gelegene Station Meisenheim wird zur Unterscheidung von der in Baden an der Strecke Kehl—Altenheim—Ottenheim der Strassburger Strassenbahn gelegenen Station Meisenheim mit „Meisenheim am Glan“ bezeichnet.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Namensänderung der Station Rammelberg in Ramerberg.) Die an der Linie Rosenheim—Mühldorf gelegene Bahnstation V. Classe Rammelberg führt fortan die Bezeichnung Ramerberg.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Eröffnung der Linie Altenburg—Langenleuba—Oberhain.) Zufolge Kundmachung der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen wurde am 15. Juni die 24·89 km lange Strecke Altenburg—Langenleuba—Oberhain für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Württemberg. (Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau und für ausserordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstalten.) Ein Gesetzentwurf, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau und für ausserordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstalten-Verwaltung in der Finanzperiode 1901/1902, ist der württembergischen Abgeordnetenkammer zugegangen. Er fordert für Bahnzwecke rund Mk. 21,000.000; die Hälfte dieses Betrages ist für Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnhöfe, darunter Mk. 3,000.000 für Grunderwerbungen zur Erweiterung des Stuttgarter Bahnhofes bestimmt; Mk. 15,000.000 sollen durch eine Anleihe gedeckt werden. Im Einzelnen werden eine grosse Anzahl von zweiten und ferneren Raten für die Fertigstellnng im Gange befindlicher Bauten bestimmt, unter Anderem zur Verwendung für den Bau der bereits im Betriebe befindlichen Eisenbahn von Friedrichshafen bis zur Landesgrenze gegen Lindau und der Eisenbahn von Friedrichshafen bis zur Landesgrenze gegen Markdorf als weitere Rate Mk. 1,000.000, für den Bau des zweiten Geleises Waiblingen-Schorndorf-Gmund als dritte Rate Mark 1,500.000, desgleichen für den Bau eines zweiten Geleises Plochingen-Tübingen als dritte Rate Mk. 2,000.000. Als erste Rate werden gefordert: für die Erweiterung des Bahnhofes Mühlacker Mk. 100.000, für die Erweiterung der Station Feuerbach Mk. 400.000, für die Erweiterung der Wagenwerkstätte Cannstatt Mk. 300.000, für die Einrichtung einer Locomotivstation beim Güterbahnhofe Untertürkheim Mk. 200.000, für die Erweiterung des Bahnhofes Pforzheim Mk. 100.000, für Erweiterungs- und Neubauten auf dem Hauptbahnhofe Freudenstadt Mk. 200.000, für die Erbauung eines Dienstgebäudes der Betriebsinspection Tübingen Mk. 70.000, zur Erbauung von Wohngebäuden für Eisenbahnbedienstete auf verschiedenen Stationen Mk. 500.000 und beim Güterbahnhofe Untertürkheim als zweite Rate Mark 300.000. Für die Vermehrung des Fahrbetriebsmateriales der Staatseisenbahnen werden Mk. 4,200.000 gefordert. Als zweite Rate werden ferner unter Anderem gefordert: Mk. 1,000.000 für die Erweiterung des Bahnhofes Plochingen, Mk. 350.000 für die Erweiterung des Bahnhofes Süssen, Mk. 1,000.000 für die Erweiterung des Bahnhofes Ulm, Mk. 1,400.000 für die Erweiterung des Bahnhofes Aalen, Mk. 300.000 für die Erbauung von Wohngebäuden für Arbeiter der Wagenwerkstätte Cannstatt. Aus verfügbaren Mitteln der Restverwaltung sind unter Anderem zu bestreiten: die zweite Rate für die Bahn Geislingen-Wiesensteig mit Mk. 550.000 nnd für die Bahn Süssen-Weissenstein mit Mark 565.000, sowie die zum Baue von Nebeneisenbahnen durch Privatunternehmer bestimmten Staatsbeiträge mit Mk. 1,397.300.

England. (Kohlenverbrauch der Haupteisenbahnen Englands im ersten Semester 1900 im Vergleiche zum gleichen Zeitabschnitte des Jahres 1899.) Einem statistischen Berichte des Fachblattes „Engineering“ zufolge verbrauchten die Haupteisenbahnen Englands, Schottlands und Irlands an Kohle für Locomotivbeheizung innerhalb des ersten Semesters 1900 für Livres Sterling 2,535.787 gegen Livres Sterling 1,920.357 im gleichen Zeitabschnitte des Vorjahres = circa Kronen 25,000.000 (mit Inbegriff des allerdings variablen Goldagios). Der dem stetig zunehmenden Verkehr entsprechende Kostenmehraufwand im ersten Semester 1900 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres beträgt somit Livres Sterling 615.430.

Russland. (Internationale Lieferung von Eisenbahnschienen für den Bedarf der russischen Eisenbahnen.) Das Eisenbahndepartement des kaiserl. russischen Finanzministeriums verlautbart, dass infolge einer Verordnung des Finanzministers zur Bedeckung des Bedarfes der theils im Bau begriffenen, theils zu erbauenden Linien des Staatsbahnnetzes eine Ergänzungslieferung von rund 10,000.000 Pud Eisenbahnschienen diverser Profile, welche im Laufe des Jahres 1902 zu liefern sein werden, bei unbegrenzter Concurrenz im Offertwege vergeben werden wird.

Türkei. (Ausbau der Eisenbahn Damascus-Mekka.) Der mit der Führung des Baues der Eisenbahn Damascus-Mekka (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 91 und 103 ex 1900) betraute Chefingenieur Meisner wurde zufolge einer Irade des Sultans beauftragt, den Ausbau der Linie mit Aufgebot grosser Arbeitskräfte zu beschleunigen.

Frankreich. (Projectirter Bau von Kleinbahnen (Tramways) im Departement „Hautes Pyrénées und Bauvergebung.) Der Generalrath des Departements „Hautes Pyrénées“ (Landschaft Bearne) hat den Bau zweier Kleinbahnen in einer Gesammtlänge von 142 km beschlossen, und zwar:

a) einer von der Knotenpunktstation Tarbes der Südbahn-Gesellschaft abzweigenden bis Tric und von dort einerseits bis Castelnau-Magnoac, andererseits bis Galan führenden, insgesammt 57 km langen Linie;
b) einer von der Station Bagnères de Bigorre der gesellschaftlichen Linie Luchon — Bagnères de Bigorre — Tarbes—Bordeaux (Paris) aus diese in der Station Montréjeau mit der gesellschaftlichen Linie Toulouse—Matabiau—Bayonne verbindenden, 85 km langen, normalspurigen Linie, beide mit Dampf- oder elektrischem Betrieb.

— (Projectirter Bau einer Kleinbahn (Tramway) im Departement Doubs und Gemeinnützigkeitserklärung zu deren Gunsten.) Das „Journal Officiel“ verlautbart die Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes einer schmalspurigen Localbahn (1 m Spurweite), welche von der Station Morteau der Linie Besançon—Morteau—Le Locle—Loos der Eisenbahngesellschaft Paris-Lyon-Mediterranée aus im Bereiche des Departements Doubs (Landschaft Franche-Comté) bis Maiche führen wird.

— (Gesetzvorlage zu Gunsten einer im Bereiche der Departements „Seine-Inférieure“ und „Oise“ zu erbauenden schmalspurigen Localbahn.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat behufs Ertheilung der Concession der Legislative die Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten des Baues und Betriebes einer 52·8 km langen schmalspurigen Localbahn mit Dampfbetrieb unterbreitet, welche von der Station Aumale der Hauptlinie Paris—Aumale—Amiens der Nordbahn ausgehend, diese im Bereiche der Departements „Seine-Inférieure“ und „Oise“ (Landschaft Picardie) in der Station Envermen mit der Linie Paris—Dieppe—Envermen—Le Tréport-Mers verbinden wird. Die effectiven Baukosten sind mit Frcs. 3,075.007, d. i. Frcs. 58.029 per laufenden Bahnkilometer, bemessen. Den Betrieb wird die Direction der „Société général des chemins de fer économiques“ führen.

— (Gesetzvorlage zu Gunsten einer im Bereiche des Departements „Ardennes“ zu erbauenden schmalspurigen Localbahn.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat der Legislative behufs Ertheilung der Concession die Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten des Baues nnd Betriebes einer im Bereiche des Departements „Ardennes“ projectirten Localbahn übermittelt, welche

a) einerseits von der Station Vendresse der im Betriebe der Direction der Ostbahn stehenden Linie Raucourt—Vendresse—Vouziers der Departements-Bahnen des Departements „Ardennes“ (Landschaft Loraine) aus diese in der Station Poix-Terron mit der Hauptlinie Paris—Reims—Poix-Terron—Charleville—Luxembourg—Metz;
b) andererseits von der Station Amagne-Luquy der vorbenannten Hauptlinie, sowie der Linie Amagne-Luquy—Hirson abzweigend, diese mit der Station Attigny derselben Linie auf kürzerem Wege verbinden wird.

Die effectiven Baukosten der 20 km langen Linie a) sind mit Frcs. 1,120.000, jene der Linie b) mit Frcs. 974.000 bemessen.

— (Concessionirung der projectirten Localbahn Toulons-Hyères.) Die französische Legislative hat über Antrag des Ministers „für öffentliche Arbeiten“ der Direction der Südbahn-Gesellschaft die Concession zum Bau und Betrieb einer im Bereiche des Departements Var (Landschaft Provence im äussersten Südosten Frankreichs) von der Kriegshafenstadt Toulon ausgehenden und diese in transversaler Richtung längs der Meeresküste mit der Stadt Hyères verbindenden Schmalspurbahn (1 m Spurweite) mit elektrischem Betriebe ertheilt. Die effectiven Baukosten dieser Linie sind per Streckenkilometer mit 80.000 Frcs. bemessen und darf die von Seiten des Staates zu gewährende jährliche Subvention den Betrag von 10.000 Frcs. nicht überschreiten. Die projectirte Bahn ist von Bedeutung für die nächst der Stadt Hyères gelegenen Hyerischen Inseln, deren Seebäder und klimatischen Verhältnisse sich eines besonderen Rufes erfreuen.

— (Projectirter Bau einer Localbahn im Departement de l'Eure.) Die Direction der Gesellschaft „Compagnie du chemin de fer d'intirêt locale de Corneilles à Glos-Montfort“ hat nach erfolgter Gemeinnützigkeitserklärung zu Gunsten der von ihr projectirten Linie, deren Ausbau beschlossen. Die von der Station Glos-Montfort der Linie Glos-Montfort—Evreux der Westbahn-Gesellschaft ausgehende Linie wird im Bereiche des Departement Eure (Landschaft Normandie) als Localbahnlinie vorläufig bis Cormeilles ausgebaut werden.

— (Gesetzvorlage zu Gunsten eines schmalspurigen Localbahnnetzes im Departement „Tarn“.) Der Minister für „öffentliche Arbeiten“ hat behufs Ertheilung der Concession der Legislative die Gemeinnützigkeitserklärungen zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes eines aus acht Linien bestehenden, ingesammt 249 km langen, schmalspurigen (1 m Spurweite) Localbahnnetzes im Departement „Tarn“ (Landschaften Guienne und Longuedoc) mit dem Bemerken unterbreitet, dass die Concessionswerber von den zu concessionirenden Linien vorläufig nur deren drei in einer Gesammtlänge von 166 km auszubauen gedenken, und zwar:

a) Eine von der Station Castres der Linie (Paris—)Tessonières—Albi der Gesellschaft Paris-Orléans ausgehende und diese in der Station Murat mit der gesellschaftlichen Linie Capdenac—Murat—Arvent verbindende und weiterhin bis Brassac führende Linie;
b) eine von der Station Albi der gesellschaftlichen Linie Tessonières—Albi und der Linie Castel-Naudary—Castres—Albi—Carmaux der Südbahn-Gesellschaft abzweigende und diese über Albau in der Station Saint-Juéry der Südbahn verbindende;
c) eine von der Station Albi der Linie b) aus, diese in der Station Valence-d'Ageu mit der Hauptlinie Bordeaux—Valence-d'Ageu—Cette verbindende Linie.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Vergnügungsfahrten auf der Donau.) Um Ausflüge auf der Donau zu erleichtern, werden von der Gesellschaft nachstehende Tour- und Retourkarten ausgegeben:

1. Zum Besuche der Wachau (Donaustrecke Melk—Krems) combinirte Bahn- und Schiffskarten ab Wien (Westbahnhof), Melk—Krems zu Schiff, Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) oder umgekehrt.
2. Nach Deutsch-Altenburg (Bad, Museum, Besuch von Carnuntum), ebenso nach Hainburg und zurück.
3. Nach Pozsony (Pressburg), Thalfahrt per Schiff, Rückfahrt per Bahn.
4. Nach Hollenburg, Krems, Stein und Melk (an Samstagen und dem einem Feiertage vorangehenden Tage) bedeutend ermässigte Schiffs-Tour- und Retourkarten für das um 10 Uhr Nachts von Wien (Praterquai) zu Berg fahrende Postschiff.
5. Nach Budapest und zurück (Thalfahrt per Schiff und Rückfahrt per Bahn über Bruck oder Marchegg). Zwischen Passau—Linz—Wien—Budapest verkehren die Schiffe der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft täglich und haben wöchentlich drei directe Anschlüsse an die Postschiffe zwischen Budapest—Orsova—Galatz.

Bayerische Canalprojecte. Seit einiger Zeit wird in Bayern projectirt, den Donau-Maincanal über Weissenburg—Dollnstein—Steppberg zu führen, um dadurch München und Augsburg in nähere Verbindung zum Canale zu bringen. Augsburg selbst soll durch den Lech, welcher zu diesem Behufe canalisirt werden muss, eine schiffbare Verbindung mit der Donau erhalten. Auf dieses letztere Project wurde bei Anlage des Werkcanales für die Lech-Elektricitätswerke in der Art Rücksicht genommen, dass diese Erbauung in solchen Abmessungen erfolgte, welche der künftigen Schiffahrt keine Hindernisse bieten.

Die Schleusenanlage bei der Kraftcentrale des Elektricitätswerkes besteht aus zwei Kammerschleusen, durch welche das vorhandene Gefälle von 10 bis 11 Metern überwunden werden kann. Diese Schleusen haben eine nutzbare Länge von je 41 m und eine nutzbare Breite von je 8·6 m, die Bedienung der Stemmthore und der Schieber für die Umläufe zur Füllung der Schleusenkammern erfolgt mittelst elektrischer Kraft.

Während auf diese Weise bereits einer zukünftigen Schiffahrt auf dem Lechflusse vorgearbeitet wird, ist die Donau über Regensburg, bezw. Kehlheim aufwärts noch nicht geeignet, eine Grossschiffahrt zu ermöglichen. Nunmehr wird aber ein Project ausgearbeitet, welches durch einen Seitencanal neben der Stromrinne einen Grossschiffahrtsweg von Kehlheim bis Ulm herstellen will. Die Kosten für diesen Canal werden auf 70 Millionen Mark veranschlagt.

Endlich wird noch eine Canalanlage projectirt, welche München über Pöttmes mit der Donau verbindet und deren Kosten mit 75—80 Millionen Mark präliminirt werden.

Frankreich. (Vorlage des Gesetzentwurfes, den Ausbau eines ausgebreiteten Netzes von Schiffahrtscanälen betreffend.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat der Legislative den Gesetzentwurf, betreffend den Ausbau nachfolgend bezeichneter Schiffahrtscanäle (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 137 ex 1900) unterbreitet, und zwar:

1. die einem Neubaue nahezu gleichkommende Reconstruction des die Escaut (Schelde) von Valencienne aus im Bereiche der Landschaft Artois mit dem Hafen von Dunkerque (Dünkirchen) verbindenden Canales;
2. die Herstellung der Rhône in gut schiffbaren Zustand;
3. die Canalisirung der Saône (Nebenfluss der Rhône);
4. die Canalisirung der Cbiers (Nebenfluss der Loire);
5. Bau eines die Escaut gegen Osten mit der Meuse und mit dem Canal du Nord verbindenden Canales;
6. Herstellung der Loire in gut schiffbaren Zustand zwischen Nantes und Angers im Bereiche der Landschaften Bretagne und Anjou;
7. Ordnung und theilweise Erweiterung des Hafenbassins, sowie Um- und Neubau der Quaianlagen der Häfen von Marseille, Bordeaux, Le Havre, Rouen, Dieppe, Dunkerque, Saint-Nazaire, Boyonne und Cette.

Die Gesammtkosten dieser Arbeiten sind mit 610,800.000 Francs bemessen.

Die Legislative hat die Einberufung einer aus 22 Mitgliedern bestehenden Expertencommission beschlossen, in welche auch Mitglieder der Handelskammern, der Grossschiffahrts-Unternehmungen und der Rhederei zu berufen sein werden.

— (Herstellung der Garonne und des Canales „Du Midi" in gut schiffbaren Zustand.) Die Interessenten der Landschaften Languedoc, Guienne, Angomois und Gascogne (äusserster Süden von Frankreich) im Vereine mit der Handelskammer und den Rhedereifirmen von Bordeaux und Cette haben ein Executivcomité eingesetzt, welchem das Studium, die Förderung und Lösung der Canalisirungs- und Flussregulirungsfragen zum Zwecke der Hebung der Binnenschiffahrt obliegt. In Aussicht genommen ist die Herstellung der Garonne in gut schiffbaren Zustand, von deren Ausmündung in die Bucht der Gironde bei Bordeaux, und zwar zu Berg bis Toulouse, ferner nach Vollendung dieser Arbeit die Verbreiterung und Vertiefung des Bettes des Canales „Du Midi" von Toulouse aus bis zum Hafen von Cette am Golf „Du Lion" des Mittelländischen Meeres. — Auf diesem Wege wird eine den Umweg ab Marseille über Gibraltar, d. i. ganz Spanien und Portugal abschneidende Wasserstrasse geschaffen werden, die an Stelle des ursprünglich projectirten, jedoch mit unverhältnissmässigen Kosten verbundenen Durchstiches Südfrankreichs mit wesentlich geringeren Opfern den gleichen Zweck, d. i. die Verbindung der „Méditerranée" mit der „Atlantic" erzielen wird.

— (Congress der Vertreter von Handelskammern im Interesse der Entwicklung der Wasserläufe zur Erweiterung der Binnenschiffahrt.) Der von den Handelskammern des Südens und des Centrums von Frankreich beschickte Congress, welcher in Montluçon (Departement Allier, Landschaft Bourbonnais) tagte, hat im Interesse der Förderung des Handels durch Hebung der Binnenschiffahrt sich für die Herstellung in schiffbaren Zustand, beziehungsweise für den Ausbau nachfolgend bezeichneter Wasserstrassen unter Gewährung materieller Unterstützung zu Gunsten der Realisirung dieser Unternehmungen ausgesprochen, und zwar für:

1. einen die Loire mit der Garonne im Bereiche der Landschaften Anjou, Poitou, Angomais, Limousin und Guienne verbindenden Schiffahrtscanales;
2. die Verbreiterung und Vertiefung des Bettes des Canales von Berry (Centralfrankreich) und Einbeziehung der Gewässer des Cherflusses zur seinerzeitigen Verbindung der Loire von Nevers aus über Moulins (Landschaft Bourbonnais) mit der Rhône bei Lyon (Landschaft Dauphinée);
3. die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse im Bereiche der Stromstrecke zwischen dem Hafen von Saint-Nazaire über Nantes-Orléans und Briare, im Bereiche der Landschaften Bretagne, Anjou und Orléanais;
4. die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse des Rhônecanales zwischen Marseille und Lyon und Zuleitung von Nachbarwässern des Isère- und Drômgebietes in das Canalbett.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 23·960 km lange, im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehende Localbahnstrecke Neuhof—Weseritz, welche am 2. Juni dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee. (Generalversammlung.) Am 11. April fand in Bozen unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Sigismund Schwarz und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Statthaltereirathes Dr. Gottfried Freiherrn von Giovanelli die diesjährige (10.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee statt. Bei derselben waren 12 Actionäre anwesend, welche zusammen 2250 Actien mit 450 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Einnahmen aus dem Personenverkehre auf K 177.057 (gegen K 151.446), aus dem Frachtenverkehre auf K 83.707 (gegen K 81.650); die ersteren haben sich also um beinahe 17 pCt., die letzteren um $2^1/_2$ pCt. gehoben. Dagegen erhöhten sich auch die Betriebskosten um beinahe K 17.000. Der Betriebsüberschuss stellte sich auf K 116.677 (gegen Kronen 105.165). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss sie aus dem Reingewinne den Reservefonds mit K 5900 zu dotiren, K 3200 zur Actienamortisation, K 23.584 zur Vertheilung einer vierpercentigen Dividende an die Prioritätsactien lit. A, K 48.500 zur Vereiner fünfpercentigen Dividende an die Prioritätsactien lit. B und K 36.800 zur Vertheilung einer vierpercentigen Dividende an die Stammactien (gegen $2^3/_4$ pCt. im Vorjahre) zu verwenden und K 448·70 auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Sigismund Schwarz und Alois von Aufschnaiter wurden wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 20.590.]

Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 17. April fand in Bielitz unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Salamon Pollak und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Bezirkshauptmannes Moriz Mienzil die diesjährige (4.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 858 Stück Actien mit 427 Stimmen vertreten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich die Einnahmen auf K 70.400·8, die Ausgaben auf K 59.430·7, der Ueberschuss auf K 10.970·1, der zur theilweisen Tilgung der Hypothekarschuld an die Bielitzer Sparcasse und zur Tilgung schwebender Schulden Verwendung fand. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner wurde das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Rudolf Hoffmann wiedergewählt und an Stelle des zurückgetretenen Alfred Fränkel Robert Jaworek in Biala neugewählt. Der bisherige Revisionsausschuss wurde wiedergewählt [E.-M.-Z. 22.922.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Directe Abfertigung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen den Stationen Wien Hauptzollamt, Gersthof, Heiligenstadt, Hernals, Maxing transit, Michelbeuern und Ottakring einerseits und Ungarn anderseits.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901, hat die directe Abfertigung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen den oben angeführten Stationen einerseits und den im Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897 angeführten ungarischen Stationen andererseits zu den in diesem Tarife für den Verkehr mit Wien St.E.G. oder K.F.N.B. enthaltenen directen Frachtsätzen, erhöht um nachstehend bezifferte Gebühren, unter Aufrechthaltung der allgemeinen, sowie der unten angeführten und in dem vorbezeichneten Tarife angegebenen besonderen Bestimmungen zu erfolgen.

Kilometer	Im Verkehre mit	Zuschlags-Frachtsätze per 100 kg für Eilgut: gewöhnliches	ermässigtes	besonders ermässigtes	Sperrige Güter	Frachtgut: Classe I: Mengen unter 5000 kg	I: mindestens 5000 kg	I: mindestens 10.000 kg	Classe II: Mengen unter 5000 kg	II: mindestens 5000 kg	II: mindestens 10.000 kg	Wagenladungsclasse A: 5000 kg	A: 10.000 kg	B	C	Specialtarif 1	2	3
						bei Frachtzahlung für												
						Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen			Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen									
8	Wien Hauptzollamt . .	24	22	20	Für sperrige Güter erfolgt die Gebührenberechnung für das 1½fache aufgerundete Gewicht zum Frachtsatze der Classe I	18	14	14	14	14	14	12	12	10	10	10	10	10
18	Gersthof	35	28	28		24	20	19	22	20	19	15	15	14	13	14	13	12
21	Heiligenstadt	30	23	23		19	16	16	18	16	16	12	12	11	11	11	11	11
16	Hernals	35	29	29		25	21	20	23	21	20	16	16	14	13	14	13	13
8	Maxing transit	26	22	22		18	14	14	16	14	14	12	12	10	10	10	10	10
24	Michelbeuern	34	27	27		23	19	18	21	19	18	15	14	13	12	13	12	12
15	Ottakring	34	30	30		26	21	20	24	21	20	17	17	14	13	14	13	13

In Gersthof, Heiligenstadt, Hernals, Michelbeuern und Ottakring sind explosive Güter (Nummer XXXVa der Anlage B zum Betriebsreglement) vom Verkehre ausgeschlossen.

In der Station Wien Hauptzollamt sind von der Aufnahme und Abgabe als Eilgut und Frachtgut ausgeschlossen:

a) explosive, feuergefährliche und leicht feuerfangende, dann ätzende, in besonderem Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände;

b) folgende Güter in Wagenladungen: mineralische Kohlen und Cokes, Brenn-, Werk- und Langholz, Steine, Ziegel, Schotter, Sand, Erde, Erze und schwere Maschinen;

c) lebende Thiere.

Von der Aufnahme und Abgabe als Frachtgut sind ausserdem ausgeschlossen:
Leichen und Fahrzeuge aller Art.

Diese Beschränkungen gelten nur insoweit, als es sich nicht um Zollgüter handelt, die an das k. k. Hauptzollamt Wien angewiesen sind oder nach der daselbst erfolgten Zollbehandlung zum Weiterversandt gebracht werden.

In Betreff der Zulassung dieser Zollgüter sind die Zollvorschriften massgebend.

Maxing transit ist nur für den Transitverkehr nach und von den Stationen der Wiener Localbahnen eröffnet.

Wien, am 25. Juni 1901. [568]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung eines neuen Tarif-Theiles I, Abtheilung B.

Mit 1. Juli 1901 tritt ein neuer Verbandsgütertarif, Theil I, Abtheilung B, enthaltend allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification und ein alphabetisches Verzeichniss hiezu, in Wirksamkeit.

Hiedurch wird der Verbandsgütertarif, Theil I, Abtheilung B, vom 1. März 1900, aufgehoben.

Wien, am 22. Juni 1901. [569]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarifheft 2.

Mit dem 1. August 1901 tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag IV in Kraft.

Der Nachtrag enthält u. A.: neu einbezogene Stationen, Aufhebung der directen Frachtsätze von den Localbahnstationen Borszczów, Grzymalów, Skalat, Wolkowce-Turylcze, sowie ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes B für Tangermünde.

Soweit Tariferhöhungen infolge der Verkehrsbeschränkung eintreten, gelten die bisherigen Sätze noch bis zum 14. August 1901 einschl.

Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbands-Verwaltungen zum Preise von 5 Pfennigen oder 6 Hellern zu haben.

Breslau, am 19. Juni 1901. [570]

Kgl. Eisenbahn-Direction.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1901.)

Berichtigung des Ausnahmetarifes Nr. 42 (für Tabak).

Die im Ausnahmetarife Nr. 42 (für Tabak) des obbesagten Tarifheftes vorkommende Stationsbezeichnung „Joachimsthal" wird auf „St. Joachimsthal" berichtigt.

Die Frachtsätze für diese Station sind mit einem *) zu versehen und ist als Anmerkung hinzuzufügen:

*) Nur giltig für Sendungen an die k. k. Tabakfabrik in St. Joachimsthal. In diesen Frachtsätzen ist die Ueberführungsgebühr bereits enthalten.

Wien, am 24. Juni 1901. [571]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1901.)

Berichtigung, bezw. Abänderung des Ausnahmetarifes Nr. 37 (für Tabak).

Die im Ausnahmetarife Nr. 37 (für Tabak) des obbesagten Tarifheftes vorkommende Stationsbezeichnung „Joachimsthal" wird auf „St. Joachimsthal" berichtigt.

Hiemit zusammenhängend, gelangen mit Giltigkeit vom 10. August 1901 für die im obbezeichneten Ausnahmetarife benannten Artikel und unter Aufrechthaltung der daselbst enthaltenen Verfrachtungsbedingungen im Verkehre mit St. Joachimsthal folgende Sätze zur Einführung:

Nach und von	Amsterdam, Dordrecht, Middelburg N.St.B., Rotterdam, Vlissingen N.St.B.		Hoeck van Holland	
	transit	loco	transit	loco
	Mark für 100 kg			
St. Joachimsthal . .	4·81 *)	4·81 *)	4·91 *)	4·91 *)

*) Nur giltig für Sendungen an die k. k. Tabakfabrik in St. Joachimsthal. In diesen Frachtsätzen ist die Ueberführungsgebühr bereits enthalten.

Bis zum 9. August 1901 wird bei Anwendung der derzeitigen Sätze für „Joachimsthal" per Mark

4·66 | 4·66 || 4·76 | 4·76

für die Ueberführung der Tabakgefällsgüter zur k. k. Tabakfabrik ein Frachtzuschlag von Mk. 0·15 per 100 kg eingehoben.

Wien, am 24. Juni 1901. [572]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Erweiterung der Giltigkeit von Frachtsätzen.

Auf Seite 66 des vom 1. Mai 1898 giltigen Tarifes, Theil II, Heft 1 (resp. auf Seite 15 des Nachtrages I), ist die mit dem Zeichen „+" versehene Bemerkung, betreffend den Verkehr mit den Stationen der kgl. Serbischen Staatsbahnen Kragujevac, Leskovac, Niš, Paračin, Pirot und Vranja zu streichen.

Wien, am 22. Juni 1901. [573]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Generalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1901. (Einführung eines Nachtrages V.) Mit 1. Juni 1901 gelangte zum Generalgütertarife, Ausgabe 1901, ein Nachtrag V zur Einführung.

Derselbe enthält alle mit 1. Juni 1901 auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge, welch letztere theils mittelst Ersatzseiten, theils mittelst zu den einzelnen Abtheilungen des Generalgütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung gelangen.

Kunstausstellung in Salzburg. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Anlässlich der in der Zeit vom 15. Juni bis 30. September 1901 in Salzburg stattfindenden Kunstausstellung finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Ausstellungsgegenstände auf den betheiligten Linien der österr.-ungar. und bosnisch-hercegovinischen Bahnverwaltungen die im gemeinsamen Tarif-Theile I, Abtheilung B, Abschnitt C—IX (Generalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Seite 61), vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Automobil-Ausstellung in Wien. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Für die Ausstellungsgegenstände der in der Zeit vom 23. Mai bis incl. 6. Juni 1901 in Wien stattgefundenen II. internationalen Automobil-Ausstellung gelangen rücksichtlich der Beförderung auf den Linien der österr.-ungar. und bosnisch-hercegovinischen Bahnverwaltungen die im gemeinsamen Tarif-Theile I, Abtheilung B, Abschnitt C—IX (Generalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Seite 61) vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen zur Anwendung.

Gas- und Wasserfach-Ausstellung in Wien. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Für die Beförderung der Ausstellungsgegenstände der in der Zeit vom 25. Mai bis 25. Juni 1901 in Wien stattgefundenen Gas- und Wasserfach-Ausstellung gelangen auf den betheiligten Linien der österr.-ungar. und bosnisch-hercegovinischen Bahnverwaltungen die im gemeinsamen Tarif-Theile I, Abtheilung B, Abschnitt C—IX (Generalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Seite 61), vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen zur Anwendung.

Keramische kunstgewerbliche Ausstellung in Prag. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Anlässlich der in der Zeit vom 1. Juni bis 30. Juni, eventuell 15. Juli 1901 in Prag stattfindenden internationalen keramischen kunstgewerblichen Ausstellung finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Ausstellungsgegenstände auf den betheiligten Linien der österr.-ungar. und bosnisch-hercegovinischen Bahnverwaltungen die im gemeinsamen Tarif-Theile I, Abtheilung B, Abschnitt C—IX (Generalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Seite 61) vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Ausland.

Schweizerisch-Italienischer Gütertarif via Gotthard vom 1. Mai 1899. (Ergänzung des Theiles I, Abth. B.) Laut Publication der Direction der Gotthardbahn ist bei der Position 1215/1033 (Käse, feste ...., unverpackt) der Waarenclassification in der dritten Colonne der schweizerischen Classification der Ausnahmetarif Nr. 9 mit der Anmerkung: „Nur für Sendungen ab Romont und Bulle nach Turin“ und in der dritten Colonne der italienischen Classification der Ausnahmetarif Nr. 26 (für 5 und 10 Tonnen) nachzutragen. Diese Ergänzungen gelten seit 5. Juni 1901.

— (Aenderungen des Theiles II, Abtheilung A, Heft 2, vom 1. November 1900.) Laut Publication der Direction der Gotthardbahn werden im Ausnahmetarife Nr. 9 für Käse, fester, mit Giltigkeit vom 5. Juni 1901 an folgende Aenderungen durchgeführt:

1. Im Titel werden die Verpackungsbedingungen (in Kübeln, Kisten u. s. w.) ersetzt durch: „wie in der Waarenclassification im Theil I, Abtheilung B, diesem Ausnahmetarife zugewiesen.“

2. Unter Aufhebung der gegenwärtigen Taxen für Romont werden die nachstehenden neuen Frachtsätze nachgetragen:

		a	b	c	d
		Franken für 100 kg			
Jura-Simplon-Bahn					
Romont	Pino	3·79 2·83[2]) 3·08[3])	3·34 2·20[2]) 2·51[3])	3·59	3·12
	Chiasso	4·16	3·67	3·93	3·41
Bulle-Romont-Bahn					
Bulle	Pino	4·44 3·48[2]) 3·72[3])	3·94 2·80[2]) 3·11[3])	4·24	3·72
	Chiasso	4·81	4·27	4·58	4·01

[2]) Nur giltig für Käse der Position 1214/1032 der Waarenclassification im Verkehre nach Turin.

[3]) Nur giltig für Käse der Position 1215/1033 der Waarenclassification im Verkehre nach Turin.

— (Aenderungen des Theiles II, Abtheilung B, vom 1. September 1900.) Laut Publication der Direction der Gotthardbahn wurden im Ausnahmetarif Nr. 26 für Käse, fester, mit Giltigkeit vom 5. Juni 1901 an folgende Aenderungen durchgeführt:

1. Im Titel wurden die Verpackungsbedingungen (in Kübeln, Kisten u. s. w.) ersetzt durch: „wie in der Waarenclassification im Theile I, Abtheilung B, diesem Ausnahmetarife zugewiesen“;

2. Sämmtliche Frachtsätze wurden aufgehoben und durch die nachstehenden ersetzt:

Von Pino transit nach		5000 kg	10.000 kg
		Franken für 100 kg	
Torino	Porta Nuova*) Porta Susa*) Succursale*)	1·35	1·22

*) Nur giltig für Käse der Positionen 1214/1032 und 1215/1033 der Waarenclassification mit Herkunft von Romont und Bulle.

Schweizer Bahnen. (Einführung des Ausnahmetarifes Nr. 15 für Calcium-Carbid im internen Verkehre.) Laut Publication der Direction der Jura-Simplon-Bahn trat am 1. Juni 1901 für die Beförderung von Calcium-Carbid in Einzelsendungen und in Wagenladungen ab den schweizerischen Productionsstationen, sowie ab der Depotstation Zürich (Zürich [Hauptbahnhof], Zürich-Enge, Zürich-Wollishofen, Zürich-Tiefenbrunnen und Zürich-Giesshübel) nach den übrigen Stationen der schweizerischen Normalbahnen ein Ausnahmetarif Nr. 15 in Kraft.

Exemplare desselben können zum Preise von 30 Cts. entweder direct oder durch Vermittlung der Stationen bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

— (Neuausgabe des Exporttarifes vom 1. Juni 1899 für die Beförderung von Calcium-Carbid ab schweizerischen Stationen nach den schweizerischen Grenzstationen transit.) Laut Publication der Direction der Jura-Simplon-Bahn trat am 1. Juni 1901 eine Neuausgabe des Exporttarifes für die Beförderung von Calcium-Carbid in Wagenladungen ab den schweizerischen Productionsstationen nach Buchs transit, St. Margrethen transit, Romanshorn transit, Konstanz transit, Singen transit, Schaffhausen transit, Waldshut transit, Basel S.C.-B. transit, Delle transit, Locle transit, Verrières transit, Vallorbe transit, Genf transit, Bouveret transit, Pino transit und Chiasso transit mit Bestimmung nach dem Auslande in Kraft, wodurch die Ausgabe vom 1. Juni 1899 sammt Nachtrag I aufgehoben und ersetzt wird.

Exemplare des neuen Tarifes können zum Preise von 20 Cts. direct oder durch Vermittlung der Stationen bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Deutsch-Italienischer Gütertarif. (Ergänzung des Theiles II, Abtheilung A. vom 1. Februar 1898.) Laut Publication der Direction der Gotthardbahn werden in den Ausnahmetarif Nr. 36 für Kastanienholzextract mit sofortiger Giltigkeit folgende Frachtsätze aufgenommen:

		Francs für 100 kg
Salzburg (Bayerische Staatsbahn)	Pino	4·27
	Chiasso	4·52

Ausnahmetarif 6 vom 12. September 1900 bis 1. October 1902 für den Kohlenverkehr von deutschen Seehäfen und Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen. (Einschränkung des Ausnahmetarifes.) Auf die nach den See- und Binnenhäfen mit der Eisenbahn beförderten und mit der Eisenbahn weiter verfrachteten Sendungen findet der Ausnahmetarif vom 15. Juli 1901 keine Anwendung.

Nordwestdeutsch - Bayerischer Verbandsgütertarif. (Aenderungen des Kilometerzeigers.) Die im Nachtrage 7, Seite 24—26 und 29—33, enthaltenen anderweiten Stationsentfernungen für Eger, Franzensbad, Hof, deren Giltigkeit ab 1. Juni 1901, bezw. — soweit Frachterhöhungen dadurch eintraten — ab 1. August 1901 festgesetzt war, treten vorläufig nicht in Kraft.

Der anderweite Zeitpunkt des Inkrafttretens wird demnächst bekannt gegeben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1472	Südbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Braunkohle	Bánhida	Enzesfeld	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 71		Im Kartirungswege		
					St. Pölten					90				
1473	Südbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Braunkohle	Bánhida	St. Egyden	Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des zum Transporte verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 72		Im Kartirungswege		
					Pottschach					77				
					Payerbach-Reichenau					81				
					Breitenstein					93				
					Steinhaus					94				
					Mürzzuschlag					95				
					Krieglach					95				
					Kapfenberg					108				
					Brnck a/d. M. Frachtenbahnhof					108				
1474	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (als Lignit und Glanzkohle)	Prevali	Feistritz	Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Partei	vom 1. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife, bezw. Anhang zu den Localtarifen der Südbahn		Heller 43	40	3	Im Kartirungswege		
					Maria Rast					43	40	3		
				St. Stefan	Toblach					117	96	21		
					S. Michele					135	128	7		
1475	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Bleierze, roh, aus der Pos. E—21 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Paternion-Feistritz	Littai	Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	vom 1. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	94 Heller	71 Heller	23 Heller	Im Kartirungswege		
1476	Südbahn-Gesellschaft		Schienen und Weichen aus der Pos. E—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Laibach S.B. transit	G ö r z	Aufgabe als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Transporte obliegt den Parteien. Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an die Actiengesellschaft Wippachthalbahn zu Handen des Herrn Baucommissärs Josef Friedl in Görz adressirt sind	vom 1. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	84 Heller	37 Heller	47 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1477	1478	1479
Die Publication erfolgt von der Nummer der betheiligten Verwaltungen	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Baumwollwaaren der Position B—7 der Güterclassification im Tarife, Theil I, Abtheilung B	Buchenholz zur Sesselfabrikation	Frachtgüter aller Art
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	Mähr.-Trübau	Videm-Gurkfeld	Olmütz-Hodolein
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) nach	Guntramsdorf-Kaiserau	Cormons transit	Olmütz St.B.
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	a) Bei Aufgabe als Frachtgut unter 5000 kg; Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens b) 5.000 kg } des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder c) 10.000 kg } Frachtzahlung hiefür. Die laut der Spalte 10 zugestandenen Frachtsätze haben nur für Sendungen an die mit der Haltestelle Guntramsdorf-Kaiserau in unmittelbarer Schienenverbindung stehenden Etablissements Giltigkeit	Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen nach italienischen Bestimmungsstationen zur Aufgabe gebracht werden. Das Aufladen der Sendungen obliegt der Partei	Die Sendungen müssen in Olmütz-Hodolein mit directen Frachtbriefen nach dem Auslande aufgegeben werden und in Olmütz St.B. zur Umkartirung gelangen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller inclusive Ueberfuhrsgebühr bis zur Reichsgrenze: 141	8 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 273 b) 241 c) 235 Heller einschl. Manip.-Geb.	Heller inclusive Ueberfuhrsgebühr bis zur Reichsgrenze: 130	3 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Heller inclusive Ueberfuhrsgebühr bis zur Reichsgrenze: 11	5 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1	1480	1481	1482	1483
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der	3	Bukowinaer Localbahnen	betheiligten Verwaltungen	Bukowinaer Localbahnen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Brennholz, weiches	Steinkohle, Steinkohlenbriquetts und Coaks	30 Wagenladungen Steine aller Art (exclusive Marmorsteine und Mühlsteine) in Quadern oder Platten, roh behauen, dann Pflaster-, Saum- und Bordsteine aus Pos. 8—55/b der Güterclassification	Laschen, Unterlagsplatten, Schrauben und Schraubenbolzen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Rnss Moldawitza Säge	diversen Stationen	Kallnowszczyzna	Schönbrunn / Mähr.-Ostrau
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Czernowitz / Volksgarten / Żuczka	Frendenthal transito	Kimpolung	Bosn. Novi
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	**Minimalquantum von 2000 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Für von Stationen des in Rubrik 8 genannten Tarifes mit directen Frachtbriefen nach Stationen der Localbahn Freudenthal—Klein-Mohrau znr Aufgabe gelangende Transporte bei Einhaltung der für die Anwendnng dieses Tarifes massgebenden Bestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zum Bane nnd zur Instandhaltung der städtischen Communicationen in Kimpolung bestimmt sein nnd mit einem an das Gemeindeamt in Kimpolung als Empfänger lautenden Frachtbriefe aufgegeben werden. Das Auf- uud Abladen haben die Parteien anf eigene Kosten zu bewirken	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Juli bis 31. December 1901	vom 1. Juli 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Oberschlesisch-Mährisch-Oesterr.-Schlesischer Kohlenverkehr, Tarif vom 1. Juni 1901	Localtarif	Tarif, Theil II, Heft 2, des Oesterr. - Ungar. - Bosnischen Elsenverkehres vom 1. Februar 1895
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	76 / 74 / 76 Heller	bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden	344 / 346 Heller
Per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	56 / 54 / 56 Heller	Die im benannten Tarife für Frendenthal enthaltenen Frachtsätze abzüglich 40 Hellern per 1000 kg	109 Heller	335 / 338 Heller
Per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	20 / 20 / 20 Heller		Verschieden	9 / 8 Heller
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen Vorlage der Aufnahmescheine, welche vom Absender bis längstens Ende März 1902 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist			
Besondere Bemerkungen	14				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1484	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Laschen, Unterlagsplatten, Schrauben und Schraubenbolzen	Mähr.-Ostrau	Triest	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen in Triest, bezw. Fiume nach einem dalmatinischen Küstenorte zur Verschiffung gelangen und für Bosnien bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1901	Tarif-Theil II, Heft 3, bezw. 4 des Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Heller 305	Heller 221	Heller 84	Im Kartirungswege	Den Bahnverwaltungen bleibt es vorbehalten, sich von der Verschiffung bezüglicher Transporte und von deren Bestimmung, bezw. Verwendung Ueberzeugung zu verschaffen	
					Finme				305	232	73			
				Schönbrunn	Triest				305	219	86			
					Finme				305	230	75			
				Trzynietz	Triest oder Fiume			Tarif des Galizisch-Adriatischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. April 1897	274	235	39			
1485	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz zu Grubenzwecken: a) der Pos. H—20 a b) der Pos. H—20 b der Güterclassification	Blauda Mähr.-Schönberg Märzdorf Petersdorf-Ullersdorf	Duby	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	Heller a) 100 103 107 103	Heller b) 100 103 108 103	Im Kartirungswege	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. — Ausser den nebenstehenden Frachtsätzen gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen zur Einhebung	
				Blauda Mähr.-Schönberg Märzdorf Petersdorf-Ullersdorf	Kladno					109 112 116 112	110 113 118 113			
				Blauda Mähr.-Schönberg Märzdorf Petersdorf-Ullersdorf	Stiebichowitz-Winaritz					90 93 97 93	90 93 98 93			
1486	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	Kalk, gebrannt	Kalk-Podol	Opočno	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife, bezw. Ausnahmetarif für Kalksteintransporte vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Heller 64		Im Kartirungswege	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. In diese Publication wurde die im Verordnungs-Blatte Nr. 36 vom 23. März 1901 sub Pos. 890 enthaltene Publication einbezogen und tritt daher die letztere hiemit ausser Kraft	
				Prachowitz (Station)						63				
			Kalksteine	Kalk-Podol und Prachowitz (Station)		via Prelouč—Chotzen, bezw. via Heřmanměstec-Borohradek				49				

Fortlaufende Nummer	1	1467	1468	1489	1490
Die Publication erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der von der	3	Oesterr. Nordwesthahn	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugestäudniss wird gemacht für Artikel	4	Frachtgüter der Classen: I / II / A	Cement	Bammaterialien und Einrichtungsgegenstände	Artikel des Specialtarifes III
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Schreckenstein	Lobositz (St.E.G.)	allen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Unterwellenborn
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Biansko	Znaim (Oe.N.W.B.)	Landskron	Anssig (A.T.E.) Anssig (St.E.G.) Aussig und Schreckenstein (Oe.N.W.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6 / 7	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen
	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 1. Juli 1901 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugestäudniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarife	Localtarife	Localtarif, Theil II, Heft 1, bezw. Ausnahmetarif 12	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze	20 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes der St.E.G., bezw. des Ausnahmetarifes 12 unter Währung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller per 100 kg	Bestebt kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Heller 381 / 279 / 241	102 Heller		82 Pfennige
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11				
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende Februar 1902	
Besondere Bemerkungen	14		Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Die Transporte müssen für den Bau einer Möbelstofffabrik in Landskron bestimmt sein. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	

Fortlaufende Nummer	1	1491	1492
Die Publication erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz
von der Namen und im der	3	betheiligten Verwaltungen	Bukowinaer und der Neuen Bukowinaer Localbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Bleiweiss und Minium als Frachtgut	Steine der Pos. S—55 b und S—55 c der Güterclassification des Tarif-Theiles I (circa 15 Waggons)	Bretter (circa 50 Waggons)	
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Hlnbočep	Zaleszczyki	Stationen der Linie Nepolokoutz—Wiznitz	Stationen der Linie Hliboka—Berhometh a.S mit der Abzweignng Karapczin a.S.—Czndin
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Brünn (St.E.G.) Chrudim (Oe.N.W.B.) Freiwaldau-Gräfenberg Friedek-Mistek Hohenelbe Jičin (B.C.B.) Kolin (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) Königgrätz (Oe.N.W.B.) Königlnhof Kremsier Mähr.-Ostrau Oderberg (K.F.N.B.) Olmütz (St.E.G.) Pardubitz (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) Prossnitz (K.F.N.B. oder k.k.St.B.) Sternberg (K.F.N.B. oder k.k.St.B.) Světla Teschen (K.F.N.B. oder Ks.Od.) Trautenau Trebitsch Troppau (K.F.N.B. oder k.k.St.B.) Ung.-Hradisch (K.F.N.B.) Ung.-Hradisch Stadt Wischau Zauchtel Znaim (Oe.N.W.B.)	Lužan	Nepolokoutz	Hliboka
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	a) Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. b) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlnng für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. c) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Einhaltnng der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI. — Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. — Die Sendungen müssen für den Bau der Zuckerfabrik in Lužan bestimmt sein
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1901	vom 3. April 1901 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnnng	8	Localtarife	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Heller a) 230 195 — 131 124 — 271 251 250 368 327 319 191 167 — 140 132 — — 77 74 — — 111 104 — 152 144 — 280 242 239 342 302 295 350 309 303 227 193 — — 111 104 — — 255 217 — — 245 211 — 141 137 — — 391 348 342 185 173 — 202 199 192 — 316 278 274 — 301 250 — — 301 250 — 278 239 — 307 268 264 — 236 220 —	50 pCt. Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt B, unter B 1 b II — B 3 a II enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle unter Wahrnng eines Minimaleinheitssatzes von 0·4 Hellern per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 Hellern per 100 kg
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		
Art der Durchführung	12	Im Kartirnngswege	Im Rückvergütnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirnng erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefen, welche bis längstens Ende Februar 1902 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist
Besondere Bemerknngen	14	Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen haben die Parteien das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1493	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mineralische Kohle	Reitzenhain (B.E.B.)	Brünn (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 5. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1901	Localtarife	Directer Frachtsatz besteht nicht	1306 Heller für 1000 kg		Im Kartirungswege		
1494	**Eisenbahn Wien-Aspang**	betheiligten Verwaltungen	Gyps der Tarif-Position Cl. 26, I	Puchberg a. Sch. über Steinabrückl—St. Pölten	Pisek	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg } zu jedem Frachtbrief und b) 10.000 kg } Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localgütertarife		Heller a) 272	Heller b) 109	im Kartirungswege		
					Pilsen					306	122			
			Gypsplatten und Gypsdielen		Pisek					272	130			
					Pilsen					306	146			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
42	Nr. 148 vom 25. December 1900	3619	Localbahn Raspenau-Weissbach, Centralverwaltung für Secundärbahnen, Herrmann Bachstein	Sämmtliche Artikel		Im Uebergangsverkehre		Der in der nebenstehend bezeichneten Kundmachung enthaltene Ausnahmetarif für bestimmte Artikel gelangt auch für Maier- und Dachziegel aus Lehm, Chamotte oder Thon, jedoch ohne die für diesen Ausnahmetarif geltenden Bedingung der Anfuhrung eines Minimalquantums von 400 Tonnen zur Anwendung	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 75. **Wien, 29. Juni 1901.** **XIV. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

In der Zeichnung von Actien auf Grund einer Aufforderung des Gründungsausschusses einer zu errichtenden Actiengesellschaft liegt nicht eine Willenserklärung auf einen künftigen, sondern eine solche auf sofortigen Abschluss eines Gesellschaftsvertrages vor. Eine derartige Erklärung äussert von der Zeit ihrer Annahme an ihre rechtliche Wirkung und gehen die daraus dem Gründungsausschusse zustehenden Rechte auf die errichtete Actiengesellschaft über.

(Entscheidung vom 6. März 1901, Z. 17.517 ex 1900.)

A. hatte auf Grund einer vom Gründungsausschusse der landwirthschaftlichen Actienbrauerei mit Malzfabrik in X. an ihn ergangenen Aufforderung in dem Briefe vom 31. December 1894 unter Zustimmung zu den in dieser Aufforderung enthaltenen Bedingungen und Einhaltung der zur Einzahlung der Actien bestimmten Raten 20 Stück dieser Actien gezeichnet, deren jede, auf Namen lautend, später im Betrage von fl. 100 per Stück ausgegeben wurde und deren Einzahlungstermin nach § 4 der Statuten der Gesellschaft auf den 31. December 1896 festgesetzt war. Die constituirende Generalversammlung fand am 24. Jänner 1897 statt und die Eintragung der von der k. k. schlesischen Landesregierung am 2. December 1896 genehmigten Statuten ins Handelsregister erfolgte am 19. Februar 1897.

Die Actiengesellschaft errichtete wohl die Brauerei, bisher aber nicht die Mälzerei. Weil nun A. den Zeichnungsbogen unterfertigte und weil nach § 7 der Statuten der fraglichen Actiengesellschaft die gezeichneten Actien von Seiten des Verwaltungsrathes im Rechtswege beigetrieben werden können, und weil nach § 7 derselben Statuten von jeder verspäteten Einzahlung 6 pCt. Verzugszinsen zu bezahlen sind, so klagte die Actiengesellschaft den A. auf Zahlung des Betrages von fl. 2000 = K 4000 gegen Ausfolgung von 20 Stück Actien und Zahlung der Verzugszinsen seit drei Jahren vom Klagetage zurück gerechnet, da der Fälligkeitstermin der Einzahlung (31. December 1896 — § 4 der Statuten) bereits fruchtlos verstrichen ist.

Der Beklagte wendete ein:

1. Den Mangel der activen Klagelegitimation, weil durch die Unterfertigung des Zeichnungsbogens der Beklagte wohl dem Gründungscomité, nicht aber der später errichteten Actiengesellschaft gegenüber verpflichtet wurde, da die Gesellschaft zu jener Zeit noch nicht im Handelsregister eingetragen war.

2. Der vorgesetzte Zweck der Gesellschaft, nämlich die Errichtung einer Mälzerei, wurde nicht verwirklicht, indem die letztere noch immer nicht errichtet ist, daher der Beklagte sich an seine Zeichnung nicht mehr für gebunden erachtet.

3. Dem Beklagten wurde im Jahre 1896 das Protokoll über seinen Beitritt zur Gesellschaft zur Fertigung eingesendet, er habe sie verweigert, weil die Gesellschaft nicht rechtzeitig bis zum Jahre 1896 errichtet wurde. Beklagter habe im Jahre 1895 auch zwei Checks über die Erfüllung der Verbindlichkeit zur Zahlung der verfallenen Raten des Actiencapitals, welche ihm zur Einlösung zugesendet wurden, zurückgeschickt, aus welchen Umständen sein Dissens erschlossen werden soll.

4. Beklagter habe seit Errichtung der Actiengesellschaft (19. Februar 1897) durch drei Jahre keine Aufforderung zur Zahlung der Actien erhalten, daher die Gesellschaft zu erkennen gab, dass sie seine Offerte zum Beitritt nicht acceptire (§ 936 a. b. G.-B.), er habe keine Einladung zur constituirenden und zu jeder weiteren Generalversammlung erhalten, es sei kein Beschluss gefasst und ihm mitgetheilt worden, dass er als Actienzeichner genehmigt und in die Gesellschaft aufgenommen werde.

5. Beklagter habe nach § 7 der Statuten durch die unterlassene Zahlung alle aus der Zeichnung entspringenden Rechte verloren.

6. Wie das Protokoll über die constituirende Generalversammlung vom 24. Jänner 1897 und dessen Beilage nachweisen, sei die Einzahlung des gezeichneten

Actiencapitals auf jede Actie bereits erfolgt, sonach seien für den Beklagten keine Actien mehr vorhanden.

Zeuge K. — beeidet — gab an, dass an den Beklagten mittelst einfachen Schreibens per Post die Einladung zur constituirenden Generalversammlung abgeschickt wurde, und dass der Zeuge vor der Generalversammlung erfahren habe, dass die Legitimationskarte des Beklagten zurückgelangt sei, woraus er schliesst, dass letzterer von der Abhaltung der Generalversammlung verständigt wurde. In ähnlicher Weise wurde Beklagter zur Einzahlung der Actien durch einfache Schreiben per Post aufgefordert. Zeuge M. bestätigte blos, dass er dem Beklagten im Jahre 1895 zur Einzahlung der Raten mehrere Checks geschickt habe, die jedoch zurückgelangt sind.

Der Beklagte selbst, unbeeidet vernommen, gab an, dass er zur constituirenden Generalversammlung keine Einladung oder Legitimationskarte erhalten habe; wohl habe er im Gasthause vom Postmeister einen Tag vor der Versammlung erfahren, dass den nächsten Tag die Generalversammlung in X. stattfinden werde. Die Klägerin gab selbst zu, dass sie über die Art der Verständigung des Beklagten von der Einladung zur constituirenden Generalversammlung und ob dieselbe überhaupt erfolgte, keine Kenntniss hat, und gab auch zu, dass die einzelnen Actien gegenwärtig blos einen Werth von je fl. 20—30 = K 40—60 besitzen. Beklagter gestand, dass er im Jahre 1896 durch Dr. N. zur Einzahlung der fälligen Raten des Actiencapitals gemahnt wurde. Aus dem Amtsblatte der „Troppauer Zeitung" Nr. 13 vom 17. Jänner 1897 wurde constatirt, dass eine allgemeine Einladung der Zeichner zur constituirenden Generalversammlung durch diese Zeitung erfolgte.

Das k. k. Landesgericht in Troppau wies mit Urtheil vom 14. September 1900, G.-Z. $\frac{Cg\ II\ 218/00}{7}$, das Klagebegehren ab.

Das k. k. Oberlandesgericht in Brünn als Berufungsgericht gab mit Urtheil vom 9. November 1900, G.-Z. $\frac{Bc\ I\ 106/00}{11}$, der Berufung der Klägerin Folge und änderte das erstrichterliche Urtheil dahin ab, dass der Beklagte schuldig ist, der Klägerin den Betrag von K 4000 sammt 6 pCt. Zinsen hievon seit drei Jahren vom 19. Juni 1900 als dem Klagetage zurückgerechnet, gegen die von der Klägerin zu erfolgende Aushändigung von 20 Stück Actien der landwirthschaftlichen Bierbrauerei- und Mälzerei-Actiengesellschaft für X. und Umgebung zu bezahlen und derselben die mit Ausschluss der separat zu bemessenden Urtheilsgebühr auf K 150·50 festgesetzten Kosten der ersten Instanz, sowie die mit K 111·10 bestimmten Kosten der zweiten Instanz zu ersetzen.

Der k. k. Oberste Gerichtshof gab mit Urtheil vom 6. März 1901, Z. 17.517 ex 1900, der Revision des Beklagten keine Folge und erkannte denselben schuldig, der Klägerin die mit K 32·46 bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens zu ersetzen.

Gründe.

Mit vollem Rechte hat das k. k. Oberlandesgericht dem eingeschränkten Klagebegehren stattgegeben. Mit der schriftlichen Erklärung vom 31. December 1894 hat der Beklagte auf Grund der an ihn seitens des Gründungsausschusses der klagenden Actiengesellschaft ergangenen Aufforderung unter den in derselben enthaltenen Bedingungen 20 Stück Actien gezeichnet. Hiedurch gab er keineswegs den Willen kund, einen Geschäftsvertrag erst künftighin abzuschliessen, seine Willenserklärung war vielmehr auf den sofortigen Abschluss des den bekannt gegebenen Bedingungen entsprechenden Gesellschaftsvertrages gerichtet, dessen Inkrafttretung allerdings nach der Natur der Sache und nach Massgabe der Bestimmungen der Artikel 208 bis 211 Handelsgesetzbuch von der Voraussetzung der staatlichen Genehmigung des Zustandekommens eines die Errichtung bestätigenden legalen Beschlusses derjenigen Personen, welche Actien gezeichnet hatten, endlich der handelsgerichtlichen Protokollirung abhängig war. Diese Willenserklärung wurde zwar dem Gründungsausschusse gegenüber abgegeben, sie gilt jedoch ebenso gegenüber den anderen Zeichnern von Actien, als deren Geschäftsführer ohne Auftrag die Mitglieder des Gründungsausschusses anzusehen sind. Darin, dass die letzteren im Jahre 1895 dem Beklagten zwei Checks behufs Einzahlung der gezeichneten Actien zuschickten, dass sie ihn ferner im Jahre 1896 auf Zahlung mahnen liessen, darin endlich, dass sie nach erwirkter Zeichnung aller Actien die staatliche Genehmigung des Gesellschaftsstatutes erwirkten, liegt die Willensäusserung der anderen Compaciscenten, welche die Annahme des vom Beklagten gegebenen Versprechens beinhaltet. Durch diese übereinstimmenden Willensäusserungen kam der Gesellschaftsvertrag gemäss § 861 a. b. G.-B. zustande und war nunmehr einseitiger Rücktritt ausgeschlossen, sofern die in der constituirenden Generalversammlung endgiltig bestimmten Bedingungen des Statutes den in der eingangs erwähnten Aufforderung enthaltenen entsprachen; dass aber in wesentlichen Punkten eine Differenz zwischen dem Statute und den ursprünglich bekannt gegebenen Bedingungen bestünde, wurde von den Untergerichten nicht festgestellt, ja vom Beklagten selbst in erster Instanz gar nicht behauptet. Sein diesbezüglicher Einwand ging nur dahin, dass der vorgesetzte Zweck der Gesellschaft, die Errichtung einer Mälzerei, nicht verwirklicht worden sei.

Mit Recht verweist das Berufungsgericht darauf, dass nach § 3 der Statuten die Errichtung der Mälzerei nach wie vor Zweck der Gesellschaft ist; dass diese Errichtung bisher nicht erfolgte, berechtigt den Beklagten durchaus nicht, vom Vertrage abzugehen, zumal weder die sofortige noch die gleichzeitige Errichtung der Mälzerei und der Brauerei als conditio sine qua non des Vertragsabschlusses bezeichnet worden ist.

Auch die übrigen obbezeichneten Voraussetzungen des Inkrafttretens der Gesellschaft sind eingetreten. Es erfolgte die staatliche Genehmigung des Statutes, dasselbe wurde von der constituirenden Generalversammlung vom 24. Jänner 1897 einstimmig genehmigt und die Actiengesellschaft in das Handelsregister eingetragen. Der vom Beklagten abgeschlossene Gesellschaftsvertrag wurde demnach existent, die Statuten erlangten auch für ihn rechtsverbindliche Kraft, und er ist demnach verpflichtet, die eingegangene Verbindlichkeit ohne Rücksicht auf den dermaligen Stand des Unternehmens zu erfüllen. Seine Argumentation, dass ihm durch Unterlassung seiner Einladung zur constituirenden Generalversammlung die Möglichkeit der Betheiligung an derselben benommen wurde, ist unrichtig, und kann aus dieser allerdings festgestellten Thatsache weder seine Nichtaufnahme in die Gesellschaft, noch die Illegalität des bei der fraglichen Generalversammlung gefassten Beschlusses gefolgert werden. Ersteres nicht, weil nach dem Vorgesagten der Gesellschaftsvertrag bereits früher

abgeschlossen war, letzteres nicht, weil für die Einberufung der constituirenden Generalversammlung die Bestimmungen der §§ 12, 14 und 29 der Statuten noch nicht rechtsverbindlich waren, und überdies feststeht, dass diese Versammlung öffentlich kundgemacht worden war, und dass Beklagter von ihr rechtzeitig Kenntniss erhalten hatte.

Die Einwendung des Beklagten endlich, dass die Klageseite gar nicht mehr in der Lage sei, ihm die gezeichneten Actien auszufolgen, da nach dem vorgelegten Ausweise auf jede der 1500 Actien 50 pCt. und mehr eingezahlt worden seien, findet in den Feststellungen der Untergerichte keine thatsächliche Grundlage, indem dieser Thatumstand von der Klageseite keineswegs zugestanden und vom Gerichtshofe erster und zweiter Instanz auch nicht als wahr angenommen wurde. Die lediglich auf § 503, Z. 4, C.-P.-O., gestützte Revision ist sonach in jeder Richtung unbegründet, weshalb ihr keine Folge zu geben und dem sachfälligen Revisionswerber gemäss §§ 41 und 50 C.-P.-O. der Kostenersatz an die Gegenseite aufzuerlegen war.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Tannwald-Grüntbal. (Feuersichere Herstellungen.) Das vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegte Project für die feuersicheren Herstellungen im Zuge der Localbahn Tannwald-Grüntbal wurde im Allgemeinen entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Prag mit dem Auftrage übermittelt, die commissionelle Verhandlung im Sinne des § 26 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879 durchzuführen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses dieser Verhandlung den Bauconsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 28.566.]

Elektrische Localbahn Trient-Malè. (Anordnung der politischen Begehung.) Das von der Bauunternehmung Stern & Hafferl verfasste Detailproject für eine mit der Spurweite von 1 m auszuführende und mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Trient nach Malè wurde im Allgemeinen entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Innsbruck zur Vornahme der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung übermittelt. In Verbindung mit der politischen Begehung ist auch die Stationscommission vorzunehmen und bei derselben die Lage und Benennung der einzelnen Verkehrsstellen, sowie die Frage der Zufahrtsstrassen, bezw. Zugänge zu erörtern. [E.-M.-Z. 42.160 ex 1900.]

Prager elektrische Strassenbahnen. (Linie Smichow—Schlachthaus: Errichtung der Haltestelle Prokopgasse.) Die vom Stadtrathe der kgl. Hauptstadt Prag beantragte Einschaltung einer Personenhaltestelle auf der Linie Smichow—Schlachthaus-Elektrische Centrale der Prager elektrischen Strassenbahnen nächst der Einmündung der Prokopská ulice in die Karmelitská ulice wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 16.157.]

Localbahn Böhm.-Brod — Mochov. Ergebniss der politischen Begehung: Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 18. bis 20. October 1900 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung einschliesslich der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Projectes der Localbahn Böhm.-Brod.—Mochov wurde zur Kenntniss genommen. Auf Grund des Ergebnisses dieser Amtshandlung hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens für das begangene Project mit Ausschluss der Theilstrecke km 0—0·6/7 unter Genehmigung der commissionellen Bestimmungen mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe selbstverständlich erst mit dem Zeitpunkte der Concessionsertheilung in Kraft tritt und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 60.100 ex 1900.]

Standing-Stramberger Localbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Nesselsdorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 24.549.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Rapotitz für den Gesammtverkehr.) Am 15. Juli wird die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr, sowie für Frachtgüter in Wagenladungen von mindestens 5000 kg eröffnete Station Rapotitz der Linie Segen-Gottes—Okříško nunmehr auch für den Frachten-, Stückgüter- und somit für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Aussiger Strassenbahn. (Bestätigung des Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Antrag der Oesterreichischen Union-Elektricitäts-Gesellschaft in Wien den Franz Pietschmann als verantwortlichen Betriebsleiter der städtischen Strassenbahn in Aussig, vorläufig jedoch in provisorischer Eigenschaft, bestätigt. [E.-M.-Z. 20.554/13.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausdehnung des Verkehres von Schnellzügen auf der Linie Györ [Raab]—Kis-Czell—Szombathely [Steinamanger]—Fehring [Graz.] Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass vom 1. Juli angefangen der bisher zwischen Raab und Steinamanger verkehrende Schnellzug bis Fehring geben wird. Dieser Zug verlässt Fehring um 7 Uhr 12 Minuten Früh und trifft, wie bisher, um 11 Uhr Vormittags in Raab ein. In der Gegenrichtung wird der Zug um 5 Uhr 6 Minuten von Raab abgehen und um 8 Uhr 47 Minuten in Fehring eintreffen. Ferner wird vom 1. Juli ab der um 10 Uhr 20 Minuten Vormittags von Raab abgehende Schnellzug schon um 12 Uhr 31 Minuten Mittags in Steinamanger eintreffen und um 12 Uhr 37 Minuten nach Fehring abgeben; der um 3 Uhr Nachmittags von Fehring abgehende Schnellzug hingegen trifft um 4 Uhr 31 Minuten in Steinamanger ein und geht um 4 Uhr 37 Minuten in der Richtung gegen Raab ab.

— (Einführung ermässigter Tarife für Lebensmittel mit der Bestimmung nach Budapest und dem Auslande.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat, wie aus Budapest berichtet wird, vorbehaltlich der Genehmigung des Handelsministers, die Erstellung besonders begünstigter Tarife für Lebensmittel nach Budapest, als Centrum des Victualienverkehres ungarischer Provenienz, und von dort aus nach Oesterreich und dem Auslande beschlossen. Dem Antrage der unter Vorsitz des Directors der Budapester Centralmarkthalle einberufenen Commission von Experten zufolge sind die Artikel, für welche die Begünstigungstarife zu erstellen wären, die folgenden: Zwetschken, Pflaumenmus, Agrumen, Producte der Mühlenindustrie, lebende Thiere, in- und ausländisches Obst, Erdäpfel, Zwiebel, Fleisch, Selchwaaren, Eier, Ganslebern, Geflügel, Fische, Schweinefleisch, Schmalz, Salami, Conserven, Hülsenfrüchte. Die anwesenden Experten beantragten, auch Butter, Nüsse, Speck und Wein in die Liste aufzunehmen. Die Experten wurden ersucht, bezüglich jedes einzelnen der genannten Artikel auf Grund detaillirter Daten und eingehender Erwägung Vorschläge bezüglich der Tarifbildung auszuarbeiten und ihre Vorschläge je früher zu erstatten.

— (Ausbau der Hauptstation Debreczen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat das ihm seitens der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen vorgelegte, den Ausbau der Station Debreczen betreffende Programm vollinhaltlich genehmigt und angeordnet, dass im Rahmen des in das heurige Budget aufgenommenen Betrages von K 480.000 das im Bau befindliche neue Aufnahmsgebäude im Laufe des Jahres fertiggestellt und seiner Bestimmung noch vor Eintritt des Winters übergeben werde. Der zur Erweiterung der Station Debreczen genehmigte Betrag bezifferte sich ursprünglich auf K 3,740.000, von welchem in den Jahren 1895—1900 K 2,000 000 zur Herstellung eines neuen Heizbauses, zum Bau von grossen Frachtenmagazinen, zur Ausführung einer Ueberbrückung des Bahnkörpers, ferner zur Erbauung eines neuen Postgebäudes, einer Desinfectionsanlage und eines provisorischen Aufnahmsgebäudes verwendet wurden.

Mit den im heurigen Jahre noch herzustellenden Sturzgeleisen und der Ausführung einiger kleinerer Arbeiten werden die Erweiterungsbauten in der Station Debreczen ihrer Beendigung zugeführt sein.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ergänzungsbauten und Streckenausrüstungsarbeiten.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die Bewilligung ertheilt, jene Arbeiten sofort in Angriff zu nehmen, für deren Bedeckung in das diesjährige Budget ein Extraordinarium von K 2,600.000 aufgenommen wurde. In erster Linie sind die mit K 450.000 veranschlagten Arbeiten auszuführen, welche zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowohl in den Stationen als auch auf offener Strecke dienen; der Rest von K 2,100.000 ist zur Ergänzung von Baulichkeiten, wie: Herstellung von Wartelocalitäten, Weichenwächterhütten, Beleuchtungseinrichtungen etc. im Bereiche von 30 Stationen, ferner zu Vorarbeiten für Abzweigungen neuer Linien zu verwenden.

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. (Eröffnung des Saisonverkehres auf den Tátraer-Bahnen.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verlautbart, dass die von ihr betriebene Csorbatóer Zahnradbahn, sowie die Tátra-Lomniczer Localbahn am 15. Juni für die Dauer der Sommersaison, das ist bis zum 15. September, für den Gesammtverkehr wieder eröffnet wurden.

Europäische Fahrplanconferenz in Budapest. (Vertretungskörper.) In der Zeit vom 11. bis 14 Juni 1901 wurde in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, Ministerialrath von Ludwigh, die europäische Fahrplanconferenz in Angelegenheit der Aufstellung der internationalen Winterfahrordnung abgehalten. In der Versammlung waren von 10 Staaten und 176 Eisenbahn-Gesellschaften circa 200 Delegirte anwesend. Regierungsvertreter sandten Oesterreich, Deutschland, Preussen, Schweiz, Frankreich, Holland, Russland, Italien und Ungarn. Vertreter von Eisenbahn-Gesellschaften waren anwesend: aus Belgien 4, Dänemark 2, Deutschland 70, Spanien 2, Frankreich 7, England 5, Italien 9, Luxemburg 2, Norwegen 1, Oesterreich 32, Holland 6, Rumänien 2, Russland 6, Schweden 7, Schweiz 3, Serbien 2 und Türkei 2. Der Schriftführer der Conferenz, Director Johann Marx der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, berichtete, dass 15 ausländische Eisenbahnen das Fernbleiben ihrer Vertreter entschuldigt und einige von ihnen mit ihrer Vertretung die Delegirten anderer Bahnen betraut haben; doch erklären Alle, sich den zu fassenden Beschlüssen zu unterwerfen. Ausser der schwierigen und zeitraubenden Feststellung der so zahlreichen und complicirten Eisenbahnfahrpläne hatten die Sectionen nicht weniger als 292 Anträge zu erledigen, die einzeln mit eingehender Motivirung den betreffenden Eisenbahn-Directionen übermittelt werden. Nach Schluss der Verhandlung wurde Berlin als Vorort für die nächste Europäische Fahrplanconferenz, welche am 11. und 12. December 1902 stattfinden wird, gewählt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate April.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates April folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. April die Personenhaltestelle Brödlauken zwischen den Stationen Insterburg und Sodehnen an der Bahnstrecke Insterburg—Goldalp im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr. für den Gepäcks-, Eil- und Frachtstückgutverkehr; am 10. April die Station Düsseldorf Hafen im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, welche bisher nur dem Wagenladungsverkehre diente, auch für die Abfertigung von Frachtstückgut in Sendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen nach und von der Hafenbahn der Stadt Düsseldorf; am 15. April der Haltepunkt Waggonfabrik an der Bahnstrecke Mainz—Alzey am Uebergang Nr. 40 im Bezirke der kgl. preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahn-Direction zu Mainz für den beschränkten Personenverkehr; dieser Haltepunkt, welcher keinerlei Abfertigungsbefugnisse erhält, kann nur von solchen Reisenden zum Aus- und Einsteigen benützt werden, die in der Richtung Alzey—Mombach mit Arbeiter-Wochenkarten oder Arbeiter-Rückfahrkarten versehen sind; am 22. April die Haltestelle Lissendorf an der Bahnstrecke Ehrang—Jünkerath im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu St. Johann-Saarbrücken, welche bisher nur dem Stückgutverkehre, sowie der Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken diente, auch für den Güter- und Thierverkehr in Wagenladungen; die Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen und von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; ferner am 26. April der Haltepunkt Lüssow bei Stralsund der Stralsund-Triebseer Eisenbahn für den Personenverkehr.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Münster: Eröffnung der Nesserland-Hafenbahn bei Enden.) Am 1. Juli wird die 2·45 km lange, mit einer Spurweite von 1·435 m als Nebenbahn erbaute, mit Dampfkraft betriebene Nesserland-Hafenbahn bei Enden, welche in km 1·595 der Nebenbahn Enden-Wittmund (Landesgrenze [Ostfriesische Küstenbahn]) Anschluss hat, für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Am Endpunkte der Neubaustrecke befindet sich die Station Enden - Aussenhafen, welche für den unbeschränkten Personen-, Gepäcks-, Güter-, Thier- und Privatdepeschenverkehr eingerichtet ist. Die neue Strecke wird der Betriebs- und Verkehrsinspection Enden, der Maschineninspection 1 und der Telegrapheninspection Münster, sowie der Werkstätteninspection Bingen unterstellt. Der zulässige grösste Radstand der neuen Strecke beträgt 5·40 m, der Raddruck 7000 kg, der kleinste Bogenhalbmesser ist 250 m, die grösste Neigung 1 : 300. Bei der Beladung offener Wagen ist das Lademass I anzuwenden.

Preussen und Hessen. (Kgl. preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahn-Direction Mainz: Eröffnung der Nebenbahnstrecken Simmern—Kirchberg und Simmern—Castellaun.) Am 1. Juli wird die mit Dampfkraft betriebene, 10·18 km lange, mit Spurweite 1·435 m erbaute Fortsetzungsstrecke Simmern—Kirchberg der im Betriebe befindlichen Nebenbahn Langenlonsheim-Simmern für den öffentlichen Verkehr eröffnet. An der neuen Strecke liegen die Haltestelle Unzenberg und die Station Kirchberg (Hunsrück). Die Entfernung von Simmern bis Unzenberg beträgt 5·85 und jene von Unzenberg bis Kirchberg (Hunsrück) 4·33 km. Die Strecke schliesst in Simmern an die Nebenbahn Langenlonsheim-Simmern an und dient dem Personen-, Gepäcks- und Güterverkehre, sowie der Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren. Die Annahme und Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Privatdepeschen ist ausgeschlossen. Die Eröffnung der 15·10 km langen Strecke von Simmern bis Castellaun ist für den 1. November in Aussicht genommen. An derselben liegen die Haltestellen Külz und Alterkülz, sowie die Station Castellaun. Die Entfernung von Simmern bis Külz beträgt 5·43 km, jene von Külz bis Alterkülz 4·13 km und jene von Alterkülz bis Castellaun 5·54 km. Beide Strecken liegen ausschliesslich auf preussischem Gebiete und sind den Verkehrs-, Maschinen- und Werkstätteninspectionen Mainz, sowie der Betriebsinspection Kreuznach unterstellt. Der zulässige grösste Radstand der neuen Strecken beträgt 5 m, der Raddruck 7 t, der kleinste Bogenhalbmesser 250 m, die grösste Neigung 1 : 40. Bei der Beladung offener Wagen ist das Lademass I anzuwenden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 26. Juni bis 2. Juli 1901.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

26. Juni, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A).
Dampfer „Bosnia", Capitän E. Tarabocchia,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

27. „ *) um 8½ Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro).
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän C. de Bretfeld,
mit Berührung von Pola,[1] Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsachen nach Bari.

28. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro).
Dampfer „Almissa", Capitän G. Merlato,
mit Berührung von Rovigno, Pola,[1] Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

29. Juni, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Danubio“, Capitän R. Signorelli, mit Berührung von Pola,¹ Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

2. Juli, *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie) Dampfer „Galatea“, Capitän B. Bednarz, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro, mit Verlängerung nach Bari, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingraude, Novagila, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem aus Wien kommenden Schnellzuge.

NB. Rundreisebillets 1. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90.—.

¹ Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden Schnellzuge aus Wien.

Venedig.

27. Juni, Dampfer „Thetis“, Capitän P. Marassi } um Mitternacht
29. „ Dampfer „Thetis“, Capitän P. Marassi } um Mitternacht
2. Juli, Dampfer „Thetis“, Capitan P. Marassi } um Mitternacht

Vergnügungsfahrt:

30. Juni, 8 Uhr Früh, Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän C. de Bretfeld.

Levante und Mittelmeer.

27. Juni, um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Vorwärts“, Capitän V. Gutmann, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach der Insel Cypern.

27. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Daphne“, Capitän L. Stabile, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna und Kustendje.

30. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Ceres“, Capitän G. Morovich, mit Berührung von Fiume*), Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Tschesmè und Smyrna.

2. Juli, um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Styria-Lloyd“, Capitän P. Badessich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Varna, Kustendje, Salinà, Braila und Galatz. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Santi Quaranta nach Valona, Durazzo, Medna, Dulcigno und Antivari, in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

4. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Cleopatra“, Capitän R. Colledani, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach den syrisch-caramanischen Häfen, sowie nach der Insel Cypern.

Ostindien, China und Japan.

9. Juli, um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Silesia“, Capitän P. Craglietto, [von Fiume†) am 5. Juli] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. Juli, um 4 Uhr Nachmittags, (Indien—China—Japan), Dampfer „Trieste“, Capitän A. Mitis, [von Fiume†) am 21. Juni] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay**), Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Brasilien.

25. Juli, Dampfer „. . . .“, Capitän . . . ., nach Santos mit Berührung von Fiume,*) Tanger, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. und 25. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt einige Tage vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Frankreich. (Activirung eines regelmässigen Dampferverkehres zwischen dem Hafen von Dunkerque [Dünkirchen] einerseits und den Häfen von Réval und Kopenhagen andererseits.) Ein Consortium französischer Rhedereifirmen hat einen regelmässigen Dampferverkehr zwischen den Häfen von Dunkerque und Réval, sowie Dunkerque und Kopenhagen in der Weise inaugurirt, dass der Verkehr mit Réval je zweimal des Monates und mit Kopenhagen in je 14tägigen Intervallen erfolgt, eine Fahrordnung, welche vice-versa auch für die Rückfahrt von beiden letztgenannten Häfen nach Dunkerque gilt. Des Ferneren werden vorbenannte Endpunkte dieser Linien durch correspondirende Anschlüsse mit den anderen Häfen Dänemarks, Schwedens, Norwegens, sowie auch den Häfen der russischen Küste im Baltischen Meere und den preussischen Häfen an der Ostsee verbunden werden. Als Sammelstation wurde der Hafen von Kopenhagen bestimmt.

— (Stapellauf grosser Segelschiffe.) Die von der französischen Regierung durch Gewährung bedeutender Prämien favorisirte Segelschiffahrt hat in jüngster Zeit durch Indienststellung mächtiger Segler wesentlich an commercieller Bedeutung gewonnen. Vier der bedeutendsten dieser Schiffe, deren Körper, gleich jenem der Dampfer aus Stahlblech, für Nettoladungen von 3000 bis 3300 t erzeugt ist, liefen im Monate Jänner 1901 von den Werften der Schiffbauunternehmung „Loire“ in Saint-Nazaire vom Stapel. Im Laufe des Monates Februar 1901 wurden von den normanischen Werften in „Grand-Quivilly“ und Havre, ferner jener von Bordeaux drei Segler mit Tonnengehalt bis zu 3550 t lancirt. Weiters ist der Bau eines aus Stahl gebauten Dreimasters für Rechnung der „Société bretonne de Navigation“ in Vollendung begriffen, der durch seine besondere Breite von 13·33 m im Verhältnisse zu seiner Länge von 80 m bemerkenswerth ist. Dieses Schiff wird 3200 Nettotonnen fassen und speciell zum Transporte lebenden Schlachtviehes in Dienst gestellt werden.

— (Verkehr der Haupthäfen der französischen Küstengebiete im Jahre 1899.) Dem jüngst erschienenen officiellen statistischen Ausweise der General-Direction der Zölle zufolge, betrug im Jahre 1899 die durch Schiffahrt zur See vermittelte Gesammtgüterbewegung 35,411.094 Netto-Metertonnen, gegenüber deren 33,019.070 im Vorjahre 1898 (+ 2,392.024 t zu Gunsten des Jahres 1899). Von diesem Güterquantum entfallen auf:

Name des Hafens	Jahresverkehr in Metertonnen
Marseille	6,316.494
Havre, am Ausflusse der Seine	3,285.423
Dunkerque (Dünkirchen)	2,839.794
Bordeaux, am Ausflusse der Gironde	2,632.893
Rouen an der Seine	2,326.760
Saint-Nazaire, Nachbarhafen am Ausflusse der Loire	1,532.801
Nantes, Nachbarhafen am Ausflusse der Loire	1,039.865
Bayonne, am Ausflusse der Gave	824.928
La Rochelle	752.285
Boulogne sur mer	646.273
Dieppe	549.551
Caen	512.941
Calais	409.963
Saint-Louis du Rhône	387.234
Saint-Malo	333.671
Rochefort	327.847

Amerika und Frankreich. (Export von Kohle aus Bergbaurevieren der Vereinigten Staaten von Nordamerika nach Frankreich.) Die Thätigkeit der Direction der Baltimore-Ohio-Eisenbahn-Gesellschaft ist nicht lediglich auf den Bahnbetrieb begrenzt, sondern betreibt auch die in grossem Stile angelegte Exploitation von Kohlenbergbaurevieren im Staate Ohio. Um dieser Kohle bester Qualität auch Absatzgebiete in Europa zu erschliessen, hat die Direction der vorbenannten Eisenbahn den Beschluss zum Bau und Betrieb speciell für den gedachten Zweck geeigneter Dampfer mit einem Fassungsraume für 20.000 t gefasst. Diese Schiffe sollen in einer Länge von 225 m und mit einem Tiefgange von 9 bis 10 m erbaut werden. Zunächst handelt es sich darum, geeignete Häfen im Westen Europas ausfindig zu machen, deren Anlage es gestattet, mit Dampfern so bedeutenden Tiefganges direct am Hafenquai zu landen, um die Umladung der Kohle auf Lichterschiffe zu vermeiden. Die Direction der Baltimore-Ohio-Bahn hat ihre Delegirten zum Studium dieser Frage bereits nach Europa entsendet.

England. (Stapellauf des Dampfers „Celtic“.) Auf der Werfte in Belfast wurde in den ersten Tagen des April der Riesendampfer „Celtic“ von Stapel gelassen, welcher für den Dienst zwischen Liverpool und New-York bestimmt ist. Dieser Doppelschraubendampfer ist derzeit das grösste unter allen für den Transatlantischen Dienst bestimmten Schiffen, sein Raumgehalt ist für Netto 21.000 t Güter und 3500 Personen bemessen.

Frankreich und England. (Wechselverkehr zwischen beiden Ländern während der Dauer der Pariser Weltausstellung, im Vergleiche zu jenem der Vorjahre bis inclusive 1878.) Der officielle statistische Ausweis über den durchschnittlichen Wechselverkehr zwischen Frankreich und England, welcher im Laufe der Jahre 1878 bis inclusive 1900 sich im Bereiche der drei zwischen Frankreich und England betriebenen Hauptseerouten Calais-Dower, Boulogne sur Mer-Folkestone und Dieppe-Newhaven abgewickelt hat, liefert folgende Daten:

Jahr	Anzahl der Reisenden in beiden Richtungen		
	Calais	Boulogne	Dieppe
1878	232.813	108.140	140.317
1889	313.842	201.690	172.708
1899	232.117	154.904	160.793
1900	279.926	158.899	249.751
Im Vergleiche zwischen 1900 u. 1899	+ 47.809	+ 3.995	+ 88.948
	20·60 pCt.	2·57 pCt.	55·23 pCt.
1900 u. 1889	— 33.916	— 42.791	+ 77.033

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXXVIII. Stückes.) Das am 21. Juni herausgegebene LXXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5371: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 13. Juni 1901, Z. 22.328, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem politischen Bezirke Tschernembel nach Croatien-Slavonien.

Nr. 5372: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 18. Juni 1901, Z. 24.636, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5373: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 17. Juni 1901, Z. 7745, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXXIX. Stückes.) Das am 19. Juni herausgegebene LXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5374: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 19. Juni 1901, Z. 21.034, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5375: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 17. Juni 1901, Z. 24.417, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Hausgeflügel aus Italien.

— (Inhalt des XC. Stückes.) Das am 24. Juni herausgegebene XC. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5376: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 18. Juni 1901, Z. 27.167, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5377: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 19. Juni 1901, Z. 14.574, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XCI. Stückes.) Das am 25. Juni herausgegebene XCI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 5378: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. Juni 1901, Z. 23.381, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 5379: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 19. Juni 1901, Z. 14.550, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 5380: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 6. Mai 1901, Z. 11.044, betreffend die Beglaubigung der Ursprungszeugnisse für die aus Oesterreich-Ungarn nach Rumänien zu exportirenden Thiere und thierischen Rohproducte.

Zwolenoves-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. April fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Hofrathes Ritter von Grimburg und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialsecretärs Josef Freiherrn von Beess-Chrostin die diesjährige (15.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Zwolenoves-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft statt. Bei derselben waren 22 Actionäre erschienen, welche 1300 Actien mit 52 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Gesammteinnahmen auf K 331.199 (— K 86.325), die Gesammtausgaben auf K 105.828 (+ K 1742), der Ueberschuss auf K 225.370 (— K 88.067). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ferner beschloss sie aus dem zu ihrer Verfügung stehenden Saldo per K 229.178 den Erneuerungsfonds mit K 9460 zu dotiren, K 2800 zur Actienamortisation, K 12.449 zur Tantièmeertheilung an den Verwaltungsrath zu verwenden, eine Dividende von K 45 an die Actien, bezw. eine Superdividende von K 25 an die Genussscheine (gegen K 63, bezw. K 43) zu vertheilen und K 3349 auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Adolf Ritter von Bogusz, Hofrath Ritter von Grimburg, Regierungsrath Johann Klima und Hofrath Felix Louis Raspi wurden wieder gewählt, August Gabriel lehnte eine Wiederwahl ab. Der Aufsichtsrath wurde wiedergewählt und den einzelnen Mitgliedern eine Remuneration von je K 200 zuerkannt. In der nachfolgenden constituirenden Verwaltungsrathssitzung wurde Hofrath Ritter von Grimburg und Regierungsrath Rimböck neuerlich zum Präsidenten und Vicepräsidenten erwählt. [E.-M.-Z. 21.461.]

Localbahn Wolframs-Teltsch. (Generalversammlung.) Am 4. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Dr. Josef Sobotka und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialsecretärs Dr. Hans Kolisko die diesjährige (2.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Wolframs-Teltsch statt. Bei derselben waren 9 Actionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 1805 Actien mit 361 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich die Betriebseinnahmen auf K 88.785, die Betriebsausgaben auf K 70.304, der Betriebsnettoertrag auf K 18.481, die Fructificationszinsen ergaben K 12.625. Da der Prioritätendienst und die societären Auslagen K 89.258 erforderten, ergab sich ein Abgang von K 58.151 der aus dem Titel der Garantie zur Bedeckung kommt. Das Garantieerforderniss stellt sich auf 68·75 pCt. (gegen 74·51 pCt.) des garantirten Betrages. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Dr. Josef Sobotka, Wenzel Powolny, Berthold Münch, Carl Schumpeter und Regierungsrath Dr. Siegfried Werner wurden wiedergewählt, während an Stelle des ausgetretenen Johann Dumont der Advocat Dr. Victor Faher in Datschitz in den Verwaltungsrath entsendet wurde. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Dr. Josef Sohotka und Wenzel Powolny neuerlich zum Präsidenten und Vicepräsidenten erwählt. [E.-M.-Z. 20.848.]

Ueberetscherbahn. (Generalversammlung.) Am 6. Mai fand in Bozen unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Andreas Freiherrn von Di Pauli und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Statthaltereirathes Dr. Gottfried Freiherrn von Giovanelli die diesjährige (2.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ueberetscherbahn statt. Bei derselben waren 9 Actionäre erschienen, welche 2211 Actien mit 280 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte hat der Frachtenverkehr eine bedeutende Steigerung erfahren, der Personenverkehr hat nicht zugenommen. Die Einnahmen stellten sich auf K 184.907, der Ueberschuss auf K 87.748. Behufs Deckung des Amortisationserfordernisses und der Auszahlung einer viereinhalbpercentigen Dividende an die Prioritätsactien musste die Garantie der Südbahn-Gesellschaft mit K 13.252 (gegen K 27.352) in Anspruch genommen werden. Auf die Stammactien enfiel keine Dividende. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Oscar Schüler wurde wiedergewählt und an Stelle des verstorbenen Gustav Thalmestinger Albert Mayer in den Verwaltungsrath entsendet. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 24.071.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Aufnahme der Stationen Eger (Bayer. St.B.) und Lehrberg in den Ausnahmetarif Nr. 23 und Einbeziehung der Station Lichtenfels (Bayer. St.B.) in die Ausnahmetarife Nr. 7, 9, 12, 27 und 28.

Auf Seite 179, bezw. 186 und 187 des Tarifes, Theil II, Abth. A, sind folgende mit 10. Juli 1901 in Wirksamkeit tretende Schnittsätze aufzunehmen:

Schnittsätze nördlich von Italien		Ausnahmetarif Nr.												
		7				9		12			23	27	28	
		a	b	c	d	a	b	a	b	c			a	b
		Garne und Gewebe nach Italien				Bleiweiss, Bleizucker, Mennige, Zinkweiss, Zinnsalz		Obst, frisches			Schwefel aus Italien	Glas nach Italien	Glaswaaren, hohle, nach Italien	
		Frachtsätze in Franken für 100 Kilogramm												
		5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	10 t	10 t	10 t	6 t	10 t
Eger (Bayer. St.B.)	Pino	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2·52	.	.	.
	Chiasso	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2·66	.	.	.
	Peri	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2·06	.	.	.
Lehrberg	Pino	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2·02	.	.	.
	Chiasso	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2·16	.	.	.
	Peri	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1·88	.	.	.
Lichtenfels (Bayer. St.B.)	Pino	5·95	5·34	5·95	5·34	5·01	4·56	6·31	5·13	5·13	.	3·25	3·96	3·19
	Chiasso	6·32	5·67	6·32	5·67	5·29	4·81	6·59	5·32	5·32	.	3·44	4·18	3·37
	Peri	5·27	4·64	5·01	4·64	4·86	4·34	5·73	4·73	4·35	.	2·92	3·90	3·03

Wien, am 25. Juni 1901. [574]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Localbahn Friedland i/B.-Hermsdorf. Localbahn Raspenau-Weissbach.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr.

Am 1. August 1901 tritt ein neuer Tarif-Theil II für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der Localbahnen Raspenau-Weissbach und Friedland i/B.-Hermsdorf einerseits und Stationen der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn andererseits in Wirksamkeit.

Gleichzeitig wird der vom 1. Juni 1900 giltige Tarif für denselben Verkehr aufgehoben.

Wien, im Juni 1901. [575]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Eröffnung der Station Gargazon für den Gesammtverkehr.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1901 wird die bisher dem Personenverkehre dienende Haltestelle Gargazon als Station für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 26. Juni 1901. [576]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages VII zum Localgütertarife, Theil II.

Mit Giltigkeit vom 15. August 1901 tritt zum Localgütertarife, Theil II, vom 1. Februar 1894, der Nachtrag VII in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Nachtrags V enthält.

Der Nachtrag VII ist zum Preise von 10 Hellern für das Stück durch die Direction oder im Wege der Stationen zu beziehen.

Teplitz, am 25. Juni 1901. [577]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung eines Rollfuhrdienstes in der Station Ybbsitz.

Auf Grund der Bestimmungen des § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wird ab 1. Juli 1901 in der Station Ybbsitz der k. k. österr. Staatsbahnen eine Rollfuhrunternehmung errichtet und als Rollfuhrunternehmer Herr Franz Germershausen, dessen Geschäftslocale sich in Ybbsitz befindet, bestellt.

Diese Rollfuhrunternehmung besorgt unter der im Betriebsreglement (§ 68, 3) festgesetzten bahnseitigen Haftung und zu dem nachfolgenden Tarif:

a) Die Abstreifung der in der Station Ybbsitz zur Abgabe gelangenden Eil- und Frachtgüter an die Behausungen oder an das Geschäftslocale der Empfänger innerhalb des im Tarife bezeichneten Zustellungsgebietes. Die seitens der Rollfuhrunternehmung zuzustellenden Güter werden den Empfängern nicht avisirt, und werden die Frachtbriefe über solche Güter nebst den etwaigen Beilagen den Adressaten bei der Zustellung durch die Rollfuhrunternehmung übermittelt. Dieser sind hiebei seitens des Empfängers die auf dem Gute haftenden Beträge zu bezahlen und die Empfangsbescheinigung auf dem Aviso- und Bezugscheine durch Datirung, sowie Beisetzung der Stunde der Zustellung und Unterschrift zu ertheilen.

b) Die Zustreifung der von den Parteien der Rollfuhrunternehmung übergebenen Eil- und Frachtgüter von der Behausung nach dem Bahnhofe Ybbsitz behufs Veranlassung der Aufgabe.

Ausgenommen von der Ab-, bezw. Zustreifung sind:

1. Eil- und Frachtgüter, welche an Parteien adressirt sind, welche bei der Station Ybbsitz unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift das schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie einlangenden Güter nicht zuzustellen, sondern zu avisiren sind.
2. Alle Güter in Wagenladungsmengen.
3. Alle Güter, welche vor dem Bezuge einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen.
4. Leichen.
5. Unverpackte lebende Thiere.
6. Explosive Gegenstände.
7. Beschädigte oder unvollständige Güter.
8. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Documente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen, Kunstgegenstände und Antiquitäten.
9. Sendungen, bei welchen einzelne Frachtstücke mehr als 750 kg wiegen (ausschliesslich Fässer mit kreisrunden Böden) oder länger als 7 Meter sind.

Tarif.

Von oder Nach	Nach oder Von	Eilgüter	Frachtgüter
		Heller	
		für je 100 kg	für je 100 kg
der Station Ybbsitz der k. k. Staatsbahnen	dem geschlossenen Markte Ybbsitz	15	10
	den ausserhalb des geschlossenen Marktes gelegenen Häusern der Katastralgemeinde Ybbsitz	60	40

Häuser, zu welchen keine fahrbare Strasse führt, sind vom Rollfuhrrayon ausgeschlossen.

Als Minimalgebühr gelangen die für 100 kg im vorstehenden Tarife angeführten Beträge zur Einhebung.

Obige Gebühren gelten für die Zustellung der Güter bis in die ebenerdigen Locale, bezw. aus diesen.

Ueber Verlangen der Parteien werden die ab-, bezw. zuzustreifenden Güter, sofern die einzelnen Colli höchstens 50 kg wiegen und von einem Manne getragen werden können, in den Keller oder in ein Stockwerk, bezw. aus diesen getragen, wofür eine separate Stockgebühr von 10 Hellern für je angefangene 50 kg ohne Rücksicht auf die Collianzahl eingehoben wird.

Der vorstehende Tarif hat auch Anwendung zu finden für die Abstreifung der Güter von den Wohnungen zum Bahnhofe.

Bei Annahme von Banknoten für in fremden Währungen zahlbare Ueberweisungen werden seitens der Rollfuhrunternehmung die gleichen Umrechnungscurse wie bei der Frachtencasse der Station Ybbsitz angewendet.

Werden über Verlangen der Parteien von der Rollfuhrunternehmung Frachtbriefe oder Frachtbrief-Duplicate oder sonstige Begleitpapiere ausgefertigt, so kann die Rollfuhrunternehmung hiefür eine Gebühr von 10 Hellern per Stück aufrechnen, jedoch ist sie in solchen Fällen als Beauftragte der Partei anzusehen, und ist die Haftung der Eisenbahn für die richtige Ausfertigung ausgeschlossen. Für die Blankette selbst sind nur jene Beträge zu berechnen, welche im Einzelnverkaufe von der Güterexpedition erhoben werden. Ausser den vorbezifferten Gebühren, ferner den nachgewiesenen Auslagen für ohne Verschulden der Rollfuhrunternehmung nothwendig gewordene Reparaturen dürfen keine weiteren Gebühren berechnet werden.

Die Organe der Rollfuhrunternehmung sind verpflichtet, den Tarif stets bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuweisen.

Reclamationen und Beschwerden sind bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien anzubringen.

Wien, im Juni 1901. [578]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Hinausgabe eines Berichtigungsblattes zu dem ab 1. Juli 1901 giltigen Tarife, Theil II, sowie zum Separatabdrucke des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Kohle etc.

Zum Tarife, Theil II, sowie zum Separatabdrucke des Ausnahmetarifes für Kohle etc. für den oben angegebenen Eisenbahnverband ist ein Berichtigungsblatt erschienen; dasselbe enthält Druckfehlerberichtigungen und Abänderungen des Ausnahmetarifes für Kohle, welche während des Druckes nothwendig geworden sind.

Das Berichtigungsblatt ist bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu haben.

Wien, am 25. Juni 1901. [579]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Neuauflage der „Statistischen und tarifarischen Daten pro 1900".

Die „Statistischen und tarifarischen Daten über die im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung stehenden Eisenbahnen pro 1900" sind erschienen.

Exemplare derselben sind im Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium zum Preise von 1 Krone per Stück erhältlich.

Wien, am 29. Juni 1901. [580]

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien-Donauuferbahnhof.

Einführung des Tarifnachtrages IV.

Mit 15. Juli 1901 gelangt zum Tarife für den oben bezeichneten Donau-Umschlagsverkehr vom 1. April 1895 Nachtrag IV zur Einführung.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 27. Juni 1901. [581]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S.C.B. und weiter) vom 1. Jänner 1900. (Ergänzung des Ausnahmetarifes für Petroleum.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird der Ausnahmetarif Nr. 34 (Petroleum, rumänischen Ursprungs), wie folgt, ergänzt:

	Von Regensburg Donaulände
nach Lenzburg Stadt	250 Cts. für 100 kg.

Uebernahmetarif für den Güterverkehr Bayern—Schweizerische Centralbahn und weiter vom 1. August 1900. (Ergänzung des Uebernahmetarifes für Petroleum.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird der Uebernahmetarif Nr. 12 (Petroleum, rumänischen Ursprungs) auf Seite 4 des I. Nachtrages, wie folgt, ergänzt:

	Von Regensburg Donaulände
nach Lenzburg Stadt	208 Cts. für 100 kg.

Königl. Preussische und Hessische Staatsbahnen. (Frachtberechnung für Langholz des Specialtarifes I.) Im Gruppen- und Wechselverkehre der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen, im Wechselverkehre der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen mit den Oldenburgischen Staatsbahnen und mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn erhielten vom 1. Juni 1901 ab die besonderen Tarifvorschriften unter II B 2 am Schlusse des die Frachtberechnung für Langholz und dergleichen behandelnden zweiten Absatzes den Zusatz: „Sofern jedoch die Berechnung nach den Nebenclassen (vergl. §§ 8 und 9 der allgemeinen Tarifvorschriften) eine niedrigere Fracht ergibt, wird diese erhoben."

Magdeburg - Halle - Sächsischer Güterverkehr. (Erweiterung der Ausnahmetarife 2 und 6 etc.) Vom 1. Juni 1901 an fanden der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) und der Ausnahmetarif 6 (Brennstoffe) auch auf den Verkehr mit der Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn Anwendung. Ferner wird diese Station am gleichen Tage als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 10 für die Beförderung von Eisen und Stahl zum Baue u. s. w. von See- und Flussschiffe im Versandte nach binnenländischen Stationen einbezogen.

Berlin-Stettin-Sächsischer, Magdeburg-Halle-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Nordostdeutsch-Sächsischer, Rheinisch-Frankfurt-Sächsischer, Schlesisch-Sächsischer und Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verkehr. (Neue Ausnahmetarife.) Am 1. Juni 1901 wurden für den Verkehr zwischen den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen, der Oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits folgende Ausnahmetarife eingeführt, und zwar:

a) Ausnahmetarif für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die deutsche Landgrenze,
b) Ausnahmetarif für Rohzucker jeder Art an Raffinerien auf dem directen Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen,
c) Ausnahmetarif für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern (Berlin-Stettin-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer und Nordostdeutsch-Sächsischer Verkehr). Die Frachtsätze dieser Ausnahmetarife sind die des Specialtarifes III.

Unter welchen Bedingungen sie angewendet werden, ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Thüringisch - Hessisch - Sächsischer Verband. (Einführung des Nachtrages XX.) Am 1. Juni 1901 gelangte zum Gütertarife der Nachtrag XX zur Einführung. Ausser verschiedenen seit Herausgabe des Nachtrages XIX im Bekanntmachungswege eingeführten Neuerungen enthält der Nachtrag in der Hauptsache:

1. Entfernungen für die neuaufgenommenen Stationen
a) Alme, Lüchtringen, Ringelstein und Siddinghausen des Directionsbezirkes Cassel,
b) Beiern-Langenleuba, Boderitz i. S.-A., Ehrenhain, Kotteritz und Steinbach i. S.-A. der Sächsischen Staatsbahnen;
2. anderweitige Entfernungen für die Stationen
a) Blechhammer, Coburg, Creidlitz (bisher Niederfüllbach), Eisfeld, Grossheirath, Grosswalbur, Hildburghausen, Hüttensteinach, Köppelsdorf - Oberlind, Lauscha (Sachs. - Mein.), Meeder, Neuhaus Kr. Sonneberg, Neustadt b. Coburg, Oeslau, Rodach Hzgth., Coburg, Rossach, Schweighof, Siemau-Scherneck, Sonneberg (Thür.), Steinach a. d. Werrab., Veilsdorf und Wiesenfeld des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt, sowie Freckenhorst der Westphälischen Landeseisenbahn,
b) Gera (Reuss), Weida und Zeitz des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt, sowie Amerika i. Sachsen, Burgstädt, Colditz, Cossen, Erlau, Geringswalde, Hartha b. Waldheim, Hartmannsdorf b. Limbach, Köttwitzsch, Langenleuba-Oberhain (bisher Langenleuba), Lastau, Limbach, Limmritz, Lunzenau, Narsdorf, Penig, Rochlitz i. Sachsen, Rochsburg, Schweikershain, Steina, Waldheim, Wechselburg, Wittgensdorf und Wolkenburg der Sächsischen Staatsbahnen.

Die Entfernungen der unter 1 b und 2 b genannten Stationen erlangen erst Giltigkeit mit dem später noch bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung der Strecke Altenburg—Langenleuba—Oberhain.

Durch den Nachtrag gelangen ferner die Ausnahmetarife 14 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über Umschlagsplätze an binnenländischen Wasserstrassen oder über die Landgrenze und 14 a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien auf dem directen Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei denen auch Abdrücke des Nachtrages käuflich zu erlangen sind.

Niederländisch-Bayerischer Holz-Ausnahmetarif vom 1. Mai 1887. (Neue Ausnahmefrachtsätze für Holz.) An Stelle der Ausnahmefrachtsätze für Holz nach Maastricht, Meersen, Simpelveld, Valkenburg (Fauquemont) und Wylré-Gulpen, welche im Belgisch-Bayerischen Verkehr am 16. Mai 1901 ausser Kraft getreten sind, gelangen zum gleichen Zeitpunkte im Niederländisch-Bayerischen Verkehre u. A. nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach Maastricht,*) Meersen, Simpelveld, Valkenburg (Fauquemont), Wylré-Gulpen von	Frachtsätze für 100 kg in Mark Classe a und b
Eisenstein	2·40
Furth i. W.	2·18
Kufstein	2·39
Passau	2·35
Regensburg	2·00
Salzburg	2·55
Simbach	2·46
Waldsassen	2·12

*) Sendungen nach Maastricht (Boschpoort) werden zu den um Mk. 0·25 für 1000 kg erhöhten Frachtsätzen für Maastricht befördert.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Neuausgabe des Heftes D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen, vom 1. Juni 1901.) Das Heft D des bayerischen Localtarifes wurde mit Giltigkeit vom 1. Juni 1901 unter dem Titel:

„Eisenbahn-Verkehrsordnung und Tarif für den Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D. Sonderbestimmungen und Tarife für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen"

neu ausgegeben.

Vom gleichen Zeitpunkte ab tritt das ab 1. April 1898 giltige Tarifheft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen mit Nachträgen ausser Kraft.

Insoweit jedoch Frachterhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen eintreten, haben dieselben erst Giltigkeit vom 1. August 1901, insoweit ferner Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, haben die früheren Frachtsätze noch bis 1. August 1901 Giltigkeit.

Das neue Tarifheft D kann um den Preis von Mk. 1·50 für das Stück von dem Materialdepot der General-Direction käuflich bezogen werden.

— (Neuausgabe des Ausnahmetarifes für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation für den inneren bayerischen Verkehr vom 1. Juni 1901.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1901 wurde der ab 1. Mai 1897 bis 30. April 1902 giltige

„Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation"

für den inneren bayerischen Verkehr neu herausgegeben. Die Neuausgabe hat Giltigkeit:

a) im inneren Verkehr der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen,
b) im inneren Verkehr der bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München,
c) im directen Verkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München

als Anhang zu den bezüglichen Tarifen.

Der am 1. Mai 1897 für den inneren Verkehr der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen ausgegebene Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation, dessen Geltung auf den Wechselverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München erstreckt wurde, verliert durch die Neuausgabe vom 1. Juni 1901 seine Giltigkeit.

Der neue Tarif wird vom Materialdepot der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen an Interessenten, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich abgegeben.

In die Neuausgabe des mehrgenannten Ausnahmetarifes sind folgende Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation neu einbezogen:

in Ziffer I:

Kalisalze, rohe, mit gemahlenen Phosphaten oder Superphosphaten gemischt, Kalkasche (bei loser Verladung in offenen Wagen ist auch Ziffer V zu vergleichen), Salpeterabfall, gewonnen durch Verarbeitung des salpeterhaltigen Seewassers aus Salpeterschiffen;

in Ziffer III:

abgenutzte alte Lederstücke.

Die wichtigste Aenderung tritt ein bezüglich des Artikels Kalk (auch Dolomit, Gips, Kreide) gebrannt oder gemahlen und Kalkschlamm zum Düngen oder zur Kunstdüngerfabrikation.

Die Anwendungsbedingungen des für diesen Artikel einschlägigen Ausnahmetarifes 6 c werden für Sendungen in und nach dem Zollvereinsinlande während der Giltigkeitsdauer des Ausnahmetarifes für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 aufgehoben. Es dürfen daher bei Erfüllung der Bedingungen des genannten Ausnahmetarifes vom 1. Mai 1897 die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 c mit der 20percentigen Kürzung für Sendungen der darin bezeichneten Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation in und nach dem Zollvereinsinlande ferner auch im Abfertigungswege angewendet werden.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction beabsichtigt, den für das Jahr 1902 erforderlichen Bedarf von circa 40.000 m³ **gereuterten und ungereuterten Flussschotter**, ferner circa 9500 m³ **Bruch- und Quadersteine**, wie auch circa 600.000 Stück **Mauerziegeln** im Wege einer allgemeinen öffentlichen Offertverhandlung zu vergeben.

Die Ablieferung des Schotters hat derart zu erfolgen, dass die eine Hälfte der für die einzelnen Deponiestellen bestimmten Menge spätestens bis Ende März 1902 und die zweite Hälfte spätestens bis Ende August 1902 vollständig effectuirt werde. Die Lieferung von Steinmaterialien, sowie auch der Mauerziegeln muss dagegen auf Grund von Theilbestellungen erfolgen.

Nähere Angaben über die Modalitäten der Lieferung sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction oder bei den k. k. Bahnerhaltungs-Sectionen eingesehen, behoben und bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind sammt den Beilagen, per Bogen mit einem 1 Kronen-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Lieferung von Schotter", bezw. „Offert für die Lieferung von Steinmaterialien" oder „Offert für die Lieferung von Mauerziegeln" bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau bis spätestens **20. Juli l. J., 12 Uhr Mittags**, einzubringen. Gleichzeitig mit der Vorlage des Offertes über Schotterlieferung, jedoch separat von demselben, ist ein Vadium von 5 Percent des Werthes des offerirten Schotterquantums an die k. k. Staatsbahn-Directions-Cassa Krakau einzubringen. Nach Zuschlag der Lieferung muss eine Caution in der Höhe von 10 Percent des Werthes der zur Lieferung übernommenen Schottermenge binnen acht Tagen nach Erhalt des diesbezüglichen Schlussbriefes gleichfalls bei der obgenannten Cassa erlegt werden.

Jeder Offerent bleibt bis zur Verständigung über die Annahme oder die Nichtannahme des Offertes an sein Angebot gebunden. Desgleichen hat jeder Offerent das Recht, der am 20. Juli l. J. um 2 Uhr Nachmittags stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen. Der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 29. Juni 1901.

K. k. Staatsbahn-Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1495	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Belzec (-Tomaszów)	Schleifholz der Pos. H—19, Punkt 7, des Tarifes, Theil I a) bis 4 Meter Länge und beliebigem Durchmesser b) bis 6 Meter Länge und 25 Centimeter Maximaldurchmesser	Rawa ruska	Dobrosin	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	Heller 16	11	5	Im Kartirungswege	In diese Publication wurde die Publication aus dem Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 vom 1. December 1900 unter fortl. Pos. 2859 einbezogen, und tritt daher diese frühere Publication ausser Wirksamkeit	
					Lemberg Frachtenhahnhof				45	27	18			
					Żołkiew				24	16	8			
1496	k. k. österr. Staatsbahnen		Stationen der Linien Amstetten—, bezw. St. Valentin—Selztbal, dann Stöll-Lenkentbal—St. Michael und südlich bis Villach (excl.) und Klagenfurt (excl.)	Leoben S.B. transit		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Transporte müssen an die Cellulose- und Holzstoff-Fabrik in Gratwein adressirt sein und daselbst bezogen werden. Die Gebührenberechnung für die in Betracht kommenden Entfernungen hat nach den Bestimmungen des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, Abschnitt A/VII zu erfolgen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarif	Verschieden	von 1—50 Rm . 0·24 Heller „ 51—150 „ . 0·22 „ „ 151—300 „ . 0·18 „ über 300 „ . 0·16 „	für 100 kg und 1 Rm nebst Manipulationsgebühr von 8 Hellern für 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		
1497	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kalk des Ausnahmetarifes 13 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Lobositz (St.E.G.)	Weissig	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 10. Juli 1901 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Sächsisch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Besteht kein directer Frachtsatz			Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
1498	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Belzec (-Tomaszów)	Thon, roh, ans Pos. T—17, a) der Güterclassification	Lemberg	Lubycza	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1901	Localtarif	91 Heller	55 Heller	36 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1499	k. k. österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Eiserne Langschwellen	Teplitz-Walldthor	Tetschen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	27 Heller		Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz ist giltig nur für Sendungen, welche für Regiezwecke der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn bestimmt und an einen Streckenvorstand dieser Bahnverwaltung adressirt sind
1500	k. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Milch als Eilgut	Wražkov (L.B.)	Teplitz (A.T.E.)	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	156 Heller		Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Milchgefässe als Eilgut	Teplitz (A.T.E.)	Wražkov (L.B.)					130 Heller				
1501	Südbahn-Gesellschaft	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Strohzellstoff	Arad	Görz	Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Versender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	228		Im Kartirungswege		
					Roveredo					303				
					Salloch					197				
										Heller incl. ungar. Steuer				
1502	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische, und zwar: Braunkohle (als Lignit und Glanzkohle)	Csáktornya	Blumau	Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Partei	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Heller	149	123	26	Im Kartirungswege	
					Salurn					159	131	28		
					S. Michele					161	133	28		
					Lavis					161	133	28		
					Mattarello					166	137	29		
					Calliano					169	139	30		
					Mori					171	141	30		
										incl. ungar. Steuer				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1503	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Fleisch, frisches	Cerje-Tužan	Graz-Karlau	Einhaltung der in den übrigen Rubriken enthaltenen Vorschriften. a) Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg; b) bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 5000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 244 Heller b) 198 „ *) incl. ungar. Stener und Manip.-Gebühr, rücksichtlich der Frachtsätze nach Graz-Karlau excl. der Ueberfuhrsgebühr dahin	a) 184 Heller *) b) 148 „ *)	Im Kartirungswege		*) Für die Ueberführung von Graz S.B. nach Graz-Karlau werden per 100 kg 12 b, jedoch in maximo per Wagen K 5·— separat berechnet
				Leoben S.B.										
				Knittelfeld						a) 288 Heller b) 232 „				
1504	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holzkohle des Bosnisch-Adriatischen Verbands-Ausnahmetarifes X	Banjalnka Stadt	Triest	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bedingungen des Bosnisch-Adriatischen Verbands-Ausnahmetarifes X	bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif für den Bosnisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, bezw. für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, und Localtarif der k. und k. Militärbahn Banjainka-Doberlin	162	150	12	Im Kartirungswege		
				Banjalnka Vorstadt					158	146	12			
				Dragotinja					Besteht kein directer Frachtsatz	128	—			
				Ivanjska					147	139	8			
				Kozarac					137	131	6			
				Omarska					139	132	7			
				Prijedor					135	128	7			
1505	Südbahn-Gesellschaft		Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend	Cormons transit	Budapest S.B.	Die Sendungen müssen in italienischen Stationen mit directen internationalen Frachtbriefen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen. Frachtzahlung nach dem Effectivgewichte der zur Beförderung gelangenden Wagen, mindestens aber für 10.000 kg per Wagen	vom 8. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. Jänner 1900	2·53 Franken	1·35 Franken	1·18 Franken	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1506	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Alvácza	Lundenburg Prerau Wagram Lanzendorf-Rannersdorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 149 175 139 134		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien
1507	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Sägeabfallholz (nur als Brennholz verwendbar bis 1 m Länge	Borgó-Besztercze	Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	207 Heller	163 Heller	44 Heller	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien
1508	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Tarifpos. H—19 mit Ansnahme von Brennholz und Abfallholz	Ipp-Zoványfürdö Széplak	Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 175 171		Im Kartirungswege		
1509	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle zu Regiezwecken der Oe.N.W.B.	Segen-Gottes	Oktischko transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Anfrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarife	Heller per Tonne (à 1000 kg) 442	342	100	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf welchen Dienststellen der Oe.N.W.B. als Empfänger erscheinen müssen, vorzulegen längstens bis Ende März 1902	

Fortlaufende Nummer	1510	1511
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: von der		
und im der Namen		
für Artikel	Maschinentheile (anch zerlegte Maschinen) der Tarifpos. E—6 / Cement der Tarifpos. C—b / Holz des Specialtarifes 2 nnd der Classe C	Schleifholz der Pos. H—19 (7) der Güterclassification
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Prag (St.E.G.) oder Prag-Hrabovka transit / Tschischkowitz / Böhm.-Trübau	Prag-Hrabovka transit; Böhm.-Trübau; Abesdorf; Zwittau; Brüsau-Erdmannitz; Sichelsdorf; Müglitz
nach	Schönpriesen (Station)	Schönpriesen (Station)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgnt. Frachtzahlnng mindestens für 5000 kg / 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Anfrechthältung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlnng mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltnng der allgemeinen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1901	bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnnng	Localtarif	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Heller: Prag-Hrabovka transit 62; Böhm.-Trübau 120; Abesdorf 123; Zwittau 107; Brüsau-Erdmannitz 114; Sichelsdorf —; Müglitz 121
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller: 72 / 25 / 90 — In diesen Frachtsätzen sind die Znschnbgebühren znm Etablissement nicht enthalten	Heller: Prag-Hrabovka transit 54; Böhm.-Trübau 90; Abesdorf 93; Zwittau 94; Brüsau-Erdmannitz 98; Sichelsdorf 95; Müglitz 103
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	Heller: Prag-Hrabovka transit 8; Böhm.-Trübau 30; Abesdorf 30; Zwittau 13; Brüsau-Erdmannitz 16; Sichelsdorf —; Müglitz 18
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1902	Die anf den Reclamanten als Absender lantenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütnngsstempel tragen dürfen nnd längstens bis Ende März 1902 einznsenden sind, widrigenfalls jeder Anspruch anf Refactie erlischt
Besondere Bemerkungen	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen znm Wiederanfbau einer Cellnlose-Fabrik in Nestersitz a. E. bestimmt sein	Die Sendnngen müssen für die in der Station Schönpriesen dnrch Schleppgeleise verbnndenen Cellnlosefabriken bestimmt sein nnd daselbst zur Verarbeitnng gelangen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen.	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1512	Südbahn-Gesellschaft		Dünger	N a b r e s i n a	G ö r z	Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 8. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	18 Heller	12 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
1513	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Holzstoff der Pos. H—29 des Tarifes, Theil I	Dellach	G ö r z	Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 8. Juli 1901 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1901	Localtarif	Heller 169	Heller 152	Heller 17	Im Kartirungswege		
				Greifenburg					166	146	20			
				Sachsenburg					161	134	27			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchen die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
58	Nr. 139 vom 4. December 1900	2889	K. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Buchenholz der Pos. H—18 etc.	Alt-Sandec etc.	Granica transit, bezw. Szczakowa transit	In der Relation Maków—Granica transit, bezw. Szczakowa transit ist der Frachtsatz von 62 auf 61 und in der Relation Mszana dolna —Granica transit, bezw. Szczakowa transit von 75 auf 74 Heller per 100 kg zu berichtigen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien I. Wallfischgasse 10.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 077675822